



Consultation sur le projet de Politique de la jeunesse

---

# **MOBILITÉ ACTIVE ET IMPLICATION CITOYENNE :** deux atouts pour la jeunesse du Québec



Vélo Québec

/ SEPTEMBRE 2015

## TABLE DES MATIÈRES

À propos de Vélo Québec	3
Sommaire	4
1 / Introduction	5
2/ Saines habitudes de vie	6
2.1 / Comment passer à l'action	8
3 / La participation citoyenne	11
3.1 / Comment passer à l'action	12
4/ Conclusion	13

### Ce mémoire a été préparé par l'équipe de Vélo Québec, plus particulièrement:

- > Magali Bebronne, agente de liaison, À pied, à vélo, ville active
- > Sandrine Cabana-Degani, responsable logistique
- > Suzanne Lareau, présidente-directrice générale
- > David Métivier, chargé de projet – transport actif
- > Valérie Morier, agente à la mobilisation des bénévoles
- > Jean-François Pronovost, vice-président développement et affaires publiques
- > Annabelle Tardif-Cyr, agente à la mobilisation des bénévoles

# À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

---

Depuis bientôt 50 ans, Vélo Québec, organisme sans but lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage cycliste québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation de la bicyclette afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel, à Montréal, et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Vélo Québec est un interlocuteur de premier plan auprès de gouvernements pour déterminer les besoins et proposer des solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

Que ce soit par le biais de sa programmation d'événements et de voyages (Tour de l'Île de Montréal, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), ses publications (magazines et guides) ou son expertise technique auprès de municipalités, le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. C'est ainsi qu'est né *À pied, à vélo, ville active!*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile, qui mobilise à la fois le milieu scolaire et le milieu municipal.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liés au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec.

# SOMMAIRE

---

Deux grands thèmes interpellent Vélo Québec dans l'actuelle consultation sur le projet de Politique de la jeunesse du gouvernement du Québec : la santé des jeunes et l'implication citoyenne. Les faibles niveaux d'activité physique chez les jeunes sont préoccupants. Il faut s'en inquiéter, mais il faut aussi regarder du côté des moyens concrets, simples et peu coûteux pour contrer cette tendance. Pour y arriver, nous proposons de miser sur tout le potentiel du vélo et de la marche. C'est pourquoi nous lançons un message aux municipalités, mais aussi à l'État québécois qui, chacun dans leurs sphères, ont le pouvoir et les moyens de créer des environnements favorables au mode de vie physiquement actif.

Nous abordons ensuite l'importance de favoriser l'implication citoyenne chez les jeunes, notamment par l'action bénévole. Pour les jeunes comme pour les bénéficiaires de cette action bénévole, les bénéfices sont d'une grande valeur. L'engagement bénévole est une façon de mettre les forces vives des jeunes au service de leur communauté, tout en leur offrant un sentiment d'accomplissement et la reconnaissance de ceux et celles qu'ils soutiennent par leurs efforts. Pour un jeune, l'action bénévole permet d'acquérir un bagage de connaissances et de développer des aptitudes que le cursus scolaire ne permet pas nécessairement.

## NOS RECOMMANDATIONS :

La Politique québécoise de la jeunesse doit permettre la mise en place de mesures concrètes qui contribueront à l'adoption d'un mode de vie physiquement actif et à l'implication citoyenne chez les jeunes :

- › en créant des environnements favorables à la mobilité active (marche et vélo)
- › en appuyant les initiatives qui favorisent les modes actifs dès l'école primaire
- › en valorisant les systèmes de vélo en libre-service
- › en développant une réelle concertation des acteurs gouvernementaux en faveur de l'élaboration d'un plan ambitieux de mobilité active
- › en appuyant financièrement les initiatives municipales visant la création d'environnements favorables à la mobilité active
- › en appuyant les mesures qui visent à améliorer la connectivité entre le vélo et les transports collectifs
- › en étendant à l'ensemble du réseau scolaire secondaire le programme d'engagement bénévole dans la communauté.

# 1 / INTRODUCTION

---

Vélo Québec se réjouit de participer à la présente consultation sur le projet de Politique de la jeunesse du gouvernement du Québec. Certains enjeux soulevés dans le cadre de cette consultation nous interpellent directement, puisqu'ils rejoignent nos valeurs et sont en lien avec des initiatives que nous pilotons depuis plusieurs d'années.

Aussi, il est intéressant de savoir que la Route verte a été initiée en 1995 dans le cadre du *Plan d'action jeunesse 1995-1996* du gouvernement du Québec. Cela dans l'esprit où la Route verte devenait une façon de favoriser l'implication des jeunes dans la planification, le développement et la mise en valeur d'une infrastructure récréotouristique, interrégionale et qu'elle pouvait agir comme un élément de rétention des jeunes en région. Quelques années après le démarrage de la Route verte à travers les régions du Québec, d'autres évidences sont apparues. La Route verte, et plus globalement le vélo, pouvait devenir pour la jeunesse québécoise l'occasion de bouger, l'occasion de se déplacer différemment et de développer son autonomie. Ces évidences sont toujours d'actualité et c'est autour d'elles que nous proposerons ici des orientations en faveur de la jeunesse du Québec.

## **NOTRE INTERVENTION TOUCHE PLUS PARTICULIÈREMENT :**

- › les saines habitudes de vie
- › la participation citoyenne

Pour ces deux sujets, la rubrique « Comment passer à l'action » nous permet de répondre à certaines questions soulevées à l'intérieur du document de consultation gouvernemental.

## 2 / SAINES HABITUDES DE VIE

Les effets néfastes de la sédentarité sont connus, documentés et prouvés. L'activité physique régulière est essentielle au maintien d'une bonne santé et tous s'accordent pour dire que si des habitudes à bouger sont prises tôt, elles ont des chances d'être conservées à l'adolescence et au-delà. La mobilité active doit être au cœur d'une démarche qui concerne la jeunesse et son avenir. Après tout, la santé des jeunes, c'est la santé de la relève et de toute une génération.

### EN QUÊTE D'AUTONOMIE

Lorsqu'on demande aux gens pourquoi ils font du vélo, le côté pratique, l'efficacité et l'autonomie que permet le vélo sont les attributs qui reviennent le plus souvent. Pour le plaisir aussi. Pour le fun! Pour un enfant, le vélo est synonyme de liberté et d'autonomie. C'est le moyen de transport efficace et rapide qui permet d'aller rejoindre les copains aux quatre coins de son patelin ou de sa ville. Plus tard, que ce soit par choix ou pour des raisons économiques, le vélo continu d'être un symbole d'autonomie et de flexibilité dans les déplacements quotidiens. Jumelé au transport en commun, le vélo offre un rayon d'action encore plus grand.

Mais on sait aussi qu'à la fin de l'adolescence un important rival entre en scène en matière de mobilité : l'automobile. C'est à ce moment que bon nombre de jeunes deviennent titulaires d'un permis de conduire.

### UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE

Le constat que dresse le document de consultation à cet égard est optimiste, beaucoup trop à notre avis. On parle d'une légère hausse de l'activité physique et d'une hausse globale de la santé des jeunes. On avance que moins de 20 % des jeunes sont sédentaires. Mais pour avoir un portrait plus réaliste, nous croyons qu'il faudrait aussi tenir compte du 16 % de jeunes qui sont peu actifs, pour constater que réellement c'est un total 35 % des jeunes pour qui l'activité physique relève de la science-fiction! Lorsqu'on examine la situation chez la cohorte qui précède celle des 15-29 ans, la situation est aussi préoccupante. En 2010-2011, moins du tiers (30 %) des élèves du secondaire atteignaient le niveau recommandé de 60 minutes d'activité physique par jour.<sup>1</sup> Cela est inquiétant, d'autant plus que lors du passage à l'adolescence, 1/3 des jeunes abandonne la pratique d'un sport.<sup>2</sup>

Enfin, il faut ajouter à ce portrait une autre réalité : les jeunes de 15 ans et plus font aujourd'hui partie de la cohorte (6-17 ans) chez qui nous avons noté une baisse importante de l'usage du vélo entre 2000 et 2010.<sup>3</sup>

Or, même si le document de consultation avance une légère hausse de l'activité physique chez les jeunes, cette hausse infléchit encore peu la tendance lourde observée au cours des dernières quinze années, soit une sédentarité mesurée chez près de 40 % des jeunes de 15 à 29 ans.<sup>4</sup>

1 Institut de la statistique du Québec (2012). L'Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire 2010-2011 – Tome 1. Québec: Gouvernement du Québec.

2 Lemieux, M. & Thibault, G. (2011). L'Activité physique, le sport et les jeunes – Savoir et agir. Observatoire québécois du loisir, 9 (7).

3 Vélo Québec. 2011. L'état du vélo au Québec en 2010. <http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/etat-du-velo-au-Quebec>

4 Institut de la statistique du Québec. Statistiques intersectorielles. Regard statistique sur la jeunesse. État et évolution des Québécois âgés de 15 à 29 ans. 1996-2012

Notre société a créé l'inactivité physique, que ce soit chez les jeunes ou les moins jeunes. Dans la plupart des régions du Québec, l'urbanisation s'est faite de façon à allonger toujours plus la distance domicile-travail ou domicile-école, en favorisant les déplacements en auto au détriment du transport collectif, de la marche et du vélo. L'aménagement du territoire destiné en priorité à la voiture individuelle est un modèle coûteux qui a primé au cours des cinquante dernières années et que notre société n'a plus les moyens de soutenir. La discussion à ce sujet dépasse le débat sur les choix de transport. Il est davantage question des effets néfastes sur l'environnement et la santé causés par les rejets de substances polluantes (production de GES) et la sédentarité intrinsèque aux déplacements en automobile.

La transformation de ce modèle est heureusement une tâche à laquelle s'attaque un nombre grandissant d'administrations locales et régionales. Or, si l'on souhaite que la jeunesse du Québec participe à ce mouvement, on se doit de mettre en place des conditions favorables.

### **PRENDRE LE PARI DU TRANSPORT ACTIF**

La façon simple et peu coûteuse, autant pour les individus que les pouvoirs publics, de contrer cette tendance lourde est d'augmenter l'offre en transport en commun et de rendre plus faciles et conviviaux les modes actifs que sont la marche et le vélo. Plusieurs études démontrent que les gens qui habitent dans des collectivités où l'on trouve des commerces à distance de marche, un réseau de rues bien reliées et une haute densité résidentielle sont plus actifs, en meilleure santé et moins dépendants de l'automobile.

Aussi, nous croyons que le Québec offre un terreau fertile pour développer la mobilité active. 54 % de la population fait du vélo et 37 % l'utilise à des fins de transport (53 % à Montréal). Certes, le vélo n'est plus qu'un simple loisir : c'est un moyen crédible et légitime de se déplacer en ville! À Montréal, l'arrivée du BIXI en 2009 l'a mis en évidence : femmes, hommes, gens d'affaires comme étudiants, tous y voient une façon agréable et efficace de se déplacer au centre-ville ou vers les stations de métro et de trains, sans compter les gains pour la santé.

Et le potentiel est grand! À Montréal, Québec et Gatineau, le tiers des travailleurs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Dans des villes comme Trois-Rivières et Sherbrooke, 50 % résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Parcourir 5 km à vélo en ville prend 20-25 minutes. Il est donc permis de penser que le vélo est une solution facile et peu coûteuse à la mobilité urbaine et à l'amélioration de la qualité de vie de tous.

## 2.1 / COMMENT PASSER À L'ACTION

---

Nous répondons ici à des questions soulevées dans le document de consultation.

### Quels sont les meilleurs moyens de favoriser l'acquisition de saines habitudes de vie chez les jeunes ?

› en créant des environnements favorables à la mobilité active (marche et vélo)

Les municipalités ont un rôle important à jouer pour modifier et aménager des voies cyclables et des stationnements pour vélos sécuritaires, bref bâtir un réseau cohérent qui permet les déplacements vers les pôles d'emploi, les rues commerçantes et les institutions de la vie de quartier. Plusieurs villes l'ont compris, mais le mouvement doit s'étendre davantage. Le rapport coût/bénéfice d'aménagement de voies cyclables ne fait aucun doute.

Il est aussi essentiel que le gouvernement du Québec soit aussi proactif et qu'il puisse encourager et appuyer les municipalités dans le développement de ces infrastructures de transport actif. Cela interpelle bien sûr le ministère des Transports, mais aussi d'autres organismes publics qui peuvent également jouer un rôle important : Affaires municipales, Environnement, Éducation, entre autres. Le Québec a certes investi régulièrement dans les infrastructures cyclables au cours des vingt-cinq dernières années, et ces investissements ne sont pas étrangers à la popularité du vélo au Québec et à l'avance considérable que nous avons sur les autres provinces canadiennes et États américains. Cependant, nous devons constater que la réduction actuelle des investissements, alors que les investissements routiers ne cessent d'augmenter, n'est pas de bon augure. Nous croyons qu'il faut réinvestir de façon sérieuse pour favoriser et valoriser la mobilité active. Cela est primordial pour amener les enfants à marcher et à se déplacer à vélo et qu'ils puissent continuer à le faire à l'adolescence et à l'âge adulte.

Il ne faut pas non plus perdre de vue le côté ludique du vélo, une dimension qui s'exprime bien chez les jeunes par le vélo de montagne et cela même en milieu urbain. L'expérience de plusieurs villes nord-américaines (Cleveland, New York (Highbridge Park), Seattle, Vancouver, Sherbrooke) a démontré qu'il était possible d'aménager en milieu urbain des pistes d'entraînement ou des sentiers de vélo de montagne, des équipements populaires auprès des jeunes.



### › en appuyant les initiatives qui favorisent les modes actifs dès l'école primaire

Le développement du vélo au cours des trente dernières années au Québec parle de lui-même. Sur un territoire immense, avec un hiver tout de même costaud et malgré un modèle d'urbanisation qui ne favorise pas à priori la mobilité active, le Québec s'est positionné comme un leader du vélo en Amérique du Nord. Montréal fait partie des villes et métropoles nord-américaines amies du vélo. La Route verte est considérée comme un modèle dans le développement du tourisme à vélo et elle est devenue le fil conducteur de la mobilité active à travers le Québec. Elle signifie que partout, dans les grandes villes comme dans les petites municipalités, il est possible d'aménager et de transformer en faveur de la mobilité active.

Pour faire évoluer la société vers ces nouvelles références et créer de nouvelles habitudes, il faut transformer les environnements et aussi mobiliser la jeunesse et les enfants dès l'école primaire. C'est ce à quoi Vélo Québec s'affaire puis plus de dix ans. Les démarches *Mon école à pied, à vélo* et *À pied, à vélo, ville active!* vont dans ce sens. Elles rejoignent les jeunes sur le thème des déplacements actifs sur le chemin de l'école, au primaire et au secondaire, mais aussi une vaste communauté : parents, professeurs, éducateurs, administrateurs scolaires, planificateurs de la mobilité et administrations municipales.

Dans la suite de ces initiatives, Vélo Québec lance ce mois-ci le *Mouvement vélosympathique*, une initiative d'encouragement des collectivités qui s'engagent à favoriser et valoriser le développement d'une culture vélo, d'une culture du transport actif.

Enfin, toujours suivant le principe que l'avenir se prépare maintenant, le programme Cycliste averti de Vélo Québec (élèves de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> années du primaire) vise à développer les aptitudes des jeunes à se déplacer de façon autonome et sécuritaire à vélo au quotidien, notamment vers l'école. On accroît ainsi les déplacements actifs des jeunes et, par le fait même, leur niveau quotidien d'activité physique tout en réduisant l'impact négatif sur l'environnement des déplacements motorisés. Dans un contexte plus global, Cycliste averti vise à former une génération de jeunes responsables, qui auront appris à se déplacer en toute sécurité et qui seront les cyclistes et les automobilistes de demain.

### › en valorisant les systèmes de vélo en libre-service

Depuis l'année de sa mise en service en 2009, la popularité du BIXI ne se dément pas. En complément avec les transports publics, BIXI a littéralement changé la perception que plusieurs ont du vélo et s'est imposé comme un ajout significatif dans l'offre en transport pour les travailleurs et les étudiants. Les jeunes en sont particulièrement friands. En 2014, les 15-24 ans représentaient 6 % des abonnés et les 25-34 ans, 37 %<sup>5</sup>.

En 2014, 3,2 millions de déplacements ont été effectués en BIXI. Récemment, on apprenait que BIXI battait un record d'utilisations occasionnelles avec une augmentation de 83 % pour cette catégorie d'utilisation cette année (154 655 à ce jour contre 84 453 l'an dernier). Pour toutes ces raisons, il est important de préserver un tel acquis et de faire en sorte qu'il soit reconnu et valorisé comme mode de transport public pour se déplacer activement.

<sup>5</sup> Source : BIXI-Montréal. 2015.

## Comment le gouvernement du Québec et ses partenaires peuvent-ils influencer les habitudes des jeunes en ce qui concerne l'activité physique?

Le gouvernement du Québec a un rôle majeur pour valoriser l'activité physique et influencer les habitudes des jeunes à cet égard et il doit prendre des moyens sérieux pour y arriver. Or, favoriser le virage de la mobilité active chez les jeunes est justement une option sérieuse pour les jeunes et leur avenir. Elle est pratique, bonne pour la santé et peu coûteuse pour les individus et la société en général.

À notre avis, le gouvernement du Québec peut agir de la façon suivante :

› en développant une réelle concertation des acteurs gouvernementaux en faveur de l'élaboration d'un plan ambitieux de mobilité active pour la jeunesse du Québec, une initiative que pourrait piloter le Secrétariat à la jeunesse auprès des organismes gouvernementaux suivants :

- Transports
- Développement durable, Environnement et lutte contre les changements climatiques
- Éducation, Enseignement supérieur et Recherche
- Santé et Services sociaux
- Tourisme
- Finances
- Travail, Emploi et Sécurité sociale

› en appuyant financièrement les initiatives municipales visant la création d'environnements favorables à la mobilité active, particulièrement l'aménagement de voies cyclables et la réfection de carrefours en faveur des piétons et cyclistes.

Seulement pour le vélo et compte tenu de la demande actuelle et à prévoir, nous proposons que soient alloués 50 M\$ annuellement à même les revenus du Fonds vert (constitué des revenus de la taxe sur les hydrocarbures) pour le développement d'infrastructures cyclables.

› en appuyant les mesures qui visent à améliorer la connectivité entre le vélo et les transports collectifs, deux modes qui rejoignent les jeunes. Les déplacements à pied, à vélo et en transports publics sont des modes naturels lorsqu'il s'agit de créer une offre compétitive à l'automobile en solo. Pour que ces modes puissent s'arrimer, il est essentiel que soient prévus de façon systématique des stationnements vélo aux terminus, gares de train et stations de métro. L'installation de supports à vélo sur les bus (encore trop peu répandue au Québec) et l'amélioration des conditions de transport des vélos (capacité et horaire) dans le métro, trains de banlieue et traversiers sont d'autres mesures qui donnent le plus de chances possibles à la bonne performance du cocktail transport. L'installation de supports à vélo sur les voitures taxis est une autre façon d'augmenter la performance de la mobilité active. Enfin, il faut multiplier les occasions d'intégrer le vélo dans les voies réservées au transport en commun. Bref, il faut chercher à faciliter ces modes et ces combinaisons de modes efficaces et peu coûteux.

Nous proposons que le ministère des Transports du Québec incite les sociétés de transport à se doter d'un plan afin d'employer toutes les mesures pour accroître la complémentarité entre le vélo et le transport collectif.

## 3 / LA PARTICIPATION CITOYENNE

---

Selon l'Institut de la statistique du Québec, « plus de la moitié des jeunes âgés de 15 à 24 ans et un peu moins de 40 % de ceux âgés de 25 à 34 ans ont fait du bénévolat en 2010, comparativement au tiers des personnes âgées de 35 ans et plus. Cette proportion a progressé depuis 2004 pour l'ensemble des jeunes de moins de 35 ans, alors qu'elle est restée stable chez les personnes de 35 ans et plus. Les jeunes bénévoles consacrent toutefois moins de temps au bénévolat, en faisant près d'une centaine d'heures en moyenne annuellement, contre environ 150 chez les plus âgés.<sup>6</sup> »

Le document de consultation fait référence aux bénéfices de l'action bénévole : « L'engagement bénévole est une façon de mettre les forces vives des jeunes au service de leurs communautés, tout en leur offrant un sentiment d'accomplissement et la reconnaissance de ceux et celles qu'ils soutiennent par leurs efforts. Les jeunes peuvent également profiter de ces activités pour acquérir et développer des aptitudes diverses et même apprendre à mieux se connaître eux-mêmes. »

À Vélo Québec, l'implication de quelques milliers de bénévoles annuellement est essentielle au bon déroulement de plusieurs événements de notre programmation. Cela est particulièrement le cas des événements à grand déploiement inscrits au calendrier du Festival Go vélo Montréal, une semaine consacrée à la promotion du vélo dans la ville, à la promotion de la mobilité active. Pour cette programmation seulement, Vélo Québec fait appel à près de 4000 bénévoles. Ces bénévoles sont recrutés dans le milieu scolaire (programmes spécialisés qui valorisent l'implication bénévole), les groupes sociaux (mouvement scout notamment) et organismes communautaires. Ces bénévoles sont le moteur du Festival Go vélo Montréal et permettent d'assurer aux milliers de participants du Tour de l'Île de Montréal et du Tour la Nuit une randonnée sécuritaire et agréable. Aux intersections, au fil du parcours et dans les relais, la présence des bénévoles – affectueusement surnommés « bénévoles » – témoigne du dynamisme de notre communauté et constitue un des éléments les plus appréciés des participants. Sans le recours à ces ressources bénévoles, les événements à grand déploiement que nous organisons ne pourraient tout simplement pas avoir lieu.

Bien que le nombre de bénévoles à recruter et à gérer représente une tâche colossale, l'équipe de mobilisation des bénévoles de Vélo Québec s'affaire chaque année à leur offrir un encadrement et une formation des plus professionnels. Nos bénévoles ont la chance de collaborer avec une organisation bien établie et de s'engager dans un milieu qui reconnaît leur valeur et leurs compétences spécifiques. Les étudiants y voient une première expérience à mettre dans un CV, alors que les nouveaux arrivants recrutés dans les classes de francisation y voient une façon de prendre contact avec la collectivité montréalaise et de se familiariser avec le territoire.

<sup>6</sup> Institut de la statistique du Québec. Regard statistique sur la jeunesse. État et évolution de la situation des jeunes Québécois âgés de 15 à 29 ans. 1996 à 2012.

## 3.1 / COMMENT PASSER À L'ACTION

Nous répondons ici à des questions soulevées dans le document de consultation.

### L'engagement bénévole ou volontaire est-il susceptible d'encourager, à terme, la participation des jeunes dans les communautés et les institutions de la société québécoise ?

Cela est documenté et démontré. L'engagement bénévole a une incidence positive sur plusieurs aspects du développement des jeunes à l'adolescence : le développement social, cognitif et psychologique (Kuperminc et coll., 2001)<sup>7</sup>, le développement identitaire et la conscience politique (Youniss et coll., 2001), la réduction des facteurs de risque (Allen et coll., 1994) et le développement de l'autonomie et de l'appartenance (Allen et coll., 1994; McKinney, 2002)<sup>8</sup>. Nous pouvons en déduire que cela aide sûrement à surmonter les difficultés que peuvent vivre bon nombre de jeunes adultes pendant cette période.

#### › en étendant à l'ensemble du réseau scolaire secondaire le programme d'engagement bénévole dans la communauté.

Compte tenu des bénéfices que peut procurer l'engagement bénévole pour les jeunes, il nous apparaît important de valoriser celui-ci auprès de ces derniers. Plusieurs institutions d'enseignement du niveau secondaire, notamment celles qui ont un programme « international », prévoient déjà, à l'intérieur du cursus scolaire, un volet d'implication bénévole dans la communauté. Nous proposons que ce type d'initiative puisse être plus largement offert dans l'ensemble du réseau scolaire secondaire. Il s'agit d'une opération bénéfique pour la jeunesse du Québec et bénéfique pour un ensemble d'organismes à but non lucratif pour lesquels l'apport du bénévolat est crucial. Et pour le gouvernement du Québec, cela n'implique pas l'élaboration de programme ou l'injection de fonds particuliers.

<sup>7</sup> In Tessier et coll. 2006. Étude sur l'action bénévole chez les jeunes. Rapport de recherche. Imagine Canada.

<sup>8</sup> idem

## 4 / CONCLUSION

---

Au terme de cette consultation, il se sera dit beaucoup de choses qui reflèteront sûrement la difficulté qu'a souvent notre société à trouver des moyens concrets pour passer de la parole aux actes. Dans les quelques idées que nous avons soulevées à l'intérieur de ce mémoire, nous avons voulu apporter notre dose de pragmatisme et proposer des choses simples qui peuvent avoir de grands impacts. Lorsque nous parlons de mobilité active dans notre quotidien, nous parlons d'une des choses les plus simples qui soient : se déplacer d'un point A à un point B, de façon à générer un gain pour la santé, tout en diminuant notre impact sur l'environnement. Lorsque nous abordons la question de l'engagement citoyen et plus particulièrement de l'action bénévole, nous parlons de ce qui peut solidariser les gens et ce qui peut contribuer à améliorer notre quotidien. Tous des gestes simples posés individuellement, mais qui peuvent avoir de grands impacts collectivement.