



GRAND CONSEIL

Motion - 25_MOT_2 - Yolanda Müller Chabloz et consorts - A vélo plutôt qu'en moto: pour une promotion active du vélo auprès des jeunes

Texte déposé :

Dans le canton de Vaud, le parc de motocycles a été multiplié par six en quarante ans, alors même que le nombre de cyclomoteurs, qui inclut également les vélos électriques rapides, s'effondre. Si globalement le nombre de nouvelles mises en circulation de véhicules à moteur diminue dans le canton de Vaud, ce n'est pas le cas des motocycles, qui voient leur nombre augmenter année après année [1] [2].

Cette explosion des motocycles est problématique à plusieurs niveaux. Premièrement, les personnes conduisant des motocycles sont souvent des adolescents, ce qui a été favorisé par l'abaissement de l'âge minimal pour obtenir un permis, et cette population est actuellement surreprésentée dans les accidents graves ou mortels de motocycles. Deuxièmement, ces véhicules émettent de fait bien plus de particules fines, d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone que des véhicules à moteurs de même génération [3]. De plus, les modèles électriques de scooters ou de motos peinent à convaincre, ce qui fait que les émissions dues à ces véhicules vont continuer à augmenter. Enfin, les nuisances sonores de ces véhicules défraient régulièrement la chronique. Si les contrôles des émissions sonores sont en augmentation, ils restent anecdotiques par rapport à l'ampleur du phénomène.

On constate que de nombreuses personnes se mettent à la moto à l'adolescence, quand elles débutent leur scolarité post-obligatoire et allongent leurs trajets quotidiens. Ainsi, une étude de cas à Yverdon révèle que la part modale du vélo passe d'environ 20% au secondaire I à moins de 3% au gymnase et moins de 5% en école professionnelle [4]. Cette étude révèle également que les filles arrêtent plus le vélo que les garçons à cet âge. Cette période de la vie serait pourtant propice à l'encouragement de modes de déplacements plus actifs tels que le vélo ou le vélo électrique. Il est clair que les bénéfices sur la santé de voir un ou une jeune se mettre au vélo plutôt qu'à la moto sont majeurs, les habitudes prises à l'adolescence déterminant souvent celles d'une vie.

Si plusieurs associations proposent des cours vélo à l'attention des enfants, et que la promotion du vélo prend timidement sa place dans l'enseignement obligatoire, on voit encore peu d'initiatives cibler la tranche des 15-16 ans, hormis le Défi-vélo qui existe depuis plusieurs années [5]. Notamment, la conduite d'un vélo électrique, qui constitue une alternative intéressante au motocycle à cet âge, est peu encouragée. Celle-ci nécessite l'obtention d'un permis M entre 14 et 16 ans, mais il n'est pas aisé de trouver les informations correspondantes sur le site internet du Service des Automobiles et de la

Navigation vaudois, et celles-ci sont bien lacunaires. Par contraste, la police genevoise propose des cours théoriques gratuits pour réviser les questions en vue de l'obtention d'un permis de catégorie M.

Les questions de mobilité sont également cruciales lors de la construction de nouveaux établissements post-obligatoires par le canton, et des mesures qui favoriseraient la pratique du vélo par les élèves limiteraient également la sollicitation des transports publics dans les régions concernées.

Ainsi, les motionnaires souhaitent que le Conseil d'Etat, en ligne avec ses engagements en matière de politique climatique, propose un EMPD développant une stratégie de promotion de l'utilisation du vélo et du vélo électrique auprès des jeunes, et soutenant la mise en oeuvre de mesures ciblées auprès des élèves et du personnel des établissements du post-obligatoire.

[1] Numéros n°2, mai 2024, Statistique Vaud, accessible sous https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dfin/statvd/Publications/Numerus/Numerus-03-2024_Vehicules.pdf

[2] <https://www.lausanneregion.ch/wp-content/uploads/2023/03/2023-01-03-Resultats-campagne-de-comptages-du-traffic-2021-2022.pdf>

[3] Communiqué du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche, accessible sous <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-25393.html>

[4] Le vélo chez les jeunes : pratiques, images et trajectoires cyclistes Une étude de cas à Yverdon-les-Bains, mars 2021, sur mandat de l'Office fédéral des routes OFROU, accessible sous <https://dfjc-files.sos-ch-gva-2.exo.io/s3fs-public/2021-09/Etude%20Le%20ve%CC%81lo%20chez%20les%20jeunes%20-%20Yverdon-les-Bains-1.pdf>

[5] <https://www.defi-velo.ch/>

Conclusion : Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

Cosignatures :

1. Alexandre Rydlo (SOC)
2. Anna Perret (VER)

3. Aude Billard (SOC)
4. Aurélien Demaurex (V'L)
5. Cédric Echenard (SOC)
6. Claire Attinger Doepper (SOC)
7. Claude Nicole Grin (VER)
8. Cloé Pointet (V'L)
9. David Raedler (VER)
10. Denis Corboz (SOC)
11. Didier Lohri (VER)
12. Felix Stürner (VER)
13. Géraldine Dubuis (VER)
14. Jean Valentin de Saussure (VER)
15. Jean-Louis Radice (V'L)
16. Joëlle Minacci (EP)
17. Julien Eggenberger (SOC)
18. Kilian Duggan (VER)
19. Laure Jatton (SOC)
20. Martine Gerber (VER)
21. Muriel Thalman (SOC)
22. Nathalie Jaccard (VER)
23. Nathalie Vez (VER)
24. Oleg Gafner (VER)
25. Oriane Sarrasin (SOC)
26. Patricia Spack Isenrich (SOC)
27. Pierre Fonjallaz (VER)
28. Pierre Zwahlen (VER)
29. Romain Pilloud (SOC)
30. Sabine Glauser Krug (VER)
31. Sébastien Humbert (V'L)
32. Théophile Schenker (VER)
33. Valérie Zonca (VER)
34. Vincent Bonvin (VER)
35. Vincent Jaques (SOC)
36. Vincent Keller (EP)
37. Yannick Maury (VER)
38. Yves Paccaud (SOC)