Le gout et le plaisir de bouger!

Vers une politique nationale du sport, du loisir et de l'activité physique

Mémoire de Vélo Québec présenté
au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport

Vélo Québec

Aout 2013

« Au chapitre des organisations capables de prendre (le) virage population, il est clair que Vélo Québec doit être cité comme modèle de bonne pratique. Vélo Québec s'adresse principalement à l'ensemble de la population. Vélo Québec se préoccupe des environnements au moyen d'un réseau de pistes cyclables qui évolue vers l'offre d'une expérience plus complète s'intégrant aux communautés qu'elles traversent. Vélo Québec organise des événements qui promeuvent le vélo récréatif comme le vélo compétitif. »

André Thibault, directeur de l'Observatoire québécois du loisir
Le défi 70/30 : la révolution tranquille de la politique du loisir et du sport
Observatoire québécois du loisir, volume 10, numéro 16-2013

Introduction

Comme plusieurs, Vélo Québec constate que le manque de temps ou le manque d'intérêt pour l'activité physique a des conséquences importantes sur la santé de la population. Aussi avons-nous accueilli avec grand intérêt le défi de *faire du Québec une des nations les plus en forme du monde* » lancé par la première ministre Marois et sur lequel repose le livre vert « Le gout et le plaisir de bouger ».

Depuis plus de 46 ans, Vélo Québec consacre ses énergies à faire la promotion d'une pratique du vélo qui laisse une large place à ce gout et au plaisir de bouger. Nous voyons notre rôle comme un catalyseur du loisir actif auprès de toute la population. L'impressionnant taux de pratique du vélo au Québec, qui dépasse les 4 millions de personnes, s'explique par une approche non contraignante qui privilégie la réalisation d'aménagements cyclables sécuritaires et de conditions générales favorisant une pratique libre et spontanée. Le Québec développe, tranquillement mais surement, une culture cycliste qui repose sur le fait qu'il est plus facile, agréable et sécuritaire de faire du vélo ici qu'ailleurs en Amérique du Nord. La popularité et la longévité d'événements qui attirent des milliers de cyclistes comme le Tour de l'Île de Montréal (30 ans en 2014), le Grand Tour Desjardins (20 ans en 2013), les multiples « Défis » offerts chaque fin de semaine de l'été et la popularité du vélo en libre-service dans plusieurs villes du Québec (en 2012, les usagers de BIXI ont réalisé 4,4 M de déplacements à Montréal et 10 000 à Longueuil) sont là pour en témoigner.

Dans son livre vert, le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) fait le constat qu'une approche du sport organisé et fédéré ne peut à elle seule réussir à mettre la population québécoise en forme en affirmant en introduction « … des statistiques indiquent qu'au cours des dernières décennies, des progrès modestes ont été enregistrés quant à la proportion d'adultes actifs physiquement ». Vélo Québec considère qu'un taux de pratique élevé d'activités sportives ne peut être atteint que si l'approche fédérée est complétée par la mise en place de ressources encourageant la pratique d'activités moins organisées. En constatant, comme le démontre l'étude de Diobri Marketing[1], que le MELS consacre 83 % de son financement dans les sphères compétition et excellence, contre seulement 17 % dans les sphères initiation et récréation, on voit qu'un certain rééquilibrage du rôle de l'État s'impose.

Souhaitons que le MELS profite de la présente consultation publique pour reconnaitre qu'il lui faut prendre les moyens pour favoriser *aussi* une pratique libre et sans contraintes d'activités physiques s'il souhaite activement contribuer à faire du Québec l'une des nations les plus en forme au monde. Si le vélo et la marche sont de loin les activités sportives les plus pratiquées au Québec, c'est parce qu'elles sont accessibles et qu'elles rejoignent tous les groupes d'âge dans la population. Ces exemples devraient inspirer le Ministère.

---

[1] Sports Québec. Analyse économique du système sportif fédéré québécois. Octobre 2010.

Quelques mots sur Vélo Québec

Implanté à Montréal depuis 46 ans (1967), Vélo Québec emploie plus d'une centaine de personnes à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers tout le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur importants de la vie urbaine. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec.

Que ce soit par le biais des événements et voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Féria du vélo, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable pour plusieurs municipalités et plusieurs ministères et organismes gouvernementaux. Ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable à travers tout le territoire. 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. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes d'élaboration d'un plan vélo.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied et à vélo dans la ville. C'est dans ce contexte que nous avons créé *À pied, à vélo, ville active!*, une initiative visant à réduire la dépendance des jeunes et de leurs familles 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.

Vélo Québec travaille aussi avec plus de 1800 employeurs sur l'Île de Montréal et les Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal, dans le cadre de l'Opération vélo-boulot, afin d'inciter les entreprises à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif.

Vélo Québec travaille depuis près de trente ans avec le ministère des Transports ou intervient auprès de celui-ci dans le but de faciliter et de développer l'utilisation de la bicyclette. Cela se traduit notamment par la formulation d'avis ou l'organisation de colloques, conférences, rencontres régionales et également par la publication de guides ou la réalisation d'études.

Les constats

Le temps libre en déclin
Il est utile et en même temps inquiétant de se rappeler que pour la première fois en un demi-siècle, le temps total que les Québécois consacrent à des activités de loisirs a diminué. La dernière étude de Statistiques Canada (2010) révèle que la population active consacre maintenant 45 heures au travail comparativement à 41 heures en 1998. Ces 4 heures additionnelles, auxquelles s'ajoute une moyenne de 45 minutes de déplacement par jour, sont généralement récupérées sur le temps de loisir.

Le vélo constitue une heureuse exception puisque son taux de pratique a doublé entre 2000 et 2010. On peut notamment expliquer cette croissance par la popularité du transport actif et la mise en service de vélos en libre-service.

La vie familiale a bien changé
Il faut dire que la vie familiale a bien évolué depuis l'époque où l'on rêvait à la société de loisir. La famille d'aujourd'hui a peu d'enfants, mais elle est très occupée! Les parents passent beaucoup de temps en auto pour se rendre au travail et pour mener les enfants à la garderie ou à l'école, matin et soir, pour se dépêcher ensuite de conduire les enfants au gymnase ou au match de soccer en début de soirée. Mais outre ce rythme de vie calqué intégralement sur celui de leurs parents, il faut surtout réaliser que les enfants prennent très jeunes l'habitude de se faire transporter en auto dans toutes ces situations. De nos jours, il n'est pas rare de voir des parents interdire à leurs enfants à faire du vélo seul ou à aller à l'école à vélo. Les temps ont bien changé.

Comme leurs parents, les enfants ont conséquemment de moins en moins de temps libre[2] et celui-ci est rarement actif. La famille de 2013 donne l'impression d'être active, de réussir à en faire toujours plus sans jamais manquer d'organisation et d'énergie, mais les chiffres ne mentent pas : plus les familles sont jeunes, moins elles ont de temps pour les loisirs[3].

L'obsession des accidents
Les parents protègent tellement leurs enfants qu'ils ont peur qu'ils se blessent en faisant des activités physiques. Peur de les laisser faire du vélo pour aller à l'école, chez des amis ou simplement se promener dans le quartier[4]. Peur de les laisser jouer au ballon chasseur, peur de tout. Plusieurs parents ne peuvent concevoir de laisser leurs enfants se déplacer par leurs propres moyens. Ne pas les accompagner systématiquement partout en auto n'est

---

[2] Pronovost, Gilles. Il faut stopper le déclin des loisirs et du sport. Le Devoir, 13 juin 2013.
[3] Id.
[4] Les statistiques officielles contredisent cette perception des parents. En page 15 de L'État du vélo au Québec en 2010, Vélo Québec, 2011, on lit :
« De 1987 à 2010, (les plus récentes statistiques disponibles) le nombre de vélos a plus que doublé au Québec. Quant au nombre de cyclistes réguliers, il a augmenté de 50%. Pourtant, on a constaté, parallèlement, une diminution de 58% du nombre de décès reliés aux accidents cyclistes. De plus, les blessures graves ont chuté de 72% et les blessures légères de 52% ».

pas envisageable, point à la ligne. Nous voulons tellement que nos enfants soient en sécurité partout qu'ils en sont malades d'inactivités.

Résultat : des enfants qui bougent peu, de moins en moins en forme et qui développent des problèmes de surpoids. Mais ici encore, le vélo constitue une belle exception.

Mais nous devons convenir que nous avons du chemin à parcourir pour devenir l'une des nations les plus en forme du monde.

Les enjeux

L'accessibilité

L'étude *L'état du vélo au Québec en 2010*[5] a confirmé une popularité du vélo au Québec indiscutable et impressionnante. Mieux encore, elle continue de grimper de façon significative d'année en année. En 2010, 2 millions d'adultes âgés de 18 à 74 ans font du vélo au moins une fois par semaine. Ils étaient 1, 8 million en 2005 et 1,6 million en 2000. Chez les adultes, la popularité croissante du vélo s'observe dans toutes les tranches d'âge.

Il faut dire que partout au Québec, il devient plus facile de circuler à vélo, grâce notamment à l'aménagement de la Route verte, colonne vertébrale du réseau cyclable. Depuis 2005, celle-ci est passée de 3600 à plus de 5000 kilomètres. En fait, entre 2000 et 2010, la totalité du réseau cyclable québécois a presque doublé, s'étendant aujourd'hui sur plus de 9 000 kilomètres.

Dans toutes les régions, l'aménagement d'environnements plus favorables au vélo a contribué de façon significative à en accroitre la popularité. Plusieurs municipalités ont également pris des mesures afin de modérer la circulation en plus d'adopter des plans de mobilité active. La pratique libre du vélo, bien servie par la polyvalence de celui-ci, a littéralement le vent dans les voiles, sauf pour les jeunes où le taux de pratique a légèrement diminué entre 2005 et 2010.

Dans le cas des jeunes, l'accessibilité aux vélos n'est pas en cause. En 2010, on comptait 1,2 million de vélos pour enfants alors que 850 000 jeunes de 6 à 17 ans ont fait du vélo au cours de cette année. Le problème est dans l'initiation au vélo. Il n'est plus exceptionnel de voir des enfants commencer l'école en n'ayant jamais fait de vélo de leur vie ou faire très peu d'exercice physique. En fait, la proportion des enfants canadiens qui jouent dehors après l'école a diminué de 14 % au cours de la dernière décennie avec le résultat qu'un enfant sur deux fait moins de 3 heures de jeu actif par semaine[6].

Conscient de l'impact à moyen terme d'une désaffection des jeunes sur la pratique du vélo au Québec, Vélo Québec a mis en place le programme *À pied, à vélo, ville active*. Celui-ci vise à inciter les enfants à se rendre à l'école à pied ou à vélo en sensibilisant les parents, la direction de l'école et la municipalité aux avantages du transport actif. Les plus difficiles à convaincre sont ceux parmi les parents qui ne perçoivent pas le vélo comme un moyen de transport pour leurs enfants. Qu'à cela ne tienne, depuis 2004, le programme a sensibilisé plus de 312 000 jeunes et parents au transport actif grâce à nos interventions dans 446 écoles primaires et secondaires. Financé par Québec en Forme, le programme À pied, à vélo aura rejoint toutes les écoles publiques du Québec d'ici 2018.

---

[5] Depuis 1995, Vélo Québec réalise une étude sur l'état du vélo au Québec. Les études de 1995, 2000, 2005 et 2010 peuvent être consultées en ligne à : http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/etat-du-velo-au-Quebec.

[6] Jeunes en formes Canada. Bulletin 2012 de l'activité chez les jeunes en forme Canada, 2012, 2013 : :http://dvqdas9jty7g6.cloudfront.net/reportcards2012/JEF%202012%20-%20Bulletin%20sommaire%20-%20FINAL. pdf – consulté le 22 août 2013

La qualité des expériences
Une des raisons de la popularité croissante du vélo est la présence d'aménagements cyclables sécuritaires dans les milieux de vie. En fait, les aménagements jouent un rôle majeur dans la qualité de l'expérience vécue par les cyclistes, car ils incitent plus de personnes à faire du vélo. Ce faisant, l'augmentation de la présence de cyclistes dans les rues augmente leur visibilité, ce qui a comme conséquence de sensibiliser les automobilistes à leur présence, d'éveiller leur attention et de diminuer les accidents vélo-auto (voir note 4 en page 5). C'est un cercle vertueux dont le point de départ est souvent l'aménagement cyclable.

Chez les adultes, la promotion du vélo-boulot joue le même rôle dans la pratique du vélo. Lorsque les gens se sentent en sécurité à vélo en ville, il est plus facile de les convaincre de s'en servir comme moyen de transport pour aller au travail. Avec le programme Opération vélo-boulot en opération depuis 2001, Vélo Québec a réussi à recruter plus de 1800 entreprises (employant 650 000 personnes) intéressées à encourager leur personnel à se rendre au travail à vélo. Des conseils sont donnés aux entreprises sur le stationnement pour vélos, en plus de conférences et d'ateliers pratiques offerts aux employés sur l'heure du lunch ou après la journée de travail.

Dans le cas des jeunes, il est devenu nécessaire de les outiller dès leur jeune âge à la conduite d'un vélo. Vélo Québec a rédigé le contenu d'un brevet cycliste destiné aux enfants fréquentant l'école primaire qu'il souhaite soumettre au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Ce projet fera l'objet d'une expérimentation dans deux écoles primaires de Montréal durant la prochaine année scolaire. Le brevet vise à amener les jeunes à avoir un bon contrôle de leur vélo et à leur apprendre à circuler en sécurité.

De façon plus générale, des aménagements récréatifs visant à développer des habiletés à vélo (comme des pump track où l'on se déplace en « pompant » le vélo plutôt que de pédaler) peuvent aussi diversifier le type d'activités offertes aux jeunes.

La valorisation
Utiliser un vélo, c'est s'offrir la possibilité de vivre des expériences uniques, originales et stimulantes. De façon générale, faire de l'activité physique exige qu'on accepte un certain niveau de risque. Dans le cas du vélo, c'est encore plus évident, car l'accès aux aménagements cyclables implique presque toujours de circuler dans le trafic. Pour y arriver, on doit avoir un bon contrôle de son vélo et un niveau de confiance en soi, lequel ne peut qu'être bénéfique pour la santé et le moral.

La concertation
La polyvalence du vélo fait que bien des ministères et des municipalités ont un rôle à jouer pour en favoriser une pratique sécuritaire. Dans le gouvernement québécois, outre le MELS, les ministères des Transports, de la Santé et des Services sociaux et du Tourisme ont à coordonner leurs actions pour aller dans le même sens. Moteur de développement touristique, bon pour la santé et le moral, efficace moyen de déplacement et activité de loisir la plus populaire, le vélo intéresse aussi les municipalités qui voient son énorme potentiel comme activité libre et spontanée.

Vélo Québec ne peut que souhaiter que les programmes visant l'aménagement de voies cyclables ou le financement d'activités s'adressant aux cyclistes tiennent compte du rôle important qu'occupe le vélo dans la population et que les ministères concertent leurs actions pour en rendre la pratique encore plus facile et sécuritaire.

Le vélo au Québec, un cas à part

Dans l'article « L'animation aujourd'hui : les leçons du terrain », André Thibault, de l'Observatoire québécois du loisir, donne en exemple l'approche de Vélo Québec pour expliquer l'importance de l'innovation auprès d'une clientèle en mutation constante.

> « Parmi les cas les plus riches d'enseignement, citons les initiatives de Vélo Québec où des responsables de pistes cyclables, comme celle des Bleuets et de la Montérégie ont permis, en quelques décennies, de faire passer le vélo d'activité d'enfant qu'on délaissait quand on pouvait s'acheter une automobile à une activité d'adulte dont la popularité ne se dément pas d'une année à l'autre. À l'évidence, le vélo procure une expérience qui fidélise ses participants et Vélo Québec a des leçons à nous apprendre ».[7]

Très tôt dans son histoire, Vélo Québec a compris que le vélo est d'abord un symbole de liberté et d'autonomie doté d'un important potentiel attractif. Tout au long de notre existence comme organisation, nous avons utilisé l'image des cyclistes circulant dans les rues pour illustrer la popularité des activités libres et spontanées.

Vélo Québec a été fondé en 1967 sous le nom de Fédération cyclotouriste provinciale. Comme première activité, 12 cyclistes provenant de villes différentes ont convergé vers l'Expo 67 de Montréal pour remettre les clés de leur ville au maire Jean Drapeau. Devenue ensuite la Fédération québécoise de cyclotourisme en 1973, l'organisation s'est attelée à former des encadreurs pour veiller à l'organisation sécuritaire d'activités à vélo. Encore aujourd'hui, nous offrons ces formations, car elles sont plus nécessaires que jamais pour soutenir le développement d'activités cyclistes de groupe (voyages, Tour de l'Île de Montréal, Grand Tour Desjardins, défis cyclo sportifs, etc.).

Dans les années 1970, alors que la crise du pétrole secoue l'Amérique, il se vend pour la première fois plus de vélos que d'automobiles en Amérique. Les adultes se sont ainsi remis à pédaler... mais sans trop savoir quelle bicyclette acheter. C'est dans ce contexte que Vélo Québec s'intéresse au consommateurisme et publie en 1978 *le Guide de l'acheteur* et la très populaire *Étude du marché* annuelle reprise dans les médias de masse.

Rapidement, la Fédération s'attèle à la promotion des tous les aspects du vélo : moyen de se déplacer et de faire du tourisme, sécurité dans la pratique, besoins d'aménagements cyclables, information sur les types de vélo à acheter, etc. Cette polyvalence du vélo qui assure en même temps sa popularité incite alors l'organisation à changer de nom pour Vélo Québec en 1979.

[7] Thibault, André. L'animation aujourd'hui : les leçons du terrain. Agora forum 2013, p. 33.

Le rôle des aménagements cyclables
Depuis sa création, Vélo Québec s'est fait complice du développement de la très grande popularité du vélo au Québec, laquelle est largement tributaire de la réalisation d'aménagements cyclables dans les villes et sur les routes du Québec. Si plus de la moitié de la population adulte fait du vélo aujourd'hui, c'est notamment parce que le Québec compte 9 000 km d'aménagements cyclables, dont 5 000 km sur la Route verte seulement.

Idée originale de Vélo Québec qui en a assumé la coordination de son développement, la Route verte est devenue le plus long itinéraire cyclable en Amérique – ce qui a valu à Vélo Québec en 2008 le *Prix mondial d'innovation en loisir décerné* par l'organisation World Leisure. Cette même année, la Route verte a été désignée la plus belle véloroute au monde par National Geographic dans l'ouvrage *Journeys of a Lifetime*.

Le rôle des événements
Jusqu'en 1984, Vélo Québec a toujours célébré la journée internationale de la bicyclette le premier samedi de juin en organisant une randonnée qui se voulait autant revendicatrice des droits des cyclistes en ville que récréative. Voyant le potentiel d'un rassemblement familial qui réunirait les cyclistes de tout âge, nous avons, en 1985, mis en place le *Tour de l'Île de Montréal*. Celui-ci visait à redonner l'envie aux gens de faire du vélo en ville et à démontrer aux différentes instances gouvernementales que le vélo est fabuleusement populaire. Le poids du nombre de ce premier grand événement allait devenir notre force de conviction, notre pouvoir de négociation.

Des 3 500 cyclistes de la première année jusqu'aux 45 000 du début des années 1990, le Tour de l'Île de Montréal est devenu le plus grand rassemblement cycliste au monde (record Guinness), témoignant sans conteste de l'immense popularité du vélo et de la culture cycliste de Montréal et du Québec. Au fil des ans, cette popularité a fait évoluer l'événement vers une semaine complète dédiée au vélo, la *Féria du vélo de Montréal*, laquelle comprend, outre le Tour de l'Île Montréal, le Défi métropolitain, la Journée vélo-boulot et Un Tour la Nuit.

La popularité de la Féria du vélo de Montréal l'a hissée parmi les événements majeurs internationaux du Québec, ce qui lui permet de qui bénéficier d'une aide financière du gouvernement du Québec, de la Ville de Montréal et de différents partenaires publics et privés. Depuis le milieu des années 1990, le concept d'événements cyclistes a fait boule de neige partout au Québec.

Après la découverte du vélo en ville, Vélo Québec a créé un événement visant à faire découvrir les plaisirs du cyclotourisme : le Grand Tour Desjardins. Célébrant cette année son 20e anniversaire au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans Charlevoix, le Grand Tour Desjardins demeure l'événement cyclotouristique et cyclosportif de l'été. Près de 2 000 personnes participent à cet événement itinérant de 7 jours qui crée un impact majeur sur l'offre touristique régionale partout où il passe au Québec.

Ainsi, depuis 1994, le Grand Tour Desjardins, puis la Petite Aventure Desjardins, contribuent à faire voyager les cyclistes québécois. Du Tour de l'Île de Montréal au Grand Tour Desjardins, les Québécois ont parcouru bien du chemin sur leur vélo!

Nos recommandations

Soutenir une pratique récréative libre et spontanée
Nous croyons que c'est par le biais d'une pratique libre et spontanée que les gens prennent plaisir aux activités physiques. Depuis 46 ans, Vélo Québec fait la preuve que le développement de lieux de pratique accessibles et sécuritaires est un facteur majeur de la popularité du vélo. Lorsque les aménagements cyclables sont bien conçus et qu'ils donnent accès à un environnement original et agréable, ils sont très fréquentés. Les exemples abondent : piste du P'tit train du nord dans les Laurentides, piste du canal Lachine à Montréal, promenade Samuel-de-Champlain à Québec, Véloroute des bleuets et plusieurs dizaines d'autres sont très populaires d'abord parce qu'ils sont accessibles.

Dans une époque où tout le monde court après le temps, la preuve est faite que la présence d'équipements qui encouragent une pratique libre et spontanée est une solution gagnante.

> ***Le MELS doit soutenir et encourager financièrement les organisations qui réussissent à faire augmenter le taux de pratique de leur activité.***

Revoir le financement des organismes nationaux de loisir et de sport
Le financement des organismes nationaux de loisir et de sport n'a pas été revu depuis 30 ans, sauf pour les fédérations sportives à qui le MELS a permis de bonifier leurs subventions lorsqu'elles atteignent des cibles de performance et de participation. Aucune mesure incitative de cet ordre n'existe pour les organismes nationaux de loisir, lesquels se retrouvent donc tous sur le même pied avec un montant de subvention gelé dans le temps et qui de surcroit ne tient nullement compte du nombre d'adeptes des différentes activités représentées.

Vélo Québec comprend mal que son travail de développement et de promotion du vélo ne soit pas reconnu, ni que des cibles menant à une bonification de notre subvention ne nous soient accessibles. Dans le cas de la formation d'encadreurs, nous voyons mal la logique par laquelle le MELS finance la Fédération des sports cyclistes et non Vélo Québec.

> ***Le MELS doit revoir le financement des organismes nationaux de loisir et de sport pour tenir compte de leur capacité de développer et maintenir l'intérêt dans la pratique de leur activité.***

Soutenir les événements populaires
Le MELS offre peu de soutien aux événements sportifs populaires, même si ceux-ci ont souvent un impact majeur sur le développement de la pratique. Les événements qui invitent les adeptes d'une activité à partager du temps ensemble ont peu en commun avec le sport fédéré qui propose un cadre de fonctionnement très strict (nombreuses règles en fonction de l'âge, du sexe, du lieu de résidence, des dates des tournois et des compétitions, des règlements nationaux et internationaux, etc.).

Ces événements sont tous financés par le ministère du Tourisme, par la ville-hôte et, dans le cas des événements culturels (comme le Festival de jazz de Montréal ou le Festival d'été de Québec), par le ministère de la Culture. Pourquoi le MELS ne contribue-t-il pas aux événements populaires participatifs de sports, comme ceux de la Féria du vélo de Montréal?

Le MELS doit se doter d'un programme de financement des événements de sport qui encouragent la participation populaire.

Créer des environnements favorables

Jusqu'à ce jour, le MELS s'est très peu impliqué dans le financement des aménagements cyclables, laissant ce rôle à d'autres ministères ou à d'autres paliers de gouvernement. Ce faisant, il a envoyé le message que la pratique libre d'activités dans un mode de vie physiquement actif n'est pas importante à ses yeux. Selon André Thibault, directeur de l'Observatoire québécois du loisir, à peine 30 % de la population est rejointe par le sport fédéré[8]. Il serait peut-être temps que le MELS s'intéresse aux 70 % de la population qui ne se sent pas interpelée par une forme d'activité physique stricte et encadrée.

Nous nous expliquons mal cette absence d'intérêt chez un gouvernement qui cherche à prendre ou à renforcer des mesures pour faire bouger les gens. Si le MELS finance des équipements sportifs comme les arénas ou les terrains de sport, il devrait tout autant contribuer financièrement au développement des lieux de pratique, comme les aménagements cyclables, qui favorisent une participation libre et spontanée.

Le MELS doit s'impliquer dans le financement d'aménagements cyclables de concert avec les autres instances gouvernementales.

Le MELS doit faire en sorte que la pratique du vélo (notamment du vélo de montagne) soit favorisée dans l'ensemble des parcs de juridiction provinciale.

Donner le gout du vélo aux jeunes

Pour plusieurs raisons que nous avons évoquées plus tôt, le taux de pratique du vélo chez les jeunes est en baisse. Il est temps de prendre des moyens pour leur donner le gout du vélo. Des équipements particuliers, comme des parcs d'habileté ou des pump track aménagés dans les parcs, doivent faire partie des programmes de sensibilisation des jeunes au vélo et des aménagements soutenus par le MELS. Malheureusement, dans plusieurs parcs urbains, la circulation à vélo est interdite! Il serait temps que le gouvernement envoie un message clair aux autorités locales s'il veut faire du Québec une des nations le plus actives au monde.

La participation des jeunes dans les grands événements est une excellente façon de les sensibiliser au plaisir de rouler sur deux roues. Un financement particulier concernant l'initiation et la sensibilisation des jeunes au vélo doit aussi être accordé.

---

[8] Thibault, André. Le défi 70/39 : la révolution tranquille de la politique du loisir et du sport, Bulletin de l'Observatoire québécois, volume 10, numéro 16-2013.

Le MELS doit soutenir les programmes municipaux visant à sensibiliser et à initier les jeunes au vélo, notamment l'aménagement d'équipements spécialisés dans les parcs urbains.

Le MELS doit soutenir financièrement les initiatives et les événements qui encouragent la participation des jeunes à des activités sportives grand public.

Vélo Québec se réjouit de voir que le MELS prend en considération le transport actif dans sa volonté de donner le gout et le plaisir de bouger à la population. Il y a longtemps que Vélo Québec affirme que des enfants qui se déplacent à vélo ajoutent sans s'en rendre compte une activité physique à leur vie quotidienne. Nous aurions bien aimé que le MELS partage cette vision de l'activité physique en 2005 quand nous avons mis en place le programme *Mon école à pied, à vélo* (devenu depuis *À pied, à vélo, ville active)*.

À la lumière de l'expérience acquise au sein de ce programme offert dans 446 écoles du Québec, nous arrivons à la conclusion que les jeunes doivent développer des habiletés pour contrôler leur vélo en plus d'avoir une excellente connaissance de la sécurité dans la rue. Ainsi, nous estimons que la mise en place d'un *brevet cycliste* pour les élèves du primaire permettra aux jeunes de développer ces habiletés, en plus de sensibiliser les parents sur le niveau d'autonomie à vélo que peut atteindre leur enfant et de les rassurer sur le plan de la sécurité.

Le MELS a déjà financé l'intégration de la sécurité aquatique au curriculum scolaire. Dans cette même logique, nous souhaitons bénéficier d'un financement pour développer et expérimenter le brevet cycliste.

Le MELS doit inclure le transport actif dans sa stratégie pour augmenter le taux de pratique d'activités physiques chez les jeunes.

Le MELS doit soutenir financièrement la démarche entreprise par Vélo Québec pour mettre en place un brevet cycliste en vue d'une intégration au primaire.

Le programme À pied, à vélo, ville active n'a pas le même succès dans toutes les écoles du Québec, ni dans toutes les commissions scolaires. Dans certains endroits, la porte de l'école n'est pas ouverte, alors que dans d'autres, à l'opposé, la commission scolaire rend obligatoire la participation des écoles! Nous constatons qu'un message clair en provenance d'une autorité du réseau de l'éducation simplifie grandement notre travail de sensibilisation.

Le MELS doit soutenir officiellement le programme À pied, à vélo, ville active et inciter les commissions scolaires et les écoles à s'y impliquer.

Rappel des recommandations

1. *Le MELS doit soutenir et encourager financièrement les organisations qui réussissent à faire augmenter le taux de pratique de leur activité.*

2. *Le MELS doit revoir le financement des organismes nationaux de loisir et de sport pour tenir compte de leur capacité de développer et maintenir l'intérêt dans la pratique de leur activité.*

3. *Le MELS doit se doter d'un programme de financement des événements de sport qui encouragent la participation populaire.*

4. *Le MELS doit s'impliquer dans le financement d'aménagements cyclables de concert avec les autres instances gouvernementales.*

5. *Le MELS doit faire en sorte que la pratique du vélo (notamment du vélo de montagne) soit favorisée dans l'ensemble des parcs de juridiction provinciale.*

6. *Le MELS doit soutenir les programmes municipaux visant à sensibiliser et à initier les jeunes au vélo, notamment l'aménagement d'équipements spécialisés dans les parcs urbains.*

7. *Le MELS doit soutenir financièrement les initiatives et les événements qui encouragent la participation des jeunes à des activités sportives grand public.*

8. *Le MELS doit reconnaitre le rôle du transport actif dans les mesures à prendre pour augmenter le taux de pratique d'activités physiques chez les jeunes.*

9. *Le MELS doit soutenir financièrement la démarche entreprise par Vélo Québec pour mettre en place un brevet cycliste en vue d'une intégration au primaire.*

10. *Le MELS doit soutenir officiellement le programme À pied, à vélo, ville active et inciter les commissions scolaires et les écoles à s'y impliquer.*

Conclusion

Dans toutes les raisons que nous venons de présenter pour expliquer la très grande popularité du vélo au Québec, nous avons mis en lumière un modèle de développement qui encourage une pratique libre et spontanée de l'activité. Polyvalent, efficace et accessible, le vélo a intrinsèquement tous les atouts pour être populaire. Mais c'est aussi le cas de plusieurs autres activités physiques dont le taux de pratique est pourtant loin de celui du vélo. Nous croyons que l'approche polyvalente déployée par Vélo Québec y est pour beaucoup dans la première place occupée par le vélo parmi les activités physiques au Québec.

Calquée sur la polyvalence du vélo, notre mission vise à améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens par la création, l'organisation, la production et la promotion d'activités, des biens et de services dans les domaines du vélo et du transport durable ainsi que du plein air, du loisir, de la culture et de la vie communautaire.

La mise en œuvre de ces objectifs a placé Vélo Québec à l'avant-garde dans bien des domaines concernant le vélo. Nos recherches, notre expertise dans l'aménagement, l'organisation d'événements, l'édition et les représentations faites au nom des cyclistes nous ont fait largement connaitre de la population, des cyclistes, des instances gouvernementales et des médias.

Aussi, nous saisissons l'occasion pour rappeler au MELS que s'il souhaite donner le gout à la population de bouger, il se doit aussi d'encourager et de soutenir les organisations pour qui cet objectif est leur pain et leur beurre. Nous désirons attitrer l'attention du MELS sur le déséquilibre qui semble exister entre la volonté gouvernementale d'encourager l'activité physique et l'attribution des subventions par le ministère tel que décrit dans l'étude de Diobri Marketing citée dans l'introduction.

La pratique cycliste augmente sans cesse au Québec, ce qui accroit la part de la population québécoise touchée par les activités de notre organisme. Il va sans dire que les 4 millions de cyclistes ne sont pas tous membres de Vélo Québec, mais ils bénéficient des représentations que nous faisons auprès des divers paliers de pouvoir afin d'améliorer les conditions de pratique du vélo tant en ville qu'en région.

C'est ainsi que nous avons intégré en 2012 la promotion du vélo de montagne en réalisant une alliance stratégique avec l'Association pour le développement des sentiers de vélos de montagne du Québec.

Vélo Québec est financé par divers ministères pour ses programmes faisant la promotion du transport actif, son programme de formation en transport destiné aux municipalités et le développement du réseau panquébécois de la Route verte. Mais seul le MELS peut soutenir notre action fondamentale d'association, c'est-à-dire toute l'information et la formation offerte aux cyclistes, la promotion de la sécurité et les représentations faites auprès de différentes autorités publiques pour créer un cadre qui encourage et développe la pratique

sécuritaire du vélo, l'organisation d'événements diffusant les meilleures pratiques du transport actif, etc.

Nous souhaitons que le MELS revoie son financement dédié aux organismes qui, comme Vélo Québec, oeuvrent dans le développement d'une pratique libre et sécuritaire d'une activité physique récréative. Il est plus que temps de reconnaitre ce travail de développement réalisé par des organismes qui s'adressent à l'ensemble de la population.

Nous croyons finalement que si le gouvernement veut se donner les moyens de développer une nation en forme, il doit prendre en considération l'ensemble de la pratique des activités physiques dans ses critères d'évaluation. L'exemple du vélo est probablement le plus parlant. Il nous apparait clair que les Québécois font d'abord du vélo pour leur plaisir et parce qu'on leur fournit des équipements de qualité et sécuritaires. Le rôle du gouvernement comme soutien à la pratique est dans ce cas nécessaire et évident.

Nous invitons le MELS à réviser la perception de son rôle de soutien et de l'élargir à l'ensemble de la pratique. Il aura ainsi une idée plus juste du développement de la forme physique de la population et pourra se doter d'indicateurs pour en évaluer l'évolution dans le temps. Sans ce changement de perspective, le défi proposé par la première ministre nous apparait relever plus de la pensée magique que de l'action sur le terrain.