

Fondé en 1967, Vélo Québec est un organisme à but non lucratif qui rassemble la communauté cycliste québécoise autour d'un objectif : promouvoir la pratique libre et sécuritaire du vélo à des fins de transport, de loisir et de tourisme. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur important du monde de la mobilité, de l'environnement, du tourisme et de la vie urbaine. L'organisation possède un mandat gouvernemental pour développer la pratique récréative du vélo au Québec et est mandaté, depuis 1995, par le ministère des Transports pour coordonner l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte. Au fil du temps, Vélo Québec a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec et son expertise est reconnue au Canada et à travers la communauté cycliste internationale.

Notre préoccupation à l'égard de la prévention en santé est au cœur même de notre mission. Nous agissons en faveur de la prévention à plusieurs niveaux :

- par les **événements populaires** que nous produisons chaque année, qui sont de formidables véhicules de promotion de la santé et de l'activité physique pour tous. Cela plus particulièrement avec le Festival Go vélo Montréal (Tour de l'Île de Montréal et Tour la Nuit) et le Grand Tour;
- en travaillant, depuis 2004, directement avec le **milieu scolaire** et les **municipalités** pour accroître la mobilité active des jeunes du primaire sur le chemin de l'école (*Mon école, à pied, à vélo puis À pied, à vélo, ville active !*) ;
- en étant à l'affût des meilleures pratiques pour créer des **environnements favorables** à la marche et au vélo et en travaillant à leur application en milieu municipal ;
- en agissant comme **diffuseur d'information** auprès du grand public ;
- en orchestrant et en associant une variété de partenaires à des **campagnes de promotion ou de sensibilisation**, au meilleur partage de la route, notamment.

Le projet de politique dans son ensemble

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que nous accueillons ce projet de politique gouvernementale de prévention en santé. À la lecture du premier énoncé, nous croyons même que ce projet de politique pourrait très bien guider une très grande partie des actions gouvernementales :

« Une population québécoise en santé, au sein de laquelle tous et chacun ont la capacité et les conditions pour réaliser leur plein potentiel et pour participer au développement durable de la société. »

Nous appuyons bien sûr la finalité de cette politique, soit *« d'agir sur un ensemble de facteurs pour améliorer l'état de santé et la qualité de vie de la population du Québec et réduire les inégalités sociales de santé. »* Il faut aussi ne pas perdre de vue les gains économiques qui

découleraient d'une politique de prévention en santé. Cela devrait en principe permettre au gouvernement de réduire ses coûts pour un domaine qui accapare près de la moitié de son budget. Il faudra sûrement compter quelques années avant que les effets d'une politique en prévention ne se fassent sentir sur les budgets de l'État et c'est pourquoi, même si la contribution d'autres ministères est souhaitée, des investissements supplémentaires seront requis. Cela nous a d'ailleurs étonné d'entendre, lors de la consultation du 11 novembre dernier, que la plupart des mesures découlant de cette politique se feraient sans nouveau financement. Il est important que cela soit précisé si on souhaite doter cette politique de la plus grande crédibilité possible.

Les orientations

Le projet de politique est vaste et ambitieux. Ce qui touche à nos champs d'activité est traité particulièrement dans les orientations 1 et 2 et concerne une des actions les plus élémentaires de la vie : marcher pour se déplacer. Nous croyons que de se préoccuper de cette question peut avoir un impact à grande échelle dans la population. Cela est d'autant plus vrai quand la motorisation et le sentiment d'insécurité qui s'en suit dans nos rues nous incitent à *transporter* nos enfants toujours davantage vers l'école et vers leurs lieux d'activité. Nous nous réjouissons que plusieurs des objectifs des orientations 1 et 2 abordent précisément ces enjeux auxquels nous travaillons avec nos programmes *À pied, à vélo, ville active**, *Cycliste averti*** et *Mouvement vélosympathique****:

- Offrir aux jeunes plus d'occasions d'être actifs physiquement ;
- Améliorer l'accès à des activités et des infrastructures favorables à l'adoption d'un mode de vie physiquement actif en toute saison.

Amener nos concitoyens à se déplacer activement est devenu un défi de société et particulièrement avec le modèle d'urbanisation que nos villes connaissent depuis plusieurs décennies. Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal donne les balises d'un développement urbain plus cohérent, qui mise notamment sur les transports collectifs et l'activité commerciale de proximité. Nous savons cependant que beaucoup de volonté et d'efforts seront nécessaires pour passer du plan à la réalité. Et le projet de politique de prévention en santé devrait être un élément qui pourrait donner encore plus de force à ce plan en particulier, mais aussi toutes les initiatives municipales et régionales du même genre. À notre avis, le gouvernement du Québec doit être un modèle chaque fois qu'il intervient sur le territoire, chaque fois qu'il décide de l'implantation d'un immeuble public ou qu'il agit sur la localisation d'un pôle d'emploi pour un service ou un ministère pour lequel il a la responsabilité. Lors de notre intervention du 11 novembre, nous avons soulevé, à titre d'exemple, le phénomène de relocalisation des succursales de la Société des alcools hors des centres des petites municipalités au profit des centres commerciaux en périphérie, ce qui oblige à des déplacements en automobile au détriment des modes actifs. Ce n'est qu'un exemple. Il y en a d'autres.

Nos souhaits

Plusieurs conditions doivent être réunies pour que ce projet de politique sur la prévention puisse donner les résultats escomptés.

Dans la logique gouvernementale actuelle, on doit lui associer un **objectif de réduction des dépenses en santé**. Tout n'est peut-être pas mesurable, mais les bénéfices de la mobilité active sur la santé le sont. Il est connu également qu'investir en transport actif procure un excellent retour sur l'investissement.

Il est nécessaire de viser une forme de **pérennité des actions** qui pourront être déployées dans

le cadre d'une telle politique. La prévention fonctionne sur du long terme. Elle peut appeler aux changements de comportements, par exemple, ce qui n'est en général pas instantané.

Cela a été dit lors de la séance du 11 novembre. La politique en prévention sera de la responsabilité de la ministre déléguée à la *Réadaptation, à la Protection de la Jeunesse et à la Santé publique*, à l'intérieur de ministère de la *Santé et des Services sociaux*. Elle devra bénéficier d'un **fort leadership** au conseil des ministres, d'un soutien direct du premier ministre et d'une collaboration de la douzaine de ministères directement visés par l'une ou l'autre des orientations. Nous avons fait référence, le 11 novembre dernier, aux coupes budgétaires récentes qui ont affecté la Route verte et les projets visant la mobilité active, en prémisses à ces discussions sur le projet de politique en prévention de la santé. Nous avons fait référence à cette situation pour souligner l'importance d'une **cohérence gouvernementale** afin d'assurer la crédibilité à cette future politique en prévention.

Un autre élément dont il faut se soucier est la **question de la décentralisation**. Cette tendance actuelle à la décentralisation des interventions gouvernementales ne sert pas, à notre avis, le projet de politique sur la prévention en santé. À la fois, elle doit s'appuyer sur une mobilisation de différents partenaires à travers le Québec, mais doit aussi pouvoir en mesurer les effets à partir de balises uniformes sur tout le territoire.

Enfin et nous l'avons soulevé lors de notre présentation le 11 novembre dernier, le succès d'une politique gouvernementale de la prévention en santé repose aussi sur les **moyens** qui seront mis à la disposition. Nous comprenons qu'une concertation inter ministérielle est prévue afin de coordonner les actions qui pourraient être prises en charge par les différents ministères concernés. Cependant, nous continuons de croire, minimalement à court et à moyen terme, que des crédits supplémentaires seront requis pour démarrer le tout.

***À pied, à vélo, ville active!** est une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation de la communauté scolaire et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche Ville active

Le programme **Cycliste averti s'adresse aux élèves de 5e et 6e années du primaire et 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.

*** Le **Mouvement vélosympathique** est un programme de soutien et une démarche de certification favorisant la mise en place d'environnements favorables au vélo. S'adressant aux collectivités et aux organisations, cette certification est un moyen nouveau et dynamique capable de susciter des actions qui mèneront à une plus grande utilisation du vélo dans les déplacements urbains au Québec.