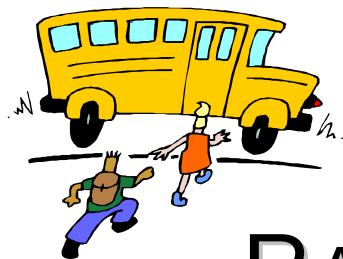


Transport actif et sécuritaire vers l'école

ENFANTS DU 1^{ER} CYCLE DU PRIMAIRE



RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROJET PILOTE

*Agence
de développement
de réseaux locaux
de services de santé
et de services sociaux*

Québec
Bas-Saint-Laurent



DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE,
DE LA PLANIFICATION ET DE L'ÉVALUATION

MAI 2004



ANALYSE ET RÉDACTION

Gilles Lapointe, agent de recherche responsable du volet évaluation,
Hugues Marquis, promoteur et coordonnateur de la mise en œuvre du projet.

SAISIE ET TRAITEMENT DES DONNÉES

Roger Dubé, t.r.e.s.

SECRÉTARIAT

Pauline Landry

ISBN : 2-921342-47-2
Dépôt légal – 2^e trimestre 2004
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

- Ø Dans ce document, le genre masculin est utilisé sans intention discriminatoire et uniquement dans le but d'alléger le texte.
- Ø L'appellation « Agence » retrouvée dans le texte réfère à l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.

REMERCIEMENTS

Le projet pilote relatif au transport actif et sécuritaire vers l'école a demandé l'implication de plusieurs personnes qui ont collaboré au projet ou facilité la mise en œuvre. Dans un cas comme dans l'autre, nous tenons à les remercier.

Les membres du Comité de coordination :

- monsieur Pierre Ruest, directeur de l'école La Croisée;
- monsieur Michel Gagnon Brière, professeur au Département de techniques d'intervention loisir du Cégep de Rivière-du-Loup;
- madame Myriam Marquis, directrice du Service de l'urbanisme et du développement de la ville de Rivière-du-Loup;
- madame Valérie Gauthier, gestionnaire des équipements et programmes culturels et communautaires au Service des loisirs de la ville de Rivière-du-Loup;
- madame Caroline Gendreau, coordonnatrice de la Coopérative de solidarité Réseau-Boulot du Cégep de Rivière-du-Loup;
- monsieur Gaétan Malenfant, organisateur communautaire au CLSC Rivières et marées;
- mesdames Isabelle Dumont et Valérie Tremblay, étudiantes en techniques d'intervention loisir au Cégep de Rivière-du-Loup.

Les personnes ayant facilité la mise en œuvre du projet :

- madame Monique Vézina, directrice des Services éducatifs à la Commission scolaire Kamouraska / Rivière-du-Loup;
- madame Lise Pelletier, coordonnatrice jeunesse au CLSC Rivières et marées;
- madame Nathalie Racine, coordonnatrice du dossier Transport actif Vert l'action;
- madame Lise Gagnon, secrétaire à l'école La Croisée;
- monsieur Gilles Dumont, directeur adjoint à l'école La Croisée;
- messieurs Jean Lapointe et Jean-Guy Courtemanche de la firme Kalitec, performance par le design.

Toutes les personnes bénévoles qui ont grandement contribué à l'atteinte des résultats obtenus.

TABLES DES MATIÈRES

Remerciements.....	iii
Liste des tableaux	vi
Liste des figures.....	vii
Liste des annexes	vii
 Introduction.....	 8
 1. Contexte théorique	 9
1.1 Le transport actif à l'école	10
1.2 Les conditions de réussite.....	12
1.3 Les principales contraintes.....	13
1.3.1 Le risque d'accidents	13
1.3.2 Le danger des inconnus	14
 2. Description du projet.....	 16
2.1 Historique du projet	16
2.2 Acteurs, partenaires et collaborateurs du projet	19
2.3 Objectifs du projet.....	19
2.4 Composantes du projet.....	19
2.4.1 Clientèle cible	20
2.4.2 Détermination des trajets.....	21
2.4.3 Recrutement, formation des bénévoles et des animatrices	22
2.5 Promotion du projet auprès des parents et des élèves	22
2.6 Coûts du projet	22
2.7 Outils de suivi et d'évaluation.....	23
 3. Résultats	 24
3.1 Questionnaire soumis aux parents au début du projet	24
3.1.1 Le profil des familles	24
3.1.2 Le profil des habitudes de vie.....	25
3.1.2.1 L'activité physique	26
3.1.2.2 Le tabagisme	27
3.1.2.3 L'alimentation	27
3.1.2.4 L'hygiène dentaire	29
3.1.3 Le mode de transport utilisé pour se rendre à l'école.....	29
3.1.3.1 Peurs associées au transport actif	30
3.2 Questionnaire soumis aux parents à la fin du projet.....	32
3.2.1 Le mode de transport utilisé pour se rendre à l'école.....	33
3.2.2 Fréquence et raisons inhérentes au transport en voiture des enfants.....	34

3.2.3	La participation de l'enfant au projet	36
3.2.4	La ligne verte et les pictogrammes	37
3.2.5	Éléments du projet auxquels les parents accordent de l'importance.....	38
3.2.6	Les effets observés du programme.....	40
3.2.7	Implication des parents pour un futur projet.....	42
3.2.8	Commentaires généraux sur le projet.....	42
3.3	Données provenant du " journal de bord des bénévoles "	43
3.4	Informations recueillies lors du groupe de discussion	44
3.4.1	Qu'avez-vous retiré de votre participation au projet du transport actif?	45
3.4.2	Que pensez-vous du choix et de la longueur des trajets empruntés par les enfants? Quels critères devrait-on considérer ou à quels détails faudrait-il porter attention si les parcours devaient être revus pour une prochaine expérience?	46
3.4.3	Comment se passait l'attente après les jeunes le matin? Y aurait-il des améliorations à apporter sur ce point? Si oui, lesquelles?	46
3.4.4	Au cours du projet, avez-vous eu l'impression qu'il vous manquait du matériel afin de bien jouer votre rôle de bénévole?	47
3.4.5	Avez-vous l'impression que le projet du transport actif apporte quelque chose d'important au bien-être des enfants?	47
3.4.6	Autres sujets abordés au cours de la rencontre	47
4.	Discussion	49
5.	Recommandations	57
6.	Conclusion.....	58

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 :	Répartition des familles selon le type de familles et le fait que l'enfant soit inscrit ou non au projet.....	24
TABLEAU 2 :	Répartition des familles selon le nombre d'enfants dans la famille et le fait que l'enfant visé soit inscrit ou non au projet.....	25
TABLEAU 3 :	Répartition des enfants selon le type d'activités préférées par ces derniers et selon qu'ils sont inscrits ou non au projet	26
TABLEAU 4 :	Répartition des répondants selon la fréquence de la pratique de l'activité physique ou des sports et le fait que l'enfant visé soit inscrit ou non au projet	27
TABLEAU 5 :	Répartition des répondants selon la fréquence de consommation de certains aliments par leur enfant et le fait que celui-ci soit inscrit ou non au projet	28
TABLEAU 6 :	Répartition des répondants selon la fréquence du brossage des dents et le fait que l'enfant visé soit inscrit ou non au projet	29
TABLEAU 7 :	Répartition des répondants selon le mode de transport pour se rendre à l'école et le fait que l'enfant visé soit inscrit ou non au projet	30
TABLEAU 8 :	Répartition des répondants ayant avoué ressentir des peurs par rapport au fait que l'enfant se rende à l'école à pied ou à bicyclette, selon le type de peurs ressenties et selon que l'enfant soit inscrit ou non au projet	31
TABLEAU 9 :	Répartition des répondants au questionnaire de fin de projet, selon qu'ils aient déjà répondu ou non au premier questionnaire et que leur enfant ait participé ou non au projet	32
TABLEAU 10 :	Répartition des répondants selon le mode de transport utilisé habituellement par leur enfant pour se rendre à l'école et la participation de ce dernier au projet pilote	33
TABLEAU 11 :	Répartition des répondants selon le mode de transport utilisé habituellement par leurs enfants plus âgés pour se rendre à l'école et la participation de ces derniers au projet pilote	34
TABLEAU 12 :	Raisons données pour expliquer la décision d'aller reconduire un enfant en voiture à l'école, selon que ce dernier ait participé ou non au projet pilote.....	35
TABLEAU 13 :	Répartition des répondants selon leur perception que l'enfant ait aimé sa participation au projet.....	36

TABLEAU 14 :	Répartition des répondants selon leur perception de ce que l'enfant a retiré de sa participation au projet	37
TABLEAU 15 :	Répartition des répondants selon que leur enfant ait participé au projet pilote et en vertu du degré d'importance accordé à divers éléments dans leur décision de l'inscrire au projet de transport actif.....	39
TABLEAU 16 :	Répartition des répondants selon que leur enfant ait participé au projet pilote et en fonction des changements survenus chez ce dernier depuis le début de l'année scolaire.....	41
TABLEAU 17 :	Répartition des tâches	50
TABLEAU 18 :	Description des tâches.....	51

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	Organigramme du projet.....	18
FIGURE 2 :	Démarches utilisées pour l'identification de la clientèle cible et pour la distribution des questionnaires sur la perception des parents	21

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 :	Questionnaire destiné aux parents (début du projet).
ANNEXE 2 :	Questionnaire destiné aux parents (fin du projet).
ANNEXE 3 :	Journal de bord des bénévoles.
ANNEXE 4 :	Formation des bénévoles.
ANNEXE 5 :	Photos sur le déroulement des marches, logos et cartes professionnelles des partenaires.
ANNEXE 6 :	Cadre de référence, révisé avril 2003.

INTRODUCTION

À l'automne 2003, l'Agence mettait en œuvre un projet pilote de transport actif et sécuritaire vers l'école avec l'aide de plusieurs partenaires du milieu. La phase exploratoire s'étant terminée à la mi-décembre 2003, ce rapport présente son déroulement, ainsi que le succès obtenu auprès des jeunes, de leurs parents et de l'ensemble des personnes impliquées dans le projet.

L'objectif principal est d'étudier la faisabilité d'un tel projet, ainsi que son acceptabilité par le milieu. Dans ce contexte, l'évaluation proposée concerne le processus de mise en œuvre et l'analyse des résultats atteints. La courte période d'expérimentation (± 3 mois), la fréquence (un matin par semaine) et le nombre de sujets visés (71 élèves) ne permettent cependant pas de porter un jugement sur les effets de l'intervention en regard des changements dans les habitudes de vie.

Dans ce contexte, ce rapport vise à répondre aux questions suivantes :

- Qu'est ce qui avait été planifié comme projet?
- Qu'est ce qui a été réalisé?
- Quelles ont été les conditions de succès et les contraintes rencontrées dans la mise en œuvre du projet?
- Quels sont les résultats observables?

Pour ce faire, le document se divise en quatre parties, soit :

- un contexte théorique justifie la mise en œuvre d'un projet de transport actif et sécuritaire vers l'école, en présentant une courte analyse du problème;
- la description du projet traite des composantes et de sa mise en œuvre, de sa planification et de ses étapes de réalisation, des ressources impliquées, de la clientèle cible, des activités prévues et des outils de collecte d'information (nécessaires à la présente évaluation);
- les résultats observés font état de la réalisation accomplie au plan des activités, de même que des perceptions des parents et des bénévoles vis-à-vis le projet;
- une discussion des résultats permet de faire ressortir les points forts du projet et les zones possibles d'amélioration.

Le lecteur trouvera également en annexe une copie des outils d'évaluation ou de suivi élaborés dans le cadre du projet.

1. CONTEXTE THÉORIQUE

Il est connu que les enfants devraient être physiquement actifs tous les jours. Ce qui ne semble pas être le cas d'une majorité de jeunes Canadiens. En fait, la plupart des responsables de la santé, de l'éducation, de l'activité physique, des loisirs et des sports s'accordent pour dire que la sédentarité a atteint un niveau inacceptable chez les enfants et les jeunes au Canada.

Selon l'Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie (1997)¹, seulement 39 % des jeunes des provinces de l'Ouest répondraient aux lignes directrices de croissance optimale et de développement sain. Ce pourcentage diminuerait à 28 % au Québec. Toujours selon l'Institut, les enfants devraient dépenser de 6 à 8 kilocalories par jour, par kilogramme de poids corporel. Cette recommandation peut se réaliser en combinant des activités légères et modérées à des activités vigoureuses. À titre d'exemple, l'Institut fournit deux manières pour les enfants de dépenser ces calories :

- les enfants peuvent jouer dehors vigoureusement pendant une heure par jour;
- ou, jouer dehors vigoureusement pendant trente minutes et compléter avec une activité plus légère, *comme se rendre à pied à l'école*.

L'avis du Comité scientifique de Kino-Québec vient renforcer cette recommandation :

« Tous les enfants et les adolescents devraient être physiquement actifs tous les jours ou presque. De plus, ils devraient pratiquer des activités physiques d'intensité moyenne ou plus élevée, trois fois ou plus par semaine, pendant au moins vingt minutes par séance². »

En réalité, la majorité des enfants ne rencontre pas ces critères de base dans l'ensemble de leurs activités quotidiennes. Comme il est mentionné, point n'est besoin d'activité encadrée et dirigée ou d'équipement dispendieux. Il faut faire en sorte que les enfants retrouvent leur nature première qui consiste à bouger et à jouer. L'obésité infantile au Canada a presque triplé depuis vingt ans chez les jeunes âgés entre 7 et 13 ans. Ce phénomène ne surprend guère, puisqu'au Canada, les enfants sont, jusqu'à trente heures, inactifs physiquement à l'école et

¹ Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie (1997). L'activité des enfants diminue d'Ouest en Est. Site http://64.26.159.200/icrcp/conseils/98/VA98_04.html, 2 pages.

² Kino-Québec (2000). L'activité physique, déterminant de la santé des jeunes. Avis du Comité scientifique de Kino-Québec. Page 21.

passent en moyenne vingt-six heures par semaine à regarder la télévision (incluant les jeux vidéos).

Les enfants doivent bouger davantage et plus souvent. L'importance d'agir rapidement auprès de ces derniers vient du fait que les bonnes habitudes de vie sont d'autant plus durables qu'elles s'acquièrent tôt dans la vie³. Selon la santé publique, il coûte moins cher d'intervenir auprès des jeunes plutôt que d'agir auprès des adultes afin de tenter de modifier de mauvaises habitudes de vie implantées depuis longtemps.

Les bienfaits de l'activité physique aux plans de la santé physique et mentale sont connus depuis plusieurs années et il n'y a pas lieu de les reprendre ici. Il faut se rappeler que la sédentarité constitue un facteur de risque important par rapport à l'apparition de plusieurs maladies chroniques et dégénératives, dont les maladies cardiovasculaires, le diabète de type II, l'obésité, certains cancers et les décès prématurés. La sédentarité occasionnerait, au système de soins de santé canadien, des coûts directs de 2,1 milliards de dollars par année.

1.1 Le transport actif à l'école

Une façon simple de combattre cette tendance à la sédentarité est d'amener les enfants à se rendre à pied à l'école. La marche représente, avec la bicyclette, une des deux formes de transports directement accessibles aux enfants⁴. Comme la plupart des enfants doivent se déplacer à l'école presque tous les jours de l'année scolaire, le trajet ainsi parcouru offre une belle opportunité d'établir des routines et des habitudes de marche (ou de cyclisme). Cette approche associe le plus naturellement possible la marche à une activité de la vie quotidienne.

Actuellement, moins de 50 % des enfants marchent pour se rendre à l'école. La structure du réseau scolaire démontre qu'environ 40 % des enfants utilisent le transport scolaire, 29 % marchent, 13 % se déplacent en voiture, 5 % emploient les transports en commun et 2 % font le trajet à vélo. Près de 82 % des jeunes de 13 à 18 ans possèdent une bicyclette, mais seulement 4 % l'utilisent comme véhicule pour se rendre à l'école. Chez les 5 à 13 ans, 96 % des parents interrogés disent que leur enfant possède une bicyclette, mais seulement 2 % la prennent pour aller à l'école. Une étude anglaise indique qu'en 1971, à Londres, les parents de 80 % des enfants de 7 à 8 ans leur permettaient de se rendre à l'école seuls (à pied ou à vélo). En 1990, ce pourcentage avait chuté à 9 %.

³ Organisation mondiale de la santé (2002). A physically active life through everyday transport, with a special focus on children and older people. Bureau régional de l'Europe. 47 pages.

⁴ Organisation mondiale de la santé (2002). Op cite 3.

Au Canada, l'organisme *Vert l'action* cherche à contrer cette tendance. Son programme national " *Aller retour actif et sécuritaire pour l'école* " (ARASPE)⁵ vise à encourager et à motiver les élèves, le personnel enseignant ou non enseignant et même les parents à marcher pour se rendre à l'école. Les objectifs recherchés sont :

- augmenter le niveau d'activité physique de ces personnes;
- réduire l'engorgement des routes (rues), surtout autour des écoles;
- améliorer la qualité de l'air et lutter contre les changements climatiques;
- développer des attitudes reliées à la sécurité des piétons et des cyclistes;
- découvrir les routes (rues) les plus sécuritaires;
- renforcer le sentiment d'appartenance à une communauté;
- permettre aux piétons de reconquérir leurs rues et y apporter des améliorations permanentes;
- se faire plaisir et redécouvrir le plaisir de marcher.

En place depuis 1992, *Vert l'action* a accordé son appui à environ trois mille initiatives ayant pour but d'améliorer la santé des personnes et de l'environnement. Celles-ci touchaient des sujets comme :

- l'implantation d'un autobus scolaire pédestre pour les jeunes enfants;
- l'implantation d'un autobus scolaire de cyclistes pour les enfants plus âgés;
- la participation à la journée internationale « Marchons vers l'école » (8 octobre 2003);
- l'identification de zones, près de l'école, interdisant aux automobilistes de laisser tourner les moteurs au ralenti;
- l'identification de zones de débarquement des autobus à un kilomètre de l'école, afin que les élèves terminent le trajet à pied sur des rues/routes pédestres sécuritaires pour les jeunes;
- l'identification de points d'embarquement centraux pour les autobus scolaires afin d'améliorer la fréquence de la pratique de l'activité physique des élèves;
- la modification des infrastructures urbaines pour accroître la sécurité des piétons et des cyclistes.

À elle seule, la journée internationale « Marchons vers l'école » a touché les élèves et le personnel enseignant, parascolaire ou administratif de 1 900 écoles canadiennes, dont 128 au

⁵ Institut canadien de la santé infantile (1998). *Aller – retour actif et sécuritaire pour l'école*. En collaboration avec le programme sur la vie active et l'environnement « *Vert l'action* ». 56 pages.

Québec⁶. Cette mobilisation en vue de cette journée montre l'importance accordée par les organismes gouvernementaux, paragouvernementaux et communautaires à la pratique de l'activité physique. Mais, ces mêmes ressources s'entendent pour dire qu'il n'y a aucune organisation ayant la capacité de remédier, toute seule, au large et complexe éventail des facteurs qui influent sur la pratique de l'activité physique. La concertation dans ce dossier, à l'échelle nationale, provinciale, régionale ou locale, joue un rôle clé selon la portée du programme de promotion mis en place.

À titre d'exemple, la Commission scolaire de Laval a adopté le dossier A.R.A.S.P.E. Il s'agit d'un projet de transport actif à l'école; lequel s'appuie sur une collaboration entre plusieurs instances dont la Commission scolaire de Laval, la municipalité, l'organisme Vert l'action et des représentants de Kino-Québec et du dossier Villes et villages en santé (VVS). Il s'agit d'un projet pilote touchant une école, mais qui devrait être étendu à toutes les écoles primaires du territoire.

1.2 Les conditions de réussite

Qu'il s'agisse de l'expérience de Laval ou de tout autre projet visant à mettre en place un transport actif pour l'école, les conditions de réussite sont les mêmes.

Le premier élément de réussite pour un tel projet réside dans la qualité de la concertation entre les partenaires concernés : qu'ils relèvent du milieu de l'éducation, municipal, de la santé ou du secteur privé. Cette concertation s'avère nécessaire puisqu'aucun organisme n'a la capacité requise de remédier tout seul au large et complexe éventail des facteurs qui influencent la pratique de l'activité physique. Dans un projet de transport actif et sécuritaire vers l'école, l'approche intersectorielle est primordiale car il faut considérer plusieurs éléments majeurs, comme l'information à donner, le recrutement des adultes accompagnateurs, les aspects légaux, l'animation et les modifications à l'environnement urbain. L'action concertée de l'ensemble de ces éléments permet de créer un environnement favorable au succès du projet. Le désir de marcher et d'être plus actif physiquement découle de l'action combinée de variables personnelles, sociales (environnementales), physiques (environnementales), ainsi que de diverses politiques publiques (scolaires, municipales ou autres)^{7,8}.

⁶ Vert l'action (2003). Une série d'écoles canadiennes se méritent le prix national et les prix provinciaux / territoriaux dans le cadre de la journée internationale « Marchons vers l'école ». Programme national Aller – retour actif et sécuritaire pour l'école (ARASPE).

http://www.goforgreen.ca/araspe/program_f.html. 2 pages.

⁷ Martin V. (2003). Environnements favorables à la pratique d'activités physiques. J'ai lu pour vous..., troisième édition : novembre 2003. Direction du sport et de l'activité physique, ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir. 15 pages.

⁸ Syme S.L. (2004). Social Determinants of Health: The Community as an Empowered Partner. Preventing chronic disease: Public health research, practice and policy. United States Department of Health and Human Services. Volume 1, No. 1, 8 pages. <http://www.cdc.gov/pcd/issues/2004/jan/syme/htm>.

Les autres éléments de réussite au projet résultent d'une concertation appropriée :

- une volonté politique clairement établie de la municipalité et de la commission scolaire (de l'école) de mettre en œuvre un projet de transport actif;
- une participation des partenaires concernés au sein d'un comité de mise en œuvre; chacun apportant sa contribution en fonction de ses compétences et de ses champs de responsabilité;
- des discussions ouvertes, franches et sans confrontation, effectuées dans le respect de chacun;
- une compréhension commune des enjeux du projet par le maintien du cap sur les objectifs fixés (ne pas les perdre de vue : sécurité et activités physiques);
- une promotion du projet auprès des élèves, des parents, du personnel de l'école et des citoyens afin de susciter une adhésion au programme.

1.3 Les principales contraintes

Comme il s'agit d'un projet requérant peu de financement, les contraintes rencontrées se retrouvent au niveau des attitudes. Il faut vaincre la réticence de plusieurs parents à laisser leur enfant (surtout les plus jeunes) participer au projet.

Selon la littérature⁹, les deux principales inquiétudes des parents concernent la sécurité de leur enfant durant le trajet aller – retour entre la maison et l'école, à savoir :

- le risque pour l'enfant d'être heurté par un véhicule routier;
- le danger posé par les inconnus.

1.3.1 Le risque d'accidents

Tous les enfants d'une collectivité sont exposés aux risques d'accidents liés à l'environnement routier qui les entoure. Il existe toutefois des facteurs qui exposent particulièrement les enfants au risque de se faire frapper par un véhicule routier.

Les premiers sont liés au développement normal de l'enfant. Un enfant de 5 ou 6 ans perçoit et comprend son environnement en fonction de ses besoins. Son milieu est là pour le servir. Il peut donc traverser la rue impulsivement sans s'occuper de ce qui l'entoure. Vers 6 et 7 ans, les enfants tendent à choisir le chemin le plus court plutôt que le plus sécuritaire. Traverser aux intersections leur semble compliqué et ils préfèrent souvent traverser en courant avant d'arriver

⁹ Institut canadien de la santé infantile (1998). Op cite 5.

à celles-ci. Leur perception demeure faussée et une rue étroite leur paraîtra davantage sécuritaire qu'une rue plus large, indépendamment de la circulation.

Entre 5 et 7 ans, l'enfant comprend généralement mal la notion des causes et des effets. Il oublie que ses actions ont des répercussions. Avec ses amis, il peut adopter des comportements à risque dont il ne peut prévoir les conséquences. En traversant la rue, son attention peut porter sur un élément secondaire de l'environnement (la couleur d'une voiture) au détriment d'un autre plus important (la vitesse ou la proximité du véhicule). Enfin, une pensée magique lui fait déformer les faits pour créer une réalité personnelle, ce qui le rend très vulnérable aux facteurs de l'environnement.

Le développement cognitif est inégal selon les individus. Plusieurs enfants gardent jusqu'à l'adolescence une difficulté à percevoir les situations dangereuses. Plusieurs d'entre eux ont ainsi de la difficulté à évaluer la grosseur d'un véhicule et le temps qu'il faudra à celui-ci pour passer.

D'autres facteurs se rapportent au développement physique des enfants de 5 à 8 ans (grandeur, poids, développement visuel ou auditif) et à la présence de camarades. Sur ce dernier point, il est intéressant de noter que les enfants du primaire sont plus conscients du danger et prudents lorsqu'ils sont seuls, plutôt qu'en groupe. Ils se laissent facilement convaincre de prendre des risques, surtout par des enfants plus vieux.

L'environnement physique de l'enfant comporte aussi ses propres facteurs de risque. Le fait de vivre au centre-ville plutôt que dans un quartier résidentiel, le nombre de rues à traverser, la densité de la circulation dans les diverses rues, la conception des intersections, la largeur des trottoirs, la présence de brigadiers scolaires sont autant d'éléments qui influent sur la sécurité de l'enfant. L'encombrement des rues (près des écoles), la vitesse des véhicules et les voitures stationnées s'ajoutent aussi aux dangers qui menacent les enfants.

1.3.2 Le danger des inconnus

Cette menace potentielle fait partie des appréhensions des parents, souvent alimentée par les médias. Toutefois, le danger réel représenté par les inconnus est relativement faible. La littérature sur le transport actif vers l'école ne s'attarde d'ailleurs pas au danger lié à la présence d'inconnus malintentionnés, si ce n'est pour mentionner que cette crainte peut avoir un impact négatif sur la décision des parents de permettre à leur enfant (surtout les plus jeunes) de se rendre à pied à l'école.

Il arrive par contre que des jeunes expriment un sentiment d'insécurité face au trajet entre l'école et la maison, lequel repose souvent sur une ou plusieurs expérience(s) de victimisation (ESSEAQ, 1999)¹⁰.

Les plus jeunes se sentent généralement plus vulnérables que les plus vieux. Autour de 9 ans, les principaux motifs d'insécurité demeurent par ordre d'importance (ESSEAQ, 1999)¹¹ :

- la peur d'être intimidé ou violenté;
- la peur d'adultes menaçants;
- la peur de la circulation automobile.

Parmi les motifs d'insécurité qu'ils ressentent sur le chemin de l'école, c'est le sentiment de menace de la part de d'autres personnes (jeunes ou adultes) qui demeure la principale source d'appréhension pour les enfants. Vers 9 ans, cette insécurité est plus répandue parmi les enfants qui circulent à pied sur le chemin de l'école, particulièrement chez les filles.

Selon les données de l'ESSEAQ (1999), l'expérience de victimisation joue un rôle important dans cette perception. Plus les jeunes sont la cible d'incidents d'agressivité à l'école ou sur le chemin de l'école, plus ils éprouvent de l'insécurité peu importe le mode de transport qu'ils adoptent. L'ESSEAQ (1999) n'explique pas ce dernier fait, mais peut-être le mode de transport utilisé se modifie tout simplement suite aux expériences de victimisation vécues par les jeunes, les parents répondant de cette façon aux inquiétudes de leur enfant. Différents témoins privilégiés (intervenants et représentants du milieu) interrogés par l'Institut canadien de la santé infantile croient d'ailleurs que les parents cherchent à éliminer le danger représenté par les inconnus ou par certains jeunes en reconduisant (le plus souvent en voiture) leur enfant à la porte de l'école¹².

¹⁰ Mayer M., Roberge D. (1999). Perception de l'environnement social : quartier ou voisinage. Enquête sociale et de santé auprès des enfants et des adolescents québécois, chapitre 5, Santé Québec. 15 pages.

¹¹ Mayer M., Roberge D. (1999). Op cite 10.

¹² Institut canadien de la santé infantile (1998). Op cite 5.

2. DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Historique du projet

Ce projet pilote comprend deux volets. D'une part, il met en place une structure permettant à des jeunes de marcher pour se rendre à l'école en toute sécurité. Il se veut éducatif, multisectoriel et intergénérationnel. Il vise, d'autre part, à sensibiliser les enfants à l'importance d'une vie physiquement active et à l'acquisition d'habitudes de vie saines en matière de santé, au moyen de capsules éducatives présentées à tous les quinze jours, à l'intérieur de la grille horaire. Une telle intervention pouvant favoriser la diminution de la sédentarité, la prévention du tabagisme, l'amélioration des habitudes alimentaires, l'adoption d'une bonne hygiène bucco-dentaire, une meilleure connaissance du voisinage de la part du jeune ainsi que les échanges intergénérationnels.

Le projet a été initié par le conseiller Kino-Québec, responsable du réseau Viactive à l'Agence, au printemps 2002. Entre la rédaction du cadre de référence¹³ (mai 2002) et sa mise en œuvre dans une école de Rivière-du-Loup (octobre 2003), le temps alloué a été consacré essentiellement à la promotion du projet et à la mise en place d'un mécanisme de concertation regroupant les principaux acteurs et partenaires potentiels. Les différentes étapes ont été réalisées de la façon suivante :

- présentation du cadre de référence à la coordonnatrice jeunesse du CLSC Rivières et marées, responsable de la Table d'action locale jeunesse (mai 2002);
- présentation du cadre de référence à la coordonnatrice des services éducatifs de la Commission scolaire de Kamouraska – Rivière-du-Loup (mai 2002);
- présentation du projet pilote aux membres de l'équipe santé du cœur de l'Agence (juin 2002);
- présentation du projet pilote à la Table des directeurs des écoles primaires de la Commission scolaire Kamouraska – Rivière-du-Loup (août 2002);
- identification d'une école intéressée à participer au projet pilote (mai 2003);
- présentation du projet pilote au Conseil d'établissement de l'école intéressée (juin 2003);
- présentation du projet pilote au Conseil municipal de Rivière-du-Loup, ainsi qu'au Département en techniques d'intervention loisir du Cégep de Rivière-du-Loup (juin 2003);
- choix définitif de l'école " La Croisée " comme site du projet pilote (juin 2003);

¹³ Marquis, H. (2002). Cadre de référence préliminaire. Projet multidisciplinaire intergénérationnel. Agence-01 – DSPPÉ. 11 pages.

- formation d'un comité de coordination provisoire pour la mise en œuvre du projet pilote " *Transport actif et sécuritaire vers l'école* " (août 2003).

Le comité s'est réuni à six reprises. Il était composé des personnes suivantes :

- du directeur de l'école La Croisée;
- de la directrice du Service de l'urbanisme et du développement de la ville de Rivière-du-Loup;
- d'une intervenante du Service des loisirs de la ville de Rivière-du-Loup;
- d'un organisateur communautaire du CLSC Rivières et marées;
- d'un enseignant du Département de techniques d'intervention loisir du Cégep de Rivière-du-Loup;
- du conseiller Kino-Québec à l'Agence;
- de deux stagiaires du Cégep de Rivière-du-Loup.

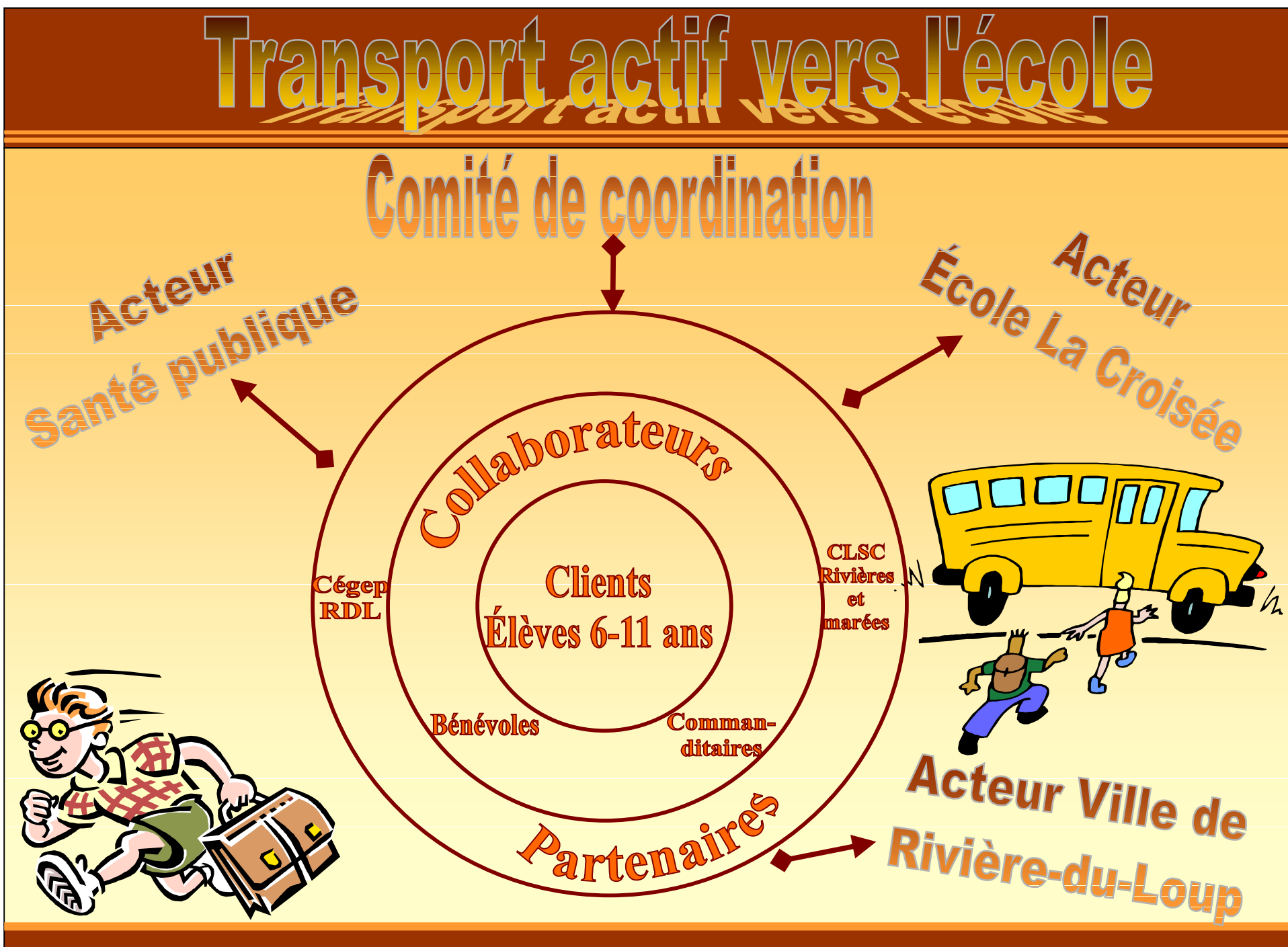
Les rôles du comité consistaient à partager une vision commune du projet auprès de ses membres et à veiller à la répartition des tâches dans le respect des champs de responsabilité de chacun. La coordination des réunions du comité était sous la supervision du conseiller Kino-Québec, qui assumait auprès des membres un leadership d'animation.

Compte tenu de ses composantes, il est certain qu'un tel projet n'aurait pu être mis en œuvre sans l'implication des organismes concernés. Ces derniers sont, soit des acteurs, des partenaires ou des collaborateurs, lesquels se définissent comme suit :

- acteur : organisme maître d'œuvre dans la réalisation du projet;
- partenaire : organisme aidant à la réalisation du projet;
- collaborateur : organisme bénévole ou commanditaire.

L'organigramme du projet est présenté à la figure 1.

FIGURE 1 : Organigramme du projet



2.2 Acteurs, partenaires et collaborateurs du projet

Outre les acteurs et partenaires impliqués dans la composition du comité de coordination, d'autres organismes collaborateurs ont été approchés pour les besoins du projet, soit des personnes du réseau *Viactive*, des commanditaires privés, les clubs de l'Âge d'Or, le CAB (Centre d'action bénévole), l'ACEQ (Association du cancer de l'Est du Québec) et diverses associations de retraités.

Les besoins à combler étaient, entre autres, le recrutement d'adultes - bénévoles pour accompagner les enfants le long des trajets (ratio d'un bénévole pour huit enfants) et de personnes pour animer ces groupes de marche.

2.3 Objectifs du projet

Le but principal du projet est d'estimer la faisabilité, l'acceptabilité, le déroulement et les effets d'un tel projet dans la population visée, c'est-à-dire les élèves, leurs parents et les personnes impliquées dans la mise en œuvre du projet.

Les objectifs opérationnels du projet pilote sont les suivants :

- mettre en place une structure et mobiliser les ressources nécessaires à un transport actif et sécuritaire;
- amener la majorité des jeunes visés à participer au projet;
- sensibiliser les jeunes à l'importance d'une vie physiquement active et à l'importance d'acquérir des habitudes de vie saines en matière de santé;
- connaître la perception des parents par rapport à divers aspects du projet;
- connaître les conditions de succès et les contraintes propres au milieu pouvant influencer les suites du projet pilote.

2.4 Composantes du projet

Dans le cadre de référence, le projet prévoyait deux écoles de la région du Bas-Saint-Laurent. Plusieurs contraintes liées au temps et aux ressources disponibles ont cependant limité celui-ci à une seule école de Rivière-du-Loup. Pour les mêmes raisons et pour des difficultés liées aux horaires des enfants, le projet s'est limité à offrir un seul transport par semaine, le matin et à l'aller seulement.

Dans le cadre du projet, six capsules éducatives devaient être présentées en classe à tous les élèves du 1^{er} cycle du primaire. Les thématiques retenues portaient sur le non usage du tabac,

la saine alimentation, la pratique régulière de l'activité physique, la sécurité routière, l'hygiène buccodentaire et l'implication sociale. Au cours des séances pédagogiques, une chanson devait être montrée aux enfants sur chacune des thématiques enseignées. Lors des marches vers l'école, les animatrices devaient ensuite reprendre ces chansons afin d'exercer un renforcement chez les jeunes participant au projet pilote.

Dans les faits, deux capsules ont été présentées aux enfants, soit celles de la sécurité routière et la pratique régulière de l'activité physique. Les autres thématiques n'ont pu être présentées à cause de la durée trop courte du projet.

2.4.1 Clientèle cible

Deux critères étaient initialement prévus pour établir la clientèle cible de la phase pilote du projet. Les élèves devaient :

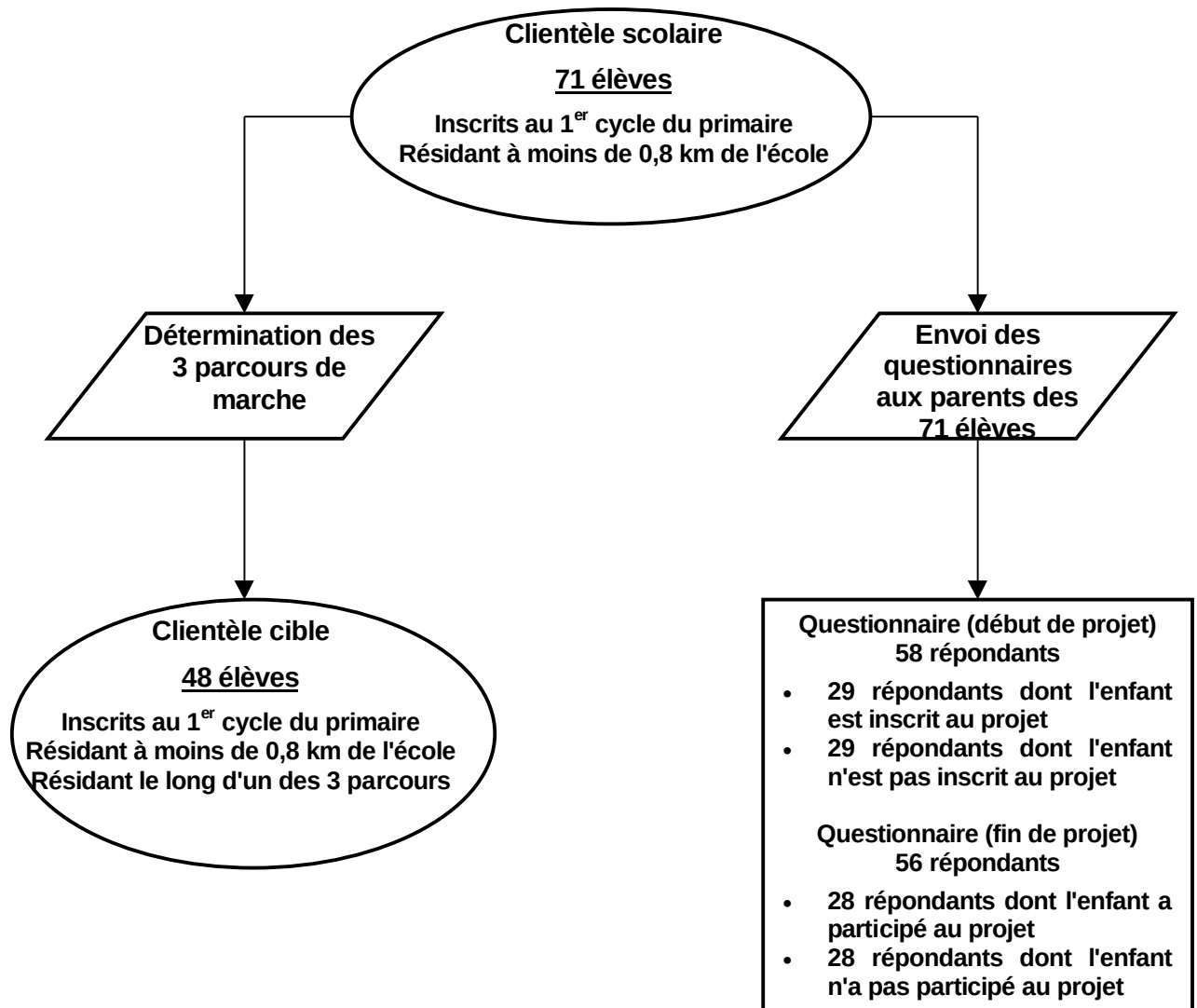
- être inscrits au 1^{er} cycle du primaire (1^{re} et 2^e années) à l'école La Croisée de Rivière-du-Loup;
- demeurer à moins de 0,8 km de l'école afin de ne pas empiéter sur la clientèle du transport scolaire.

Selon la direction de l'école, soixante et onze enfants répondaient à ces deux critères, dispersés sur l'ensemble du territoire desservi par l'école.

Les ressources limitées impliquées dans la mise en œuvre du projet ne permettaient pas de rejoindre et d'accompagner l'ensemble de ces enfants, trop dispersés sur le territoire desservi par l'école. Il fut décidé de restreindre la phase pilote du projet aux quarante-huit élèves demeurant le long d'un des trois parcours de marche préalablement déterminés.

Ces quarante-huit enfants constituent la clientèle cible pour la phase pilote du projet.

FIGURE 2 : Démarches utilisées pour l'identification de la clientèle cible et pour la distribution des questionnaires sur la perception des parents



2.4.2 Détermination des trajets

Trois trajets d'une longueur sensiblement égale ont été déterminés initialement par la direction de l'école La Croisée et du service d'urbanisme de la ville de Rivière-du-Loup. Les parcours choisis devaient être les plus sécuritaires possibles et permettre à un maximum d'enfants de participer au projet.

Les trois parcours choisis comprenaient les rues suivantes :

- Joseph-Viel, Rosaire-Gendron, Gérard-Lapointe, Paradis et Vézina;
- Louis-Philippe Lizotte, Thomas-Jones, Prévost, Gilles et Vézina;
- Jarvis, Alexandre, Mailloux, Prévost, Gilles et Vézina.

Le trajet incluant la rue Jarvis a cependant été modifié en cours de projet, à cause des travaux de réparation sur cette rue.

Selon la direction de l'école, ces trajets devaient permettre de rejoindre le nombre d'enfants suivant :

- Joseph-Viel : 20 enfants;
- Louis-Philippe Lizotte : 11 enfants;
- Jarvis : 17 enfants.

Pour un total de quarante-huit enfants du 1^{er} cycle du primaire.

2.4.3 Recrutement, formation des bénévoles et des animatrices

Le recrutement des bénévoles s'est fait par le biais de l'Organisme de participation des parents (OPP). Huit personnes ont ainsi été recrutées, auxquelles s'ajoutent deux stagiaires du Cégep de Rivière-du-Loup. Ces personnes ont reçu une formation au cours du mois d'août précédant le projet (annexe 4). Cette séance d'apprentissage d'une heure était offerte par le conseiller Kino-Québec.

2.5 Promotion du projet auprès des parents et des élèves

La promotion du projet s'est faite au moyen d'une lettre envoyée aux parents des enfants visés. Celle-ci décrivait brièvement le projet, les objectifs et les parcours choisis. Les parents devaient signer et retourner le coupon d'inscription afin que leur enfant puisse participer au projet.

2.6 Coûts du projet

Il est difficile d'évaluer avec précision les coûts du projet et la contribution de chacun des organismes impliqués.

La Direction de la santé publique, de la planification et de l'évaluation (DSPPÉ) de l'Agence a fourni 2 500 \$ pour l'achat des fournitures nécessaires au projet : tuques, parapluies, casquettes, brassards, buffet pour le souper des bénévoles (fin de projet), etc. Elle a aussi pris à son compte l'évaluation du projet et la coordination de ce dernier, par l'implication d'un agent de recherche, d'un technicien en recherche, d'une secrétaire et du conseiller Kino-Québec.

L'école La Croisée s'est occupée de la logistique interne du projet, sans ajout budgétaire : déterminer les parcours, informer et rejoindre les parents, recruter des bénévoles, etc.

La ville de Rivière-du-Loup a pris en charge le tracé de lignes vertes le long des trois parcours. Elle a aussi délégué deux ressources pour participer à la mise en œuvre du projet.

Le Cégep de Rivière-du-Loup s'est occupé du recrutement et de la supervision des étudiants en loisir, graphisme et technique infirmière.

De plus, le projet a bénéficié de plusieurs commandites. Les trois pictogrammes ont été fournis et installés gracieusement par la firme " Kalitec Inc. " de Laval. L'organisme sans but lucratif " Vert l'action " a contribué au plan de la revue de littérature et du matériel promotionnel, pédagogique ou de sensibilisation.

En budgétisant le matériel promotionnel qui a été fourni gratuitement à l'école, le projet global représente approximativement un montant de 50 \$ par élève. Toutefois, ce coût peut être atténué par la collaboration de commanditaires ainsi que par l'implication des différents partenaires et collaborateurs concernés.

2.7 Outils de suivi et d'évaluation

Trois outils de suivi ou d'évaluation ont été élaborés pour les besoins du projet : soit deux questionnaires écrits destinés aux parents (début et fin de projet) et un journal de bord pour les bénévoles. Ces trois outils se retrouvent aux annexes 1, 2 et 3.

3. RÉSULTATS

3.1 Questionnaire soumis aux parents au début du projet

Comme il était mentionné au chapitre précédent, deux questionnaires ont été envoyés aux parents. Dans les deux cas, il s'agissait d'un questionnaire écrit auto-administré et comportant relativement peu de questions (± 20). Le premier (distribué au début du projet) visait à connaître le profil et certaines habitudes de vie des familles selon que l'enfant participait ou non au projet. Il cherchait aussi à connaître les perceptions des parents relativement à l'environnement entre le domicile et l'école, de même que les peurs reliées à la décision d'envoyer ou non leur enfant à pied à l'école. Le second questionnaire distribué en fin de projet interrogeait pour sa part la perception des parents par rapport au déroulement du projet.

3.1.1 Le profil des familles (tableaux 1 et 2)

Un total de soixante et onze questionnaires ont été distribués aux parents par le biais des enfants respectant les deux premiers critères de la clientèle cible soit un élève du 1^{er} cycle du primaire et demeurant à moins de 0,8 km de l'école. De ce nombre, cinquante-huit nous ont été retournés complétés, pour un taux de réponse de 82 %. Il est à noter que les mères constituent 86 % des répondants et ce, indépendamment que l'enfant soit inscrit ou non au projet.

Par « enfants inscrits », on entend ici les enfants inscrits au projet par leurs parents.

TABLEAU 1 : Répartition des familles selon le type de familles et le fait que l'enfant soit inscrit ou non au projet

Type de familles	Inscription au projet				Total	
	Inscrit		Non inscrit			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Biparentale	23	79 %	15	52 %	38	66 %
Monoparentale	-	-	7	24 %	7	12 %
Reconstituée ou autre ¹	6	21 %	7	24 %	13	22 %
Total	29	100 %	29	100 %	58	100 %

¹ Incluant les enfants en famille d'accueil.

Statistiquement, il existe un lien significatif du fait qu'un enfant appartienne à une famille biparentale et celui d'être inscrit au projet ($\chi^2 = 8,761$, dl = 2, p = ,013). Parmi les répondants, aucun enfant vivant dans une famille monoparentale ne se trouve inscrit dans le projet.

TABLEAU 2 : Répartition des familles selon le nombre d'enfants dans la famille et le fait que l'enfant visé soit inscrit ou non au projet

Nombre d'enfants dans la famille	Inscription au projet				Total	
	Inscrit		Non inscrit			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1 enfant	4	14 %	6	21 %	10	17 %
2 enfants	18	62 %	15	52 %	33	57 %
3 à 5 enfants	7	24 %	8	28 %	15	26 %
Total	29	100 %	29	100 %	58	100 %

L'ensemble des parents ayant répondu au questionnaire ont en moyenne 2,2 enfants. Le fait d'avoir un seul ou plusieurs enfants ne semble pas en lien avec la décision de le laisser participer ou non au projet du transport actif. Aucun clivage statistiquement significatif n'apparaît en rapport avec le nombre d'enfants dans la famille.

Les enfants inscrits au transport actif ont en moyenne 6,7 ans, comparativement à 6,9 ans pour les non inscrits. L'âge ne semble pas en lien avec le fait de participer ou non au projet, tout comme la période de l'année où se trouve l'anniversaire de l'enfant.

3.1.2 Le profil des habitudes de vie

Les habitudes de vie se définissent dans ce projet comme étant les habitudes démontrées par les jeunes ou leurs parents en matière d'activité physique, de tabagisme, d'alimentation et d'hygiène dentaire.

3.1.2.1 L'activité physique (tableaux 3 et 4)

Un plus haut pourcentage (35 %) des enfants inscrits au projet pratiquent des exercices physiques vigoureux comparativement à 17 % pour les non inscrits. À l'inverse, une proportion plus élevée d'enfants non inscrits préfèrent les exercices physiques modérés, doux ou les activités plus sédentaires. Cette tendance n'est toutefois pas statistiquement significative.

TABEAU 3 : Répartition des enfants selon le type d'activités préférées par ces derniers et selon qu'ils sont inscrits ou non au projet

Activités préférées	Inscription au projet				Total	
	Inscrit		Non inscrit			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Exercices physiques vigoureux (hockey, natation, ski de fond, ...)	10	35 %	5	17 %	15	26 %
Exercices physiques modérés (baseball, patinage, bicyclette, ...)	12	41 %	15	52 %	27	47 %
Exercices physiques doux (quilles, minigolf, balançoire, ...)	3	10 %	4	14 %	7	12 %
Activités plus sédentaires (lecture, jeux vidéo, télévision, bricolage, ...)	4	14 %	5	17 %	9	16 %
Total	29	100 %	29	100 %	58	100 %

Outre le fait d'être relativement plus nombreux à pratiquer des exercices physiques vigoureux, les enfants participant au projet sont également plus souvent inscrits à un sport en dehors des cours d'éducation physique (41 % contre 24 % pour les non participants). Lorsque les parents spécifient le sport auquel est inscrit leur enfant, on constate qu'il y a, en général, peu de différence dans le choix des activités. La natation vient en premier tant pour les enfants inscrits au projet (5) que pour les non inscrits (4). Parmi les activités se retrouvant dans les deux groupes (inscrits / non inscrits), on note les sports d'autodéfense (3 / 2) et le patinage de vitesse (2 / 1). Une différence apparaît toutefois au niveau du hockey où les quatre enfants qui pratiquent ce sport sont inscrits au projet pilote.

TABEAU 4 : Répartition des répondants selon la fréquence de la pratique de l'activité physique ou des sports et le fait que l'enfant visé soit inscrit ou non au projet

Fréquence dans la pratique de l'activité physique ou des sports	Inscription au projet				Total	
	Inscrit		Non inscrit			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Au moins une fois par semaine	10	36 %	19	66 %	29	51 %
Moins d'une fois par semaine	18	64 %	10	34 %	28	49 %
Total	28	100 %	29	100 %	57	100 %

Le tableau 4 questionne le comportement des parents et non celui des enfants. Les répondants dont l'enfant participe au projet pilote se déclarent en général moins actifs physiquement que ceux dont l'enfant n'y participe pas ($\chi^2 = 5,063$, dl = 1, p = ,024). Parmi les répondants participants, la majorité (64 %), avouent pratiquer une activité physique ou un sport moins d'une fois par semaine (tableau 4), comparativement à 34 % chez les personnes dont l'enfant ne participe pas au projet. Cette différence ne s'étend toutefois pas aux conjoints des répondants, pour lesquels aucune différence significative n'est enregistrée. En effet, 44 % des répondants dont l'enfant est inscrit au transport actif déclarent que leur conjoint fait de l'activité physique ou pratique un sport au moins une fois par semaine, comparativement à 45 % pour les répondants dont l'enfant n'est pas inscrit.

3.1.2.2 *Le tabagisme*

Soixante-douze pour cent des répondants dont les enfants sont inscrits au projet déclarent que personne fume à la maison. Cette proportion est moins élevée (62 %) chez les parents des non participants, sans que cette différence soit pour autant statistiquement significative.

3.1.2.3 *L'alimentation (tableau 5)*

Qu'ils participent ou non au projet, les enfants montrent sensiblement le même profil de consommation quotidienne des aliments (tableau 5). Certains aliments comme le lait, le fromage, le yogourt et les jus de fruits (100 % pur) ou de légumes sont populaires auprès des enfants. Au cours d'une semaine, la presque totalité d'entre eux en consomment tous les jours, ou du moins quelques fois.

Seulement 59 % des enfants inscrits au projet consomment quotidiennement des légumes, comparé à 76 % pour ceux qui n'y participent pas. Cette différence disparaît toutefois complètement lorsqu'on ajoute à ces pourcentages la proportion des enfants qui en mangent quelques fois par semaine (100 % versus 97 %).

Le poisson et le pain brun demeurent pour leur part les aliments les moins fréquemment consommés. Environ le tiers des enfants des deux groupes (inscrits, non inscrits) n'en mangent que rarement ou jamais.

TABEAU 5 : Répartition des répondants selon la fréquence de consommation de certains aliments par leur enfant et le fait que celui-ci soit inscrit ou non au projet

Aliments consommés tous les jours	Inscription au projet				Total	
	Inscrit		Non inscrit			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Lait, fromage, yogourt	27	93 %	27	93 %	54	93 %
Fruits frais	17	59 %	14	48 %	31	53 %
Légumes (sauf pommes de terre)	17	59 %	22	76 %	39	67 %
Riz, pommes de terre	16	55 %	19	66 %	35	60 %
Jus de fruits (100 % pur) ou de légumes	21	72 %	24	83 %	45	78 %
Pain blanc	16	55 %	20	69 %	36	62 %
Pain brun	9	31 %	9	31 %	18	31 %
Poisson	1	3 %	-	-	1	2 %
Poulet (non frit)	-	-	3	10 %	3	5 %
Poulet frit	1	3 %	-	-	1	2 %
Bœuf haché, steak, rôti de bœuf	5	17 %	5	17 %	10	17 %
Viande pressée (salami, bologne, ...)	-	-	-	-	-	-
Œufs	1	3 %	2	7 %	3	5 %
Pâtes alimentaires	3	10 %	3	10 %	3	10 %

3.1.2.4 L'hygiène dentaire (tableau 6)

Environ un enfant sur quatre (22 %) se brosse les dents après chaque repas. Bien que ce pourcentage grimpe à 62 % si on considère ceux qui le font au moins après la majorité des repas, il est difficile d'ignorer que le tiers des enfants ne nettoient leurs dents qu'une fois par jour.

TABLEAU 6 : Répartition des répondants selon la fréquence du brossage des dents et le fait que l'enfant visé soit inscrit ou non au projet

Fréquence du brossage des dents	Inscription au projet				Total	
	Inscrit		Non inscrit			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Après chaque repas	9	31 %	4	14 %	13	22 %
Après la majorité des repas	7	24 %	16	55 %	23	40 %
Environ une fois par jour	13	45 %	6	21 %	19	33 %
Moins d'une fois par jour	-	-	3	10 %	3	5 %
Total	29	100 %	29	100 %	57	100 %

Aucun des deux groupes d'enfants ne se démarque par la fréquence du brossage de dents. Chez les inscrits, un enfant sur trois (31 %) se brosse les dents après chaque repas; mais 45 % le font environ une fois par jour. En comparaison, les non participants au projet sont relativement moins nombreux (14 %) à le faire après chaque repas, mais un peu plus (55 %) à se brosser les dents après la majorité des repas.

3.1.3 Le mode de transport utilisé pour se rendre à l'école (tableau 7)

Trois répondants sur quatre (74 %) mentionnent que leur enfant se rend à l'école à pied : seul (21 %), avec d'autres enfants (50 %) ou accompagné d'un adulte (3 %). Cette propension à se rendre à l'école à pied semble plus répandue chez les enfants inscrits au projet du transport actif que chez les non inscrits. Dans ce dernier groupe, un enfant sur cinq (21 %) est reconduit en voiture à l'école.

TABLEAU 7 : Répartition des répondants selon le mode de transport pour se rendre à l'école et le fait que l'enfant visé soit inscrit ou non au projet

Mode de transport pour se rendre à l'école généralement	Inscription au projet				Total	
	Inscrit		Non inscrit			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
À pied, tout seul	8	28 %	4	14 %	12	21 %
À pied avec d'autres enfants	15	52 %	14	48 %	29	50 %
À pied avec un adulte	1	3 %	1	3 %	2	3 %
Parfois à pied, parfois en voiture	1	3 %	2	7 %	3	5 %
En voiture	4	14 %	6	21 %	10	17 %
En autobus	-	-	2	7 %	2	3 %
Total	29	100 %	29	100 %	58	100 %

3.1.3.1 Peurs associées au transport actif (tableau 8)

Cinquante-neuf pour cent de tous les répondants disent craindre pour leur enfant lorsqu'il part pour l'école à pied ou à bicyclette. Bien que la différence ne soit pas statistiquement significative, ces craintes sont plus fréquentes parmi les parents dont l'enfant n'est pas inscrit au projet (69 %) que parmi ceux dont l'enfant participe (48 %).

Les parents des enfants qui ne participent pas au projet cumulent plusieurs peurs, reliées à la présence possible d'adultes malintentionnés le long du trajet emprunté pour se rendre à l'école (75 %), aux risques d'accidents (70 %) et de violence de la part des autres enfants (65 %). Les parents des enfants inscrits au projet appréhendent pour leur part surtout le risque d'accidents. La peur qu'un adulte ou que d'autres jeunes fassent du mal à leur enfant est moins présente chez eux.

TABEAU 8 : Répartition des répondants ayant avoué ressentir des peurs par rapport au fait que l'enfant se rende à l'école à pied ou à bicyclette, selon le type de peurs ressenties et selon que l'enfant soit inscrit ou non au projet

Type de peurs ressenties	Inscription au projet				Total	
	Inscrit		Non inscrit			
	Nombre n = 14	%	Nombre n = 20	%	Nombre n = 34	%
Le risque d'accidents sur le chemin emprunté (heurté par une voiture, chutes, autres)	14 / 14	100 %	14 / 20	70 %	28 / 34	82 %
La présence d'adultes malintentionnés que l'enfant pourrait rencontrer	8 / 14	57 %	15 / 20	75 %	23 / 34	68 %
Le risque de violence de la part de d'autres enfants	6 / 14	49 %	13 / 20	65 %	19 / 34	56 %
Le risque de se perdre / sa distraction	2 / 14	14 %	5 / 20	25 %	7 / 34	21 %

Soixante-cinq pour cent des répondants inscrits au projet affirment avoir ressenti, dans le passé, de la peur ou de l'inquiétude à l'égard du déplacement de leur enfant vers l'école, comparativement à 69 % pour les répondants non inscrits.

Trente-six commentaires décrivent les raisons et les circonstances où ces inquiétudes sont survenues :

- dix commentaires se rapportent au fait que l'enfant s'est fait pousser, intimider, écœurer, s'est fait moquer de lui par d'autres enfants souvent plus âgés. Dans deux cas, des plus vieux ont entraîné l'enfant dans un parc ou ont voulu le faire fumer;
- sept commentaires touchent à la peur des adultes malintentionnés. Rarement fondés sur des événements réels, ces personnes craignent que leur enfant se fasse arrêter ou enlever par des inconnus, et ne soit pas suffisamment méfiant face aux étrangers. D'autres veulent éviter que leur enfant soit exposé aux commentaires vulgaires, aux comportements grossiers ainsi qu'à la méchanceté en général des adultes et des autres enfants. Un parent a peur qu'un inconnu essaie d'enlever son enfant « comme c'est arrivé à la cousine de ce dernier ». Un dernier répondant rapporte enfin qu'un inconnu a déjà offert à sa petite fille d'embarquer dans sa voiture;

- cinq commentaires portent sur les risques potentiels que l'enfant se fasse frapper par un véhicule : que ce soit à cause de la vitesse ou de la densité de la circulation automobile dans le quartier, ou tout simplement à cause des imprudences propres à tout enfant;
- cinq commentaires relatent les inquiétudes ressenties alors que l'enfant accusait un retard jugé important lors de son retour à la maison.

Enfin, plusieurs parents s'inquiètent en général pour leur enfant, dès que celui-ci sort de la maison ou entreprend une nouvelle expérience.

3.2 Questionnaire soumis aux parents à la fin du projet (tableau 9)

Le questionnaire présenté aux parents à la fin de l'expérimentation reprend sensiblement les thèmes abordés dans celui du début du projet. Il questionne en outre les changements survenus en cours de projet. Cinquante-six personnes ont répondu à ce second questionnaire : soit vingt-huit dont l'enfant avait participé au projet (participant) et vingt-huit dont l'enfant n'avait pas participé (non participant). Comme dans le précédent questionnaire, les mères constituaient 86 % des répondants.

TABLEAU 9 : Répartition des répondants au questionnaire de fin de projet, selon qu'ils aient déjà répondu ou non au premier questionnaire et que leur enfant ait participé ou non au projet

Avoir répondu au premier questionnaire	Participation au projet				Total	
	Participant		Non participant			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Oui	24	86 %	17	61 %	41	73 %
Non	3	11 %	9	32 %	12	21 %
Ne sais pas	1	4 %	1	4 %	2	4 %
Non réponse	-	-	1	4 %	1	2 %
Total	28	100 %	28	100 %	56	100 %

À titre d'information statistique, il faut remarquer que 41 des 56 répondants actuels ont aussi répondu au premier questionnaire. Ces personnes se retrouvent principalement dans le groupe des participants (tableau 9), c'est-à-dire parmi les parents ayant permis à leur enfant de participer au projet pilote. La différence entre ces deux groupes est d'ailleurs statistiquement significative ($\chi^2 = 4,462$, dl = 1, p = ,035) lorsqu'on exclut du calcul les trois cas de " ne sais pas " et " non réponse ".

3.2.1 Le mode de transport utilisé pour se rendre à l'école (tableaux 10 et 11)

Soixante-dix-neuf pour cent des répondants, dont l'enfant a participé au projet, rapportent que celui-ci marche habituellement pour se rendre à l'école comparé à 46 % pour ceux dont l'enfant n'y a pas participé.

TABLEAU 10 : Répartition des répondants selon le mode de transport utilisé habituellement par leur enfant pour se rendre à l'école et la participation de ce dernier au projet pilote

Mode de transport habituel	Participation au projet				Total	
	Participant		Non participant			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Marche	22	79 %	13	46 %	35	63 %
Automobile (se fait reconduire)	3	11 %	5	18 %	8	14 %
Autobus	1	4 %	5	18 %	6	11 %
Marche / automobile	2	7 %	4	14 %	6	11 %
Marche / autobus	-	-	1	4 %	1	2 %
Total	28	100 %	28	100 %	56	100 %

Dans le groupe des parents dont l'enfant n'a pas participé au projet, près d'un répondant sur cinq (18 %) mentionne que leur enfant se fait habituellement reconduire en voiture pour se rendre à l'école. Une même proportion de répondants rapportent que leur enfant prend plutôt l'autobus, indépendamment qu'ils demeurent à moins de 0,8 kilomètre de l'école. Enfin, quelques enfants parmi ce groupe des non participants marchent certaines journées et se font reconduire en voiture ou en autobus certaines autres.

Si l'on se fie aux réponses fournies par les répondants en fin de projet, il semble exister un lien statistiquement significatif ($n = 26$: $\chi^2 = 6,635$, $dl = 1$, $p = ,010$) entre le fait qu'un enfant visé par le projet du transport actif marche pour se rendre à l'école et, d'autre part, que ses frères ou ses sœurs plus âgés fassent aussi la même chose. Cette tendance semble se maintenir tant pour les enfants ayant participé au projet ($n = 14$) que pour ceux qui n'y ont pas participé ($n = 12$).

TABLEAU 11 : Répartition des répondants selon le mode de transport utilisé habituellement par leurs enfants plus âgés pour se rendre à l'école et la participation de ces derniers au projet pilote

Mode de transport utilisé habituellement par les enfants plus âgés	Participation au projet				Total	
	Participant		Non participant			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Marche	8	57 %	4	33 %	12	46 %
Automobile (se fait reconduire)	-	-	-	-	-	-
Autobus	4	29 %	6	50 %	10	38 %
Marche / automobile	-	-	2	17 %	2	8 %
Marche / autobus	2	14 %	-	-	2	8 %
Total	14	100 %	12	100 %	26	100 %

3.2.2 Fréquence et raisons inhérentes au transport en voiture des enfants (tableau 12)

La majorité (63 %) des parents affirment qu'ils ne vont jamais ou que rarement reconduire leur enfant à l'école en voiture. De plus, cette position vaut autant pour les parents dont l'enfant a participé au projet (64 %) que pour ceux dont l'enfant n'a pas participé (61 %).

Il faut comprendre, ici, que les enfants visés par ce projet pilote demeurent en deçà de 0,8 kilomètre de l'école et n'ont pas accès en théorie au transport scolaire par autobus. La ville de Rivière-du-Loup ne dispose pas d'un service de transport en commun. Ceci explique que si les parents d'un enfant ne vont pas le reconduire en voiture à l'école, ce dernier doit marcher pour s'y rendre. Les enfants visés par le projet pilote ont ainsi peu d'alternatives en ce qui a trait aux modes de transport vers l'école.

TABLEAU 12 : Raisons données pour expliquer la décision d'aller reconduire un enfant en voiture à l'école, selon que ce dernier ait participé ou non au projet pilote

Raisons expliquant la décision d'aller reconduire l'enfant en voiture	Participation au projet				Total	
	Participant		Non participant			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
La mauvaise température	17	35 %	9	26 %	26	31 %
Le plaisir d'aller le reconduire	6	13 %	8	23 %	14	17 %
Il est en retard	9	19 %	4	11 %	13	16 %
L'habitude / vous passez par là	7	15 %	4	11 %	11	13 %
Les risques d'accidents	5	10 %	3	9 %	8	10 %
Les risques de violence (enfants plus âgés / adultes malintentionnés)	2	4 %	2	6 %	4	5 %
Il aime que vous alliez le reconduire / n'aime pas partir à pied pour l'école	2	4 %	2	6 %	4	5 %
Le trajet est trop long	-	-	3	9 %	3	4 %
Total	48	100 %	35	100 %	83	100 %

Parmi les raisons données pour expliquer la décision d'aller reconduire l'enfant en voiture, deux sont circonstancielles, à savoir la mauvaise température et que l'enfant soit en retard (tableau 12). Les autres raisons fournies recèlent un caractère plus permanent et se rapportent plutôt à des inquiétudes ou à des perceptions.

Les raisons circonstancielles sont fréquemment mentionnées par les répondants dont l'enfant a participé au projet pilote : 35 % pour la mauvaise température et 19 % pour l'enfant en retard. Ces raisons ont relativement moins d'importance pour les parents des non participants. Ces derniers mentionnent plutôt le plaisir d'aller reconduire l'enfant (23 %), le fait de trouver le trajet trop long (9 %), les goûts de l'enfant (6 %) et la crainte de la violence (6 %).

La mauvaise température et le retard de l'enfant comptent pour 71 % des raisons avancées chez les parents qui disent reconduire rarement leur enfant en voiture. Chez ceux qui le font souvent ou toujours, les raisons données concernent surtout le plaisir d'aller reconduire l'enfant (20 %), l'habitude ou le fait que le parent passe par là (20 %), la mauvaise température (18 %) et les risques d'accidents (16 %).

3.2.3 La participation de l'enfant au projet (tableaux 13 et 14)

Les résultats du sondage présentés dans ce point ne concernent que les enfants qui ont participé au projet pilote du transport actif vers l'école.

TABEAU 13 : Répartition des répondants selon leur perception que l'enfant ait aimé sa participation au projet

Avez-vous l'impression que votre enfant a aimé sa participation au projet?	Répondants participants	
	Nombre	%
Oui, il a trouvé l'expérience amusante et intéressante	19	70 %
Oui, mais son enthousiasme a baissé en cours de projet	2	7 %
Oui, mais il n'a pas voulu continuer jusqu'à la fin	-	-
Plus ou moins, en ce sens qu'il n'était pas emballé par son déroulement	3	11 %
Plus ou moins car il n'était pas emballé par son déroulement et à cause de la faiblesse des animations	2	7 %
Plus ou moins car il n'était pas emballé par son déroulement et à cause de la faiblesse des animations et de l'encadrement	1	4 %
Non, pour des raisons d'animation, d'encadrement ou parce que ce genre d'activité l'intéresse peu	-	-
Total	27	100 %

Dans l'ensemble (70 %), les parents sont d'avis que leur enfant a aimé sa participation au projet. Dans quelques cas, le déroulement du projet, l'animation et l'encadrement ont été une source d'insatisfaction. Les répondants ne rapportent cependant aucun cas d'abandon ou d'enfant n'ayant pas du tout aimé le projet.

Considèrent-ils toutefois que leur enfant a retiré quelque chose de sa participation au projet (tableau 14)? Vingt-sept d'entre eux (100 %) répondent oui à cette question (1 non réponse). Le plaisir ressenti par l'enfant vient en premier en ce sens qu'il est mentionné par 63 % des répondants. Une majorité (56 %) croit également que le projet a permis de sensibiliser leur enfant à l'importance de la sécurité à pied. Outre cette préoccupation accrue pour la sécurité piétonnière et le goût de continuer à marcher pour se rendre à l'école, 26 % des parents ne croient pas que le projet ait modifié les connaissances de leur enfant au plan de l'alimentation, de l'hygiène buccale, ainsi que des dangers du tabagisme. Enfin, notons qu'un seul répondant considère que son enfant n'a rien retiré du projet.

TABLEAU 14 : Répartition des répondants selon leur perception de ce que l'enfant a retiré de sa participation au projet

Selon vous, qu'est ce que votre enfant a retiré de sa participation au projet?	Répondants participants	
	Nombre	%
Du plaisir	17 / 27	63 %
Le goût de continuer à se rendre à l'école à pied	7 / 27	26 %
Des connaissances au plan de l'alimentation et de l'hygiène buccale	-	-
Une sensibilité à l'importance de la sécurité à pied	15 / 27	56 %
Une sensibilité aux dangers du tabagisme	-	-
Une connaissance de son voisinage ou une sensibilité au respect de son environnement	3 / 27	11 %
Rien du tout	1 / 27	4 %

Cinq jeunes se sont plaints d'une ou plusieurs choses durant leur participation au projet. Un premier a trouvé difficile ses rapports avec les autres enfants et les personnes bénévoles. Il s'est plaint également de l'animation. Un second n'était pas content de l'animation et des modalités de participation (horaire, rapidité de la marche, discipline à respecter). Les insatisfactions des trois derniers se rapportaient respectivement aux modalités de participation, au fait de trouver « bébé » d'aller à l'école en groupe et à un conflit avec le transport scolaire.

En dernier lieu, 13 répondants sur 27 (48 %) croient que leur enfant s'est identifié au projet et qu'un lien s'est créé entre lui et au moins un des adultes impliqués à titre de bénévole. Six autres répondants (22 %) n'ont pas l'impression quant à eux qu'une telle identification ou qu'un tel lien se soit créé. Enfin, huit (30 %) ne le savent pas.

3.2.4 La ligne verte et les pictogrammes

Vingt-sept répondants (96 %) jugent particulièrement pertinentes deux initiatives reliées au projet. La première vient de la ville de Rivière-du-Loup de tracer une ligne verte le long de chaque parcours, afin d'indiquer aux enfants le trajet à suivre pour se rendre à l'école et de leur délimiter une aire de marche sécuritaire (surtout en l'absence de trottoir). La seconde consiste dans la pose des trois pictogrammes aux abords des parcours afin d'avertir les automobilistes du projet en cours (fournis gratuitement par la firme Kalitec).

Treize commentaires ont été émis et viennent expliquer la position de leurs auteurs vis-à-vis la ligne verte : aucun commentaire ne touchant spécifiquement les pictogrammes.

Douze commentaires sont positifs à la ligne verte. Tous concernent le gain à la sécurité des enfants qu'entraîne la mise en place de cette ligne verte. Celle-ci délimite une zone sécuritaire que les élèves peuvent emprunter lorsqu'ils marchent pour se rendre à l'école. Plusieurs parents indiquent d'ailleurs que la présence de cette ligne sécurise leur enfant en lui indiquant le chemin de l'école : il craint moins de se perdre. Les enfants utilisent cette ligne les matins et les soirs où il n'y a pas de transport actif. À certains endroits, les parents considèrent qu'elle remplace en partie un trottoir inexistant.

Quant à l'action combinée de la ligne verte et des pictogrammes, trois répondants sont d'avis que le tout amène une sensibilisation des automobilistes vis-à-vis le projet. Ces initiatives provoquent un questionnement et les amènent à ralentir.

Un seul répondant ne croit pas que la ligne verte améliore la sécurité pour son enfant. Il précise que celui-ci ne la suit pas pour se rendre à l'école. Il préfère un itinéraire plus court.

3.2.5 Éléments du projet auxquels les parents accordent de l'importance (tableau 15)

Le questionnaire de fin de projet demandait aux parents d'indiquer l'importance qu'ils accorderaient à différents éléments dans leur décision d'inscrire leur enfant dans un projet de transport actif vers l'école.

TABEAU 15 : Répartition des répondants selon que leur enfant ait participé au projet pilote et en vertu du degré d'importance accordé à divers éléments dans leur décision de l'inscrire au projet de transport actif

Éléments à considérer dans la décision d'inscrire son enfant dans un projet de transport actif	Participation au projet pilote					
	Participant n = 28		Non participant n = 6		Total n = 34	
	Moins important	Plus important	Moins important	Plus important	Moins important	Plus important
La sécurité des enfants	-	28 / 28 100 %	-	6 / 6 100 %	-	34 / 34 100 %
L'amélioration de la santé par la marche	1 / 28 4 %	27 / 28 96 %	1 / 6 17 %	5 / 6 83 %	2 / 34 6 %	32 / 34 94 %
L'acquisition de bonnes habitudes de vie	1 / 28 4 %	27 / 28 96 %	-	6 / 6 100 %	1 / 34 3 %	33 / 34 97 %
La réduction de la circulation automobile autour de l'école	3 / 28 11 %	25 / 28 89 %	1 / 6 17 %	5 / 6 83 %	4 / 34 12 %	30 / 34 88 %
Vos préoccupations environnementales (ex. : la qualité de l'air)	4 / 28 14 %	24 / 28 86 %	3 / 6 50 %	3 / 6 50 %	7 / 34 21 %	26 / 34 76 %
La nécessité de déboursier un montant d'argent (ex. : 5 \$ pour une casquette, un brassard, etc.)	17 / 28 61 %	10 / 28 36 %	3 / 6 50 %	3 / 6 50 %	20 / 34 59 %	13 / 34 38 %
Le désir de votre enfant d'y participer	2 / 28 7 %	26 / 28 93 %	1 / 6 17 %	5 / 6 83 %	2 / 34 6 %	31 / 34 91 %
La découverte par votre enfant de son voisinage et de sa communauté	7 / 28 25 %	20 / 28 71 %	1 / 6 17 %	5 / 6 83 %	8 / 34 24 %	25 / 34 74 %
L'autonomie de votre enfant	2 / 28 7 %	26 / 28 93 %	-	6 / 6 100 %	2 / 34 6 %	32 / 34 94 %
Le contenu des animations (sur le tabac, l'alimentation, ...)	3 / 28 11 %	23 / 28 82 %	-	6 / 6 100 %	3 / 34 9 %	29 / 34 85 %
L'horaire des marches (jours et moments de la journée)	3 / 28 11 %	25 / 28 89 %	-	6 / 6 100 %	3 / 34 9 %	31 / 34 91 %
Le trajet emprunté (rues, intersections, travaux de la voirie, etc.)	3 / 28 11 %	25 / 28 89 %	-	6 / 6 100 %	3 / 34 9 %	31 / 34 91 %
La saison (le froid, la neige, etc.)	7 / 28 25 %	21 / 28 75 %	1 / 6 17 %	5 / 6 83 %	8 / 34 24 %	26 / 34 76 %
Autres (spécifiez) : favoriser un trajet normal pour le jeune, l'encadrement des animateurs		1 1				1 1

La question utilisée pour ce faire souffre malheureusement d'un haut taux de non réponse. Elle était située immédiatement après une série de questions destinées uniquement aux parents dont les enfants avaient participé au projet pilote. Aussi plusieurs répondants dont l'enfant n'a pas participé au projet pilote ont sauté cette question en pensant qu'elle ne s'adressait pas à eux. Il n'y a que six répondants au sein de ce groupe. Les opinions émises par ces six personnes sont néanmoins présentées à titre d'information.

Un bref regard aux chiffres du tableau 15 permet de comprendre que la plupart des éléments présentés aux parents leur apparaissent comme importants à considérer. La majorité (59 %) d'entre eux acceptent la nécessité de déboursier possiblement un petit montant d'argent pour l'achat d'une casquette, d'un brassard ou d'un dossard sans que ce soit un frein à l'implication de l'enfant dans un tel projet. En contre partie, c'est dire aussi qu'environ 1 répondant sur 3 (38 %) considère la question monétaire comme importante dans sa décision d'inscrire son enfant à un projet de transport actif.

En ce qui a trait aux autres énoncés, 1 répondant sur 4 (ou sur 5 selon le cas) trouve moins important les critères relatifs à la saison (température), à la possibilité pour l'enfant de découvrir son voisinage ou au fait que le programme réponde à ses préoccupations environnementales (s'il en a).

La répartition des répondants montre que certains éléments du tableau 15 doivent être considérés comme des incontournables dans la mise en place d'un projet de transport actif. Les parents sont très préoccupés par tout ce qui touche à la sécurité de leur enfant (100 %). Ils veulent aussi que le projet mis en place permette à leur enfant d'acquérir de bonnes habitudes de vie (97 %), d'améliorer sa santé par la marche (94 %) et de développer son autonomie (94 %).

3.2.6 Les effets observés du programme (tableau 16)

Observe-t-on chez les jeunes et depuis le début de l'année scolaire, des changements dans la direction voulue, aux plans des attitudes et des comportements qui se rapportent aux thèmes prévus des animations? Et si oui, l'importance de ces changements est-elle différente selon que les sujets ont participé ou non au projet pilote?

Selon les parents interrogés à la fin du projet pilote, entre le tiers (30 %) et la moitié (55 %) des jeunes ont amélioré leur attitude ou leur comportement vis-à-vis des éléments de vie se rapportant aux thèmes des animations (tableau 16). Il se peut que ces améliorations ne soient pas en lien avec le projet pilote, puisque seulement deux capsules éducatives ont été présentées dans le cadre de l'expérimentation.

TABLEAU 16 : Répartition des répondants selon que leur enfant ait participé au projet pilote et en fonction des changements survenus chez ce dernier depuis le début de l'année scolaire

Amélioration notée dans les attitudes ou les comportements de votre enfant et qui sont favorables à sa santé	Participation au projet pilote								
	Participant n = 28			Non participant n = 28			Total n = 56		
	Amélioration			Amélioration			Amélioration		
	Importante	Petite	Aucune ⁽¹⁾	Importante	Petite	Aucune ⁽¹⁾	Importante	Petite	Aucune ⁽¹⁾
Vouloir jouer dehors (soirs ou fins de semaine)	4 14 %	11 39 %	13 46 %	9 39 %	7 25 %	12 43 %	13 23 %	18 32 %	25 45 %
Vouloir se rendre à l'école à pied	4 14 %	7 25 %	17 61 %	7 25 %	4 14 %	17 61 %	11 20 %	11 20 %	34 61 %
Penser à se brosser les dents après chaque repas	1 4 %	9 39 %	18 64 %	5 18 %	9 39 %	14 50 %	6 11 %	18 32 %	32 57 %
Prendre au moins un fruit pour sa collation	3 11 %	9 39 %	16 57 %	3 11 %	8 29 %	17 61 %	6 11 %	17 30 %	33 59 %
Accepter facilement de manger ses légumes	6 21 %	5 18 %	17 61 %	4 14 %	13 46 %	11 39 %	10 18 %	18 32 %	28 50 %
Diminuer le temps devant la télévision ou l'ordinateur	2 7 %	4 14 %	22 79 %	5 18 %	8 29 %	15 54 %	7 13 %	12 21 %	37 66 %
Pratiquer un sport de façon régulière	3 11 %	10 36 %	15 54 %	5 18 %	7 25 %	16 57 %	8 14 %	17 30 %	31 55 %
S'exprimer contre le tabagisme	1 4 %	5 18 %	22 79 %	7 25 %	4 14 %	17 61 %	8 14 %	9 16 %	39 70 %

(1) Le terme " aucune amélioration " inclut les cas où la situation s'est détériorée et les non réponses.

D'après une échelle de changement allant de 0 (aucune amélioration) à 2 (amélioration importante), les deux groupes de jeunes (participants et non participants) montrent effectivement des différences parfois importantes dans leurs scores moyens. Ceux-ci demeurent en général plus élevés parmi les non participants, ce qui signifie que ces derniers ont modifié, depuis le début de l'année scolaire et d'une façon plus marquée, leurs attitudes et leurs comportements pouvant être reliés aux thèmes couverts par le projet.

Cette différence dans les scores s'avère statistiquement significative dans le cas des attitudes vis-à-vis le tabagisme ($t = -2,053$; $dl = 54$; $p = ,045$) et presque à la limite du seuil d'acceptation pour ce qui est du temps passé devant l'ordinateur ou la télévision ($t = -1,921$; $dl = 54$; $p = ,060$).

3.2.7 Implication des parents pour un futur projet

Si l'école devait reconduire le projet du transport actif sur une plus grande échelle (ex. : pour l'ensemble des élèves du primaire demeurant à moins de 0,8 kilomètre de celle-ci), 64 % des répondants seraient prêts à s'impliquer pour travailler à son instauration conditionnellement à leur disponibilité. On remarque une différence marquée entre les répondants selon que leur enfant a participé ou non au projet. C'est ainsi que 54 % des parents, dont l'enfant n'a pas adhéré au projet, refusent de s'impliquer dans une telle intervention, alors que ce pourcentage n'est que de 18 % chez les répondants des enfants participants ($\chi^2 = 7,778$; $dl = 1$, $p = ,005$).

Si un nouveau projet de transport actif devait se réaliser, 75 % des répondants dont l'enfant a participé au projet pilote seraient prêts à s'impliquer en tant que bénévoles pour accompagner les enfants, en tenant compte toujours de leur disponibilité ou du niveau d'implication demandé. Cette proportion est nettement supérieure ($\chi^2 = 10,338$; $dl = 1$, $p = ,001$) à ce que l'on retrouve chez les parents des non participants (32 %).

3.2.8 Commentaires généraux sur le projet

Quatorze commentaires ont été émis par les répondants dont l'enfant a participé au projet.

- Cinq d'entre eux mentionnent le plaisir que leur enfant a eu à participer à ce projet. Dans certains cas, l'enfant aurait voulu que le transport actif se fasse plus souvent (2 – 3 fois par semaine). Des enfants plus âgés (3^e et 6^e) auraient aussi aimé participer.
- Trois commentaires soulignent le beau travail effectué par les bénévoles, lesquels ont su créer un lien avec les jeunes. La présence de ces personnes sécurisait les enfants en leur fournissant un encadrement adulte. Un répondant rapporte toutefois avoir remarqué un manque d'encadrement car on laissait son jeune marcher en retrait du groupe.
- Certains parents (4) aimeraient que les responsables révisent les parcours ou l'horaire. Le trajet passait parfois trop loin de la maison (ce qui rallongeait le jeune) et dans deux cas, il y avait une rue en construction. Un parent ques-

tionne l'horaire, qui obligeait son enfant à partir plus tôt et le laissait sans animation une fois rendu à l'école.

- Trois commentaires renferment une interrogation par rapport à l'animation, celle-ci n'aurait pas été apparente, l'enfant ne l'ayant point mentionnée. Un parent se questionne par ailleurs sur la pertinence des messages véhiculés : il croit que les attitudes et les comportements ne sont pas reliés à l'école, mais plutôt à ceux des parents.

Les répondants dont l'enfant n'a pas participé au projet ont pour leur part émis douze commentaires.

- Huit d'entre eux se rapportent à la raison pour laquelle l'enfant n'a pas participé au projet pilote : l'horaire des parents ne le permettait pas (4), l'enfant marchait déjà (2), le trajet passait trop loin de la maison (1) et l'enfant venait juste de déménager et de changer d'école (1).
- Deux répondants considèrent que le transport actif est un bon programme sécurisant pour les parents. Ils ne disent cependant pas pourquoi leur enfant n'a pas participé.
- Un parent rapporte que son enfant a participé une seule fois au projet, soit le 9 décembre 2003, car le directeur avait averti la veille que le Père Noël serait présent. Son enfant n'était pas intéressé à participer les autres fois.
- Enfin, un parent considère que faire marcher des enfants trop jeunes ne les motive pas, mais les fatigue pour faire autre chose.

3.3 Données provenant du " journal de bord des bénévoles "

Une troisième source d'information soit le journal de bord des bénévoles devait être complété par ces derniers après chaque marche. Le but recherché était d'obtenir une vision terrain du projet, c'est-à-dire un résumé de ce qui s'était passé durant l'activité.

Dix exemplaires du journal de bord ont été retournés dûment complétés : lesquels concernaient deux des trois trajets mis en place. Il n'y a pas eu de " journal de bord " complété pour le troisième parcours, parce que celui-ci a été modifié suite aux travaux de voirie sur la rue Jarvis (principale rue de ce trajet). Le nouvel itinéraire était beaucoup plus court et venait se

joindre au trajet de la rue Louis-Philippe Lizotte. De plus, les bénévoles pouvaient inscrire les commentaires de différentes marches sur le même formulaire.

- Six relatifs au trajet incluant la rue Joseph-Viel;
- quatre relatifs au trajet incluant la rue Louis-Philippe Lizotte.

Deux de ces formulaires ont été complétés en octobre, six en novembre et deux en décembre. Le nombre d'enfants inscrits et présents lors des marches varie entre 9 et 14, selon la date et le trajet emprunté. Sur le parcours de Louis-Philippe Lizotte le nombre de participants variait de 9 à 12, alors que sur celui de Joseph-Viel il se maintenait entre 13 et 14. Il est toutefois mentionné à quatre reprises que d'autres enfants plus âgés (non visés par le projet) se joignaient au groupe de marche.

La majorité des marches se sont faites par temps froid (7), venteux (4) et nuageux (6). Toutes les marches se sont bien déroulées et aucun incident n'est rapporté. Toujours selon les 10 copies complétées du journal de bord des bénévoles, l'animation au cours de ces marches a surtout consisté en des chansons. Parmi les thèmes d'animation prévus au projet, celui sur la sécurité a été abordé à deux reprises auprès du groupe qui empruntait le trajet incluant la rue Joseph-Viel. Aucun autre thème n'a fait l'objet d'une animation. Selon les bénévoles, la situation se prêtait peu à ce genre de sensibilisation (enfants trop dispersés pour être à l'écoute).

La marche du 31 octobre (Halloween) a eu beaucoup de succès auprès des enfants car les animatrices et les bénévoles avaient pris l'initiative de se déguiser. Ce succès s'est répété à l'occasion de la dernière marche (le 9 décembre), alors que les responsables du projet ont prévu la présence du Père Noël et de ses lutins sur les trois parcours.

Les bénévoles n'ont pas rencontré de problème dans le déroulement du projet. Quelques-uns rapportent simplement que les enfants étaient parfois agités. Un bénévole précise que le temps froid et venteux n'est pas l'idéal pour faire de l'animation.

Pour finir, tous les bénévoles qui nous ont envoyé leur journal de bord se disent satisfaits ou très satisfaits de leur expérience.

3.4 Informations recueillies lors du groupe de discussion

Un groupe de discussion s'est tenu le 9 décembre 2003, entre 17 h 00 et 20 h 00, afin d'obtenir un complément d'information sur la dynamique du projet pilote qui venait de se terminer.

Le groupe se composait des personnes suivantes (dont plusieurs étaient accompagnées de leurs enfants) :

- le directeur de l'école La Croisée;
- six parents ayant agi comme bénévoles;
- deux stagiaires en loisir du Cégep de Rivière-du-Loup, ayant fait l'animation des groupes;
- une représentante de la ville de Rivière-du-Loup;
- une représentante du "Réseau boulot" du Cégep de Rivière-du-Loup.

Les trois personnes de l'Agence, impliquées au niveau du projet, s'occupaient de l'animation et de la prise des notes. Il est à noter que le groupe de discussion se tenait juste avant un petit buffet prévu pour remercier les bénévoles; un maximum d'une heure devait être consacré aux échanges. Dans les faits, la discussion a débordé le temps alloué et s'est continuée durant le repas.

Elle devait porter sur les cinq questions suivantes :

- Qu'avez-vous retiré principalement de votre participation au projet du transport actif?
- Que pensez-vous du choix et de la longueur des trajets empruntés par les enfants?
- Quels critères devrait-on considérer ou à quels détails faudrait-il porter attention si les parcours devaient être revus pour une prochaine expérience?
- Comment se passait l'attente après les jeunes le matin?
- Y aurait-il des améliorations à apporter sur ce point? Si oui, lesquelles?
- Au cours du projet, avez-vous eu l'impression qu'il vous manquait du matériel afin de bien jouer votre rôle de bénévole?
- Avez-vous l'impression que le projet du transport actif apporte quelque chose d'important au bien-être des enfants?

3.4.1 Qu'avez-vous retiré de votre participation au projet du transport actif?

Tous les bénévoles disent avoir ressenti du plaisir à s'impliquer dans le projet. Le sourire des enfants, l'exercice physique (la marche) associés au projet sont des éléments qui ont contribué à ce plaisir ressenti.

Un parent mentionne que son implication à titre de bénévole a donné confiance à sa fille, ainsi que l'habitude de marcher pour se rendre à l'école. Un autre répondant, nouvellement arrivé à

Rivière-du-Loup, a mentionné que son implication dans cette expérience a facilité son identification au milieu. Maintenant, il connaît mieux les gens qui habitent son quartier.

Pour le directeur de l'école, cette expérimentation a permis de donner des notions de sécurité aux jeunes. Il ajoute avoir constaté que les enfants ont aimé ce projet. L'importance de s'impliquer vient du fait qu'il s'agit d'un beau programme d'esprit communautaire, c'est comme une extension de l'école dans les quartiers. Il crée un sentiment d'appartenance à sa communauté et à son école.

3.4.2 *Que pensez-vous du choix et de la longueur des trajets empruntés par les enfants? Quels critères devrait-on considérer ou à quels détails faudrait-il porter attention si les parcours devaient être revus pour une prochaine expérience?*

Le directeur de l'école La Croisée rapporte avoir déterminé les trajets en considérant le nombre d'enfants éligibles au projet. Toutefois, certaines lacunes associées aux travaux de la voirie sur la rue Jarvis, nous ont obligé à modifier ce parcours.

Un parent suggère que les futurs trajets soient plus directs et ne comportent pas de détour pour se rendre du point A au point B. De plus, les parcours devraient se superposer aux itinéraires naturels, c'est-à-dire, ceux que les enfants d'un quartier empruntent déjà pour se rendre à l'école.

La ligne verte s'est avérée utile pour les enfants. Aucun d'entre eux n'a d'ailleurs dérogé au trajet. Il semble qu'elle ait contribué à la sécurité des élèves.

Une observation est relatée concernant l'impatience d'un automobiliste, alors que les jeunes traversaient le chemin. Pour le reste, les conducteurs ont semblé être sensibilisés au projet.

3.4.3 *Comment se passait l'attente après les jeunes le matin? Y aurait-il des améliorations à apporter sur ce point? Si oui, lesquelles?*

Dans le contexte d'un autobus pédestre, les bénévoles trouvent normal d'attendre quelques secondes devant les maisons des enfants participants, comme le font les chauffeurs des autobus scolaires. Ils ne voient cependant pas l'utilité d'aller frapper à la porte dans le but d'aller chercher l'enfant.

3.4.4 *Au cours du projet, avez-vous eu l'impression qu'il vous manquait du matériel afin de bien jouer votre rôle de bénévole?*

Les bénévoles sont peu exigeants en ce qui concerne le matériel. Ils ont apprécié avoir des brassards et des parapluies. Ces derniers ont toutefois peu servi puisque la température était plutôt clémente lors des activités (absence de pluie).

Ces mêmes bénévoles rapportent que les enfants étaient fiers de leurs casquettes. Il faudrait peut-être songer à remplacer les casquettes par des tuques pour les mois d'hiver.

L'idée de fournir un sac à dos aux bénévoles fait l'unanimité. Ce sac permettrait de transporter une trousse de premiers soins élémentaires, des gants magiques, une tuque ou un bandeau, ainsi que des papiers mouchoirs.

3.4.5 *Avez-vous l'impression que le projet du transport actif apporte quelque chose d'important au bien-être des enfants?*

Les parents mentionnent principalement le plaisir que ressent l'enfant d'être avec sa mère bénévole, d'être en groupe ou de se sentir impliqué dans un tel projet. Un enfant ne faisant pas partie d'un des trois trajets se faisait même reconduire en voiture jusqu'au point de départ, pour ensuite se joindre au groupe.

Avant la journée au cours de laquelle se tenait la marche, les enfants s'en parlaient entre eux à l'école. Tous connaissaient le transport actif.

3.4.6 *Autres sujets abordés au cours de la rencontre*

Quatre autres sujets ont été abordés par les participants au cours de la rencontre.

Le premier concerne le recrutement des bénévoles. On pense qu'il serait intéressant de recruter des nouveaux bénévoles responsables des jeunes au sein des brigadiers scolaires, des élèves de 5^e et de 6^e années (en collaboration avec des adultes), chez les adolescents de l'école internationale, chez les parents et les grands-parents (aînés du réseau Viactive).

Le second thème touche à l'horaire. Un parent croit qu'en recrutant des grands-parents comme bénévoles, il serait possible d'étendre le transport actif au retour à la maison, vers 15 h. Cette idée n'est cependant pas retenue car la question du retour à la maison est complexe. Certains enfants qui participent au projet le matin vont chez une gardienne au retour, laquelle ne demeure pas nécessairement sur le trajet du transport actif. De plus, selon la disponibilité des

parents, tous les enfants ne retournent pas à la maison à la même heure. Enfin, on croit qu'il serait plus difficile de maintenir une certaine discipline en fin de journée, alors que les enfants sont fatigués.

L'animation des groupes peut être améliorée. Il semble qu'il soit difficile d'implanter des chansons avec thème parce que les enfants à l'intérieur des groupes sont trop éparpillés. Il est proposé d'utiliser des mascottes associées à chaque thématique du programme. Celles-ci capteraient l'attention des enfants et pourraient plus facilement véhiculer les messages concernant les bonnes habitudes de vie. On pourrait ainsi penser à une capsule éducative par mois.

La direction de l'école n'a reçu aucune plainte concernant le projet. Des chauffeurs d'autobus se sont informés sur ce dernier et l'ont trouvé intéressant. Les enseignants et professionnels de la santé ont démontré une très bonne collaboration pour la distribution des questionnaires ou pour leur intervention au plan des thématiques ciblées par le projet.

Les participants au groupe de discussion suggèrent que cette intervention se poursuive jusqu'à la fin de l'année scolaire. Toutefois, ils acceptent que le projet pilote se termine en décembre.

4. DISCUSSION

Le projet pilote s'est terminé le 9 décembre 2003. En suivant son historique et à la lumière des résultats présentés au chapitre précédent, peut-on dire qu'il a atteint ses objectifs?

Objectif 1 : *Étudier la faisabilité de mettre en place une structure et mobiliser les ressources nécessaires à un transport actif et sécuritaire vers l'école.*

Le premier objectif consistait à vérifier s'il était possible de susciter une mobilisation et de mettre en place une structure nécessaire à la réalisation d'un tel projet. Un bref retour sur le déroulement de l'expérimentation permet de vérifier que ces conditions ont été rencontrées. Tous les organismes approchés par l'initiateur du projet se sont impliqués activement au plan de la conception et de la mise en œuvre de ce dernier.

La commission scolaire a donné son accord au projet, ce qui était un prérequis pour obtenir la participation d'une école. Un comité de coordination a été formé avec les principaux partenaires, chacun s'impliquant en fonction de ses champs de responsabilité.

Le projet pilote bénéficiait d'un budget relativement restreint (2 500 \$). La direction de l'école La Croisée a cependant recruté les bénévoles accompagnateurs par le biais de l'Organisme de participation des parents (OPP). Elle s'est occupée également de la promotion du projet à l'intérieur de l'école et de rejoindre les parents des enfants concernés. Le Cégep de Rivière-du-Loup a contribué au recrutement et à l'encadrement des étudiants impliqués au niveau du projet : animation, conception des maquettes d'autobus, capsules éducatives. La ville de Rivière-du-Loup a pour sa part tracé les lignes vertes le long des parcours et s'est assurée que la signalisation en place soit adéquate. Elle a aussi donné son accord pour la pause des trois pictogrammes. Le CLSC Rivières et marées a contribué à l'animation des capsules éducatives. L'essentiel du budget a été dépensé pour l'achat des fournitures jugées bénéfiques à la bonne marche du projet, achats de casquettes et de tuques pour les enfants, brassards et parapluies pour les bénévoles, autobus en coroplaste, etc. Aucun salaire ou dédommagement n'ont été réclamés par un organisme ou par les adultes qui accompagnaient les enfants (voir les tableaux 17 et 18 sur la répartition des tâches et des responsabilités).

Enfin, l'intérêt démontré par le directeur de l'école La Croisée tout au long du projet a grandement contribué à l'atteinte de cet objectif. Ceci démontre par ailleurs l'importance qu'une personne du milieu « porte le dossier ».

TABEAU 17 : Répartition des tâches

TÂCHES	ORGANISMES	COMMISSION SCOLAIRE	CÉGEP ¹	MUNICIPALITÉS	CLSC	SANTÉ PUBLIQUE
<u>VOLET COORDINATION</u>						
Implantation régionale		A		A	A	R
Matériel promotionnel		A				R
Évaluation		A	A	A	A	R
Budget		A				R
<u>VOLET ÉDUCATIF</u>						
Développement thèmes <i>éducatifs</i>		A	R	A	A	A
Coordination des <i>capsules éducatives</i>		R			A	
Animation <i>capsules éducatives</i>		A	A	A	R	
Fabrication matériel		R	A			
<u>VOLET MARCHÉ</u>						
Recensement élèves		R				
Identification de parcours		R		A		
Sécurité		R		A		
Animation		R	A			
Suggestion matériel d'animation		A	R		A	
<u>VOLET BÉNÉVOLES</u>						
Recrutement		R	A	A	A	
Formation		R	A	A		A
Encadrement		R	A	A	A	A
Assurance responsabilité civile		R		A		

A : organisme aidant
R : organisme responsable

¹ Par le biais de la Coopérative de solidarité Réseau-Boulot du Cégep de Rivière-du-Loup.

TABEAU 18 : Description des tâches

VOLET COORDINATION	
IMPLANTATION RÉGIONALE	Faire connaître et promouvoir le programme “ <i>Transport actif et sécuritaire</i> ” auprès des principaux partenaires de l'ensemble des huit MRC du territoire Bas-Laurentien. Favoriser et faciliter la mise en place d'un comité local “ <i>Transport actif et sécuritaire</i> ” dans une municipalité de chaque MRC. Assurer l'encadrement et le suivi nécessaire à la mise en place de chaque comité.
MATÉRIEL PROMOTIONNEL	Analyser les besoins concernant le matériel promotionnel le plus susceptible de favoriser le développement du programme. Assurer une coordination régionale en matière d'achat de matériel.
BUDGET	Élaborer un budget pro forma concernant la mise en place du programme. Assurer une coordination régionale du financement.
ÉVALUATION	Produire une grille d'évaluation annuelle du projet pour chaque établissement participant.
VOLET ÉDUCATIF	
DÉVELOPPEMENT DE THÈMES ÉDUCATIFS	Concevoir et réaliser le contenu des capsules éducatives permettant de bien vulgariser les thèmes associés aux habitudes de vie priorisées.
COORDINATION DES CAPSULES ÉDUCATIVES	Élaborer l'horaire des capsules éducatives en relation avec les thématiques des diverses campagnes promotionnelles réalisées en matière de santé.
ANIMATION DES CAPSULES ÉDUCATIVES	Présenter les différentes thématiques de manière interactive et humoristique de façon à intéresser les élèves.
FABRICATION DE MATÉRIEL	Concevoir, réaliser ou adapter du matériel éducatif susceptible de favoriser l'acquisition d'habitudes de vie saines auprès des élèves.

suite tableau 18

VOLET MARCHE	
RECENSEMENT DES ÉLÈVES	Identifier tous les élèves de 1 ^{er} cycle du primaire demeurant à moins de 0,8 kilomètre de l'école.
IDENTIFICATION DES PARCOURS	Établir un ou plusieurs parcours susceptibles de regrouper le plus grand nombre d'élèves admissibles au projet.
SÉCURITÉ	Prendre les mesures nécessaires afin d'assurer le maximum de sécurité auprès des élèves participant au programme.
ANIMATION	Utiliser des techniques d'animation attrayantes afin de maintenir l'intérêt des élèves à l'égard du programme.
SUGGESTION DE MATÉRIEL D'ANIMATION	Innover constamment afin d'apporter de la nouveauté dans le cadre du déroulement des marches.
VOLET BÉNÉVOLES	
RECRUTEMENT	Identifier un ou des organismes susceptibles de s'associer au programme en offrant à leurs membres l'opportunité de s'impliquer à titre de bénévoles pour accompagner les élèves lors des déplacements vers l'école.
FORMATION	Réaliser le contenu d'une séance de formation pour les bénévoles et en assurer l'animation.
ENCADREMENT	Assurer un suivi auprès des bénévoles dans le cadre de la réalisation du programme.
ASSURANCE RESPONSABILITÉ CIVILE	Accréditer tous les bénévoles de façon à ce qu'ils puissent bénéficier d'une assurance responsabilité civile défrayée par un ou des organismes impliqués dans le programme.

Objectif 2 : *Amener la majorité des jeunes visés à participer au projet.*

Trois parcours de marche ont été déterminés pour les besoins du projet pilote. Les rues composant ces trajets étaient choisies de façon à rejoindre un maximum de jeunes demeurant à moins de 0,8 kilomètre de l'école. Les enfants visés étaient ceux du 1^{er} cycle du primaire (1^{re} et 2^e années).

Compte tenu de ces critères, la direction de l'école considérait que ces trois parcours allaient permettre de rejoindre un maximum de quarante-huit enfants. Suite à une demande faite aux parents, vingt-neuf enfants ont été inscrits au transport actif, ce qui représente la majorité (60 %) des jeunes visés. Il est important de préciser que ces jeunes ont participé à toutes les marches (sauf exception) et qu'il n'y a eu aucun cas d'abandon.

Le projet rencontre son second objectif, d'autant plus qu'il a su attirer des enfants qui n'étaient pas spécifiquement visés. Les bénévoles rapportent que d'autres enfants plus âgés se joignaient régulièrement aux groupes en cours de route. Un parent situé à l'extérieur des trois parcours venait même reconduire son enfant au début de l'un d'eux.

Quant à la non participation, elle ne découle pas d'un rejet du projet et de sa philosophie. Plusieurs parents ne se souviennent pas avoir été sollicités pour inscrire leur enfant. Dans d'autres cas, les trajets passaient trop loin du domicile ou l'enfant marchait déjà seul ou avec des amis.

Objectif 3 : *Sensibiliser les jeunes à l'importance d'une vie physiquement active et à l'importance d'acquérir des habitudes de vie saines en matière de santé.*

La majorité des répondants considèrent que le projet a permis de sensibiliser les jeunes à la sécurité à pied. Malgré ce fait, il est difficile de dire si le projet a réussi ou non à influencer les perceptions et les attitudes des jeunes en matière de saines habitudes de vie. Le projet pilote s'est déroulé du 7 octobre au 9 décembre 2003, à raison d'un matin par semaine, soit un total de dix séances de marche, pour l'ensemble du projet. Étant donné que seulement deux capsules éducatives ont été diffusées durant cette période, il aurait été surprenant d'obtenir des changements significatifs en matière d'habitudes de vie. Il faut rappeler en outre que ces enfants de 6, 7 ou 8 ans ont généralement peu d'emprise sur plusieurs aspects de leur vie. Leurs habitudes alimentaires ou relatives à l'hygiène buccodentaire dépendent en partie de la sensibilisation de leurs parents et donc, de l'environnement familial (aux plans économique et culturel). Les modèles culturels que constituent les parents, ainsi que les autres adultes présents dans l'entourage de l'enfant (dont l'école), influent aussi sur la pratique de l'activité physique. Ce qui ne veut pas dire que les enfants ne puissent, à leur tour, exercer une influence sur leurs parents.

Aux dires des bénévoles et des enfants, l'animation s'est révélée difficile. Certains commentaires portent à croire que la formule du projet se prêtait mal à la transmission de l'information. Les groupes étaient plus étendus que prévu et le bruit ambiant élevé (circulation). De plus, il semble que les enfants n'étaient pas très attentifs aux messages véhiculés, surtout ceux qui se tenaient loin des animatrices.

Si des changements dans le sens voulu sont survenus chez les enfants durant le déroulement du projet, les résultats (tableau 16) tendent à démontrer qu'ils sont dus à d'autres facteurs que ceux analysés ici. La participation au projet ne semble pas avoir accentué ces changements positifs. Cet objectif n'est pas atteint puisque les capsules prévues n'ont pas toutes été développées. Seulement deux des six capsules éducatives envisagées ont été réalisées.

Objectif 4 : *Connaître les perceptions des parents par rapport au projet.*

Les questionnaires diffusés aux parents au début et à la fin du projet ont permis de connaître leurs perceptions sur celui-ci, ainsi que les raisons qui les incitaient à inscrire ou non leur enfant.

Les parents craignent particulièrement pour la sécurité de leur enfant. Dans une ville semi-urbaine comme Rivière-du-Loup, la crainte des inconnus malintentionnés s'avère relativement faible. Toutefois, la peur que leur enfant se fasse heurter par une automobile ou qu'il soit victime de violence de la part d'enfants plus âgés demeure élevée. Heureusement, les parents se disent sensibles au plaisir et au bien-être ressentis par l'enfant, les amenant à passer outre leur désarroi. Plusieurs sont enthousiastes et se disent entièrement d'accord avec la philosophie du projet.

Ces mêmes sondages ont révélé également les éléments du projet auxquels les parents accordent le plus d'importance, soit la sécurité, l'acquisition de bonnes habitudes de vie, l'amélioration de l'autonomie de l'enfant et de sa santé par la marche, etc. Les informations recueillies vont ainsi permettre de structurer ce type de projet, afin qu'il réponde mieux aux attentes des parents. Cet objectif est donc largement atteint.

Objectif 5 : *Connaître les conditions de succès et les contraintes propres au milieu et pouvant influencer les suites du projet pilote.*

Le succès du projet est indéniable. L'expérience de sa mise en œuvre a permis d'identifier quelques conditions de succès. Pourtant, la recette demeure simple et les ingrédients sont connus depuis longtemps :

- la mobilisation des ressources en provenance des milieux scolaire, municipal et de la santé, leur implication à toutes les phases du projet, de même que leur concertation dans le respect des champs de responsabilité de chacun constituent les fondations d'un tel projet. Chaque école et chaque municipalité présentent des spécificités propres à leur milieu respectif. Le projet doit pouvoir s'adapter à chaque problématique. Il est donc important que les acteurs du milieu soient non seulement impliqués, mais prennent la responsabilité du programme pour l'adapter en fonction des besoins des enfants qui évoluent dans cet environnement;
- l'apport des bénévoles recrutés au sein des comités de parents, des groupements d'aînés ou potentiellement auprès des élèves plus âgés (avec la supervision d'un adulte) est essentiel. Le recrutement des bénévoles s'avère un des éléments clés du projet car il conditionne son ampleur. Plus il y a de bénévoles, plus il est possible d'augmenter la durée et la fréquence des séances de marche tout en réduisant les risques d'abandon. Le recrutement doit s'accompagner de mesures visant à reconnaître l'importance du travail accompli par ces derniers;
- les résultats des sondages montrent que l'information donnée aux parents doit mettre l'accent sur les moyens pris pour assurer la sécurité des enfants (toutes facettes réunies). Les parents se déclarent très préoccupés par cet aspect du programme. Ils sont aussi intéressés par ce que leur enfant peut retirer de sa participation à un tel projet : plaisir, santé, autonomie, connaissance du voisinage, etc. Il semble par ailleurs que les enfants soient facilement enthousiasmés par cette intervention innovatrice. Le port d'une casquette, d'un brassard ou d'une tuque identifiée par un logo facilite leur identification au groupe de marche.

En marge des conditions de succès, les contraintes rencontrées sont surtout liées à la dépendance du projet vis-à-vis l'environnement dans lequel il s'implante :

- il faut composer avec la situation géographique de l'école. Une école située dans un quartier résidentiel favorise la mise en place de trajets de marche sécuritaires, alors qu'une autre sise dans un centre-ville va rendre cette opération plus difficile;

- l'environnement physique peut se détériorer en cours d'expérimentation. Dans le projet pilote, le trajet comportant la rue Jarvis a dû être modifié suite aux travaux de la voirie sur cette rue. Il y a également les éléments climatiques qui peuvent interférer sur le projet (tempêtes de neige, froid extrême);
- pour finir, il faut se rappeler qu'il est plus facile d'organiser les trajets en direction de l'école (le matin ou le midi) que ceux du retour vers la maison. Que ce soit le midi ou en fin de journée, la clientèle scolaire se fragmente dès la fin des cours. Plusieurs enfants vont au service de garde, alors que d'autres s'en retournent chez une gardienne ou à la maison. Ce n'est donc pas parce qu'un enfant effectue le trajet le matin qu'il pourra le faire le midi ou en fin de journée.

5. RECOMMANDATIONS

Suite aux résultats obtenus par le projet pilote, les membres du comité de coordination recommandent :

- que le projet du transport actif et sécuritaire vers l'école soit considéré comme un programme intégré sur la santé en milieu scolaire et qu'il soit priorisé par l'Agence (Plan d'action régional) et par les réseaux locaux de santé (Plans d'action locaux) de la région du Bas-Saint-Laurent;
- que la présence du programme « *Transport actif et sécuritaire vers l'école* » soit considérée comme un indicateur d'une école et d'une municipalité actives et en santé;
- que le projet entrepris à l'école La Croisée se poursuive et soit étendu à l'ensemble des élèves du primaire demeurant à moins de 0,8 kilomètre de l'école;
- que les futurs projets de « *Transport actif et sécuritaire vers l'école* » soient réalisés en accordant une attention particulière :
 - au recrutement des bénévoles aînés résidant le long des parcours retenus;
 - au développement du matériel pédagogique utilisé dans le cadre des capsules éducatives;
 - à la recherche de commandites auprès du secteur privé;
- trouver une solution de remplacement pour la ligne verte, lorsque la neige recouvre celle-ci.

6. CONCLUSION

Le projet pilote a obtenu du succès auprès des enfants, des parents et des différentes personnes bénévoles impliquées. Ces résultats positifs ont incité la direction de l'école La Croisée à poursuivre le projet jusqu'à la fin de l'année scolaire.

La littérature démontre que le transport actif vers l'école véhicule une philosophie de vie qui rejoint de plus en plus de gens, à savoir l'importance d'opter pour une vie physiquement active et pour des habitudes de vie saines. Les bienfaits de l'activité physique et d'une bonne alimentation sont connus depuis longtemps, tout comme les dangers du tabagisme. La plupart des parents connaissent déjà ces informations.

Ce projet fournit une opportunité d'intégrer l'activité physique (la marche) dans la vie quotidienne des enfants, en les sensibilisant aux habitudes de vie saines. Il est dans la nature de ces derniers de marcher, courir, sauter. Ce projet leur en donne l'occasion en toute sécurité. C'est sans doute pourquoi il est si populaire auprès des jeunes et des parents.

Une telle initiative permet à l'enfant de prendre conscience qu'il peut se rendre à pied à l'école. Il y gagne en estime de soi et en autonomie. Plus encore, il apprend que c'est plaisant de marcher tout en parlant avec des amis.

Le succès obtenu par ce projet nous amène à penser qu'il s'agit d'un bon outil pour générer des apprentissages durables qui seront utiles aux enfants tout au long de leur vie.

ANNEXE 1

QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX PARENTS

(DÉBUT DU PROJET)

TRANSPORT ACTIF

Questionnaire destiné aux parents

Bonjour,

En collaboration avec ses partenaires du milieu (école, commission scolaire, cégep, municipalité, CLSC), la Régie régionale de la santé et des services sociaux (RRSSS) du Bas-Saint-Laurent a mis sur pied un projet pilote destiné aux enfants du 1^{er} cycle du primaire et demeurant à moins de 0,8 kilomètre de l'école La Croisée de Rivière-du-Loup.

Les objectifs du projet sont de sensibiliser les jeunes à l'importance de l'acquisition d'habitudes de vie saines en matière de santé (sécurité, sédentarité, tabac, alimentation et hygiène buccodentaire). La mise en place d'un transport scolaire actif et sécuritaire permet aux jeunes inscrits de marcher approximativement dix minutes par déplacement. Dans le cadre de l'expérimentation, le projet ne s'appliquera qu'à un seul déplacement par semaine et à l'aller seulement.

Ce questionnaire s'adresse aux parents des enfants visés par le projet : que ces derniers y participent ou non. Le but est de mieux connaître les familles de ces enfants au plan des habitudes de vie mentionnées ci-dessus et des raisons qui ont motivé son inscription ou sa non-inscription au projet pilote.

L'information recueillie est confidentielle. En aucun temps le professeur de votre enfant, le directeur ou un autre membre de son école n'auront accès à ces questionnaires une fois complétés. Seuls les chercheurs responsables de l'évaluation du projet pourront les regarder.

Vous pouvez donc répondre en toute confiance.

Hugues Maquis

Agent de promotion de la santé

RRSSS Bas-St-Laurent

TRANSPORT ACTIF

Questionnaire de début de projet

__

1. Quel est votre lien par rapport à l'enfant?

(ne cochez qu'une seule case)

1 ☐ Mère 2 ☐ Père 3 ☐ Tuteur 4 ☐ Autre : _____

__

2. Dans quel type de familles votre enfant vit-il?

(ne cochez qu'une seule case)

1 ☐ Biparentale (sa mère et son père);
2 ☐ Monoparentale (un seul parent à la fois);
3 ☐ Reconstituée (sa mère ou son père, avec un(e) autre conjoint(e));
4 ☐ Autre (spécifiez) : _____

__

3. Combien y a-t-il d'enfants dans la famille? _____

__

4. Votre enfant est-il inscrit au projet pilote sur le transport actif?

1 ☐ Oui 2 ☐ Non



4.1 Pour quelle(s) raison(s) votre enfant n'y participe-t-il pas?

1 ☐ Je n'ai pas reçu l'information sur le projet;
2 ☐ L'information reçue était trop longue ou pas assez claire;
3 ☐ J'ai voulu l'inscrire mais on a refusé;
4 ☐ Je ne voyais pas l'utilité de l'inscrire;
5 ☐ Je le trouve encore un peu jeune pour participer à un tel projet;
6 ☐ Je crains pour la sécurité de mon enfant;
7 ☐ Autres (spécifiez) : _____

__

__

__

__

5. Quel âge a votre enfant? _____

__

6. Quel est son mois de naissance?

(ne cochez qu'une seule case)

1 ☐ Janvier 4 ☐ Avril 7 ☐ Juillet 10 ☐ Octobre
2 ☐ Février 5 ☐ Mai 8 ☐ Août 11 ☐ Novembre
3 ☐ Mars 6 ☐ Juin 9 ☐ Septembre 12 ☐ Décembre

__

7. Diriez-vous que votre enfant préfère les :

(ne cochez qu'une seule case)

1 ☐ exercices physiques vigoureux (hockey, soccer, natation, ski de fond, ...);
2 ☐ exercices physiques modérés (baseball, patinage, bicyclette, ski alpin, ...);
3 ☐ exercices physiques doux (quilles, mini-golf, balançoire, ...);
4 ☐ activités plus sédentaires (lecture, jeux vidéo, télévision, bricolage, ...).

8. Combien de fois par semaine, vous et votre conjoint(e) faites-vous de l'activité physique ou des sports?

Vous : ☐ 3 fois et + / sem. ☐ 1 – 2 fois / sem. ☐ - 1 fois / sem.

Votre conjoint(e) : ☐ 3 fois et + / sem. ☐ 1 – 2 fois / sem. ☐ - 1 fois / sem.
☐ Ne s'applique pas (si pas de conjoint(e))

9. Votre enfant est-il inscrit présentement à un sport, à des cours de danse ou de gymnastique en dehors des cours d'éducation physique à l'école?

1 ☐ Oui (spécifiez) : _____
 2 ☐ Non

10. Combien y a-t-il de fumeurs(ses) dans la maison? _____

11. Indiquez à quelle fréquence votre enfant consomme en général les aliments suivants durant la semaine?

Aliments	Tous les jours	Quelques fois	Rarement ou jamais
a) Lait / fromage / yogourt	☐	☐	☐
b) Fruits frais	☐	☐	☐
c) Légumes (sauf les pommes de terre)	☐	☐	☐
d) Riz / pommes de terre	☐	☐	☐
e) jus de fruits (100 % pur) ou de légumes	☐	☐	☐
f) Pain blanc (incluant toasts, sandwiches)	☐	☐	☐
g) Pain brun (incluant toasts, sandwiches)	☐	☐	☐
h) Poisson	☐	☐	☐
i) Poulet (non frit)	☐	☐	☐
j) Poulet frit	☐	☐	☐
k) Bœuf haché, steak, rôti de bœuf	☐	☐	☐
l) Viande pressée (salami, bologne, etc.)	☐	☐	☐
m) Œufs	☐	☐	☐
n) Pâtes alimentaires (spaghetti, macaroni, lasagne)	☐	☐	☐

12. Lorsque votre enfant est à la maison, à quelle fréquence se brosse-t-il les dents? (ne cochez qu'une seule case)

1 ☐ Après chaque repas; ☐ Pas tous les jours;
 2 ☐ Après la majorité des repas; ☐ Rarement;
 3 ☐ Environ une fois par jour; ☐ Jamais.

13. Depuis le début de l'année scolaire, comment votre enfant se rend-t-il à l'école généralement? (ne cochez qu'une seule case)

1 ☐ Il part à pied tout seul;
 2 ☐ Il part à pied avec d'autres enfants (frère(s), sœur(s), ami(s);
 3 ☐ Il part à bicyclette seul ou avec d'autres enfants;
 4 ☐ Moi ou un autre adulte allons le reconduire à pied;
 5 ☐ Moi ou un autre adulte allons le reconduire en voiture;
 6 ☐ Autre (spécifiez) : _____

14. Avez-vous des peurs (ou auriez-vous des peurs à l'idée) de voir votre enfant partir à pied ou en bicyclette pour l'école? | |

1 ☐ Oui 2 ☐ Non



15. Si oui, ces peurs sont-elles liées? | |

(Cochez plusieurs cases si nécessaire)

- 1 ☐ Au risque d'accidents sur le chemin emprunté (heurté par une voiture, chute, autres); | |
2 ☐ Aux adultes malintentionnés qu'il pourrait rencontrer; | |
3 ☐ Au risque de violence de la part de d'autres enfants;
4 ☐ Au risque de se perdre;
5 ☐ Autres (spécifiez) : _____

16. Avez-vous déjà eu peur ou ressenti de l'inquiétude pour votre enfant? | |

1 ☐ Oui 2 ☐ Non



16.1 Si oui, pour quelles raisons ou dans quelles circonstances? | | |

17. En terminant, veuillez indiquer tout commentaire que vous jugez pertinent.

- ***Veuillez placer le questionnaire complété dans son enveloppe et coller celle-ci.***
- ***Demandez à votre enfant de rapporter l'enveloppe à son professeur, lequel nous la remettra.***

Nous vous remercions pour votre collaboration.

ANNEXE 2

QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX PARENTS
(FIN DU PROJET)

TRANSPORT ACTIF

Questionnaire de fin de projet

Bonjour,

En collaboration avec ses partenaires du milieu (école, commission scolaire, cégep, municipalité, CLSC), la Régie régionale de la santé et des services sociaux (RRSSS) du Bas-Saint-Laurent a mis sur pied un projet pilote destiné aux enfants du 1^{er} cycle du primaire et demeurant à moins de 0,8 kilomètre de l'école La Croisée de Rivière-du-Loup. Le tout s'est déroulé entre le 8 octobre et le 9 décembre 2003.

Les objectifs du projet consistaient à sensibiliser les jeunes sur l'importance d'acquérir de saines habitudes de vie en matière de santé (sécurité, sédentarité, tabac, alimentation et hygiène bucco-dentaire). La mise en place d'un transport scolaire actif et sécuritaire permet aux jeunes inscrits de marcher approximativement 10 minutes par déplacement. Dans le cadre de son expérimentation, le projet ne pouvait toutefois s'appliquer qu'à un seul déplacement par semaine, à l'aller et sur quelques trajets seulement.

Le temps est venu maintenant d'évaluer ce projet pilote : c'est-à-dire de regarder la façon dont il s'est déroulé et de mesurer les effets qu'il a pu avoir sur les enfants visés.

Ce questionnaire s'adresse aux parents des enfants visés par le projet : que ces derniers y aient participé ou non. Le but est de regarder les changements survenus en cours de projet aux plans des connaissances et de la sensibilisation aux saines habitudes de vie.

L'information recueillie est confidentielle. En aucun temps le professeur de votre enfant, le directeur ou un autre membre de son école n'auront accès à ces questionnaires une fois complétés. Seuls les chercheurs responsables de l'évaluation du projet pourront les regarder.

Vous pouvez donc répondre en toute confiance.

En terminant, l'équipe de recherche du projet pilote vous souhaite de joyeuses Fêtes et vous offre ses vœux de bonheur pour la prochaine année qui vient rapidement.

Hugues Maquis
Agent de promotion de la santé
RRSSS Bas-St-Laurent

Date de retour du questionnaire : _____

TRANSPORT ACTIF
Questionnaire de fin de projet

__

1. Quel est votre lien par rapport à l'enfant?

(ne cochez qu'une seule case)

__

1 ☐ Mère 2 ☐ Père 3 ☐ Tuteur 4 ☐ Autre : _____

2. Vous ou un autre membre de votre famille avez-vous répondu au premier questionnaire envoyé aux parents au début du projet (octobre 2003)?

__

1 ☐ Oui 2 ☐ Non 3 ☐ Ne sais pas

3. Votre enfant a-t-il participé au projet pilote sur le transport actif?

__

1 ☐ Oui 2 ☐ Non 3 ☐ J'ignore de quoi vous parlez

4. Quel mode de transport votre enfant utilise-t-il habituellement pour se rendre à l'école?

__

1 ☐ La marche 2 ☐ Vous (ou votre conjoint(e)) le conduisez en automobile
3 ☐ Bicyclette 4 ☐ autre (spécifiez) : _____

5. Si vous avez d'autres enfants plus âgés et vivant avec vous, quel mode de transport utilisent-ils habituellement pour se rendre à l'école?

__

1 ☐ La marche 2 ☐ Vous (ou votre conjoint(e)) le conduisez en automobile
3 ☐ Bicyclette 4 ☐ autre (spécifiez) : _____
5 ☐ Ne s'applique pas

6. À quelle fréquence reconduisez-vous votre enfant à l'école?

__

1 ☐ Jamais 2 ☐ Rarement 3 ☐ Fréquemment 4 ☐ Toujours

7. Quelles sont les principales raisons qui vous amènent à reconduire votre enfant à l'école?

(Choisissez les énoncés qui correspondent le mieux à ce que vous pensez)

__

- 1 ☐ Les risques d'accident (ex. : faire une chute, être heurté par un véhicule, etc.);
2 ☐ Les risques de violence de la part d'enfants plus âgés ou d'adultes malintentionnés;
3 ☐ Il aime que vous alliez le reconduire / il n'aime pas partir à pied pour l'école;
4 ☐ Le plaisir d'aller le reconduire;
5 ☐ L'habitude / vous passez par là;
6 ☐ La mauvaise température;
7 ☐ S'il est en retard;
8 ☐ Autres (spécifiez) : _____

__

__

► 9 ☐ Ne s'applique pas (si vous n'allez jamais le reconduire).

Les questions 9 à 13 s'adressent uniquement aux parents dont l'enfant a participé au projet du transport actif. Si votre enfant n'y a pas participé, passez à la question 14.

8. Avez-vous l'impression que votre enfant a aimé sa participation au projet?

(Choisissez les énoncés qui correspondent le mieux à ce que vous pensez)

- 1 ☐ Oui, il a trouvé l'expérience amusante et intéressante;
- 2 ☐ Oui, mais son enthousiasme a baissé en cours de projet;
- 3 ☐ Oui, mais il n'a pas voulu continuer jusqu'à la fin du projet;
- 4 ☐ Plus ou moins, en ce sens qu'il n'était pas emballé par son déroulement;
- 5 ☐ Plus ou moins, à cause de la faiblesse des animations;
- 6 ☐ Plus ou moins, à cause du manque d'encadrement (indisciplines, bousculades, etc.);
- 7 ☐ Non, pour des raisons d'animation ou d'encadrement;
- 8 ☐ Non, parce que ce genre d'activités l'intéresse peu;
- 9 ☐ Autre (spécifiez) : _____

|||

|||

|||

9. Selon vous, qu'est ce que votre enfant a principalement retiré de sa participation au projet?

(Choisissez les énoncés qui correspondent le mieux à ce que vous pensez)

- 1 ☐ Du plaisir;
- 2 ☐ Le goût de continuer à se rendre à l'école à pied;
- 3 ☐ Des connaissances aux plans de l'alimentation et de l'hygiène buccale;
- 4 ☐ Une sensibilité à l'importance de la sécurité à pied;
- 5 ☐ Une sensibilité aux dangers du tabagisme;
- 6 ☐ Une connaissance de son voisinage ou une sensibilité au respect de son environnement;
- 7 ☐ Rien du tout;
- 8 ☐ Autre (spécifiez) : _____

|||

|||

|||

10. Durant sa participation au projet, votre enfant s'est-il plaint de quelque chose concernant?

(Choisissez les énoncés qui correspondent le mieux à ce que vous pensez)

- 1 ☐ L'animation (ou la personne qui animait);
- 2 ☐ Les personnes bénévoles;
- 3 ☐ Ses rapports avec les autres enfants participant au projet;
- 4 ☐ L'horaire à respecter, la rapidité de la marche, la discipline;
- 5 ☐ La peur (de se perdre, de traverser les rues, etc.);
- 6 ☐ Autres (spécifiez) : _____

|||

|||

|||

11. Avez-vous l'impression que votre enfant s'est identifié au projet ou qu'un lien s'est créé entre lui et au moins un des adultes impliqués dans le projet (animateur ou bénévole)?

- 1 ☐ Oui 2 ☐ Non 3 ☐ Ne sais pas

||

12. Une ligne verte a été tracée le long du parcours emprunté par votre enfant, lui indiquant le chemin à suivre. Un pictogramme avertissant les automobilistes du projet en cours a également été posé aux abords du parcours. Que pensez-vous de ces initiatives?

- 1 ☐ Très pertinentes 2 ☐ Peu pertinentes 3 ☐ Non pertinentes

||

12.1 Donnez vos raisons : _____

|||

Les questions suivantes s'adressent à l'ensemble des parents.

13. Sur une échelle allant de 0 à 3, indiquez l'importance que vous accorderiez à chacun des éléments suivants dans votre décision de l'inscrire ou non au projet du transport actif.

Éléments du programme	Importance accordée				
	Peu important 0	1	2	Très important 3	
- La sécurité des enfants.....	☐	☐	☐	☐	☐
- L'amélioration de leur santé par la marche.....	☐	☐	☐	☐	☐
- L'acquisition de bonnes habitudes de vie.....	☐	☐	☐	☐	☐
- La réduction de la circulation automobile autour de l'école.....	☐	☐	☐	☐	☐
- Vos préoccupations environnementales (ex. : la qualité de l'air).....	☐	☐	☐	☐	☐
- La nécessité de déboursier un montant d'argent pour du matériel (ex. : 5\$ pour une casquette, un brassard, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐
- Le désir de votre enfant d'y participer.....	☐	☐	☐	☐	☐
- La découverte par votre enfant de son voisinage et de sa communauté.....	☐	☐	☐	☐	☐
- L'autonomie de votre enfant.....	☐	☐	☐	☐	☐
- Le contenu des animations (tabac, alimentation...).	☐	☐	☐	☐	☐
- L'horaire des marches (jours et moments de la journée).....	☐	☐	☐	☐	☐
- Le trajet emprunté (rues, intersections, travaux de la voirie, etc.).....	☐	☐	☐	☐	☐
- La saison (le froid, la neige, etc.).....	☐	☐	☐	☐	☐
- Autres (spécifiez) :	☐	☐	☐	☐	☐
_____	☐	☐	☐	☐	☐
_____	☐	☐	☐	☐	☐
_____	☐	☐	☐	☐	☐

14. Depuis le début de l'année scolaire, avez-vous noté une amélioration dans les attitudes ou les comportements de votre enfant et qui sont favorables à sa santé?

Attitudes ou comportements observables	Amélioration importante	Petite amélioration	Aucune amélioration	Détérioration	
a) Vouloir jouer dehors (soirs ou fins de semaine)?.....	☐	☐	☐	☐	☐
b) Vouloir se rendre à l'école à pied?.....	☐	☐	☐	☐	☐
c) Penser à se brosser les dents après les repas?.....	☐	☐	☐	☐	☐
d) Prendre au moins un fruit pour sa collation?.....	☐	☐	☐	☐	☐
e) Accepter facilement de manger ses légumes?.....	☐	☐	☐	☐	☐
f) Diminuer le temps devant la télévision ou l'ordinateur?.	☐	☐	☐	☐	☐
g) Pratiquer un sport de façon régulière?.....	☐	☐	☐	☐	☐
h) S'exprimer contre le tabagisme?.....	☐	☐	☐	☐	☐

15. Si l'école désirait reconduire le projet du transport actif sur une plus grande échelle (ex. : pour l'ensemble des élèves de 1^{re} année demeurant à moins de 0,8 km de celle-ci), seriez-vous prêts(es) à faire partie d'un comité pour travailler à son instauration ?

- 1 ☐ Oui
 2 ☐ Peut-être, selon ma disponibilité
 3 ☐ Dépendamment de l'implication demandé
 4 ☐ Non

16. Si ce nouveau projet de transport actif devait se réaliser, seriez-vous prêts(es) à vous impliquer comme personne bénévole afin d'accompagner les enfants?

- 1 ☐ Oui
 2 ☐ Peut-être, selon ma disponibilité
 3 ☐ Dépendamment de l'implication demandé
 4 ☐ Non

17. Avez-vous des commentaires à ajouter concernant le projet pilote du transport actif?

Merci de votre collaboration.

ANNEXE 3

JOURNAL DE BORD DES BÉNÉVOLES

TRANSPORT ACTIF

Journal de bord des bénévoles

Nom de l'animateur : _____

Nom des personnes bénévoles : _____

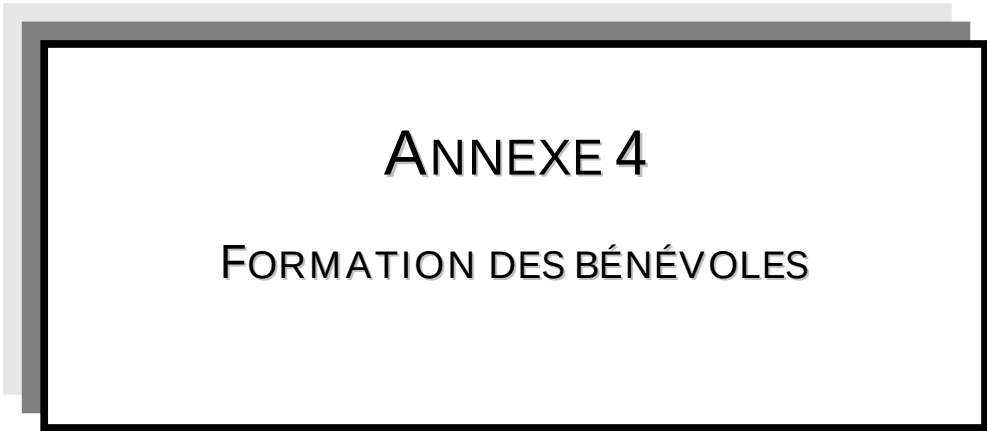
Point de départ du trajet : _____ **Rue** _____

Date de la journée : _____ / _____ / _____ **Nombre d'enfants présents :** _____

Température1 : 1 ☐ Soleil **Température 2 :** 1 ☐ Froid et venteux
 2 ☐ Pluie / neige 2 ☐ Froid
 3 ☐ Nuageux 3 ☐ Tempéré / chaud

Description de l'animation (chanson, comptine, amuseur, etc.)	Thème auquel se rattache l'animation (s'il y a lieu)	Nombre d'en- fants indisciplinés	Difficultés rencontrées et incidents survenus	Satisfaction du bénévole face à l'activité
	1 ☐ Sécurité 2 ☐ Activité physique 3 ☐ Tabac 4 ☐ Alimentation 5 ☐ Hygiène buccale			1 ☐ Très satisfait 2 ☐ Satisfait 3 ☐ Insatisfait 4 ☐ Très insatisfait Utilisez l'espace réservé aux com- mentaires pour donner vos raisons

Commentaires : _____



ANNEXE 4

FORMATION DES BÉNÉVOLES

Transport actif à l'école



2003-09-25

Formation des bénévoles

Contenu

MINUTES

Mot de bienvenue	2
Présentation du projet expérimental :	
- le pourquoi ?	5
- le comment ?	3
- vidéo	15
- encadrement + rôle des bénévoles	5
- le matériel disponible	5
- le trajet préconisé + horaire marche	15
Résultat attendu	5
Commentaires + Questions	?
Mot de la fin.	



ANNEXE 5

PHOTOS SUR LE DÉROULEMENT DES MARCHES,
LOGOS ET CARTES PROFESSIONNELLES DES
PARTENAIRES



COMMISSION SCOLAIRE
DE KAMOURASKA - RIVIÈRE-DU-LOUP
ÉCOLE LA CROISÉE



Ville de
Rivière-du-Loup



RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
BAS-SAINT-LAURENT



VIACTIVE



CÉGEP de RIVIÈRE-du-LOUP



Nathalie Racine
Coordonnatrice
Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école

Vert l'action

Programme sur la vie active et l'environnement

Unité 16, 5480 chemin Canotek, Gloucester, ON K1J 9H6
Tél: (418) 877-6350 Téléc: (418) 877-1363
Cour. élec: asrs@go4green.ca
www.senierpag.ca www.vertlaction.ca



JEAN LAPOINTE
PRÉSIDENT

 **KALITEC INC.**
1220 Montée Masson, Laval
Québec, Canada H7E 4P2

Tél: (450) 664-4414, poste 229
Sans frais: 1-888-788-4747
Téléc: (450) 664-4420
jlapointe@kalitec.com
www.kalitec.com







Projet transport actif a recueilli Kino-Québec veut contrer le problème de l'obésité chez les jeunes

Il s'agit d'un projet innovateur qui est aussi particulièrement pertinent pour les parents et les enseignants. Le projet vise à encourager les jeunes à adopter des habitudes de vie saines et à réduire le risque d'obésité.

Les statistiques concernant les habitudes de vie des jeunes ont été inquiétantes. On estime que 25 % des enfants de 10 à 14 ans sont en surpoids, ce qui est une préoccupation majeure pour les parents et les enseignants. Le projet vise à encourager les jeunes à adopter des habitudes de vie saines et à réduire le risque d'obésité.



Hugues Marquis, agent de promotion de la santé à la Régie régionale de la santé et des services sociaux de la région de la Côte-de-la-Paix.

ERRATUM

Une erreur sur le prix du véhicule a été constatée. Le prix correct est de 12 995 \$.

Echo Hatchback 200

Le véhicule a une puissance de 12 995 \$.

CÔTE GUD

100% de performance.

TRANSPORT ACTIF À L'ÉCOLE Un projet-pilote qui marche !

Une trentaine de jeunes de l'école la Croisée 1 du quartier Saint-Ludger à Rivière-du-Loup ont participé au projet expérimental de transport actif de transport actif vers l'école. Ce projet avait pour objectif d'inciter les



Le père Noël et le bonhomme Hiver étaient de la marche mardi dernier dans le quartier Saint-Ludger, pour le grand plaisir des jeunes participants au transport actif.

Photo : Louise Lebel

élèves à avoir des habitudes de vie plus actives et plus sécuritaires. Ces jeunes de première et deuxième année, demeurant à moins de 0,8 km de

l'école, étaient invités à se rendre en classe à pied, à raison d'un matin par semaine. Encadrés par dix parents bénévoles, les enfants se rendaient à l'école en groupe, avec de l'animation et des chansons. Onze marches ont ainsi été organisées depuis le 8 octobre. Trois trajets différents étaient tracés dans le but de rejoindre le plus de jeunes possible.

Mardi dernier, afin de souligner la dernière marche avant les Fêtes, le père et la mère Noël, en compagnie des lutins, bonshommes de neige et rennes, étaient

SUITE DE LA PAGE 24

froid. « Les enfants aiment beaucoup participer à cette activité, a déclaré la responsable de l'animation, Valérie Tremblay. À l'Halalween, les bénévoles et les enfants se sont déguisés. On a eu bien du plaisir ! » Mais l'arrivée de l'hiver ne signifie pas que le transport actif soit terminé, comme l'a indiqué le directeur de l'école primaire, Pierre Ruest. « Nous allons voir s'il est possible de poursuivre les accompagnements après les vacances de Noël. Il faut voir si le froid peut être un obstacle au bon déroulement de l'activité. Mais le transport actif devrait être de retour l'an prochain, car l'habitude de se rendre à l'école à pied est déjà implantée chez certains jeunes. »

La contribution des élèves de sixième année pourrait être sollicitée l'an prochain, comme l'a mentionné M. Ruest. « D'un côté, cela nous permettrait de réduire le nombre de bénévoles nécessaires. De l'autre, cela inculquerait le sens des responsabilités aux jeunes de sixième année. »

Le transport actif continuera à la Croisée 1, mais le projet-pilote dirigé par la région régionale de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent est terminé. En février, la région déposera son rapport final et ses recommandations. « Les rôles joués par les différents partenaires seront étudiés et les principales responsabilités de chacun seront définies, a souligné l'agent de promotion de la santé pour la région, Hugues Marquis. On espère pouvoir présenter le projet dans les commissions scolaires de la région dès le mois de juin. Il est certain que le transport actif a été retenu comme une priorité par la région et qu'il devrait s'étendre partout au Bas-Saint-Laurent. »

Note : Un vidéo amateur a été réalisé dans la cadre de ce projet.

ANNEXE 6

CADRE DE RÉFÉRENCE , RÉVISÉ AVRIL 2003

CADRE DE RÉFÉRENCE

Projet multidisciplinaire intergénérationnel

(Sédentarité / Tabac / Alimentation / Hygiène buccodentaire)

Transport actif / Habitudes de vie / Viactive

Projet innovateur au

Bas-Saint-Laurent

s'adressant aux jeunes et aux aînés

Hugues Marquis

Agent de promotion santé RRSSS-01

Avril 2003

Table des matières

	Page
1. Problématique.....	3
2. Description de l'intervention.....	3
2.1 La clientèle cible.....	3
2.2 Les objectifs.....	4
2.3 Les moyens.....	4
2.4 Les partenaires potentiels.....	4
2.5 Le modèle de coordination.....	5
2.6 Les étapes du projet.....	5
3. Évaluation.....	8
4. Références.....	8
5. Budget pro forma.....	10
 Tableau 1 : ÉTAPES DE RÉALISATION.....	 6
 Tableau 2 : RÉPARTITION DES TÂCHES.....	 7

1. Problématique

Plusieurs études scientifiques ¹ confirment l'existence d'une panoplie de maladies associées aux mauvaises habitudes de vie, tout particulièrement à la sédentarité. La littérature ^{2, 3, 4, 5, 6} s'accorde à dire que les habitudes de vie s'acquièrent en bas âge, soit entre six et douze ans. Il est donc important d'intervenir en amont du problème, c'est-à-dire dès le niveau primaire. Ces mêmes études mentionnent également que la pratique régulière de l'activité physique réduit le risque des maladies chroniques tout en procurant des bénéfices sur la santé physique et mentale. D'autres enquêtes ⁷ révèlent également l'augmentation de l'obésité et la détérioration de la condition physique chez les jeunes. Les experts sont unanimes ⁸ : **Les enfants devraient être physiquement actifs tous les jours**. Des données canadiennes ⁹ sur la santé des jeunes, recueillies entre 1990 et 1998, montrent une **diminution** de la pratique de l'activité physique de 17 % chez les garçons et de 25 % chez les filles de 6^e année qui faisaient de l'exercice deux fois ou plus par semaine en dehors des heures de classe. Les jeunes de niveau primaire sont aussi de plus en plus nombreux à utiliser un mode de transport motorisé au détriment de la marche ou de l'usage du vélo pour aller à l'école. Alors que 80 % des enfants canadiens de sept et huit ans se rendaient à l'école à pied en 1971, cette proportion chutait à 9 % en 1990 . Cette situation n'est pas différente au Bas-Saint-Laurent ¹⁰ .

La RRSSS-01 considère primordial de rejoindre cette clientèle par le biais d'une intervention précoce misant sur un transport scolaire actif et sécuritaire. La sécurité est une préoccupation importante puisque selon Tom Samuels ¹¹ : « Les accidents d'automobiles représentent la principale cause de décès des écoliers canadiens. Soixante-quatorze pour cent (**74 %**) des collisions de la route où un enfant piéton est heurté surviennent à moins d'un demi kilomètre de son domicile. »

Le réseau **VIACTIVE** étant très bien implanté dans notre région, un lien intergénérationnel pourrait s'élaborer avec les jeunes. L'intérêt et l'impact des aînés, à l'égard de l'acquisition des habitudes de vie saines chez cette clientèle, seraient analysés et mis ensuite à contribution, s'il y a lieu.

2. Description de l'intervention

2.1 La clientèle cible

Les élèves de niveau primaire demeurant à moins de un kilomètre de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire. **Deux écoles primaires de la région - 01 seront choisies** pour la réalisation de ce projet pilote.

2.2 Les objectifs

Les objectifs d'impact sont de sensibiliser les jeunes à l'importance d'une vie physiquement active et à l'importance de l'acquisition d'habitudes de vie saine en matière de santé.

Les objectifs de processus sont de mettre en place une structure et de mobiliser les ressources nécessaires à un transport scolaire actif et sécuritaire.

2.3 Les moyens

Le projet offrira la possibilité de se déplacer à l'école à pied en toute sécurité pour la clientèle cible. Un élève pourra marcher en moyenne dix minutes par déplacement soit approximativement quarante minutes par jour. Les jeunes seront accompagnés d'adultes bénévoles et d'étudiants des niveaux secondaire ou collégial. En effet, les participants du réseau **VIACTIVE** et toutes les personnes adultes intéressées à accompagner des jeunes à l'école seront invités à s'associer à l'expérimentation. Les élèves des niveaux secondaire et collégial pourront également s'impliquer bénévolement dans ce projet intergénérationnel. Durant les déplacements, des valeurs en matière d'habitudes de vie seront véhiculées par le biais d'une animation dynamique. Les connaissances transmises auront pour thème :

Un cœur en forme pour la vie.

Des chansons ainsi que du matériel éducatif et humoristique contribueront à rendre cette marche très intéressante autant pour les jeunes que pour les moins jeunes. Dans le cadre de ce projet pilote de douze semaines, **deux écoles seront choisies** parmi celles ayant démontré de l'intérêt pour cette expérimentation.

2.4 Les partenaires potentiels

Différents organismes du milieu seront approchés afin de connaître leur intérêt pour participer à ce projet :

- | | |
|----------------------------|---|
| ↪ Commissions scolaires | ↪ Clubs de l'Âge d'or |
| ↪ Établissements scolaires | ↪ CAB |
| ↪ Réseau VIACTIVE | ↪ ACEQ |
| ↪ CLSC | ↪ Différentes associations de retraités |
| ↪ Commanditaires privés | ↪ etc..... |

2.5 Le modèle de coordination

Une planification stratégique élabore les différentes étapes de la ***réalisation***, de ***l'échéancier*** et de la ***répartition des tâches*** entre les partenaires. Ces trois éléments sont présentés à l'item suivant : **Les étapes du projet.**

2.6 Les étapes du projet

La coordination de différentes étapes est nécessaire à la réalisation d'un tel projet. Les tableaux suivants décrivent chacune des étapes, la description des tâches ainsi que l'échéancier prévu.

TABLEAU 1

ÉTAPES DE RÉALISATION

No.	ACTIVITÉ	Échéancier	Remarque
1	Présentation du projet au comité régional À VOUS DE JOUER	mars-03	
2	Formation d'un comité de coordination à la DSPPE	mars-03	
3	Élaboration d'un cadre de rcf. et d'un devis d'évaluation	avril-03	
4	Présentation du projet aux administrateurs des Comm. Scolaires potentielles.	avril-03	
5	Choix des écoles	mai -03	
6	Recensement des élèves potentiels	mai -03	
7	Élaboration des trajets	mai -03	
8	Présentation du projet aux organismes concernés : -Écoles – Municipalités – Parents – Regroupements de retraités – etc..	mai -03	
9	Recrutement des bénévoles	mai / sept.-03	
10	Production de matériel : promo./ animation	août / sept.-03	
11	Formation des bénévoles	sept.- 03	
12	Rencontre d'info. : Promoteurs / Parents/ Bénévoles / élèves.	sept.-03	
13	Marche d'essai	sept.-03	
14	Début des déplacements	oct.-03	
15	Rencontre de suivi	nov.-03	
16	Rapport d'évaluation	fév.-04	

TABLEAU 2

RÉPARTITION DES TÂCHES

Régie / **C**omm.**S**colaire / **M**unicipalités / **P**artenaires

TÂCHES	COORDINATION	COLLABORATION
Gestion du projet :	R	C.Sc. / M / P
Cadre de rcf. + devis d'évaluation		
Financement et recherche de commandite	C.Sc.	R / M
Promoteur	?	C.Sc. / M
Choix des écoles	C.Sc.	R
Recensement des élèves	C.Sc.	
Élaboration des trajets : Cartes	C.Sc.	M
Recrutement des bénévoles : Parents / aînés	R	C.Sc. / P
Production de matériel : Affiches + Dépliants +	C.Sc.	P
New letters + Outils d'identification (chandail)		
Formation des bénévoles	C.Sc.	R / M / P
Développement des thèmes éducatifs	C.Sc.	R / M / P
Mise en place d'un comité de sécurité :	M	C.Sc.
Indications sur le parcours (Affiches, peintures)		
Rencontre d'info. Parents / Bénévoles	C.Sc.	R / M / P
Encadrement des bénévoles	R	C.Sc. / M / P
Assurance responsabilité civile :	C.Sc.	
Bénévoles + Jeunes		
Marche d'essai	C.Sc.	M
Rencontre de suivi	R	C.Sc. / P / M
Point de presse	R	C.Sc. / P / M
Support logistique	C.Sc.	R / M
Valorisation des bénévoles	R	C.Sc. / P / M
Rapport d'évaluation	R	C.Sc. / P / M
Diffusion et dissémination du projet	R	C.Sc. / P / M
s'il y a lieu		

3. Évaluation

Un devis d'évaluation de programme s'attachera à mesurer et analyser les principaux éléments de structure, de processus et d'impact de l'intervention. Le modèle de **DONABE-DIAN** adapté à nos besoins, sera utilisé à cette fin. L'évaluation devrait permettre de répondre aux questions suivantes :

ü **Pour les structures :**

- § Quelles sont les structures mises en place dans la réalisation de ce projet ?
- § Quels sont les partenaires et les collaborateurs ?
- § Quelles sont les ressources consacrées au projet (Humaines + matérielles) ?
- § Quelles sont les compétences des ressources utilisées ?

ü **Pour le processus :**

- § Quels sont les coûts engendrés par la réalisation du projet ?
- § Quelles sont les activités réalisées ?
- § Combien de jeunes ont participé aux activités et quelles sont leurs caractéristiques ?
- § Combien de bénévoles ont participé aux **activités et quelles sont leurs caractéristiques ?**
- § Quelles ont été les contraintes et les conditions facilitantes ?

ü **Pour l'impact :**

- § Quel est le changement d'attitude et d'intention observé chez les jeunes au regard des habitudes de vie et de l'activité physique ?
- § Peut-on identifier des effets non recherchés (bénéfiques ou non) chez les jeunes ou chez les bénévoles ?

4. Références

1. Kino-Québec . L'activité physique, déterminant de la santé des jeunes; Avis du comité scientifique de Kino-Québec, 2000, 24p.
2. Thibault Guy. 2000, L'activité physique comme déterminant de la santé et du bien-être des enfants et des adolescents. Article non-publié.
3. Kino- Québec. Les jeunes et l'activité physique : Situation préoccupante ou alarmante? Ministère des Affaires municipales, 1998, 32p.

4. Sallis et al, 2000, A review of correlates of Physical activity of children and adolescents , Medecine and Science in Sports and Exercise. vol. 32, no.5,2000, pp 963- 975.
5. Heart and Stroke Report Card on the Health of Canada's Kids, Heart and Stroke Foundation, 1998.
6. 1997 Physical Activity Benchmarks : Highlights Report, Canadian Fitness and Lifestyle Research Institute
7. Kino-Québec. Alerte à la sédentarité; Comité scientifique de Kino-Québec, 1998.
8. RRSSS Montréal-Centre, Direction de la santé publique, Les enfants montréalais et l'activité physique à l'école primaire, brochure.
9. Santé Canada. L'activité physique et les loisirs dans la santé des jeunes : tendances au Canada. Juillet 2000, p. 76-108.
10. Enquête sociale et de santé 1998. Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique, de la planification et de l'évaluation, Régie régionale de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent. Avril 2001.
11. Tom Samuels, « Safe Routes to School » , Transmission, printemps-été 1995, p19.

Budget proforma

Dépenses :

		\$
◆ Sensibilisation des partenaires potentiels et recrutement des bénévoles		?
◆ Coordination du projet (15 sem. X 21h./sem. X 25.00 \$ / h.)		7 875.00
◆ Formation des bénévoles (2 formations : secteurs Est et Ouest)		1 400.00
◆ Évaluation :		
. Agent de recherche (4 sem. X 21 h./sem. X 35.00 \$ / h)		2 940.00
. Technicien en recherche (4 sem. X 21 h./sem. X 25.00 \$ / h)		2 100.00
◆ Soutien logistique		?
◆ Guide du bénévole		?
◆ Matériel d'animation :		
. Autobus pédestre (carton)	500.00	
. Affiches, dépliants, brochures		?
. Casquettes et t-shirts pour les bénévoles et les jeunes		1 500.00
◆ Réalisation d'un vidéo pour sensibiliser les gestionnaires scolaires et les parents		?
◆ Conférence de presse		?
Total des dépenses		16 315.00

Revenus :

♦ Allocation de la RRSSS-01	12 000.00
♦ Collaboration des institutions scolaires et partenaires du projet	*
♦ Demande de subventions	<u>4 315.00</u>
Total des revenus	<u>16 315.00</u>

- ? è Dépenses facultatives pouvant être assumées par la RRSSS-01 et différents partenaires.
- * è La collaboration financière des institutions scolaires et partenaires se concrétisera sous forme de ressources humaines + matérielles.