

septembre 2026

Il n’y a pas de trottinettes et scooters électriques non conformes dans la mobilité partagée. Les véhicules privés posent un problème de mise en vigueur de la loi – il n’y a pas besoin davantage de règles.

Explications juridiques et techniques sur la micromobilité en Suisse.

Une prise de position de la « Swiss Alliance for Collaborative Mobility » (CHACOMO)

Les trottinettes et les scooters électriques sont prisés, mais de quels types de véhicules s'agit-il exactement ?

En Suisse, les trottinettes électriques et les scooters électriques connaissent un succès croissant. En 2025, **le marché de la mobilité partagée** comptait 8'887 trottinettes électriques et scooters électriques partagés dans toute la Suisse, pour un total de 6,2 millions d'utilisations. Cela correspond à une augmentation de 25 % par rapport à 2024, comme le montre [la dernière étude de marché réalisée par CHACOMO](#). **Sur le marché privé**, environ 80'000 à 100'000 véhicules sont vendus chaque année. Les experts estiment le parc total à environ 300'000 à 400'000 véhicules. La grande popularité de ces véhicules n'est pas seulement mal vue par l'opinion publique, mais constitue également une nuisance constante pour leurs détracteurs. Mais comment ces véhicules sont-ils définis exactement ?

Depuis le 1er juillet 2025, ces véhicules, ainsi que d'autres véhicules de micromobilité comme les vélos électriques lents et rapides, font l'objet d'une réglementation complète :

On entend par **trottinettes électriques** des véhicules à deux roues sur lesquels on se tient debout. Elles sont équipées d'un moteur électrique d'une puissance continue maximale de 500 watts, atteignent une vitesse maximale de 20 km/h et ont un poids qui ne dépasse pas 250 kg (art. 18, let. b OETV).

On entend par **scooters électriques** des véhicules à propulsion électrique, qui peuvent ressembler à des vélos électriques lents et sur lesquels on est assis. Ils sont équipés d'un moteur électrique d'une puissance continue maximale de 500 watts, atteignent une

vitesse maximale de 25 km/h et ont un poids qui ne dépasse pas 250 kg (art. 18, let. b, OETV).

Les trottinettes et les scooters électriques non conformes sont considérés comme des motos

Il est indéniable que la circulation des trottinettes et des scooters électriques non conformes à la loi dans l'espace public pose problème et présente un danger. Ces véhicules sont généralement accessibles à des prix abordables. La vente de véhicules non conformes est légale en Suisse. Il incombe aux utilisateurs de s'assurer que les véhicules sont conformes à la loi et qu'ils sont utilisés en conséquence. **Pour CHACOMO, il est clair que les véhicules non conformes ne devraient pas être utilisés dans l'espace public.**

On entend régulièrement dans le débat public que ces trottinettes et scooters électriques non conformes, «tunés» et beaucoup trop rapides ne sont pas réglementés. Simultanément, les revendications politiques en faveur de règles supplémentaires se multiplient au niveau national. Ces affirmations sont toutefois sans fondement.

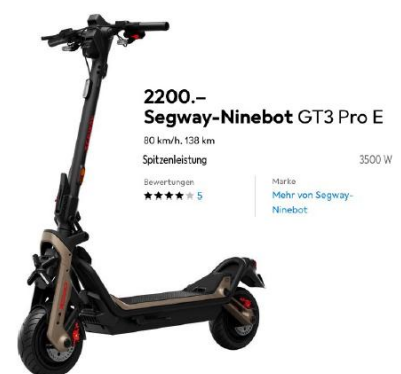
Les nouvelles dispositions en vigueur depuis le 1er juillet 2025 ne se contentent pas de réglementer de manière exhaustive les caractéristiques techniques et l'utilisation de ces véhicules. Elles s'appliquent également aux véhicules non conformes, par exemple à ceux qui sont trop lourds ou qui roulent trop vite. Ainsi, les trottinettes et les scooters électriques qui atteignent une vitesse supérieure à celle autorisée ne correspondent plus à la catégorie des « cyclomoteurs légers » (art. 18, let. b OETV), mais à celle (plus stricte) des motocycles (art. 14 OETV), comme le montre l'illustration suivante :

Trottinette électrique

- ✗ Propulsion électrique jusqu'à 0.5 kW
- ✗ Max 20 km/h sans siège conducteur
- ✓ Poids total jusqu'à 250kg

Moto

- ✓ 80 km/h
- ✓ deux roues
- ✓ l'une derrière l'autre



Source : propre illustration et Galaxus

Ainsi, le Segway-Ninebot GT3 Pro E, par exemple, ne répond pas aux critères légaux d'une trottinette électrique, mais bien à ceux d'une moto. Il en résulte que le conducteur doit

au minimum être titulaire d'un permis de conduire de catégorie A1. De manière générale, les dispositions relatives au port obligatoire du casque, à la plaque d'immatriculation et au permis de circulation trouvent également application. L'utilisation d'une telle « trottinette-moto non conforme » sans permis de conduire **est donc punissable. La jurisprudence le confirme également.**¹ Il en va de même pour les scooters électriques.² **Les véhicules qui ne sont pas conformes aux dispositions légales constituent un réel risque pour la sécurité routière. En Suisse, ces véhicules sont toutefois du ressort de l'usage privé et ne font pas l'objet de mobilité partagée. Les prestataires de mobilité partagées et les membres de CHACOMO respectent bien entendu les dispositions en vigueur à la lettre.**

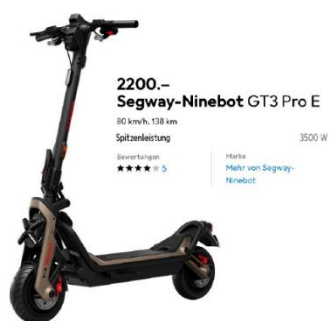
L'usage privé n'est pas équivalent à la mobilité partagée

Il ne faut pas oublier qu'il existe de nombreux modèles de trottinettes et de scooters électriques respectant le cadre légal et pouvant être utilisés en toute sécurité. Même en ce qui concerne les trottinettes et les scooters électriques détenus à titre privé, il faut garder à l'esprit que tous les modèles ne sont pas équivalents. On assiste à une prolifération des vendeurs sur le marché. Il est donc important d'acheter des trottinettes et des scooters électriques auprès de revendeurs spécialisés et dignes de confiance.

De nombreux utilisateurs privés ainsi que tous les prestataires de mobilité partagée en Suisse utilisent des véhicules conformes aux règles.

¹ BGer 1C_495/2013 vom 7.1.2014; OGer AG, SST.2025.54 vom 20.8.2025; VGer SO, VWBES.2023.70, vom 2.8.2023.

² Strassenverkehrsrechtstagung 2026, Vortrag von Prof. Stefan Maeder, «Elektrische Trendfahrzeuge im Strassenverkehrsrecht», Fribourg.



VS.

Trottinettes électriques d'usage privé

- ✗ ✓ Propulsion électrique de max 0.5kW
- ✗ ✓ Max 20 km/h sans siège conducteur
- ✗ ✓ Poids total jusqu'à 250kg

Trottinettes électriques partagées

- ✓ Max 20 km/h sans siège conducteur
- ✓ Max 20 km/h sans siège conducteur
- ✓ Poids total jusqu'à 250kg

Source : propre illustration et Galaxus

Les prestataires de mobilité partagée en Suisse s'engagent à respecter les règles suisses strictes et améliorent en permanence leurs normes de sécurité. Parmi les dernières évolutions et normes de sécurité dans le secteur du partage, on peut citer :

1. **Géofencing** : dans les zones très fréquentées, il est possible de définir, par GPS, des zones de stationnement, des zones de réduction de vitesse (par exemple dans les zones piétonnes), des zones d'interdiction de circulation et des zones d'interdiction de stationnement.
2. **Hardware et matériel axé sur la sécurité** : pour les trottinettes électriques partagées, l'accent est davantage mis sur la sécurité au niveau du matériel, celles-ci étant conçues pour être plus stables, plus ergonomiques et plus lourdes. Elles sont par exemple équipées de roues plus grandes, qui garantissent une stabilité nettement supérieure sur les pavés, les rails et par temps pluvieux.
3. **Entretien rigoureux des véhicules** : grâce à un entretien régulier, les véhicules en libre-service sont plus sûrs que les véhicules privés.
4. **Sanctions systématiques à l'encontre des utilisateurs** : des avertissements automatiques pouvant aller jusqu'au blocage du compte en cas d'infractions telles que la circulation sur les trottoirs, les trajets à deux sur un même véhicule, les stationnements illicites répétés ou la conduite en état d'ivresse.
5. **Sensibilisation et prévention proactives** : les prestataires informent activement les utilisateurs via leurs applications, leurs newsletters, des informations apposées directement sur les véhicules et sur les réseaux sociaux. Ils conseillent également aux utilisateurs de porter un casque.

Avec des mesures comme celles-ci, le secteur de la mobilité partagée n'attend pas la mise en place de règles, mais investit de manière proactive dans l'ordre et la sécurité routière.

Si, malgré tout le soin apporté par les prestataires, une trottinette électrique venait à être stationnée de manière inappropriée, Lime, en collaboration avec Bolt, Dott, Voi et Pick-e-Bike, ont lancé une plateforme de signalement pour y remédier : www.trotti-melder.ch. Les trottinettes électriques mal stationnées peuvent ainsi être signalées directement auprès de leurs prestataires. Pour l'instant, la plateforme recense principalement des signalements dans la région zurichoise.

Renforcer l'application de la loi plutôt que discréditer l'ensemble du secteur de la mobilité partagée

Les conditions-cadres régissant l'exploitation légale sont claires. Le secteur de la mobilité partagée fait l'objet d'un discrédit injustifié, alors que les trottinettes électriques non conformes à la loi n'existent que dans un usage privé. Les comportements inappropriés de certains utilisateurs et le problème de sécurité qui en découle relèvent d'un problème d'application de la loi. Des règles plus strictes en matière de micromobilité partagée ne changent rien à cette réalité; [il faut au contraire une application rigoureuse des règles existantes](#). Parallèlement, la faîtière CHACOMO, en collaboration avec ses membres, continue de s'engager de manière proactive en faveur d'une sécurité accrue.

Contact

Dr. Anna Ludwig, Directrice; +41 79 813 13 66; info@chacomo.ch