

Consultation sur la Stratégie nationale de prévention en santé



**Les propositions de Vélo Québec présentées au
ministère de la Santé et des Services sociaux
dans le cadre de la consultation sur
l'élaboration d'une Stratégie nationale de
prévention en santé 2025**

Vélo Québec salue la consultation lancée par le ministère de la Santé et des Services sociaux afin d'élaborer une Stratégie nationale de prévention en santé. Nous souhaitons profiter de cette occasion pour faire valoir l'apport du vélo dans l'atteinte de nos objectifs de santé publique, et demander des actions plus structurantes pour faire adopter aux jeunes générations des habitudes de déplacements actifs qui les suivront toute leur vie.

L'inactivité, risque majeur de santé chez les jeunes

Déjà importants chez les adultes, les taux d'inactivité des enfants québécois atteignent des proportions inquiétantes et [croissent d'année en année](#). Alors que l'Organisation Mondiale de la Santé recommande aux enfants et adolescents de [bouger au moins 60 minutes par jour](#), **à peine un jeune québécois sur deux est suffisamment actif**, avec tous les enjeux de santé publique que cela suppose : depuis les années 1980, une [baisse importante de la santé cardiorespiratoire des jeunes québécois](#) est observée, laissant présager une véritable épidémie de maladies [qui affectent habituellement surtout les personnes âgées](#). [La santé mentale des jeunes du secondaire se détériore elle aussi depuis plusieurs années](#) : augmentation de la détresse psychologique, des symptômes d'anxiété, de dépression, des troubles alimentaires ou des troubles de l'attention.

Les déplacements quotidiens, un levier à exploiter pour faire bouger

Face à la sédentarité croissante, le sport organisé et les loisirs ne suffisent plus, à eux seuls, à faire bouger les jeunes. Un autre levier mérite d'être mieux exploité : les déplacements en modes actifs, et dans une certaine mesure, les déplacements en transports collectifs, puisque chaque trajet en transport collectif inclut également une part d'activité physique.

La pratique du vélo pour se rendre à l'école, par exemple, constitue un moyen simple, efficace et ludique d'être actif pour les plus jeunes. En effet, **le trajet qui sépare le domicile de l'école permettrait d'atteindre plus de la moitié de l'activité physique recommandée**.

De plus, augmenter la part des déplacements actifs vers l'école réduit d'autant la part des déplacements motorisés aux alentours des écoles, et donc le niveau de risque de traumatismes liés aux collisions routières, contribuant à un cercle vertueux encourageant davantage de familles à opter pour la marche ou le vélo.

De plus, les modes de déplacement actifs et en particulier le vélo ont maintes fois prouvé leur [efficacité en termes de bien-être psychologique en général](#) mais aussi [chez les enfants spécifiquement](#). L'activité physique en général et la pratique du vélo en particulier permettent d'[améliorer les performances cognitives des jeunes](#). Très impactant chez les enfants en plein développement, cet effet de l'activité physique est aussi [mesuré chez les adultes](#).

Malheureusement, alors qu'ils habitent souvent à faible distance de leur école, les jeunes québécois délaissent au contraire de plus en plus les transports actifs pour se rendre à

l'école au profit de l'automobile et du transport scolaire. Si la marche occupe encore [une part non-négligeable des déplacements des enfants](#), elle devient totalement [marginale lorsqu'ils entrent au secondaire](#).

Un changement de cap est donc nécessaire pour réintégrer un geste simple aux bénéfices innombrables : marcher et pédaler vers l'école. Et pour y arriver, une réelle stratégie visant à éduquer les jeunes générations à ces gestes s'impose.

L'éducation aux déplacements actifs et collectifs, une clé pour de meilleures habitudes de vie

La nécessité de favoriser et de préparer les jeunes à des déplacements actifs (et collectifs) autonomes avait été comprise dans la précédente Politique gouvernementale de prévention en santé, puisque le plan d'action interministériel 2022-2025 avait prévu l'action suivante :

« 2.8.3 Élaborer un programme d'apprentissage relatif à l'utilisation des transports collectifs et actifs chez les jeunes. »

Devant être portée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, cette action n'a malheureusement pas, à notre connaissance, été complétée.

Au Québec, il existe pourtant déjà plusieurs programmes qui permettent d'enseigner aux jeunes les déplacements actifs, tout en rassurant les parents sur les capacités de leurs enfants à se déplacer de façon autonome et ainsi créer une génération de citoyens actifs physiquement et respectueux des autres sur la route. Il serait donc facile et rapide de déployer une telle action en s'appuyant sur les forces vives actuellement à l'oeuvre.

Au second cycle du primaire, le programme [Ça marche!](#) de Piétons Québec enseigne aux enfants à se déplacer à pied de façon sécuritaire.

Côté vélo, le programme [Cycliste averti](#) de Vélo Québec a formé 30 000 jeunes depuis 2015 et compte désormais quelque 6000 élèves participants par année. **Il enseigne aux élèves du 3^{ème} cycle du primaire à se déplacer à vélo de façon sécuritaire et autonome.**

Soutenu par le MELCCFP, par le ministère de l'Éducation et par la SAAQ, le programme est malheureusement **victime de sa popularité** : au printemps 2025, plusieurs écoles qui souhaitaient y prendre part ne le pourront pas, faute de budget suffisant. Plus préoccupant encore, la plus grande part du financement, provenant du MELCCFP, prendra fin début 2027, sans possibilité de renouvellement, après trois phases successives de financement triennal dans le cadre du programme Action-Climat.

Ce montage financier fragile, et dont l'avenir est compromis, contraste fortement avec le niveau d'ambition et de soutien dont bénéficie l'éducation au vélo des enfants d'âge primaire dans les pays jouissant d'une part modale vélo significative, ou qui aspirent à le devenir. Ainsi, la France a fait du « Savoir rouler à vélo » un élément phare de son Plan national vélo. Avec l'ambition affichée de rejoindre 850 000 enfants du groupe d'âge visé

chaque année, le programme bénéficie d'un soutien de 21 millions d'euros sur 3 ans, sans compter les 39 millions d'euros estimés de contributions des collectivités locales. L'éducation des jeunes générations fait donc partie intégrante des stratégies de mobilité durable, en conjonction avec les efforts de développement des infrastructures.

Il demeure justifié que le programme Cycliste averti et ses équivalents soient soutenus par différents ministères et organismes, dans la mesure où ils contribuent à l'atteinte de leurs politiques respectives. Néanmoins, **ces programmes d'éducation au transport actif devraient constituer le socle d'une action de la prochaine stratégie nationale de prévention en santé, et devraient être portés – avec les ressources adaptées – par les organismes qui oeuvrent déjà sur ces programmes** depuis de nombreuses années

Aménager pour encourager la mobilité active, y compris sur les routes du MTMD

En complément des activités éducatives destinées aux jeunes générations, l'adoption du vélo à des fins de transport reste particulièrement tributaire de la qualité des aménagements physiques offerts pour pratiquer le vélo de façon sécuritaire.

C'est pourquoi toute stratégie de prévention en santé devrait faire la part belle aux environnements favorables aux déplacements actifs, comme le soulignent les documents de constats pour la présente consultation.

Alors que les municipalités québécoises sont de plus en plus sensibilisées à l'importance de rééquilibrer l'espace de voirie publique au profit de la marche et du vélo, plusieurs se heurtent encore malheureusement à de nombreux écueils lorsque vient le temps d'intervenir sur les routes relevant du ministère des Transports et de la Mobilité durable, alors que celles-ci traversent de nombreux milieux de vie et sont souvent bordées de commerces et points de services essentiels.

En effet, les besoins des piétons et cyclistes ne sont toujours pas systématiquement pris en compte lors des réfections ou améliorations du réseau routier du MTMD, et les municipalités doivent assumer à leur charge tout aménagement dépassant les normes minimales du ministère. Compte tenu du volume et de la vitesse de la circulation routière souvent accueillie sur le réseau supérieur, les aménagements visant à apaiser la circulation ou à offrir une protection aux cyclistes ne devraient pourtant pas être considérés comme superflus..

Vélo Québec recommande donc **que soient systématiquement pris en compte les besoins des piétons et cyclistes sur les projets de réfection, d'amélioration ou de développement du réseau routier sous la responsabilité du MTMD** selon le [principe de rue complète](#), et **que les coûts nécessaires pour assurer la sécurité des piétons et cyclistes soient assumés entièrement par le MTMD**, au même titre que les aménagements destinés à la circulation motorisée.

Annexe 1 : Faits saillants du programme Cycliste averti 2023-2024

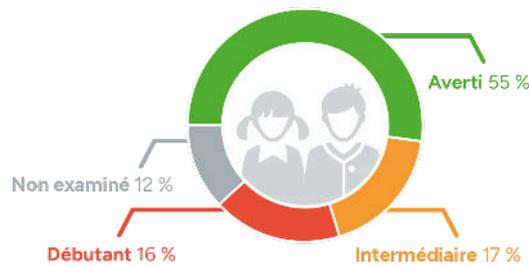
61 MUNICIPALITÉS/
ARRONDISSEMENTS

115 ÉCOLES

286 CLASSES

5631 ÉLÈVES

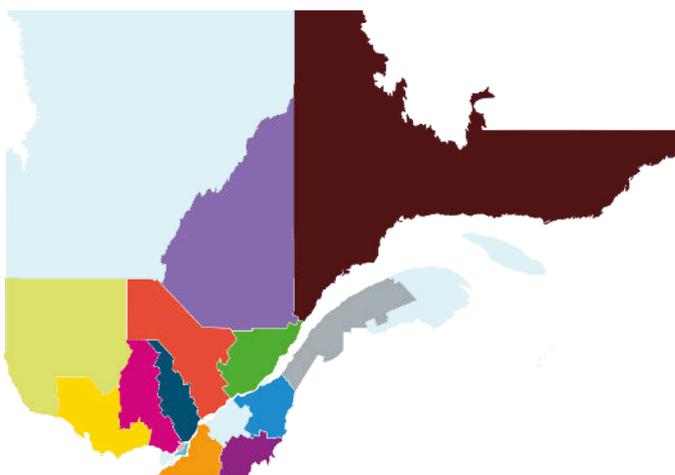
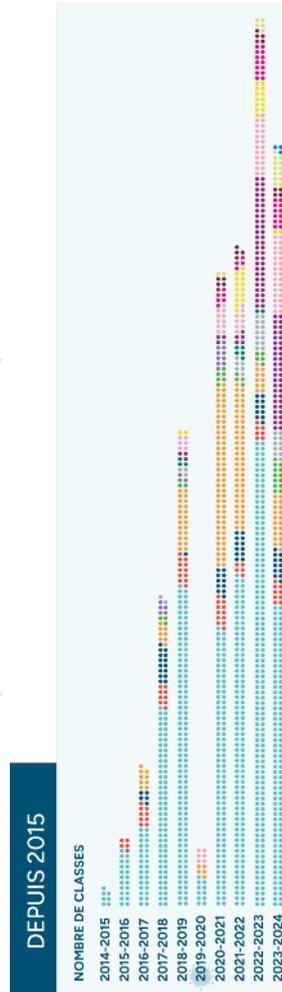
RÉSULTATS DES ÉLÈVES



324 INSTRUCTEURS

15 SÉANCES
DE FORMATION
D'INSTRUCTEURS

17 MANDATAIRES
RÉGIONAUX ET LOCAUX



- ABITIBI-TÉMISCAMINGUE
 - BAS-SAINT-LAURENT
 - CAPITALE-NATIONALE
 - CHAUDIÈRE-APPALACHES
 - CÔTE-NORD
 - ESTRIE
 - LANAUDIÈRE
 - LAURENTIDES
 - LAVAL
 - MAURICIE
 - MONTRÉGIE
 - MONTRÉAL
 - OUTAOUAIS
 - SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN
- AUCUNE ÉCOLE EN 2023-2024
- CENTRE-DU-QUÉBEC

Annexe 2 : Le programme « Savoir rouler à vélo », au cœur du plan vélo français

3 AMBITIONS

1. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.

2. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.

3. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant les acteurs français de la filière.

MESURES PHARES

1. 1,5 milliard d'euros pour développer les infrastructures cyclables partout en France et ainsi doubler notre réseau cyclable d'ici 2030.

2. Prolongation des aides à l'achat jusqu'à la fin du plan vélo et marche, en 2027, ainsi que l'ouverture de ces aides aux vélos d'occasion vendus par des professionnels.

3. Formation de l'ensemble d'une classe d'âge au « Savoir Rouler à Vélo », soit 850 000 enfants en 2027.

« Nous généraliserons le Savoir rouler à vélo pour former l'intégralité d'une classe d'âge, soit **plus de 800 000 enfants** chaque année. »

- Elisabeth Borne, Première ministre française

21 millions d'euros pour le programme Savoir Rouler à Vélo

Publié le 29/04/2021 • Par David Floc'h • dans : A la Une, acteurs du sport, Actu espoir, acteurs du sport



Le gouvernement vient de débloquer 21M€ pour financer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRV), lancé en avril 2019. De quoi former des intervenants auprès des jeunes et amorcer un accompagnement des acteurs, dont les collectivités.

Tous les enfants auront leur "permis" vélo avant d'entrer au collège en 2024

Par [Sylvain Caporin](#)



« Nous avons surtout besoin d'une armée de formateurs pour monter en puissance »

- Julien Rebuffet, directeur des Moniteurs cyclistes français (MCF)