

ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO! DANS 40 ÉCOLES PRIMAIRES DES RÉGIONS DE LA CAPITALE-NATIONALE ET DE MONTRÉAL

ANN ROYER, PH. D., DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE
LUIZA MARIA MANCEAU, M. SC., DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE
GUY GILBERT, B. SC., DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE
RÉMY BARBONNE, PH. D., DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE

Équipe Habitudes de vie/Maladies chroniques, Direction régionale de santé publique,
Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec

JANVIER 2011

CETTE ÉTUDE A ÉTÉ RÉALISÉE GRÂCE À UNE SUBVENTION DU PROGRAMME DE SUBVENTIONS EN SANTÉ PUBLIQUE (PSSP).

Auteurs

Ann Royer, Ph. D.

Équipe Habitudes de vie/Maladies chroniques, Direction régionale de santé publique,
Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec
Proximité et recherche sur les interventions, les services et leurs modalités (PRISM), Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale, centre affilié universitaire, Québec
Département de médecine sociale et préventive, Université Laval, Québec

Luiza Maria Manceau, M. Sc.

Équipe Habitudes de vie/Maladies chroniques, Direction régionale de santé publique,
Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec

Guy Gilbert, B. Sc.

Équipe Habitudes de vie/Maladies chroniques, Direction régionale de santé publique,
Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec

Rémy Barbonne, Ph. D.

Équipe Habitudes de vie/Maladies chroniques, Direction régionale de santé publique,
Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec
Proximité et recherche sur les interventions, les services et leurs modalités (PRISM), Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale, centre affilié universitaire, Québec
Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa), Université Laval, Québec

Collaborateur

Michael Cantinotti, Ph. D.

Institut national de santé publique du Québec

Mise en page

Nancy Simard

En soutien à l'équipe Habitudes de vie/Maladies chroniques, Direction régionale de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec

Personne à contacter pour obtenir un exemplaire de cette publication

Sylvie Bélanger

Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale

2400, avenue D'Estimauville

Québec (Québec) G1E 7G9

Téléphone : 418 666-7000, poste 217

Télécopieur : 418 666-2776

Courriel : s.belanger@ssss.gouv.qc.ca

Le format électronique (PDF) est également disponible sur le site Internet à l'adresse suivante : www.dspq.qc.ca, section Documentation, rubrique Publications.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2011

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2011

ISBN : 978-2-89496-442-2 (version imprimée)

ISBN : 978-2-89496-443-9 (PDF)

Cette publication a été versée dans la banque SANTÉCOM.

Référence suggérée

ROYER, Ann, Luiza Maria MANCEAU, Guy GILBERT et Rémy BARBONNE (2011). Évaluation de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! dans 40 écoles primaires des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal, Québec, Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Direction régionale de santé publique, 91 p.

© *Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale*

REMERCIEMENTS

La production de ce document a été possible grâce à la collaboration de M. Michel Beauchemin, coordonnateur de l'équipe Habitudes de vie/Maladies chroniques de la Direction régionale de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, et de Mme Sonia Dugal, chef de cette même équipe.

Nous tenons à remercier les intervenants des organisations provinciale et régionale chargées du programme Mon école à pied, à vélo! : Vélo Québec Association et Accès transports viables.

Soulignons également la contribution des répondants des écoles des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal ayant accepté de participer à ce projet d'évaluation de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo!

AVANT-PROPOS

Au Québec, les réseaux de l'éducation et de la santé et des services sociaux ont uni leurs efforts afin de mettre au point une approche globale et concertée en matière de promotion de la santé et de prévention susceptible de promouvoir à la fois la réussite éducative, la santé et le bien-être des jeunes à partir d'interventions les plus efficaces possible. Cette approche, connue sous le nom d'approche École en santé, « vise le déploiement des meilleures pratiques de promotion de la santé et de prévention en contexte scolaire québécois. Celles-ci sont possibles par la mise en place d'actions intégratives, c'est-à-dire des actions qui permettent d'agir simultanément sur un ensemble de situations préoccupantes, de développer des compétences communes à diverses problématiques, d'intervenir à plusieurs niveaux (jeune, école, famille, communauté) et d'atteindre des objectifs et orientations du projet éducatif » (Roberge et Choinière, 2009 : 9).

Quant à la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale, elle a amorcé une stratégie de mobilisation régionale et locale sur les saines habitudes de vie, le poids et la santé (la Mobilisation) dans le but de ralentir la progression de l'obésité et d'améliorer les habitudes de vie de la population de la région. Cette stratégie s'inscrit à l'intérieur du programme-cadre 0-5-30 COMBINAISON PRÉVENTION.

Cette démarche de mobilisation, qui représente une des conditions jugées essentielles pour améliorer l'état de santé de la population, s'inscrit dans le Plan d'action régional de santé publique 2009-2012 de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale (ASSS, 2009). Elle rejoint également le Programme national de santé publique 2003-2012 du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, qui inscrit l'action intersectorielle parmi les stratégies retenues pour agir sur les facteurs susceptibles d'améliorer la santé et le bien-être de la population (Québec, MSSS, 2008).

La Mobilisation réunit aujourd'hui une quarantaine de partenaires issus des milieux scolaire, universitaire, municipal, de la santé, communautaire, associatif et de la recherche ainsi que des secteurs privés et publics. Un des objectifs plus spécifiques de cette mobilisation est de promouvoir la création d'environnements favorables pour soutenir les jeunes et leur famille dans l'adoption et le maintien de saines habitudes de vie, et ce, en accordant une attention particulière aux familles vivant en contexte de vulnérabilité ou de pauvreté. Pour atteindre cet objectif, les membres de la Mobilisation ont ciblé sept actions prioritaires (déplacements actifs et sécuritaires; aménagement et animation des aires de jeux; offre alimentaire; absence de fumée de tabac dans l'environnement; formation, évaluation et recherche; promotion, action politique et marketing social; soutien aux communautés locales).

Le comité d'action prioritaire sur les déplacements actifs et sécuritaires est composé de membres de la Mobilisation qui sont préoccupés par les modes de transport utilisés pour les déplacements. Dans le but de favoriser la marche comme mode de déplacement entre le domicile et l'école, le comité a choisi de soutenir la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! dans des écoles primaires de la région de la Capitale-Nationale.

FAITS SAILLANTS

Programme Mon école à pied, à vélo!

Mon école à pied, à vélo! est un projet de promotion des déplacements actifs entre le domicile et l'école qui cible les enfants du primaire. Il vise à renverser la tendance à l'inactivité chez les jeunes Québécois et à réduire l'utilisation de l'automobile parentale pour le transport scolaire (Vélo Québec Association, 2005). Lancé en octobre 2005 par Vélo Québec Association dans la région métropolitaine, le programme est aujourd'hui implanté dans 16 régions administratives du Québec et 210 écoles. Pour la Capitale-Nationale, Accès transports viables est mandaté pour déployer le programme de concert avec les écoles et les municipalités de la grande région de Québec.

Évaluation de la mise en œuvre et de la pérennisation du programme

L'évaluation de la mise en œuvre et de la pérennisation du programme Mon école à pied, à vélo! a été réalisée grâce à une subvention conjointe du ministère de la Santé et des Services sociaux et de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale dans le cadre du Programme de subventions en santé publique. L'évaluation avait pour but de déterminer les facteurs qui facilitent et ceux qui entravent la mise en place du programme ainsi que de cerner le savoir-faire associé à son implantation et à sa pérennisation dans les écoles participantes. Deux écoles ayant été représentées par la même personne, ce sont au total 38 entrevues semi-structurées qui ont été menées dans 40 écoles des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal auprès de 24 directeurs d'école, 7 directeurs adjoints, 2 éducateurs physiques, 1 éducateur spécialisé, 2 parents et 1 responsable de service de garde. Les principaux thèmes abordés par les participants ont été dégagés et ensuite mis en parallèle avec ce que l'on apprend dans la littérature sur la pérennisation des programmes, les leçons tirées des projets Safe Routes to School et les conditions d'efficacité en promotion et en prévention établies par l'approche École en santé. Le rapport de cette évaluation est le sujet du présent document.

Résultats de l'évaluation

Certains résultats associés au programme Mon école à pied, à vélo! tels qu'ils ont été perçus par les répondants sont résumés ci-dessous.

Démarche d'implantation. Les données témoignent de la réussite des objectifs d'implantation et de déploiement des 3 années du programme. En effet, selon l'année d'implantation, les activités prévues par le programme semblent avoir été réalisées dans la majorité des écoles participantes.

Facteurs facilitant l'implantation¹. Les six aspects qui facilitent ou qui ont facilité la mise en œuvre du programme sont les suivants :

- ⊕ Nature du programme. Les répondants ont mentionné la qualité du programme et de l'accompagnement offert par l'équipe de Mon école à pied, à vélo!; le caractère adéquat des activités de sensibilisation et du matériel fournis; la durée du programme (trois ans); le niveau réaliste d'implication demandé.
- ⊕ Caractéristiques propres à l'école ou au milieu. Les répondants ont mentionné la culture favorable aux modes de déplacement substitués et collectifs; la capacité de se mobiliser de l'école; la proximité entre l'école et le domicile; la présence d'un secteur important à couvrir avec le programme; l'environnement physique propice aux déplacements actifs.

¹ Un facteur peut avoir été nommé à la fois parmi les facteurs facilitant et les obstacles (ex. : nature du programme).

- ⊕ Lien entre le programme et d'autres programmes de l'école. Les répondants ont mentionné les liens avec d'autres démarches déjà entreprises en matière de saine alimentation ou de pratique d'activités physiques; l'approche École en santé; le mouvement École verte Brundtland; les orientations du Réseau des écoles publiques alternatives du Québec.
- ⊕ Mobilisation et implication des acteurs² de l'école. Les répondants ont souligné l'importance de susciter l'intérêt et l'implication de la direction, de l'équipe-école, des élèves et de leurs parents. Ils ont également indiqué que l'obtention de l'appui de décideurs (ex. : direction, commissaires et députés) et la collaboration d'un comité déjà existant (comité vert, comité de projet, etc.) ou la formation d'un comité Mon école à pied, à vélo! peuvent faciliter la mise en œuvre du programme.
- ⊕ Communications et suivi avec les acteurs de l'école et les représentants de la communauté. Les répondants ont souligné l'importance d'avoir une tribune et d'être écouté; d'informer les acteurs de l'école et représentants de la communauté de l'existence du programme et de son évolution; d'établir de bons rapports entre l'équipe du programme et les acteurs de l'école et les représentants de la communauté.

Obstacles à l'implantation³. Les obstacles à la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! se rapportent aux sept aspects suivants.

- ⊕ Nature du programme. Des répondants, venant majoritairement des écoles participantes de Montréal, ont déploré la variabilité de l'accompagnement offert par l'équipe Mon école à pied, à vélo!; le niveau élevé d'implication demandé et de ressources nécessaires (humaines, matérielles et financières); le caractère inadéquat de l'offre de services; le caractère inadéquat des activités de sensibilisation; le caractère inadéquat et la rigidité de la séquence des activités de sensibilisation; les courts délais à respecter.
- ⊕ Difficulté à apporter des changements. Les répondants ont indiqué que les recommandations du plan de déplacement préconisaient des changements souvent coûteux, inusités ou irréalistes sur lesquels les écoles participantes ont peu de pouvoir.
- ⊕ Contexte peu favorable à la mise en œuvre du programme. Des répondants, venant en majorité des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale, ont mentionné à cet égard les orientations des municipalités (ex. : règlements, réduction de financement) et des commissions scolaires (ex. : mode de fonctionnement). Ils ont également mentionné des événements particuliers (ex. : une fusion d'écoles, un incident qui a remis en question la sécurité, un conflit) et les mauvaises conditions météorologiques.
- ⊕ Caractéristiques propres à l'école ou au milieu. Les répondants ont mentionné les orientations privilégiées par l'école; le roulement de personnel; la charge de travail élevée en raison du nombre de dossiers à traiter; la quantité élevée d'information à donner; la distance à parcourir entre l'école et le domicile; le taux élevé d'élèves fréquentant le service de garde; le milieu non propice aux déplacements actifs (aménagement peu favorable, familles vivant dans des conditions difficiles, quartier jugé peu sécuritaire, niveau élevé de délinquance juvénile dans le secteur, etc.).
- ⊕ Difficulté à susciter l'engagement des acteurs. Les répondants ont mentionné les difficultés éprouvées à susciter l'engagement des membres de la direction, des enseignants, des parents ou du conseil d'établissement; à confirmer la volonté d'agir des représentants concernés de la ville ou de la direction de l'école; à travailler en concertation avec les intervenants internes et externes à l'école.
- ⊕ Difficulté à répondre aux attentes des acteurs de l'école. Des répondants, venant en majorité des écoles participantes de la région de Montréal, ont indiqué que la mise en œuvre du programme pouvait être entravée par la non-réponse aux attentes de : l'équipe du programme (réaliser les activités prévues par le programme);

² Le terme «acteur» inclut toutes les personnes impliquées : directeurs, professeurs, parents, élèves, etc.

³ Un facteur peut avoir été nommé à la fois parmi les obstacles et les facteurs facilitant (ex. : nature du programme).

l'école (poser des gestes concrets, observer rapidement des répercussions); des parents d'élèves (aborder plusieurs éléments à la fois, agir rapidement).

- ⊕ Communication. Des répondants, en majorité de la région de Montréal, ont affirmé que les difficultés éprouvées à joindre les enseignants, les élèves et particulièrement les parents peuvent entraver la mise en œuvre du programme.

Résultats associés au programme. Dans plusieurs écoles, les recommandations émises dans les plans de déplacement ont été suivies (Accès transports viables et autres, 2008). Selon l'information recueillie, la mise en œuvre des mesures qui se rapportaient tant aux volets de sensibilisation et d'aménagement que de mobilisation, a apporté des changements bénéfiques. Par exemple, les répondants ont perçu les résultats suivants :

- ⊕ Élèves. Les répondants ont perçu une augmentation des déplacements actifs des élèves, plus précisément du recours à la marche et au vélo ainsi qu'à la combinaison de la voiture et de la marche, de même qu'une amélioration de la sécurité des déplacements actifs des enfants.
- ⊕ Parents. Les répondants ont perçu une augmentation de la pratique d'activités physiques; une prise de conscience en matière de déplacements actifs des élèves et de sécurité dans les déplacements sur la route, et adoption de comportements en leur faveur.
- ⊕ École. Les répondants ont noté l'introduction de changements environnementaux favorables aux déplacements actifs des élèves. Ils ont perçu la création de liens entre les acteurs de l'école et de la communauté.

La perception de ces bénéfices est d'autant plus importante qu'elle influence tant la décision de participer à un programme comme Mon école à pied, à vélo! que celle de poursuivre sa mise en œuvre.

Recommandations

Les données recueillies ont permis de déterminer des pistes d'action à privilégier pour assurer le succès de la participation au programme Mon école à pied, à vélo! ou de sa mise en œuvre :

- Examiner la pérennité ou la pérennisation du programme avant la fin de son financement.
- Intégrer le programme à la mission, à la programmation en promotion des saines habitudes de vie ou aux activités de l'école.
- Élaborer une stratégie permettant le remplacement ou le recrutement de responsables des déplacements actifs (ou de porte-étendards) et prévoir un mécanisme de transfert des connaissances.
- Regrouper les acteurs des écoles et de la communauté préoccupés par les déplacements actifs et sécuritaires afin qu'ils agissent comme une force mobilisatrice de la communauté.
- Assurer une communication soutenue et un suivi du programme.
- Assurer la poursuite de la collaboration de l'équipe Mon école à pied, à vélo! au terme des trois années d'implantation du programme.

Les résultats de l'évaluation du programme Mon école à pied, à vélo!, lequel est susceptible de promouvoir à la fois la réussite éducative, la santé et le bien-être des jeunes, devraient contribuer à assurer son expansion et sa pérennisation dans le système scolaire québécois.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	5
AVANT-PROPOS	7
FAITS SAILLANTS	9
LISTE DES TABLEAUX	15
LISTE DES FIGURES	17
LISTE DES ANNEXES	17
1 INTRODUCTION	19
2 LES DÉPLACEMENTS ACTIFS	19
2.1. Les déterminants des modes de déplacement des élèves du primaire vers leur école	20
2.1.1. L'influence de la forme urbaine	21
2.1.2. Facteurs médiateurs susceptibles d'influencer la décision parentale	21
2.1.3. Facteurs modérateurs susceptibles d'influencer la décision parentale	22
2.1.4. L'influence du système scolaire	23
3 LE PROGRAMME MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO!	25
3.1. Origine du programme	25
3.2. Responsables du programme	25
3.3. Description du programme Mon école à pied, à vélo!	25
3.4. Évaluations des programmes de déplacement actif vers les écoles	27
4 ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO! DANS LES ÉCOLES PRIMAIRES DES RÉGIONS DE LA CAPITALE-NATIONALE ET DE MONTRÉAL	29
4.1. Contexte de l'évaluation	29
4.2. Objectifs de l'évaluation	29
4.3. Méthodologie	29
5 RÉSULTATS	31
5.1. Démarche d'affiliation à Mon école à pied, à vélo! et motivations à participer au programme	31
5.1.1. Prise de connaissance de l'existence du programme	31
5.1.2. Démarche de consultation avant l'implantation du programme	31
5.1.3. Facteurs importants dans la décision de participer à des programmes	32
5.2. Implantation du programme Mon école à pied, à vélo!	35
5.2.1. Personne-ressource responsable du programme	35
5.2.2. Démarche d'implantation du programme	36
5.2.3. Aspects qui facilitent ou qui ont facilité la mise en œuvre du programme	39
5.2.4. Obstacles à la mise en œuvre du programme	41
5.3. Démarches utilisées pour faire connaître le programme	44
5.3.1. Acteurs de l'école	44
5.3.2. Acteurs de la communauté	46

5.4. Mobilisation des partenaires locaux.....	47
5.4.1. Membres de l'école impliqués dans le programme	47
5.4.2. Autres partenaires qui pourraient être impliqués dans le programme	49
5.4.3. Partenaires de la communauté impliqués dans le programme.....	49
5.4.4. Acteurs de la communauté qui pourraient être impliqués dans le programme	51
5.5. Aspects environnementaux associés aux déplacements actifs et sécuritaires	51
5.5.1. Caractéristiques environnementales favorables ou défavorables aux déplacements actifs.....	51
5.5.2. Caractéristiques de l'environnement à cibler de façon prioritaire	53
5.6. Ressources nécessaires à l'implantation du programme	54
5.7. Résultats associés au programme.....	55
5.7.1. Effet sur les déplacements actifs des élèves entre l'école et le domicile ...	55
5.7.2. Incidence sur la sécurité des déplacements actifs des élèves entre l'école et le domicile	56
5.7.3. Autres résultats associés au programme.....	57
5.8. Pérennité du programme Mon école à pied, à vélo!	59
6 EXAMEN DES RÉSULTATS.....	61
6.1. Examen des conditions favorables à la mise en œuvre et à la pérennisation du programme	61
6.1.1. Routinisation	61
6.1.2. Intégration du programme à la mission de l'organisation	62
6.1.3. Porte-étendard.....	64
6.1.4. Mobilisation des acteurs de l'école.....	65
6.1.5. Mobilisation de la communauté	67
6.1.6. Disponibilité des ressources humaines, matérielles et financières	69
6.1.7. Communications et suivi du programme.....	72
6.2. Retour sur les déterminants des modes de déplacement des élèves.....	73
6.2.1. Influence de la forme urbaine	73
6.2.2. Facteurs susceptibles d'influencer la décision parentale.....	73
7 CONCLUSION	75
BIBLIOGRAPHIE.....	77
ANNEXES.....	83

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I :	Relevé des activités réalisées par l'équipe Mon école à pied, à vélo! ...	36
Tableau II :	Relevé des activités où des acteurs des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale ont été impliqués selon le type d'acteur.....	37
Tableau III :	Relevé des activités où des acteurs des écoles participantes de la région de Montréal ont été impliqués selon le type d'acteur.....	38
Tableau IV :	Intervenants impliqués de la communauté des écoles participantes des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal.....	38
Tableau V :	Acteurs de l'école et démarches utilisées.....	44
Tableau VI :	Acteurs de la communauté et démarches utilisées.....	46
Tableau VII :	Rôles des acteurs de la communauté dans l'implantation du programme.....	49
Tableau VIII :	Caractéristiques environnementales favorables aux déplacements actifs des élèves.....	51
Tableau IX :	Caractéristiques environnementales défavorables aux déplacements actifs des élèves.....	52
Tableau X :	Ressources nécessaires à l'implantation du programme.....	54
Tableau XI :	Autres résultats associés au programme.....	57
Tableau XII :	Exemples d'activités de sensibilisation et d'améliorations de la sécurité.....	58

LISTE DES FIGURES

- Figure 1. Conceptualisation des déterminants du mode de déplacement de l'enfant vers l'école.....20
- Figure 2. Représentation du cercle vicieux caractéristique de la relation entre appréhension des dangers de la rue et dépendance à l'automobile.....22

LISTE DES ANNEXES

- Annexe I : Grille d'entrevue.....85
- Annexe II : Conditions d'efficacité en prévention et en promotion selon l'approche École en santé.....91

1 INTRODUCTION

Selon Statistique Canada, la prévalence cumulée de l'obésité et de l'embonpoint chez les élèves du primaire (de 6 à 11 ans) est passée de 13 à 26 % en l'espace de 25 ans (Shields, 2006). Même si le Québec affiche des résultats en deçà de la moyenne canadienne, la prévalence cumulée de l'obésité et de l'embonpoint chez les jeunes de 2 à 17 ans s'établissait en 2004 à 22,6 % (Lamontagne et Hamel, 2009). La hausse de la prévalence de l'obésité chez les enfants et les adolescents fait naître des préoccupations concernant les problèmes de santé et les maladies associées à un excédent de poids. L'obésité pendant l'enfance peut avoir une incidence sur la santé physique et psychosociale à court et à long termes et provoquer la morbidité chez les adultes (USDHHS, 1996). Or, le manque d'activité physique joue un rôle majeur dans le développement de problèmes de poids. Pour lutter contre cette tendance, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande que les familles adoptent de saines habitudes alimentaires, augmentent leur niveau d'activité physique et diminuent les comportements sédentaires (OMS, 2010). Plus précisément, en matière d'activité physique, l'OMS recommande que les enfants et les jeunes de 5 à 17 ans accumulent au moins 60 minutes par jour d'activité physique d'intensité modérée et 3 séances d'activité physique soutenue par semaine (OMS, 2010).

Les données de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes 2007-2008 montrent qu'environ un jeune Québécois sur deux (48,8 %) de 12 à 17 ans atteint le niveau recommandé d'activité physique durant les loisirs ou le transport pour aller au travail ou à l'école (INSPQ, 2010). Bien que ces résultats soient encourageants, plus de jeunes devraient être en mesure d'atteindre ou de maintenir ce niveau. Plusieurs chercheurs estiment qu'une des façons simples d'atteindre le volume recommandé d'activité physique quotidienne est l'établissement d'une routine de marche et de vélo pour le trajet vers l'école (Lewis et autres, 2008).

Ce document fait état de l'évaluation de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo!, lequel vise à promouvoir les déplacements actifs entre le domicile et l'école auprès des enfants du primaire. Il en décrit la méthodologie (contexte, objectifs, méthode) et formule certaines recommandations tirées de ses résultats.

2 LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

« En 1971, au Canada, environ 80 % des enfants de 7 et 8 ans marchaient pour se rendre à l'école. Un peu moins de 30 ans plus tard, seulement 40 % des élèves de 9 ans se déplaçaient à pied vers l'école [...]. Cette diminution concorde avec l'augmentation de la part modale de la voiture mais aussi de l'autobus scolaire » (Lewis et autres, 2008 : 3). Présentement, la majorité des enfants du Québec se rendent à l'école de façon motorisée (Lewis et autres, 2008). Cette tendance à l'utilisation de l'automobile pour le transport des enfants entre le domicile et l'école se retrouve aussi dans les villes canadiennes : plus de la moitié des écoliers canadiens sont fréquemment conduits à l'école en voiture par un de leurs parents (Cragg et Cameron, 2006).

Selon Lewis et autres (2008), les éléments suivants peuvent expliquer le déclin du déplacement actif⁴ :

- les structures et l'aménagement urbains (étalement urbain, faible densité du bâti);
- la démographie et l'évolution des modes de vie (dénatalité et accélération du rythme de nos activités quotidiennes);

⁴ Le déplacement actif est défini comme tout déplacement non motorisé (marche, vélo, planche à roulettes, etc.).

- l'augmentation de la distance entre la maison et l'école;
- la question de la sécurité;
- les déplacements des parents, qui se font de plus en plus en voiture.

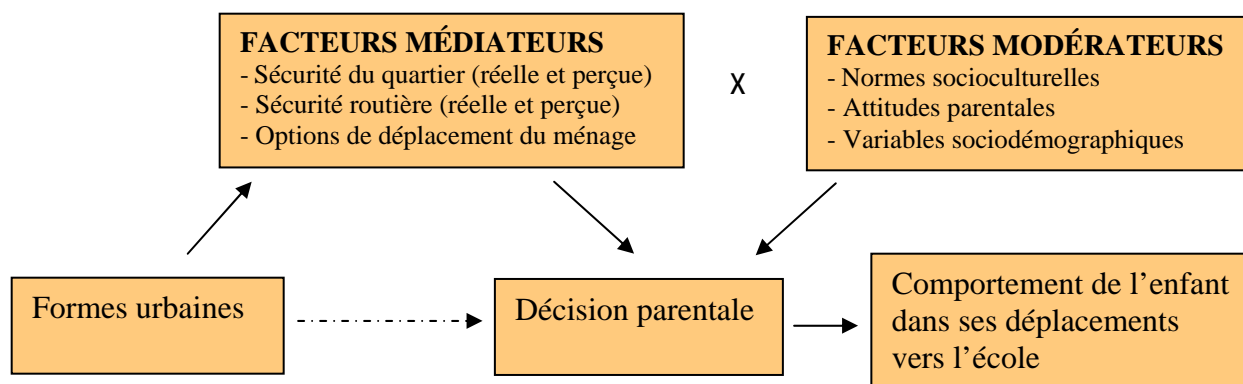
Cette situation génère plusieurs conséquences négatives :

- Le transport motorisé vers l'école prive les jeunes d'une activité physique quotidienne et entraîne une obésité croissante, avec tous les problèmes qui lui sont associés (Statistique Canada, 2004).
- L'augmentation de la circulation automobile entraîne, pour les jeunes, un risque d'accident accru : les accidents de la circulation constituent la principale cause de blessures graves et de mortalité chez les jeunes piétons du primaire et du secondaire (Hunt, 1998).
- L'insécurité qui résulte de l'augmentation de la circulation automobile incite d'autres parents à faire usage de l'automobile pour le transport des enfants (Nelson et Woods, 2007).
- La mobilité des enfants est donc de moins en moins autonome, ce qui présente un certain nombre de conséquences sur leur rapport à l'espace urbain (Nelson et Woods, 2007).
- L'enfant a plus de difficultés à construire ses propres repères et à comprendre son environnement (Davis et Jones, 1996; Dixey, 1998; Fotel et Thomsen, 2003).

2.1. Les déterminants des modes de déplacement des élèves du primaire vers leur école

Pour expliquer les déterminants des modes de déplacement des élèves du primaire vers leur école, McMillan (2005) propose le cadre conceptuel suivant (figure 1). Ce modèle implique deux postulats de base : (1) compte tenu de l'âge et de l'absence d'autonomie des enfants, ce sont leurs parents qui déterminent leurs comportements de mobilité; (2) la forme urbaine n'exercerait qu'une influence indirecte sur la décision parentale relative à la mobilité de leurs enfants, car certains facteurs médiateurs ou modérateurs, susceptibles par ailleurs de se combiner, peuvent influencer la décision parentale.

Figure 1. Conceptualisation des déterminants du mode de déplacement de l'enfant vers l'école



Note : Les flèches pleines représentent des relations directes supposées, les flèches en pointillé, des relations indirectes supposées, alors que le X indique l'interaction entre les facteurs médiateurs et les facteurs modérateurs (McMillan, 2005).

2.1.1. L'influence de la forme urbaine

Dans la littérature portant sur les déterminants des modes de déplacement actifs de la population considérée globalement, nombreuses sont les études qui ont montré l'incidence de la forme urbaine. Dès 1997, Cervero et Kockelman proposaient la théorie des 3D (*Density, Diversity, Design*) pour synthétiser l'ensemble des facteurs relatifs à la forme urbaine. Ainsi, une plus forte densité de population et d'activités, une plus grande mixité fonctionnelle ainsi qu'un design urbain caractérisé par la présence de trottoirs, de pistes cyclables, de blocs de petite taille, un réseau de rues en grille ou encore une forte densité des intersections sont généralement associés à une plus forte propension des habitants de ces quartiers à se déplacer à pied ou à vélo. Ce modèle rejoint également celui élaboré par Frank et autres (2006) ou encore Moudon et autres (2006) de « walkable neighborhood ».

Si quelques études, dont celle de Braza, Shoemaker et Seeley par exemple (2004), ont montré que ces différents facteurs pouvaient exercer une influence dans le cas plus précis des déplacements des enfants vers leur école, d'autres en revanche relativisent leur incidence, estimant que ces types de déplacements seraient plus complexes et répondraient également à d'autres logiques (Ewing, Schroeder et Greene, 2004; McMillan, 2007; Kerr et autres, 2006). Dans cette perspective, le modèle conceptuel proposé par McMillan apparaît d'autant plus intéressant qu'il intègre un certain nombre d'autres facteurs médiateurs ou modérateurs susceptibles d'influencer la décision parentale quant au déplacement actif de leurs enfants vers leur école.

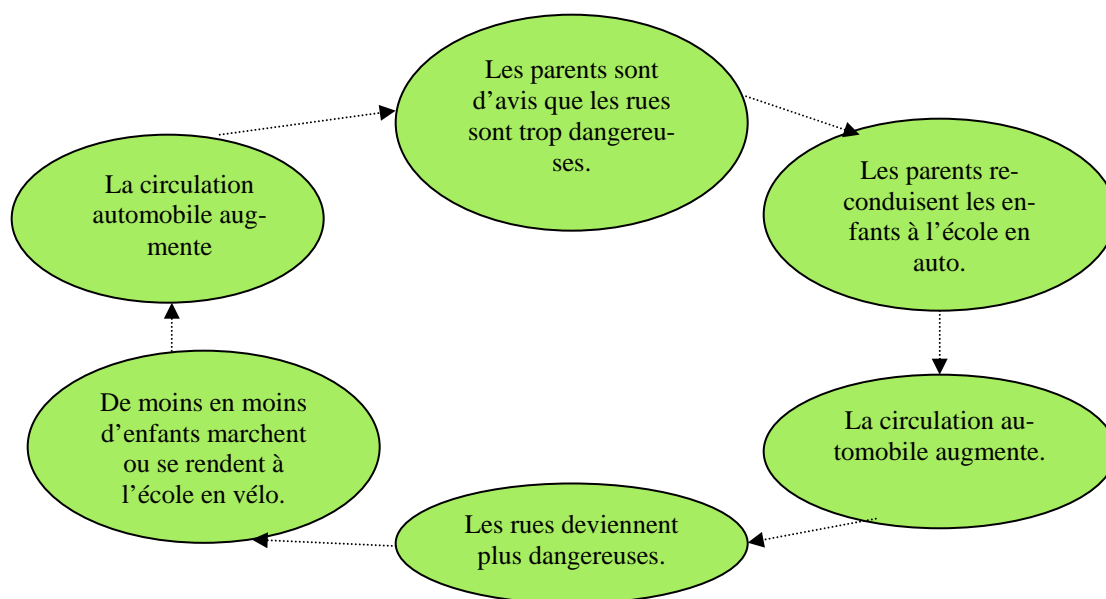
2.1.2. Facteurs médiateurs susceptibles d'influencer la décision parentale

Le modèle conceptuel proposé par McMillan met d'emblée l'accent sur les préoccupations liées à la sécurité et sur la perception que peuvent avoir les parents, bien au-delà des faits, de leur quartier de résidence et du chemin qui sépare leurs enfants de l'école (Rodriguez et Vogt, 2009).

Ces préoccupations pour la sécurité s'étendent à la fois à la sécurité physique (niveau de criminalité) et à la sécurité routière (risques d'accidents) des quartiers. Plusieurs études montrent que la crainte des parents que leurs enfants soient enlevés, agressés ou encore victimes d'un accident de la circulation constitue un obstacle majeur au recours à la marche ou au vélo pour se rendre à l'école (Bringolf-Isler et autres, 2008; Ahlport et autres, 2008; Davison, Werder et Lawson, 2008; Hume et autres, 2009; Rodriguez et Vogt, 2009).

Ainsi, des rues à haut volume de trafic et autorisant des vitesses élevées, particulièrement si elles sont adjacentes à l'école, sont peu propices aux déplacements actifs des parents et de leurs enfants (Davison, Werder et Lawson, 2008); il en est de même lorsque ces derniers perçoivent une insuffisance de feux de circulation et de traverses de piétons (Hume et autres, 2009). Il existe par ailleurs un cercle vicieux faisant que les parents craignant pour leurs enfants les risques d'accidents, à cause du trafic, les déposent en voiture et du même coup participent à l'augmentation de ce trafic. La figure 2 illustre bien ce cercle vicieux (Bristol, 1996, dans OMS, 2002).

Figure 2. Représentation du cercle vicieux caractéristique de la relation entre appréhension des dangers de la rue et la dépendance à l'automobile



Source : OMS, 2002.

D'où l'importance des mesures d'atténuation de la circulation routière : intervention sur le plan du design urbain, mesures de réduction de la vitesse, instauration de corridors scolaires, etc. Enfin, la présence de brigadiers scolaires adultes peut contribuer à une meilleure sécurité à la fois physique et routière des quartiers (Ahlport et autres, 2008).

Parmi les facteurs médiateurs de la prise de décision des parents, McMillan (2005) souligne également l'importance de leurs options de transport, c'est-à-dire le degré de motorisation des ménages (possession d'un permis de conduire, nombre de voitures par ménage) et l'offre de transport en commun. Dans une étude récente, Rodriguez et Vogt (2009) ont montré par exemple que le fait de ne pas avoir accès à une voiture ou à un autobus scolaire constitue l'un des principaux déterminants de la mobilité active des enfants vers leur école.

De nombreuses études attestent, sans grande surprise, le rôle déterminant de la distance à parcourir pour se rendre à l'école (Ewing, Schroeder et Greene, 2004; Davison, Werder et Lawson, 2008; Bringolf-Isler et autres, 2008; Lewis et autres, 2008). Au Québec, par exemple, le seuil de tolérance semble se situer autour de 600 mètres à parcourir; au-delà de cette distance, les parents auront plutôt tendance à recourir à des modes de déplacement motorisés.

2.1.3. Facteurs modérateurs susceptibles d'influencer la décision parentale

Parmi les facteurs modérateurs, McMillan (2005) mentionne en premier lieu les normes socioculturelles, particulièrement le soutien et l'attitude des pairs. Ainsi, les parents laissent plus facilement leurs enfants recourir aux modes actifs lorsqu'ils perçoivent que les autres enfants du quartier le font (Timperio et autres, 2006) et que d'autres membres de la famille y recourent (McMillan, 2007). Hume et autres (2009) ont montré également que les enfants

dont les parents connaissent de nombreuses personnes dans le voisinage sont plus susceptibles de se rendre à pied ou à vélo à leur école.

Un autre facteur modérateur majeur réside dans les attitudes et préférences parentales. Plusieurs études montrent que la marche vers l'école est fortement liée au mode de transport emprunté par le parent pour se rendre au travail (Davison, Werder et Lawson, 2008; Bringolf-Isler et autres, 2008). Ainsi, le profil des parents et les contraintes relatives à leur emploi du temps au travail exerceront une influence déterminante sur le recours ou non aux modes actifs par leurs enfants.

Enfin, plusieurs caractéristiques sociodémographiques sont également à prendre en compte, comme l'âge, le sexe, la taille des ménages. Les ménages comptant un plus grand nombre d'enfants, lesquels habitent généralement en banlieue, et qui ont d'autres enfants d'âge préscolaire ou qui ont terminé le primaire ont une tendance plus marquée à se déplacer en automobile (Davison, Werder et Lawson, 2008; Bringolf-Isler et autres, 2008). Plus de liberté est généralement donnée aux garçons, les parents étant généralement plus prudents et restrictifs avec les filles (Davison, Werder et Lawson, 2008; Bringolf-Isler et autres, 2008).

2.1.4. L'influence du système scolaire

Une dimension demeure cependant absente du modèle proposé par McMillan : celle, plus institutionnelle, du système scolaire et de son évolution. Une étude récente concernant les déplacements des élèves du primaire à Montréal et à Trois-Rivières (Lewis et autres, 2008) a révélé une importante variation dans les modes de déplacement des élèves du primaire selon le type d'école qu'ils fréquentent (écoles publiques francophones ou anglophones, écoles publiques à projet particulier, écoles privées). Les élèves des écoles publiques utilisent plus les modes actifs, et ce, même une fois maintenues constantes les différences de distance à parcourir et la motorisation des ménages (Davison, Werder et Lawson, 2008). Des études montrent également l'influence de la taille des écoles, les plus grandes d'entre elles, généralement situées en dehors des zones résidentielles, ayant un bassin de recrutement plus grand (Davison, Werder et Lawson, 2008). De plus, une certaine forme de « magasinage scolaire » se traduit également par une augmentation du nombre d'élèves « hors bassin », réduisant du même coup le recours aux déplacements actifs pour se rendre à l'école.

3 LE PROGRAMME MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO!

Cette section décrit l'origine du programme Mon école à pied, à vélo!, les organismes responsables de son implantation au Québec, le programme et ses objectifs ainsi que les évaluations réalisées et en cours des programmes de déplacements actifs vers les écoles.

3.1. Origine du programme

La recherche sur le déplacement actif et sécuritaire des enfants sur le chemin vers l'école a commencé aux États-Unis vers le début des années 1970 et a été mise en évidence par la publication d'un document du US Department of Transport en 1975 intitulé *School Trip Safety and Urban Play Areas* (National Center for Safe Routes to School, s. d.). Puis, le terme « Safe Routes to School » (SR2S) a été utilisé au Danemark dans les années 1970 dans le cadre d'une initiative très réussie pour réduire le nombre d'enfants tués lors de déplacements à pied et en vélo vers l'école. Safe Routes to School s'est ensuite propagé à l'échelle internationale, avec des programmes qui ont surgi partout en Europe, en Australie, en Nouvelle-Zélande, au Canada et aux États-Unis.

3.2. Responsables du programme

Vélo Québec Association

Fondé en 1967, Vélo Québec Association est un organisme sans but lucratif de promotion et de développement du vélo et du transport actif. Vélo Québec Association a lancé en octobre 2005 le programme Mon école à pied, à vélo! dans huit écoles de la région métropolitaine pour contribuer à renverser la tendance à l'inactivité chez les jeunes Québécois et réduire l'utilisation de l'automobile parentale pour le transport scolaire (Vélo Québec Association, 2005). Rapidement, ce programme a gagné en popularité. À la rentrée 2010-2011, le programme était implanté dans 16 régions administratives du Québec et 210 écoles.

Accès transports viables

Accès transports viables est un organisme sans but lucratif regroupant des personnes et des organisations socioéconomiques préoccupées par l'avenir des transports dans la grande région de Québec. Son mandat principal est de promouvoir les modes de déplacement viables dans la région de Québec et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des modes de transport de substitution au voiturage en solo : transport en commun, vélo, marche, covoiturage, autopartage, etc.

Accès transports viables est mandaté par Vélo Québec Association pour travailler de concert avec les écoles et les municipalités dans la région de Québec pour créer des environnements plus sécuritaires qui favorisent le déplacement actif des enfants par l'intermédiaire du programme Mon école à pied, à vélo! De 6 écoles en 2006, elles étaient 32 inscrites à ce programme à la rentrée 2010-2011.

3.3. Description du programme Mon école à pied, à vélo!

Mon école à pied, à vélo! est un projet de promotion des déplacements actifs entre le domicile et l'école qui cible les enfants du primaire. Il vise également à sensibiliser les acteurs (les parents, les administrations des écoles, les municipalités) susceptibles d'encourager les déplacements actifs chez cette population. Le projet vise à renverser la tendance à la sédentarité chez les jeunes, tout en réduisant l'utilisation de l'automobile parentale sur le chemin

de l'école. Le projet met principalement l'accent sur la marche, considérée comme le mode de déplacement le mieux adapté aux trajets entre le domicile et l'école (Vélo Québec Association, 2005).

Les objectifs du programme Mon école à pied, à vélo! sont de :

- rendre plus sécuritaires les trajets entre la résidence de l'enfant et l'école;
- maintenir et encourager le transport actif des élèves du primaire;
- susciter la concertation des parents, des élèves, de l'école et des municipalités en vue de planifier des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

Le programme comporte trois volets (sensibilisation, mobilisation et aménagements) et s'articule de la façon suivante dans une école primaire :

- élaboration d'un plan de déplacement : relevé des obstacles à la sécurité aux abords de l'école, solutions et priorités d'action;
- installation de supports à vélos;
- distribution du magazine pour les jeunes et les parents *L'aller-retour*;
- organisation d'activités, par exemple :
 - atelier familial de cyclisme urbain;
 - marche de repérage avec les élèves;
 - célébration du Mois international Marchons vers l'école;
 - semaine À l'école sans la bagnole;
 - les défis de Podz;
 - Dessine-moi un vélo;
 - atelier de mécanique de vélo;
 - appui à l'organisation de groupes de marcheurs.

Le programme prévoit l'élaboration pour chaque école d'un plan de déplacement. Il a pour objectifs de sécuriser les trajets scolaires, de maintenir et d'encourager les transports actifs chez les élèves du primaire et d'amorcer un travail concerté pour susciter le déploiement d'aménagements et de mesures qui améliorent la sécurité des trajets scolaires. Certaines recommandations sont formulées à l'intention des administrations scolaires, d'autres, à l'intention des élus et des spécialistes en planification, que ce soit à l'échelle de l'arrondissement, de la municipalité ou du poste de police du quartier (Accès transports viables et autres, 2008).

Une méthode en six étapes soutient la mobilisation des différents acteurs et permet de recueillir les éléments d'information nécessaires à l'élaboration du plan de déplacement :

1. Évaluation préliminaire du secteur et reconnaissance des lieux.
2. Rencontres avec la direction de l'établissement afin de cerner les particularités du milieu et de sa clientèle.
3. Contacts avec les autorités municipales, responsables notamment des questions de circulation, ainsi qu'avec les services de police de quartier.
4. Marches de repérage avec la direction, le responsable du service de garde ainsi que des parents d'élèves.
5. Activité d'exploration du quartier avec des élèves (relevé des obstacles dans les environs de l'école).

6. Présentation des objectifs et des recommandations à la direction et aux membres du conseil d'établissement de l'école (échange et commentaires) (Accès transports viables et Vivre en ville, 2007).

3.4. Évaluations des programmes de déplacement actif vers les écoles

Dans la littérature, on ne recense jusqu'à nos jours que quelques évaluations des programmes de promotion des déplacements actifs vers les écoles. En général, ces études constituent des évaluations de l'incidence de ces programmes plutôt que de leur processus d'implantation et de mise en œuvre.

Aux États-Unis par exemple, les évaluations des écoles engagées dans le programme californien Safe Routes to School portent sur les changements de perceptions concernant la sécurité des déplacements des enfants sur le trajet de l'école, le comportement sécuritaire des enfants et le nombre d'enfants se rendant à l'école à pied ou à vélo à la suite de l'introduction de mesures environnementales (design urbain, mesures d'atténuation de la vitesse, etc.) pour améliorer la sécurité du trajet scolaire (Boarnet et autres, 2005*a*, 2005*b*). Les répercussions de dix projets d'amélioration de la circulation financés par ce programme ont été examinées par des enquêtes auprès des parents et des observations de la circulation automobile et piétonnière, avant et après la mise en œuvre des projets. Les résultats indiquent que les élèves touchés par cinq des dix projets évalués avaient une propension significativement plus grande à se rendre à pied ou à vélo à l'école après l'implantation de ces mesures. Cela corrobore les résultats obtenus à Marin County, en Californie, dans l'un des programmes Safe Routes to School les plus réussis à ce jour. Dans ce projet impliquant quinze écoles publiques, une combinaison de mesures éducatives et environnementales ainsi que de solides partenariats communautaires et un soutien financier important ont mené à une augmentation significative des déplacements à pied et à vélo et à une diminution importante des déplacements en automobile (Staunton, 2003).

Après analyse, il apparaît évident que des initiatives comme celles des Safe Routes to School semblent porter fruit. Néanmoins, nous en savons beaucoup moins sur les conditions gagnantes, les facteurs facilitant et les obstacles à l'implantation et à la mise en œuvre de ces programmes. Seule une étude (Ward et autres, 2007), portant sur les caractéristiques associées aux programmes états-uniens de marche vers les écoles, a permis de mettre en lumière la forte association existant entre le degré d'implantation et de mise en œuvre des programmes et (1) le nombre d'organisations communautaires et d'acteurs impliqués, (2) les fonds engagés, (3) le nombre d'années de participation et (4) l'utilisation des plans de déplacement, notamment concernant la « marchabilité » des quartiers autour des écoles. Il est à noter que les projets californiens jouissent de sources importantes de financement. Ainsi, chaque projet Safe Routes to School en Californie est admissible à un financement de 450 000 \$ couplé à 10 % de fonds locaux (Boarnet et autres, 2005*a*).

Au Québec, deux évaluations du programme Mon école à pied, à vélo! ont été effectuées en 2009-2010, et une étude sur la pérennité du programme a eu lieu à l'automne 2008 dans la région de la Capitale-Nationale.

1. Une évaluation du processus et des résultats du programme Mon école à pied, à vélo! au Québec (en cours) : *Rapport d'évaluation des activités réalisées dans le cadre du programme Mon école à pied, à vélo!*

Menée par l'équipe de Jacques Bergeron du Département de psychologie de l'Université de Montréal, cette évaluation a pour buts de mesurer les effets du programme Mon école à pied, à vélo! sur les déplacements actifs des écoliers, l'utilisation de l'automobile pour le transport vers l'école, la perception qu'ont les parents de la sécurité associée au déplacement actif des enfants, la sensibilisation des parents au programme, le degré de mobilisation des écoles autour du programme de déplacement actif, ainsi que d'évaluer la « marchabilité » des quartiers où sont situées les écoles, dont le niveau de sécurité des voies de transport (ex. : présence de trottoirs, de pistes cyclables, de chaussées réservées à la circulation non motorisée, etc.). Le devis d'évaluation comporte une étude supplémentaire sur l'incidence du programme au-delà de la période d'implantation et de déploiement. Cette étude supplémentaire vise non seulement à mesurer les effets du programme sur les attitudes et motivations des participants à l'égard du transport actif, mais aussi à évaluer la probabilité de persistance des changements anticipés chez les populations ciblées par le programme.

2. Une évaluation qualitative de la mise en œuvre et de la pérennisation du programme Mon école à pied, à vélo! (2008-2010) : *Évaluation de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! dans 40 écoles primaires des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal.*

Menée par l'équipe Habitudes de vie/Maladies chroniques de la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale, cette évaluation avait pour buts de déterminer les facteurs qui facilitent et ceux qui entravent la mise en place du programme ainsi que de cerner le savoir-faire associé à l'implantation et à la pérennisation du programme dans les écoles des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal. De plus, elle examine les résultats à la lumière des conditions d'efficacité en promotion et en prévention établies par l'approche École en santé. Le rapport de cette évaluation est le sujet du présent document.

3. Une étude portant sur la pérennité du programme Mon école à pied, à vélo! (2008) : *Pérennité et partenariat dans le projet Mon école à pied, à vélo!*

Cette étude a été menée par un étudiant au doctorat en psychologie communautaire de l'Université Laval. Elle visait à examiner la pérennité du programme dans des écoles primaires de la région de la Capitale-Nationale qui en étaient à leur troisième et dernière année de participation ainsi que les partenariats établis. Ces écoles faisaient partie des premières recrutées pour participer au programme dans la région depuis septembre 2006.

4 ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO! DANS LES ÉCOLES PRIMAIRES DES RÉGIONS DE LA CAPITALE-NATIONALE ET DE MONTRÉAL

Dans cette section, nous présentons le contexte de l'évaluation, ses objectifs ainsi que la méthodologie utilisée.

4.1. Contexte de l'évaluation

Ce projet d'évaluation a été possible grâce à une subvention conjointe du ministère de la Santé et des Services sociaux et de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale dans le cadre du Programme de subventions en santé publique pour projets d'étude et d'évaluation. Ce programme vise, par le financement d'études et d'évaluations, à soutenir le développement des connaissances pour une meilleure pratique de santé publique en amont des problèmes. Il appuie financièrement la réalisation de projets en promotion de la santé et du bien-être et en prévention des maladies, des problèmes psychosociaux et des traumatismes de façon à lutter le plus précocement possible contre l'apparition des problèmes de santé et de bien-être et à réduire les inégalités en matière de santé et de bien-être.

L'évaluation de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! permettra d'établir quels sont les facteurs qui facilitent et ceux qui entravent sa mise en place, en plus de cerner le savoir-faire associé à son implantation et à sa pérennisation dans les écoles des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal. L'évaluation permettra également de vérifier si la mise en œuvre du programme répond aux principes de l'approche École en santé. Cette connaissance favorisera la diffusion du programme dans d'autres écoles qui pourront s'inspirer de l'expérience acquise grâce à ce projet.

4.2. Objectifs de l'évaluation

Les objectifs de cette évaluation sont de :

- 1) décrire la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! dans des écoles primaires des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal;
- 2) établir les facteurs qui facilitent et entravent l'implantation de Mon école à pied, à vélo! dans les écoles;
- 3) décrire les résultats et avantages perçus du programme par les directeurs des établissements participants;
- 4) décrire les éléments nécessaires pour assurer la pérennité du programme.

4.3. Méthodologie

Afin d'atteindre les objectifs précédemment définis, une série d'entrevues semi-structurées a été conduite auprès de vingt-quatre directeurs, sept directeurs adjoints, deux éducateurs physiques, deux parents, un éducateur spécialisé et un responsable de service de garde impliqués dans le programme Mon école à pied, à vélo!, et ce, tant dans la région de Montréal (vingt écoles) que dans la Capitale-Nationale (vingt écoles). Deux écoles ayant été représentées par la même personne, ce sont au total 38 entrevues semi-structurées qui furent ainsi menées. Dans la région de la Capitale-Nationale, les écoles ont été choisies parce qu'elles participaient au programme en

2008. Dans la région de Montréal, les vingt écoles représentent un échantillon aléatoirement choisi parmi les écoles participantes en 2008.

La grille qui a constitué l'armature de ces entrevues a été élaborée sur la base de la littérature scientifique évoquée précédemment et portant à la fois sur les déplacements actifs, et plus précisément ceux des élèves du primaire vers leur école, et sur les programmes de promotion de ce type de déplacement auprès des jeunes. La grille d'entrevue comprend les aspects suivants, qui ont été abordés de façon séquentielle (annexe I) :

- A. Information de base
- B. Démarche d'affiliation à Mon école à pied, à vélo! et motivations à participer au programme
- C. Implantation du programme
- D. Diffusion de l'information sur Mon école à pied, à vélo!
- E. Mobilisation des acteurs locaux, soutien perçu
- F. Aspects environnementaux associés aux déplacements actifs et sécuritaires
- G. Ressources
- H. Résultats associés au programme Mon école à pied, à vélo! et viabilité à plus long terme
- I. Satisfaction à l'égard du programme et suggestions d'amélioration
- J. Programmes existants dans le domaine des déplacements actifs, de la protection de l'environnement et des saines habitudes de vie
- K. Intérêt personnel du répondant

Un questionnaire complémentaire portant sur la satisfaction à l'égard du programme et les suggestions d'amélioration a été remis aux répondants et retourné par la poste.

La transcription des 38 entrevues a constitué le « corpus » de l'analyse de contenu. Le logiciel NVivo 8 a permis de créer les catégories sémantiques ayant servi de base à l'analyse.

L'analyse de contenu est un ensemble d'instruments méthodologiques de plus en plus raffinés et en constante amélioration s'appliquant à des « discours » extrêmement diversifiés et fondés sur la déduction ainsi que l'inférence (Wanlin, 2007). Selon Bardin (1977), il s'agit d'un effort d'interprétation qui se balance entre deux pôles : d'une part, la rigueur de l'objectivité, et, d'autre part, la fécondité de la subjectivité.

Ce processus comprend deux moments distincts mais complémentaires : l'organisation des données, qui implique une « segmentation » et entraîne une « décontextualisation », d'un côté, et leur interprétation, ou encore leur catégorisation, qui mène à une « recontextualisation », de l'autre (Savoie-Zajc, 2000).

Le but de cette procédure est de dégager les principaux thèmes abordés par les participants à l'étude. Ces thèmes sont présentés dans la section 5. Dans la section 6, ils sont ensuite recontextualisés et mis en parallèle avec ce que l'on apprend dans la littérature sur la pérennisation des programmes (Macé, 2009), les leçons tirées des projets Safe Routes to School et les conditions d'efficacité en promotion et en prévention établies par l'approche École en santé (Roberge et Choinière, 2009).

Un questionnaire intitulé *Portrait de la mobilisation et de l'implication de la communauté scolaire*, adressé aux équipes Mon école à pied, à vélo!, a permis de recueillir l'information sur les activités du programme.

5 RÉSULTATS

Cette section présente point par point les thèmes abordés dans les entrevues.

5.1. Démarche d'affiliation à Mon école à pied, à vélo! et motivations à participer au programme

5.1.1. Prise de connaissance de l'existence du programme

La façon dont les répondants ont pris connaissance de l'existence du programme Mon école à pied, à vélo! est distinguée selon qu'ils étaient en poste ou non lors de l'implantation du programme.

Répondants en poste lors de l'implantation du programme

Près de la moitié des répondants ont pris connaissance de l'existence du programme par l'intermédiaire d'un membre de la direction, de l'équipe-école, du conseil d'établissement ou d'un parent d'élève. Dans la région de Montréal, plus de la moitié des répondants ont appris l'existence du programme par l'intermédiaire d'un parent :

« J'ai des parents impliqués dans l'école, l'ayant vu également, m'en avaient fait part, donc je voyais qu'il y avait aussi un intérêt de la part des parents à s'impliquer » (direction d'école, Montréal).

D'autres répondants ont pris connaissance de l'existence du programme par l'intermédiaire de représentants de la communauté, soit un représentant d'une autre école participante, de la commission scolaire ou du comité de quartier. Dans la région de Montréal, près de la moitié des répondants ont pris connaissance de l'existence du programme grâce aux activités de promotion de Vélo Québec Association. Parmi ces activités, on trouve les contacts faits par l'agent de projet de Vélo Québec Association, la publicité (Internet, radio ou télé) et les envois postaux ou électroniques.

Répondants non en poste lors de l'implantation du programme

Ces répondants ont appris la participation de l'école au programme par l'intermédiaire d'un membre de la direction ou d'un membre de l'équipe-école (répondants de la région de Montréal) ou par l'intermédiaire d'un agent de projet d'Accès transports viables ou d'un membre de la direction (répondants de la région de la Capitale-Nationale).

5.1.2. Démarche de consultation avant l'implantation du programme

Peu de répondants ont consulté des représentants de la communauté (par exemple des membres du comité de quartier) avant l'implantation du programme. La majorité a plutôt consulté des acteurs de l'école. Parmi ces derniers, on trouve :

- des membres de la direction. Dans la majorité des cas, les échanges ont eu lieu lors d'une rencontre du conseil d'établissement ou directement avec certains membres;
- des membres de l'équipe-école. Les échanges ont eu lieu lors de l'assemblée générale ou lors d'une rencontre de l'équipe, par l'entremise du comité de participation des enseignants ou du « comité vert » de l'école;

- des membres de comités déjà en place dans l'école. Les échanges ont eu lieu lors de rencontres du « comité cour d'école » ou du « comité santé » de l'école;
- des membres du conseil d'établissement. Les échanges ont eu lieu lors d'une rencontre de conseil ou directement avec certains membres;
- des parents d'élèves. Les échanges ont eu lieu par l'entremise de l'organisation de participation des parents (OPP), à l'occasion d'une étude de besoins;
- des élèves. Les échanges ont eu lieu par l'entremise d'un projet en classe.

Parmi ces personnes, ce sont les membres du conseil d'établissement que la majorité des répondants ont consultés. Certains ont indiqué que cette démarche visait à obtenir leur approbation :

« Ça a été présenté au conseil d'établissement, parce que nécessairement, pour s'engager dans un programme comme celui-là, ça prend l'approbation du conseil d'établissement » (direction d'école, Capitale-Nationale).

D'autres répondants ont indiqué que cette démarche visait plutôt à informer le conseil ou à demander sa collaboration.

La moitié des répondants ont consulté les membres de l'équipe-école pour connaître leur intérêt pour le programme Mon école à pied, à vélo! et leur désir de s'y impliquer :

« Aussi l'équipe-école, parce que bien sûr, ils vont avoir un rôle à jouer [...] on en avait parlé pour voir l'intérêt, motivation, avoir une certaine implication à degrés divers » (direction d'école, Montréal).

Pour leur part, d'autres répondants ont indiqué que cette démarche visait à informer l'équipe ou à obtenir son approbation :

« Ça m'apparaît toujours important que les enseignants soient tout à fait d'accord avec les orientations de l'école » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Quelques directeurs d'école n'ont consulté aucun représentant. Il semble qu'ils aient considéré d'emblée que leur milieu serait favorable à l'implantation du programme :

« Ce n'est pas une consultation peut-être, plus une information aux gens d'équipe, au conseil d'établissement, sachant très bien aussi que les gens attendaient des projets de ce type » (direction d'école, Montréal).

5.1.3. Facteurs importants dans la décision de participer à des programmes

Les quatre facteurs désignés par les répondants comme étant importants dans la décision de participer à des programmes comme Mon école à pied, à vélo! sont la nature du programme, sa pertinence, sa faisabilité et les bénéfices perçus.

Nature du programme

Selon les répondants, la nature du programme influence la décision d'un directeur d'établissement d'y participer. Les éléments suivants constituent des facteurs clés d'une décision favorable :

- le professionnalisme avec lequel le programme est présenté;
- les liens entre les objectifs du programme et les besoins de l'école;
- les groupes ciblés (le programme vise-t-il l'ensemble des élèves de l'école, leurs parents et la communauté?);
- l'accompagnement offert;
- les activités et le matériel fournis (activités de sensibilisation, supports à vélos, etc.);
- le niveau d'implication attendu (correspond-il à ce que peut offrir l'équipe-école?);
- les thèmes abordés (le programme aborde-t-il la sécurité, la santé, la pratique d'activités physiques, le transport actif ou l'environnement?).

Parmi ces facteurs, les répondants ont indiqué que celui des thèmes abordés par Mon école à pied, à vélo! était le plus important :

« Je pense que, ben là, quand ça touche la sécurité, évidemment c'est toujours très favorable pour que ce soit accepté » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Plusieurs répondants ont désigné la sécurité des élèves ainsi que les activités et le matériel fournis comme étant les éléments ayant motivé l'école à participer au programme.

Faisabilité du programme

Plus de la moitié des répondants ont parlé de l'importance de la faisabilité du programme. En particulier, pour que le programme puisse être accepté, il faut que le thème abordé intéresse les différents acteurs de l'école (la direction, l'équipe-école, les parents) et de la communauté et suscite l'intérêt et l'intention de s'impliquer de ces derniers :

« L'implication de toute la communauté aussi c'est important parce que ce ne sont pas juste les gens de l'école qui sont impliqués, ça demande aussi une implication des parents. Donc ça demande une sensibilisation au milieu. Alors pour avoir des actions concrètes, il faut que tout le monde s'implique. Alors c'est un projet qui est rassembleur de beaucoup de gens, donc à ce niveau-là, c'est vraiment intéressant » (direction d'école et parent membre de l'OPP, Montréal).

Quelques répondants ont mentionné d'autres éléments à prendre en compte lors de la prise de décision de participer à un programme comme Mon école à pied, à vélo! Ces éléments sont :

- la capacité de se mobiliser de l'école;
- le quartier où est située l'école;
- la possibilité d'intégrer les activités du programme en classe.

Pertinence du projet

Les répondants ont indiqué que la pertinence du programme a été un élément important dans leur décision d'y participer. Ainsi, le programme doit :

- correspondre au type d'école ou de milieu : « *C'est un beau projet et... qui correspond bien à cette école de quartier, et de la problématique, justement, des élèves qui voyagent, donc qui sont, qui sont à pied* » (direction d'école, Capitale-Nationale);
- être en rapport avec d'autres activités ou programmes de l'école (Mon école à pied, à vélo! fait suite à des démarches déjà entreprises, s'inscrit dans l'approche École en santé ou le mouvement École verte Brundtland ou s'inscrit dans le projet éducatif de l'école ou dans un projet de quartier);
- répondre à un besoin (besoin de bouger des enfants, besoin de sécurité des enfants et de leurs parents ou besoins de l'école).

Plus de la moitié des répondants des écoles participantes de la région de Montréal ont indiqué qu'un nouveau programme comme Mon école à pied, à vélo! doit être en rapport avec d'autres activités ou programmes de l'école :

« *Vélo Québec arrive, c'est extraordinaire, maintenant est-ce que c'est en lien avec le travail que je fais déjà? Est-ce que je peux les mettre en lien avec des actions?* » (direction d'école, Montréal).

Plus de la moitié des répondants des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale ont indiqué pour leur part que le programme doit répondre à un besoin :

« *Le besoin, d'abord, le besoin de l'école... faut savoir si ça correspond à un besoin. Si ça correspond pas à un besoin, ça va être mis là un peu artificiellement puis euh... les gens n'en verront pas la pertinence* » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Un plus grand nombre de répondants de la région de Montréal que de la région de la Capitale-Nationale ont souligné qu'il faut que le thème abordé intéresse l'équipe-école et les parents pour que le directeur d'établissement décide de participer à un programme comme Mon école à pied, à vélo!

Perception de bénéfices pour l'école

La moitié des répondants ont affirmé que les bénéfices perçus influent sur la décision de participer à un programme comme Mon école à pied, à vélo! Plus précisément, les répondants ont mentionné les éléments suivants :

- les retombées sur la communauté (création d'un environnement ou d'un quartier sécuritaires, diminution des déplacements motorisés et formation des familles en matière de saines habitudes de vie par l'enfant);
- les retombées sur l'école (connaissance de son secteur et création d'un environnement sécuritaire aux abords de l'école);
- les retombées sur les élèves (amélioration de leur condition physique et de leur santé, augmentation de leur pratique d'activités physiques, prise de conscience des répercussions de l'utilisation des transports actifs sur la santé et l'environnement, utilisation accrue des modes de transport actifs et adoption de comportements sécuritaires lors de leurs déplacements).

Parmi ces éléments, les écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale ont souligné les retombées du projet sur les élèves :

« *Ben, les impacts chez les enfants, sur le plan de la santé, euh les saines habitudes de vie que ça, ça peut procurer [...] sur le plan de la sécurité aussi* » (direction d'école, Capitale-Nationale).

5.2. Implantation du programme Mon école à pied, à vélo!

Les répondants se sont prononcés sur la fonction et les rôles de la personne-ressource responsable du programme Mon école à pied, à vélo! dans l'école ainsi que sur les aspects qui facilitent ou qui entravent l'implantation du programme. Pour leur part, les équipes Mon école à pied, à vélo! ont décrit les activités de la démarche d'implantation; dans certains cas, les répondants ont confirmé que ces activités avaient eu lieu.

5.2.1. Personne-ressource responsable du programme

Les répondants ont nommé les fonctions et les rôles de la personne-ressource responsable du programme dans l'école.

Fonction de la personne-ressource responsable du programme dans l'école

Pour plus de la moitié des écoles participantes, la personne-ressource responsable du programme est un membre de la direction (directeur ou directeur adjoint). Dans certains cas, il s'agit d'un comité Mon école à pied, à vélo! ou d'un autre comité déjà en place dans l'école ou d'un membre du personnel (un éducateur physique, un éducateur spécialisé, un enseignant ou un responsable de service de garde). Dans quelques écoles, aucune personne-ressource n'avait été désignée ou la responsabilité du programme se trouvait partagée par plusieurs membres du personnel.

Dans la majorité des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale, la personne-ressource responsable du programme est un membre de la direction (directeur ou directeur adjoint). Dans plus de la moitié des écoles participantes de Montréal, la personne-ressource est un membre de la direction ou plusieurs membres de l'école.

Rôles de la personne-ressource responsable du programme

Les répondants ont indiqué que les rôles de la personne-ressource responsable du programme étaient :

- d'informer (donner l'information sur le programme et distribuer le matériel);
- de consulter;
- de faire les liens entre les acteurs de l'école (entre la direction et l'équipe-école; entre l'équipe-école, les élèves et les parents; entre les différents comités de l'école);
- de mobiliser (créer des partenariats, encourager et faciliter les initiatives, mobiliser l'équipe-école et les parents);
- de coordonner les activités du comité Mon école à pied, à vélo!;
- de planifier, de coordonner et de réaliser les activités du programme;
- d'évaluer les activités du programme.

Certains des rôles nommés (donner l'information sur le programme à l'équipe-école, faire les liens entre l'équipe Mon école à pied, à vélo! et l'école et coordonner les activités du programme) sont naturellement liés lorsque le responsable du programme est membre de la direction de l'école.

Dans quelques écoles, le rôle de la personne-ressource responsable du programme était indéterminé au moment de l'entrevue.

5.2.2. Démarche d'implantation du programme

À la fin du printemps 2009, les équipes Mon école à pied, à vélo! ont rempli des grilles de suivi des activités du programme pour l'ensemble des écoles participantes, afin d'évaluer son déploiement et le degré de participation de ces dernières aux différentes activités. Les tableaux suivants (tableaux I à IV) présentent le relevé des activités réalisées dans le cadre du programme dans les écoles participantes des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal.

Tableau I : Relevé des activités réalisées par l'équipe Mon école à pied, à vélo!

Activité	Nbre d'écoles où les activités ont été réalisées	
	Capitale-Nationale N = 20	Montréal N = 20
Marche de lancement	10	2
Mois international Marchons vers l'école!	14	18
Activités en classe	19	19
Semaine de l'environnement	9	ND
Formation vélo urbain	0	4
Marche de repérage avec l'école	15	15
Visite des installations à vélo	2	ND
<i>Aller-retour Élèves</i>	20	20
<i>Aller-retour Parents</i>	20	20
Brochure d'information	20	20
Autres lettres parents	10	ND
Lettres enseignants	20	20
Réunion du conseil d'établissement	20	20
Réunion de l'assemblée de l'école	18	9

Tableau II : Relevé des activités où des acteurs des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale ont été impliqués selon le type d'acteur

Activité	Nbre d'écoles où des acteurs se sont impliqués				
	Direction	Personnel enseignant	Service de garde	Conseil d'établissement	Parents
Participation à des activités Mon école à pied, à vélo!	8	s. o.	4	s. o.	6
Réalisation d'une activité préparatoire ou de suivi en rapport avec les activités en classe	s. o.	2	s. o.	s. o.	s. o.
Participation à l'organisation des activités en rapport avec le programme	9	5	1	5	5
Rencontre avec l'équipe du programme	20	4	1	16	6
Communication avec l'équipe du programme par courriel ou par téléphone	20	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
Demande d'information ou de recommandations à l'équipe du programme	s. o.	8	s. o.	6	9
Diffusion de l'information sur le programme auprès de l'équipe-école	16	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
Diffusion de l'information sur le programme auprès des parents	16	s. o.	13	3	s. o.
Ajout d'un article dans l' <i>Aller-retour Parents</i>	13	1	1	0	1
Ajout d'un article dans l' <i>Aller-retour Élèves</i>	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0
Publication des articles dans la presse locale	1	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
Participation au sondage de diagnostic	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	20
Participation à la marche de repérage	16	2	15	4	7
Validation du plan de déplacement	12	9	7	9	s. o.
Participation à un comité Déplacements actifs et sécuritaires	4	5	2	4	3
Participation à une rencontre avec des services responsables de la mise en œuvre des recommandations (municipalité, commission scolaire, etc.)	3	1	1	3	1

Tableau III : Relevé des activités où des acteurs des écoles participantes de la région de Montréal se sont impliqués selon le type d'acteur

Activité	Nbre d'écoles où des acteurs se sont impliqués		
	Direction	Service de garde	Conseil d'établissement
Participation à l'organisation d'activités en rapport avec le programme	s. o.	5	0
Participation à la marche de repérage	5	0	4
Validation du plan de déplacement	12	s. o.	12
Participation à un comité Déplacements actifs et sécuritaires	5	s. o.	4
Participation à une rencontre avec des services responsables de la mise en œuvre des recommandations (municipalité, commission scolaire, etc.)	7	s. o.	6

Tableau IV : Nombre d'écoles des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal où des intervenants de la communauté se sont impliqués

Intervenant	Nbre d'écoles où des intervenants de la communauté se sont impliqués	
	Capitale-Nationale N = 20	Montréal N = 20
Brigadiers scolaires	9	ND
Chauffeurs d'autobus scolaires	2	ND
Commission scolaire	0	3
▪ Participation à un comité Déplacements actifs et sécuritaires	s. o.	3
Services municipaux (urbanisme, transport)	11	0
Service de police	7	14
▪ Participation à une rencontre en vue de la mise en œuvre des recommandations du plan de déplacement	ND	14
▪ Soutien par ses actions à la mise en œuvre du plan de déplacement	ND	1
Centre de santé et de services sociaux (CSSS)	3	ND
Commerçants	0	ND

Tableau IV : Suite

Intervenant	N ^{bre} d'écoles où des intervenants de la communauté se sont impliqués	
	Capitale-Nationale N = 20	Montréal N = 20
Élus	4	0
Conseil de quartier	4	0
Municipalité ou ville	0	10
▪ Participation à une rencontre en vue de la mise en œuvre des recommandations du plan de déplacement	s. o.	10
▪ Soutien par ses actions à la mise en œuvre du plan de déplacement	s. o.	1
Service de protection contre les incendies	1	0

De façon générale, les activités prévues par le programme Mon école à pied, à vélo! semblent avoir été réalisées dans la majorité des écoles participantes. Par contre, la participation des acteurs des écoles et de la communauté à ces activités semble avoir varié.

5.2.3. Aspects qui facilitent ou qui ont facilité la mise en œuvre du programme

Les aspects qui facilitent ou qui ont facilité la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! nommés par les répondants se rapportent à la nature du programme, aux caractéristiques propres à l'école ou à son milieu, aux liens avec d'autres activités ou programmes, à l'intérêt, à la mobilisation et à l'implication des acteurs de l'école ainsi qu'aux communications et au suivi avec les partenaires internes et externes.

Nature du programme

Selon plus de la moitié des répondants, la nature du programme compte parmi les aspects qui facilitent ou qui ont facilité sa mise en œuvre. Les éléments suivants ont été mentionnés :

- la qualité du programme;
- la qualité de l'accompagnement offert par l'équipe Mon école à pied, à vélo!, notamment sur le plan des interventions et des intervenants (compétence, disponibilité, écoute, présence, proactivité, crédibilité);
- le caractère adéquat des activités de sensibilisation et du matériel fournis (ateliers clés en main, activités sur le terrain, plan de déplacement exhaustif, outils de promotion et de sensibilisation);
- la durée du programme (trois ans);
- le niveau réaliste d'implication demandé (programme clés en main) : « Une fois qu'on a dit oui, tout est parti, tout est monté, fait qu'on a juste à embarquer puis suivre. C'est pas difficile, là » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Parmi ces éléments, l'importance de l'accompagnement offert par l'équipe Mon école à pied, à vélo! a été soulignée par plus de la moitié des répondants :

« *Moi, j'ai trouvé ça très facilitant qu'y ait une équipe euh qui euh... qui est là, pour euh... pour nous soutenir là-dedans, parce que le... très sincèrement, le programme n'existerait pas à [l'École X] si on, avec, avec toutes les réalités qu'on a euh actuellement dans notre orientation, c'est que c'est quelque chose de penser à monter un programme, à mousser, à valoriser, à donner des moyens, à... tout ça, c'est très aidant* » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Caractéristiques propres à l'école ou au milieu

Quelques répondants ont signalé que certaines caractéristiques propres à l'école ou au milieu peuvent faciliter la mise en œuvre du programme. Ces caractéristiques sont :

- la culture favorable aux modes de déplacement substitués et collectifs;
- la capacité de se mobiliser de l'école;
- la proximité entre l'école et le domicile (absence de transport scolaire, utilisation de modes de transport actifs);
- la présence d'un secteur important à couvrir avec le programme;
- un environnement physique propice aux déplacements actifs.

Lien avec d'autres activités ou programmes

Parmi les aspects qui facilitent ou qui ont facilité la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo!, certains répondants ont mentionné les liens entre le programme et d'autres activités ou programmes de l'école. Dans certains cas, le programme Mon école à pied, à vélo! :

- faisait suite à des démarches déjà entreprises en matière de saine alimentation ou de pratique d'activités physiques;
- s'inscrivait dans le projet éducatif de l'école;
- s'inscrivait dans l'approche École en santé;
- s'inscrivait dans le mouvement École verte Brundtland;
- s'inscrivait dans les orientations du Réseau des écoles publiques alternatives du Québec;
- s'inscrivait dans le cadre d'un projet de quartier.

Intérêt des acteurs de l'école

Parmi les aspects qui facilitent ou qui ont facilité la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo!, près de la moitié des répondants ont mentionné l'intérêt des acteurs de l'école, plus particulièrement de l'équipe-école, pour les questions de santé, de saines habitudes de vie et d'utilisation de modes de transport actifs. Quelques répondants des écoles participantes de la région de Montréal ont parlé particulièrement de l'importance de l'intérêt des parents :

« *L'autre élément favorable, c'est quand même que on a des parents qui sont conscientisés sur les saines habitudes de vie, ils se préoccupent de la santé, de la sécurité de leurs enfants, donc ce genre de projet là peut avoir la cote auprès des parents s'il est bien structuré. Ça, c'est un aspect favorable* » (direction d'école, Montréal).

Mobilisation et implication des acteurs de l'école

Près de la moitié des répondants ont souligné l'importance de l'implication de la direction, de l'équipe-école, des élèves et de leurs parents :

« Ça prend l'implication des gens, autrement... ça marche pas. Ça ne donne pas de résultats » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Pour l'un de ces répondants, la motivation de l'école s'avère essentielle :

« Vous ne seriez pas là pour toute l'année pis on va le faire pareil. Parce qu'on est motivés pour le faire » (parent, Montréal).

Les répondants de la région de Montréal sont plus nombreux que ceux de la région de la Capitale-Nationale à avoir mentionné l'implication des élèves et de leurs parents parmi les aspects qui facilitent la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo!

Quelques répondants ont insisté sur la nécessité de mobiliser les acteurs de l'école et de travailler en concertation avec les instances externes ainsi qu'avec les établissements scolaires d'un même quartier :

« C'est vraiment en travaillant en concertation avec les autres instances concernées qu'on peut... qu'on peut arriver à... à faire des choses, là » (direction d'école, Montréal).

Certains répondants ont souligné l'importance d'obtenir l'appui de décideurs tels les membres de la direction de l'école, les commissaires et les députés, et de faire appel à la collectivité pour créer un « mouvement de masse ».

Enfin, quelques répondants ont indiqué que la collaboration d'un comité déjà existant (comité vert, comité de projet pédagogique, etc.) ou la formation d'un comité Mon école à pied, à vélo! peuvent faciliter la mise en œuvre du programme :

« C'est sûr que ça prend un noyau, ça prend un comité qui y croit, puis qui motive les troupes euh... moi, pour l'instant je suis inspirée, j'espère en inspirer d'autres » (responsable de service de garde, Montréal).

Communications et suivi avec les partenaires internes et externes

Quelques répondants ont signalé l'importance d'être écouté ainsi que d'entretenir de bons rapports avec les partenaires, particulièrement d'avoir une bonne communication avec l'équipe Mon école à pied, à vélo! (relance téléphonique auprès du responsable, communication avec l'équipe-école, présentation du projet, etc.). D'autres répondants ont souligné l'intérêt d'informer les acteurs de l'école de l'évolution du projet et de promouvoir le projet à l'extérieur de l'école.

5.2.4. Obstacles à la mise en œuvre du programme

Les obstacles à la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! nommés par les répondants se rapportent à la nature du programme, aux difficultés à apporter des changements, au contexte peu favorable à la mise en œuvre du programme, aux caractéristiques propres à l'école ou à son milieu, aux difficultés à susciter l'engagement des acteurs de l'école, aux difficultés à répondre à leurs attentes ainsi qu'aux activités de communication.

Aucun obstacle à la mise en œuvre du programme

Quelques répondants venant d'écoles en étant à leur première ou à leur deuxième année d'implantation du programme ont affirmé qu'aucun obstacle n'avait entravé sa mise en œuvre.

Nature du programme

Pour plus de la moitié des répondants, dont la majorité des répondants des écoles participantes de la région de Montréal, la nature du programme Mon école à pied, à vélo! compte parmi les aspects qui entravent ou pourraient entraver sa mise en œuvre. Ces répondants ont signalé les éléments suivants :

- la variabilité de l'accompagnement offert par l'équipe Mon école à pied, à vélo! (non-disponibilité, roulement de personnel, quantité d'information insuffisante ou démesurée) :
« À un moment donné, c'était difficile à suivre parce qu'on avait toujours des nouvelles personnes, puis on ne vous connaissait plus. Donc, c'est peut-être ça aussi qui a fait en sorte que oups on a laissé, on s'est retirés un petit peu parce que c'était dur de vous suivre à un moment donné » (direction d'école, Montréal);
- le niveau élevé d'implication demandé et de ressources nécessaires (manque de temps, de ressources humaines et financières);
- le caractère inadéquat de l'offre de services : « Vous avez une offre de services, puis si ça nous plaît pas ou si ça ne répond pas à ce qu'on fait, bon on est dans le "dead end" [...] vous offrez ça, mais moi ce n'est pas [de] ça [que] j'ai besoin cette année ou ce n'est pas ça que je vais faire » (direction d'école, Montréal);
- le caractère inadéquat des activités de sensibilisation (animations moins adaptées à l'âge des élèves ou à la clientèle de l'école, ateliers à caractère technique);
- le caractère inadéquat et la rigidité de la séquence des activités de sensibilisation;
- les courts délais à respecter.

Les éléments suivants ont été exclusivement relevés par des répondants des écoles participantes de Montréal : la variabilité de l'accompagnement offert par l'équipe Mon école à pied, à vélo! et le caractère inadéquat de l'offre de services et des activités de sensibilisation.

Difficultés à apporter des changements

Quelques répondants ont indiqué que le plan de déplacement préconisait des changements souvent coûteux, inusités ou irréalistes sur lesquels les écoles participantes ont peu de pouvoir :

« Mais... je veux pas être défaitiste, mais je suis pas capable de changer les rues de mon secteur »
(direction d'école, Capitale-Nationale).

L'un de ces répondants a insisté sur la difficulté à apporter des changements de manière générale :

« Actuellement, puis en fait, c'est tout à fait normal parce que... euh... suite aux analyses qu'on a fait, entre autres aux plans de déplacement euh... y a des changements à apporter puis, donc aux changements, bien euh... [léger rire], c'est pas toujours évident de les apporter même si on identifie bien les choses » (directeur d'école, Capitale-Nationale).

Contexte peu favorable à la mise en œuvre du programme

Quelques répondants, venant en majorité des écoles participantes de la Capitale-Nationale, ont affirmé que les orientations de la municipalité (règlements ou réduction de financement) et des commissions scolaires (mode de fonctionnement) entravent ou peuvent entraver la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! D'autres répondants, venant en majorité des écoles participantes de Montréal, ont indiqué que les mauvaises conditions météorologiques (le froid, la neige ou le « mauvais temps ») entravent ou peuvent entraver la mise en œuvre du programme.

Dans certains cas, des événements particuliers ont entravé la mise en œuvre du programme : une fusion de deux écoles, un incident qui a remis en question la sécurité des élèves aux abords de l'école et un conflit externe à l'école concernant la sécurité routière.

Caractéristiques propres à l'école ou au milieu

Près de la moitié des répondants ont indiqué que certaines caractéristiques propres à l'école ou au milieu peuvent entraver la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! Ces caractéristiques sont :

- les orientations privilégiées par l'école (type d'école, projet éducatif, école à vocation particulière);
- le rôle des intervenants;
- le roulement de personnel, tant les départs (enseignant membre du comité du programme) que les arrivées (nouvelle direction d'école);
- la charge de travail élevée (manque de temps, surcharge de travail);
- la quantité élevée d'information à donner, particulièrement aux parents;
- la distance à parcourir entre l'école et le domicile;
- le nombre élevé d'élèves fréquentant le service de garde de l'école;
- un milieu non propice aux déplacements actifs (aménagement peu favorable, familles vivant dans des conditions difficiles, quartier jugé peu sécuritaire, niveau élevé de délinquance juvénile dans le secteur, etc.).

Parmi ces caractéristiques, la charge de travail élevée est perçue comme étant un obstacle tant par les membres de la direction que par les enseignants :

« Ça fait partie d'un ensemble de choses qu'on doit faire, mais on n'oublie pas notre mission première. Ça, ça vient se greffer finalement pour un mieux-être pour tout le monde là, ça c'est clair, mais euh... les écoles sont à bout de souffle... Donc euh, souvent c'est ce genre de programme là qui va prendre euh... un peu... euh... le bord » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Difficulté à susciter l'engagement des acteurs

Quelques répondants ont mentionné que les difficultés éprouvées à susciter l'engagement des acteurs peuvent entraver la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! Plus précisément ils ont noté des difficultés à :

- susciter l'engagement des membres de la direction, des enseignants, des parents ou du conseil d'établissement;
- confirmer la volonté d'agir des représentants concernés de la ville, de la municipalité ou de la direction de l'école;
- travailler en concertation avec les intervenants internes et externes à l'école.

Les répondants des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale sont plus nombreux que ceux de la région de Montréal à avoir indiqué que les difficultés à obtenir une coopération de la ville ou de la municipalité peuvent entraver la mise en œuvre du programme.

Difficulté à répondre aux attentes des acteurs de l'école

Quelques répondants, venant en majorité des écoles participantes de la région de Montréal, ont indiqué que la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! pouvait être entravée par la non-réponse aux attentes :

- de l'équipe Mon école à pied, à vélo! (réaliser les activités prévues par le programme);
- de l'école (poser des gestes concrets, observer rapidement une répercussion);
- des parents des élèves (aborder plusieurs éléments à la fois, agir rapidement).

Dans certains cas, la difficulté à gagner l'opinion ou à rejoindre les objectifs des enseignants et des parents peut entraver la mise en œuvre du programme.

Communication

Quelques répondants, venant en majorité des écoles participantes de la région de Montréal, ont affirmé que la difficulté à joindre les enseignants, les élèves et particulièrement les parents peut entraver la mise en œuvre du programme.

5.3. Démarches utilisées pour faire connaître le programme

Presque tous les répondants (en majorité des écoles participantes en étant à leur deuxième ou troisième année d'implantation du programme) ont indiqué qu'une démarche a été entreprise pour faire connaître le programme aux acteurs de l'école. Plus de la moitié des répondants ont indiqué qu'une démarche similaire avait été faite auprès des représentants de la communauté. Un seul répondant a affirmé qu'aucune démarche n'avait été entreprise pour faire connaître le programme.

5.3.1. Acteurs de l'école

Les acteurs de l'école joints et les démarches utilisées pour leur faire connaître le programme sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau V : Acteurs de l'école et démarches utilisées

Acteur	Démarche utilisée
Membres de l'école (personnel, parents, élèves)	Événement spécial ou lancement Projet éducatif
Conseil d'établissement	Rencontre du conseil d'établissement

Tableau V : Suite

	Acteur	Démarche utilisée
Équipe-école	Comité du programme	Présentation du programme par l'équipe responsable Rencontre du comité du programme
	Comité santé de l'école	Rencontre du comité santé de l'école
	Direction	Information non disponible
	Enseignants	Présentation du programme par l'équipe responsable Assemblée générale Communiqué aux enseignants Rencontre des enseignants Rencontre du conseil d'établissement Rencontre de suivi avec les nouveaux enseignants Activités du programme
	Personnel de l'école	Aucune ou peu de communication Assemblée générale Communiqué au personnel de l'école Rencontre du personnel de l'école Rencontre du conseil d'établissement Envoi de la documentation sur le programme Activités du programme
Parents		Démarche informelle ou individuelle Assemblée générale Rencontre des parents Rencontre de l'« organisation de participation des parents » Rencontre du conseil d'établissement Communiqué aux parents Envoi de la documentation sur le programme Affichage Site Web de l'école Activités du programme Activités de l'école
Élèves		Présentation du programme par l'équipe responsable Rassemblement des élèves Rencontre du conseil des élèves Distribution de la documentation sur le programme Activités du programme

* Les moyens les plus utilisés sont indiqués en caractère gras.

Plus de la moitié des répondants ont affirmé qu'une démarche a été entreprise pour faire connaître le programme Mon école à pied, à vélo! au conseil d'établissement, aux enseignants et aux parents. De manière générale, les démarches pour faire connaître le programme décrites par les répondants des écoles participantes des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal s'apparentent. Seuls les moyens utilisés pour faire connaître le programme aux parents diffèrent. Plus de répondants des écoles participantes de la région de Montréal ont affirmé avoir fait connaître le programme lors des assemblées générales et des rencontres de parents. Les répondants de la région de la Capitale-Nationale, quant à eux, sont plus nombreux à avoir fait connaître le programme par l'envoi des documents fournis par le programme.

5.3.2. Acteurs de la communauté

Les acteurs de la communauté joints et les démarches utilisées pour leur faire connaître le programme sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau VI : Acteurs de la communauté et démarches utilisées

Acteur	Démarche utilisée
Autres écoles	Démarche informelle auprès des écoles ayant la même direction, des écoles voisines ou de l'école des enfants des répondants Rencontre du comité de quartier Rencontre de la table des écoles primaires de la commission scolaire
Commission scolaire	Assemblée générale Diffusion de l'information sur le programme et sur le plan de déplacement de l'école auprès des directions générale et des ressources matérielles Projet éducatif ou plan de réussite
Communauté	Activités du programme
Député (provincial)	Diffusion de l'information sur le programme et sur le plan de déplacement de l'école
Médias	Conférence de presse ou communiqué Événement spécial ou lancement
Organismes ou acteurs du milieu communautaire	Démarche informelle ou individuelle

Tableau VI : Suite

Acteur	Démarche utilisée
Ville ou municipalité	<p>Diffusion de l'information sur le programme et sur le plan de déplacement de l'école au conseil de quartier, à l'arrondissement et au conseil municipal, au service des loisirs, au service des travaux publics et au service de police de la ville ou de la municipalité</p> <p>Présentation du plan de déplacement de l'école au conseil d'établissement de l'arrondissement</p> <p>Rencontre du conseil de quartier</p> <p>Activités du programme</p>

* Les moyens les plus utilisés sont indiqués en caractère gras.

Un seul répondant a affirmé qu'aucune démarche n'a été entreprise pour faire connaître le programme aux acteurs de la communauté. Les répondants des écoles participantes de la région de Montréal ont été plus nombreux à avoir fait connaître le programme Mon école à pied, à vélo! et leur plan de déplacement à d'autres écoles et à leur ville ou municipalité. En outre, le programme a été présenté aux médias seulement dans la région de Montréal. Par contre, il n'y a que dans la région de la Capitale-Nationale qu'un député provincial, des organismes ou des intervenants du milieu communautaire et de la communauté ont été informés de son existence.

5.4. Mobilisation des partenaires locaux

Les acteurs de l'école et de la communauté qui sont ou pourraient être impliqués dans le programme Mon école à pied, à vélo! sont présentés dans les sections suivantes.

5.4.1. Membres de l'école impliqués dans le programme

Presque tous les répondants ont souligné l'importance de l'implication de l'école, particulièrement des membres du conseil d'établissement, des enseignants et des parents, dans l'implantation du programme Mon école à pied, à vélo! et ses activités.

Conseil d'établissement

Plus de la moitié des répondants ont souligné l'importance de l'implication du conseil d'établissement. Le niveau de soutien perçu variait de modéré à important. Ses rôles seraient de : prendre en charge le programme Mon école à pied, à vélo!, collaborer à son implantation et à ses activités (mettre sur pied un comité Mon école à pied, à vélo!, mobiliser les parents, organiser des activités de sensibilisation, prendre en charge le dossier de la sécurité, faire de la représentation), approuver les décisions prises dans le cadre du programme et, plus particulièrement, appuyer le programme. Certains répondants n'ont noté aucune implication du conseil d'établissement. Selon eux, elle serait nécessaire afin de bien implanter le programme.

Équipe-école

La majorité des répondants ont souligné l'implication d'un ou de plusieurs membres de l'équipe-école dans le programme et, dans certains cas, de tous les membres de l'équipe-école.

Direction. Quelques répondants ont fait remarquer l'implication de la direction et son rôle dans l'implantation du programme.

Secrétariat. Quelques répondants ont mentionné l'implication de l'équipe du secrétariat dans la diffusion de l'information et la promotion des activités liées au programme.

Personnel enseignant. La majorité des répondants ont parlé de l'implication des enseignants. Le niveau de soutien perçu variait de modéré à important. Leurs rôles seraient de : appuyer le programme Mon école à pied, à vélo!, informer les responsables du programme de leurs besoins ou des difficultés rencontrées, utiliser des modes de transport actifs entre l'école et leur domicile, prendre en charge le programme et collaborer à son implantation et à ses activités (diffuser et recueillir l'information auprès des parents, participer aux activités du programme, organiser des activités liées à la pratique d'activités physiques et à l'utilisation de modes de transport actifs). Certains répondants jugeaient qu'un plus grand soutien du personnel enseignant serait souhaitable. Par exemple, selon un répondant, le personnel enseignant pourrait promouvoir davantage l'utilisation de modes de transport actifs en classe par des activités pédagogiques.

Personnel du service de garde. Plusieurs répondants ont souligné l'implication du personnel du service de garde. Ses rôles seraient de prendre en charge le programme et de collaborer à son implantation et à ses activités.

Comité déjà existant à l'école et/ou comité Mon école à pied, à vélo! Moins de la moitié des répondants, en majorité venant des écoles participantes de Montréal, ont signalé l'implication de comités déjà existants à l'école (comité vert, comité santé, comité solidarité, comité projet éducatif). De rares répondants, en majorité aussi de Montréal, ont parlé de l'implication d'un comité Mon école à pied, à vélo! Ils leur attribuaient les rôles suivants : prendre en charge le programme et collaborer à son implantation et à ses activités (incluant la représentation). Dans certains endroits, aucun comité n'a été impliqué ou n'a été mis en place.

Parents

Plus de la moitié des répondants ont parlé de l'implication des parents. Le niveau de soutien perçu variait de modéré à important. Leurs rôles seraient de : appuyer le programme Mon école à pied, à vélo!, informer les responsables du programme de leurs besoins ou des difficultés rencontrées, participer aux activités du programme, prendre en charge le programme, et plus particulièrement collaborer à son implantation et à ses activités (prendre en charge la sécurité et le transport scolaire, organiser des activités en rapport avec l'utilisation de modes de transport actifs, faire de la représentation) et apporter des changements dans leurs comportements (attitude favorable aux modes de déplacement actifs, conduite sécuritaire, utilisation de modes de déplacement actifs entre l'école et leur domicile avec leurs enfants). Presque tous les répondants jugeaient qu'un meilleur soutien des parents serait utile.

Élèves de l'école

Près de la moitié des répondants ont mentionné l'implication des élèves et du conseil des élèves de l'école. Leurs rôles seraient de : collaborer à l'implantation du programme (consulter l'ensemble des élèves, diffuser les messages du programme aux parents, organiser des activités), et plus particulièrement participer aux activités du programme. Seuls des répondants des écoles participantes de la région de Montréal ont parlé du rôle des élèves dans l'implantation du programme. Quelques répondants ont mentionné que les élèves pourraient prendre une part plus active dans la démarche d'implantation du programme ou dans un projet particulier.

5.4.2. Autres partenaires qui pourraient être impliqués dans le programme

Quelques répondants ont indiqué que d'autres partenaires de l'école pourraient soutenir l'implantation du programme :

- la fondation de l'école, puisqu'elle vise l'actualisation du projet éducatif;
- l'animateur de la vie étudiante ou tout autre intervenant : « *C'est certain que si j'avais quelqu'un, euh comment je, je vais prendre l'exemple du secondaire, l'animateur de vie étudiante, à qui je pourrais confier dans son mandat de favoriser les déplacements... actifs et sécuritaires, ben c'est quelqu'un qui pourrait... jongler avec l'idée et peut-être me proposer des... des solutions* » (direction d'école, Capitale-Nationale).

5.4.3. Partenaires de la communauté impliqués dans le programme

De façon générale, les répondants des écoles participantes des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal ont relevé l'implication des mêmes acteurs de la communauté dans le programme Mon école à pied, à vélo! Leurs rôles dans son implantation sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau VII : Rôles des acteurs de la communauté dans l'implantation du programme

Acteur	Rôle
Ministères et organismes	<p>Aucune implication dans le programme</p> <p>Collaborer à l'implantation et aux activités du programme</p> <p>Établir des orientations ou des politiques en faveur de la promotion des saines habitudes de vie</p> <p>Financer le programme et ses activités</p> <p>Promouvoir les saines habitudes de vie</p> <p>Sensibiliser les automobilistes (conduite automobile sécuritaire)</p>
Équipes Mon école à pied, à vélo! (Accès transports viables pour la région de la Capitale-Nationale, Vélo Québec Association pour la région de Montréal)	<p>Accompagner dans l'implantation du programme</p> <p>Diffuser l'information sur le programme</p> <p>Élaborer le plan de déplacement</p> <p>Évaluer les coûts liés aux recommandations du plan de déplacement</p> <p>Faire de la représentation</p> <p>Organiser des activités de sensibilisation</p>

Tableau VII : Suite

Acteur	Rôle
Établissements du réseau scolaire (autres écoles, commissions scolaires, réseaux)	Aucune implication dans le programme Appuyer le programme Collaborer à l'implantation et aux activités du programme (rôle indéterminé) Établir des orientations en faveur des saines habitudes de vie Établir des orientations en faveur d'un développement durable Financer le programme et ses activités Promouvoir les activités en rapport avec les saines habitudes de vie Promouvoir l'utilisation des modes de déplacement actifs
Centres de la petite enfance et garderies	Collaborer à l'implantation et aux activités du programme (rôle indéterminé)
Organismes communautaires	Collaborer à l'implantation et aux activités du programme (sensibiliser la clientèle à l'utilisation de modes de transport actifs, analyser les besoins et mettre en commun les ressources disponibles, prendre en charge la sécurité dans les transports)
Ville ou municipalité (arrondissement, comité de quartier, conseil municipal, service des travaux publics, service de police, service des sports)	Aucune implication dans le programme Appuyer le programme Collaborer à l'implantation et aux activités du programme (diffuser l'information sur les activités du programme, sensibiliser la clientèle à l'utilisation de modes de transport actifs, prendre en charge un ou plusieurs dossiers) Financer le programme Faire les changements recommandés par le plan de déplacement et sécuriser les abords de l'école
Commerces et entreprises	Collaborer à l'implantation et aux activités du programme (organiser des activités liées à la sécurité dans les déplacements)

* Les rôles nommés par le plus de répondants sont indiqués en caractère gras.

Plus de la moitié des répondants ont parlé de l'implication de la commission scolaire. Le niveau de soutien perçu variait de faible à important. Pour les répondants, un meilleur soutien de la commission scolaire serait utile.

Plus de la moitié des répondants ont également parlé de l'implication de la ville ou de la municipalité. Le niveau de soutien perçu variait de nul à modéré. Pour les répondants, un meilleur soutien de la ville ou de la municipalité serait utile.

5.4.4. Acteurs de la communauté qui pourraient être impliqués dans le programme

Certains répondants envisageaient la possibilité de faire des liens avec :

- certains ministères et organismes, tels le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport et les CSSS;
- les commissions scolaires concernées;
- les CPE et garderies avoisinants;
- les organismes du milieu communautaire s'adressant à la même clientèle (maison de jeunes ou de la famille) ou dont la mission et les objectifs rejoignent ceux du programme;
- la ville ou la municipalité, soit l'arrondissement, le conseil municipal, le comité de quartier, le service des travaux publics et le service de police;
- les commerces et entreprises avoisinants.

5.5. Aspects environnementaux associés aux déplacements actifs et sécuritaires

Les sections suivantes présentent les caractéristiques environnementales favorables ou défavorables aux déplacements actifs des élèves ainsi que les caractéristiques de l'environnement à cibler de façon prioritaire pour améliorer la situation.

5.5.1. Caractéristiques environnementales favorables ou défavorables aux déplacements actifs

Les répondants des écoles participantes ont attribué une cote, variant de peu à très favorable, à l'environnement de leur école. Aucune différence n'a été observée entre les écoles participantes des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal non plus qu'entre les écoles en étant à leur première, deuxième ou troisième année d'implantation du programme.

Les caractéristiques environnementales favorables ou défavorables aux déplacements actifs des élèves sont présentées dans les tableaux VIII et IX.

Tableau VIII : Caractéristiques environnementales favorables aux déplacements actifs des élèves

Type de facteur	Caractéristique
Facteurs relatifs au contexte	Absence d'autobus scolaire Autres écoles à proximité Déneigement des trottoirs en hiver École de quartier Parcs ou espaces verts Quartier ou zone résidentiels Quartier sécuritaire Relief favorable

Tableau VIII : Suite

Type de facteur	Caractéristique
Facteurs relatifs au trajet	Brigadiers scolaires Débit de circulation faible Feu de circulation (feu de circulation pour piétons, feu de circulation pour voitures) Panneaux de circulation (zone scolaire ou de débarquement) Proximité entre l'école et le domicile
Facteurs relatifs à l'aménagement	Accès sécuritaire à l'école Éclairage des rues Largeur des voies de circulation (rues étroites ou larges) Nombre faible de voies de circulation Passerelles Sentiers polyvalents Supports à vélos Traverses de piétons Trottoirs Voies cyclables à proximité (bande cyclable, piste cyclable)

* Les caractéristiques de l'environnement favorables aux déplacements actifs des élèves mentionnées par le plus de répondants sont indiquées en caractère gras.

Les répondants des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale sont plus nombreux que ceux de la région de Montréal à avoir nommé des facteurs relatifs à l'aménagement parmi les caractéristiques favorables aux déplacements actifs des élèves. Pour leur part, les répondants des écoles participantes de Montréal ont davantage nommé des facteurs relatifs au contexte. Aucune différence n'a été observée selon que les écoles participantes en étaient à leur première, deuxième ou troisième année d'implantation du programme.

Tableau IX : Caractéristiques environnementales défavorables aux déplacements actifs des élèves

Type de facteur	Caractéristique
Facteurs relatifs au contexte	Absence de déneigement des trottoirs, des passerelles et des parcs en hiver Absence de surveillance Bar à proximité Faible nombre d'enfants dans les familles Habitude des parents de conduire les enfants en voiture à l'école Non-respect de la signalisation et du code de la route Peu d'espaces verts Quartier jugé peu sécuritaire Voie ferrée à proximité

Tableau IX : Suite

Type de facteur	Caractéristique
Facteurs relatifs au trajet	Absence de panneau de circulation (vitesse, arrêt, interdiction de stationner, zone scolaire) Absence de brigadiers scolaires ou diminution de leur nombre Corridors scolaires inadéquats Débit de circulation élevé Nombre élevé de véhicules lourds Visibilité insuffisante Distance élevée entre l'école et le domicile Absence de feu de circulation ou mauvais chronométrage des feux de circulation Présence d'intersections jugées dangereuses Signalisation peu visible ou incohérente Vitesse de passage des véhicules motorisés
Facteurs relatifs à l'aménagement	Absence ou manque de trottoirs Absence d'un accès sécuritaire à l'école Absence d'éclairage des rues et des stationnements Absence de mesure d'atténuation de la circulation (dos d'âne) Absence de voie cyclable à proximité (bande cyclable, piste cyclable) Absence de traverse de piétons Absence de support à vélos ou emplacement inadéquat des supports à vélos Direction de la circulation (sens unique) Largeur des voies de circulation (rues étroites) Nombre faible de voies de circulation

* Les caractéristiques de l'environnement défavorables aux déplacements actifs des élèves mentionnées par le plus de répondants sont indiquées en caractère gras.

Aucune différence n'a été observée entre les caractéristiques défavorables nommées par les répondants des écoles participantes des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal ou par les écoles en étant à leur première, deuxième ou troisième année d'implantation du programme.

5.5.2. Caractéristiques de l'environnement à cibler de façon prioritaire

Selon les répondants, les mesures environnementales suivantes, présentées en ordre de priorité, devraient être ciblées pour améliorer la situation :

1. L'application de mesures d'atténuation de la circulation (mesures favorisant une diminution de la vitesse et une diminution du débit de circulation) et/ou la mise en place d'une signalisation adéquate.
2. L'ajout ou le déplacement (changement d'intersection) de brigadiers scolaires.
3. La création de trottoirs, de voies cyclables et/ou d'un accès sécuritaire à l'école.
4. Le respect de la signalisation et du code de la route et/ou la sensibilisation des parents.
5. L'évaluation des axes de circulation, la création de traverses de piétons et/ou le déneigement des trottoirs.

Les deux premières mesures sont celles favorisées par le plus de répondants, soit l'application de mesures d'atténuation de la circulation et la mise en place d'une signalisation adéquate ainsi que l'ajout ou le déplacement (changement d'intersection) de brigadiers scolaires.

5.6. Ressources nécessaires à l'implantation du programme

Les ressources nécessaires à l'implantation du programme Mon école à pied, à vélo! sont présentées dans le tableau suivant. Certains répondants ont confirmé avoir ces ressources, d'autres non.

Tableau X : Ressources nécessaires à l'implantation du programme

Type	Ressource	Exemple d'application
Humaine	Acteurs de l'école (parents, personnel)	Engagement et volonté d'agir Main-d'œuvre pour exécuter les tâches liées à la mise en œuvre du programme (prise en charge du programme, représentation, animation)
	Représentants de la communauté (commission scolaire, ville ou municipalité)	Main-d'œuvre pour exécuter les tâches liées aux travaux techniques (modification de l'environnement, surveillance)
Financière	Financement de la mise en œuvre du programme (responsable du programme à l'école, ressources externes pour les animations)	Contribution du programme (agent de programme, matériel promotionnel, supports à vélos) Contribution financière des partenaires (élus, ville ou municipalité, fondation)
	Financement des travaux techniques (modification de l'environnement, surveillance)	
Matérielle	Matériel promotionnel	Contribution du programme (matériel promotionnel, supports à vélos) Contribution des représentants de la communauté (modifications apportées par la ville ou la municipalité)
	Supports à vélos	
	Matériaux nécessaires aux travaux techniques (modification de l'environnement en faveur des déplacements actifs des élèves)	

Tableau X : Suite

Type	Ressource	Exemple d'application
Autres types	Connaissances liées au contexte et au fonctionnement de l'école	Contribution des acteurs de l'école
	Connaissances et compétences liées à la création d'un environnement favorable aux déplacements actifs des élèves	Contribution du programme (agent du programme)
	Temps et énergie	Contribution des acteurs de l'école

Presque tous les répondants ont désigné les ressources humaines, dont les équipes Mon école à pied, à vélo!, parmi les ressources nécessaires à l'implantation du programme :

« Je pense à la base, ça part avec des gens qui mettent sur pied le projet, donc humaine, je pense qu'au départ, c'est ça qui est le plus important, ce sont des gens qui y croient, donc c'est vous, les gens du programme, l'équipe de l'école, les parents » (éducateur physique, Montréal).

Les répondants de la région de la Capitale-Nationale ont été plus nombreux que ceux de Montréal à dénoncer l'absence ou le manque de ressources humaines, particulièrement de représentants de la communauté :

« Euh en ce moment, ben on n'a... pas ces ressources-là. Hum... je crois qu'il est possible d'aller les, les... d'aller les chercher... en... faisant des démarches auprès de la municipalité, entre autres » (direction d'école, Capitale-Nationale).

5.7. Résultats associés au programme

Les résultats associés au programme Mon école à pied, à vélo! relevés par les répondants sont présentés dans les sections suivantes. Alors que pour certains répondants, ces résultats sont associés directement au programme, pour d'autres, ce n'est pas le cas :

« Sûrement que ça a un effet euh... avec, avec plein d'autres actions aussi [...] je vois pas ça comme un coup d'épée dans l'eau là, je vois ça comme très positif. Oui. Mais... je peux pas dire que c'est dû juste à ce programme-là » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Quelques répondants ont affirmé n'avoir observé aucun résultat.

5.7.1. Effet sur les déplacements actifs des élèves entre l'école et le domicile

Plus de la moitié des répondants, plus particulièrement les répondants des écoles participantes de la région de Montréal, ont observé une augmentation de l'utilisation des modes de déplacement actifs par les élèves. Cette augmentation se traduit par le recours :

- à la marche : « *Moi, je pense que oui. La proportion, c'est dur à évaluer, mais si on avait 20-25 % déjà d'augmentation de déplacements à pied ou à vélo, il me semble que ce sera déjà une... quelque chose d'intéressant* » (direction d'école, Montréal);
- au vélo : « *Maintenant qu'on a installé des supports à vélos, les jeunes déjà circulent, circulent beaucoup à vélo. Fait que ça c'est sûr ça a eu un impact direct* » (direction d'école, Capitale-Nationale);
- à une combinaison de la voiture et de la marche : « *J'en ai, des témoignages de parents qui... qui laissent les enfants un peu plus loin pour les laisser marcher, les gens sont vraiment sensibilisés* » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Les répondants ont nommé quelques actions pouvant expliquer l'augmentation des déplacements actifs des élèves entre l'école et le domicile. Ces actions sont :

- des activités de sensibilisation favorisant :
 - o la prise de conscience en matière de déplacements actifs et l'adoption de comportements en leur faveur par les élèves et leurs parents;
 - o la prise de conscience en matière de sécurité dans les déplacements sur la route ainsi que l'adoption de comportements sécuritaires par les élèves et leurs parents;
- la mise sur pied d'un projet d'accompagnement (pédibus);
- la création d'un environnement favorable aux déplacements actifs.

Quelques répondants ont affirmé n'avoir observé aucune augmentation des déplacements actifs des élèves de leur école.

5.7.2. Incidence sur la sécurité des déplacements actifs des élèves entre l'école et le domicile

Plus de la moitié des répondants ont observé une amélioration de la sécurité des déplacements actifs :

« Je suis certain que chez de nombreux intervenants, ça nous amène à en parler plus, à sensibiliser plus, à garder l'œil ouvert sur les réalités difficiles que les enfants peuvent vivre entre l'école et la maison, pis ça nous mène à intervenir probablement davantage. Donc oui, je pense que oui, ça amène plus de sécurité dans les déplacements des élèves » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Les répondants ont nommé quelques actions pouvant expliquer l'amélioration la sécurité des déplacements actifs des élèves entre l'école et le domicile. Ces actions sont :

- des activités de sensibilisation favorisant :
 - o la prise de conscience en matière de déplacements actifs et l'adoption de comportements en leur faveur par les élèves et leurs parents;
 - o la prise de conscience en matière de sécurité dans les déplacements sur la route de même que l'adoption de comportements sécuritaires par les élèves, leurs parents et les membres de l'équipe-école;
- la mise sur pied d'un projet d'accompagnement (pédibus);
- la création d'un environnement favorable aux déplacements actifs.

Quelques répondants ont affirmé n'avoir observé aucune incidence sur la sécurité des déplacements actifs des élèves entre l'école et le domicile.

5.7.3. Autres résultats associés au programme

Les autres résultats associés au programme Mon école à pied, à vélo! sont présentés dans le tableau XI.

Tableau XI : Autres résultats associés au programme

Partenaire	Résultat
Écoles participant au programme	Analyse de la situation environnementale de l'école Introduction de changements environnementaux favorables aux déplacements actifs des élèves Liens avec les autres actions en matière de saines habitudes de vie Contribution en matière de protection de l'environnement Élaboration d'un plan d'action sur les déplacements actifs Lancement de projets connexes Bonne presse de l'école et du programme auprès des parents Visibilité de l'école dans le quartier
Équipe-école	Mobilisation des membres de l'équipe-école Prise de conscience en matière de sécurité dans les déplacements sur la route et de comportements sécuritaires
Élèves	Augmentation de la pratique d'activités physiques Effet bénéfique sur la santé des élèves Effet bénéfique sur la réussite de l'enfant sur les plans global et scolaire Prise de conscience des élèves en matière de protection de l'environnement Création d'agents de changement
Parents	Augmentation de la pratique d'activités physiques Augmentation de la perception de la sécurité des déplacements actifs Augmentation du niveau d'engagement dans le programme Prise de conscience et comportements en faveur des déplacements actifs des élèves Prise de conscience en matière de sécurité dans les déplacements sur la route et de comportements sécuritaires Prise de conscience en matière de protection de l'environnement

Tableau XI : Suite

Partenaire	Résultat
Communauté	Création de liens avec les écoles Effet bénéfique sur la santé globale des membres de la communauté Effet bénéfique sur la sécurité du quartier Prise de conscience en matière de déplacements actifs des élèves et comportements en leur faveur Visibilité du programme dans le quartier
Autres écoles	Intérêt pour le programme

* Les résultats mentionnés par le plus de répondants sont indiqués en caractère gras.

Près de la moitié des répondants ont observé une prise de conscience en faveur des déplacements actifs des élèves et de la sécurité dans les déplacements sur la route ainsi que l'adoption de comportements en faveur des déplacements actifs des élèves et de comportements sécuritaires. Un répondant a précisé, au sujet des activités de sensibilisation du programme :

« Oui, on a eu une influence positive, les gens font attention. Y a beaucoup de jeunes, puis ça c'est, c'est... j'en ai, des témoignages de parents qui... qui laissent les enfants un peu plus loin pour les laisser marcher, les gens sont vraiment sensibilisés » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Pour la moitié des répondants, et particulièrement pour ceux des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale, les changements dans l'environnement sont les résultats les plus importants :

« Cette année y a eu des aménagements de faits par [nom de la ville] euh sur certaines rues, donc ils ont... marqué le, le pavé pour faire une allée piétonne. Maintenant, ça rassure un peu plus, ça délimite davantage, mais c'est certain que y a plusieurs lieux où, s'il y avait des trottoirs, ça serait encore davantage sécurisant » (direction d'école, Capitale-Nationale).

Le tableau suivant présente quelques exemples d'activités de sensibilisation et d'améliorations de la sécurité recommandées dans les plans de déplacement des écoles participantes par l'équipe Mon école à pied, à vélo! de la région de la Capitale-Nationale. Certaines de ces recommandations ont été suivies entre 2007 et 2009, et d'autres ne l'ont pas encore été. Ces données sont tirées du document *Suivi des recommandations. Plans de déplacement 2007 et 2008 Mon école à pied, à vélo!* (Accès transports viables et autres, 2008).

Tableau XII : Exemples d'activités de sensibilisation et d'améliorations de la sécurité

Volet	Recommandation	Suivie		
		Oui	Non	À venir
Sensibilisation	Informers les parents et les élèves de l'emplacement des supports à vélo	x		
	Sensibiliser les parents d'élèves au respect de la zone de débarquement et de la zone scolaire	x		

Tableau XII : Suite

Volet	Recommandation	Suivie		
		Oui	Non	À venir
	Informers les parents d'élèves sur l'offre en transports de substitution à la voiture	x		
	Sensibiliser les transporteurs lourds à la présence d'écoliers	x		
Mobilisation de la communauté	Former un comité Déplacements actifs et sécuritaires ou collaborer avec un comité déjà existant			x
Adaptation du règlement	Inclure la dimension du transport durable dans la politique de l'école		x	
	Intégrer le service de garde dans la démarche pour encourager les élèves ainsi que leurs parents à adopter les transports actifs		x	
Aménagement	Réaménager l'entrée du stationnement du personnel	x		
	Évaluer la pertinence de l'implantation de mesures d'atténuation de la vitesse			x
	Équiper l'école de supports à vélos ou acquérir et installer de nouveaux supports à vélos	x		
	Construire un trottoir			x
	Aménagement de voies cyclables			x
Surveillance	Poster un brigadier à l'intersection ou allonger les heures de travail des brigadiers		x	
	Faire surveiller les abords de l'école par des membres du personnel			x
Contrôle	Effectuer des contrôles de vitesse		x	
	Accroître la surveillance policière dans le secteur de l'école		x	

5.8. Pérennité du programme Mon école à pied, à vélo!

Selon plus de la moitié des répondants, la poursuite d'actions liées aux déplacements actifs est envisagée après la fin du soutien officiel offert par les agents du programme. Par contre, dans certains cas, cette poursuite est conditionnelle à l'impact du programme ou à l'implication des acteurs de l'école (équipe-école, parents). Selon les répondants, la poursuite du programme repose sur les stratégies suivantes :

- création d'un partenariat avec l'école secondaire du quartier;
- conservation d'un lien avec l'équipe Mon école à pied, à vélo! (soutien technique, matériel);

- recherche de bénévoles tant pour l'implantation du programme que sa poursuite;
- mise sur pied d'un comité Mon école à pied, à vélo;
- intégration des activités du programme à celles d'un projet déjà existant dans l'école;
- intégration des activités du programme au projet pédagogique de l'école.

L'intégration des activités liées aux déplacements actifs des élèves aux activités d'un projet existant ou au projet pédagogique de l'école sont les stratégies qui ont été nommées par le plus de répondants. Par ailleurs, les répondants des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale ont été plus nombreux que ceux de la région de Montréal à vouloir conserver un lien avec l'équipe du programme.

Dans quelques écoles, la façon dont le programme se poursuivra à la fin des trois années de soutien offert par les agents du programme n'avait pas encore été déterminée.

6 EXAMEN DES RÉSULTATS

Dans cette section, les résultats que les répondants ont perçus de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! sont résumés et examinés à la lumière de la littérature sur la pérennisation des programmes, des leçons tirées des projets Safe Routes to School (SR2S) et des conditions d'efficacité en promotion et en prévention établies par l'approche École en santé. Puis, on y fait un retour sur les résultats d'après le modèle conceptuel des déterminants des modes de déplacement des élèves vers l'école de McMillan (2005).

6.1. Examen des conditions favorables à la mise en œuvre et à la pérennisation du programme⁵

Sept conditions favorables à la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! et à sa pérennité ont été dégagées, dont cinq rejoignent les écrits de Pluye et de ses collaborateurs qui s'inscrivent dans la littérature sur l'apprentissage organisationnel : la routinisation, l'intégration du programme à la mission de l'organisation, la présence d'un porte-étendard, la mobilisation de la communauté et le financement (section « Disponibilité des ressources humaines, matérielles et financières », p. 69).

6.1.1. Routinisation

La routinisation (introduction de nouvelles routines) est le processus primaire menant vers la pérennité des programmes dans les organisations (Pluye, Potvin et Denis, 2004). Les routines organisationnelles⁶, apparaissant comme « des séquences standardisées d'opérations » et « des processus collectifs qui ont tendance à persister », peuvent également être associées à l'implantation (ex. : mode de fonctionnement), d'où l'importance de concevoir la façon dont le programme sera pérennisé dès l'étape de l'implantation (Pluye, Potvin et Denis, 2000, 2004).

Avec Mon école à pied, à vélo!, quoiqu'il s'agisse d'un programme d'application souple, un certain nombre d'activités sont prévues chaque année (sur trois ans). Selon quelques répondants, ces activités ainsi que la durée du programme favoriseraient sa mise en œuvre et permettraient l'établissement de ce type de routine. Dans cette optique, une évaluation régulière du niveau d'accomplissement des activités et de l'atteinte des objectifs est essentielle pour assurer la bonne marche du programme dès la première année et donc, sa pérennité.

Les encadrés suivants présentent les leçons tirées des projets Safe Routes to School et examinent les résultats à la lumière des conditions d'efficacité en promotion et en prévention établies par l'approche École en santé.

⁵. Cette section reprend les observations de l'étude *Pérennité et partenariat dans le projet Mon école à pied, à vélo!* menée par Christian Macé, étudiant au doctorat en psychologie communautaire de l'Université Laval (2009). De nombreux liens avec l'information recueillie ont été observés et y sont présentés.

⁶. Cet apprentissage organisationnel se fait d'abord par « l'apprentissage des acteurs [et ensuite] par le développement de savoirs interprétés, communiqués et consensuels dans l'organisation, ce qui définit une routine » (Pluye, Potvin et Denis, 2000 : 104).

Leçons tirées des projets Safe Routes to School (SR2S, s. d.)

- Le succès du programme est attribué à son évolution, à sa résistance à la « stagnation » et à la formation continue des nouveaux arrivés à l'école.

Conditions d'efficacité en promotion-prévention (Roberge et Choinière, 2009)

La routinisation est liée aux conditions d'efficacité suivantes en promotion et prévention proposées par l'approche École en santé :

- Planification et concertation : Les interventions doivent être planifiées à long terme et inclure une concertation avec différents partenaires.
 - Mon école à pied, à vélo! invite les écoles participantes à planifier leurs actions de concert avec les acteurs de l'école et de la communauté.
- Intensité et durée : Les interventions doivent être fréquentes et continues tout au long du cheminement scolaire du jeune.
 - Mon école à pied, à vélo! offre une séquence d'activités de base réparties sur trois années. Il invite à saisir d'autres occasions de maintenir l'intérêt des acteurs et de compléter ces activités.
- Mécanismes d'évaluation : Les interventions doivent prévoir un mécanisme d'évaluation.
 - Mon école à pied, à vélo! est le sujet de projets d'évaluation, et les équipes du programme en font un suivi.

6.1.2. Intégration du programme à la mission de l'organisation

Les routines organisationnelles sont définies en partie par l'adoption de valeurs et de règles gouvernant l'action (Pluye, Potvin et Denis, 2004). Dans le cadre de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo!, l'intégration des déplacements actifs et sécuritaires au projet éducatif des écoles participantes pourrait favoriser l'établissement de ce type de routine. Baum et ses collaborateurs (2006) affirment d'ailleurs que passer d'un projet limité dans le temps à une approche davantage intégrée au sein de l'organisation peut se révéler bénéfique. Certains répondants, particulièrement de la région de Montréal, ont fait transparaître ce souci d'intégrer le programme à la mission de l'école ou à ses activités. Par exemple, dans certains cas, le programme s'inscrit dans le projet éducatif ou le plan de réussite de l'école, dans l'approche École en santé, dans le mouvement École verte Brundtland ou dans le cadre d'un projet de quartier. Plusieurs répondants, venant en majorité des écoles participantes de la Capitale-Nationale, ont affirmé qu'il est essentiel que le programme propose une offre de services adéquate qui répond à des préoccupations liées à des besoins réels.

Shediak-Rizkallah et Bone (1998) soulignent l'importance de l'adéquation du programme avec la mission de l'organisation hôte pour assurer sa pérennité. Selon l'information recueillie, cette compatibilité doit être observée dès la démarche d'affiliation. En outre, quatre facteurs ont été désignés comme étant importants dans la prise de décision de participer à un programme comme Mon école à pied, à vélo! Ces facteurs sont : la nature du programme, sa faisabilité, sa pertinence et les bénéfices perçus.

En misant sur le thème de la sécurité des élèves de l'école, le programme semble réunir ces facteurs. De plus, le thème de la sécurité suscite l'intérêt et l'intention de s'impliquer des acteurs de l'école et des représentants de la communauté. En effet, pour près de la moitié des répondants, l'intérêt pour les questions de santé, de saines habitudes de vie et d'utilisation de modes de transport actifs et l'intention de s'impliquer des acteurs de l'école et des représentants de la communauté facilitent la mobilisation de ces derniers ainsi que la mise en œuvre du programme.

D'autres éléments propres à l'école ou au milieu (ex. : la culture, les orientations privilégiées, l'environnement, etc.) peuvent faciliter la mise en œuvre du programme en plus constituer des facteurs de faisabilité et de pertinence motivant la décision d'y participer. Selon l'information recueillie, ces éléments pourraient influencer l'intégration du programme à la mission de l'école. Flynn et ses collaborateurs (2006) abondent en ce sens et affirment que la faisabilité d'un programme pourrait être liée à sa pérennité.

Les encadrés suivants présentent les pistes d'action proposées par les répondants ainsi que les leçons tirées des projets Safe Routes to School, et examinent les résultats à la lumière des conditions d'efficacité en promotion et en prévention établies par l'approche École en santé.

Pistes d'action proposées par les répondants

- Miser sur le thème de la sécurité, en tant que bénéfices perçus pour les élèves, dans la promotion et la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo!
- Appliquer avec souplesse le programme Mon école à pied, à vélo! et opter pour une démarche qui correspond au type d'école ou de milieu. Le programme doit être en rapport avec les initiatives existantes et doit répondre à des préoccupations liées à un besoin réel.
- Au moment de déterminer le calendrier des interventions en début d'année, élaborer un plan d'action qui assure les liens entre le projet éducatif, le plan de réussite de l'école ainsi que les activités du programme.
- Poursuivre la combinaison d'activités de sensibilisation et de création d'une infrastructure favorable aux déplacements actifs sécuritaires.

Leçons tirées des projets Safe Routes to School (SR2S, s. d.)

- La clé du succès du programme repose sur sa flexibilité, même s'il est nécessaire de déterminer à l'avance l'ensemble du programme et de ses activités ainsi que le rôle de chacun des partenaires.
- La mise en œuvre du programme est facilitée lorsque sa coordination ainsi que les autres activités liées à la sécurité sont sous la responsabilité de l'école ou d'autres partenaires.

Conditions d'efficacité en promotion-prévention (Roberge et Choinière, 2009)

L'intégration du programme à la mission de l'organisation est liée aux conditions d'efficacité suivantes en promotion et prévention proposées par l'approche École en santé :

- Facteurs clés incontournables : Les interventions doivent agir simultanément sur les principaux facteurs clés du développement des jeunes.
 - Mon école à pied, à vélo! propose aux écoles participantes d'agir sur les facteurs habitudes de vie, comportements sains et sécuritaires et environnements favorables.

- Objectifs et modalité d'intervention : Les interventions doivent être construites à partir d'objectifs et de modalités d'intervention clairs et définis en fonction des priorités de l'école.
 - Mon école à pied, à vélo! se positionne selon les priorités de l'école. Il invite les écoles participantes à intégrer les préoccupations liées aux déplacements actifs à leur mission ou à leurs activités.
- Souplesse, accessibilité et faisabilité : Les interventions doivent être souples, accessibles et faisables.
 - Mon école à pied, à vélo! est un programme d'application souple. Il propose un accompagnement et différents outils adaptés aux réalités du milieu.

6.1.3. Porte-étendard

La présence de porte-étendards et de mécanismes de remplacement de ces personnes comptent parmi les facteurs associés à la pérennité des programmes de promotion de la santé (Pluye et autres, 2000; Scheirer, 2005). Selon l'information recueillie auprès de plusieurs répondants, une personne-ressource est responsable du programme Mon école à pied, à vélo! au sein de l'école; elle informe, consulte, fait les liens entre les acteurs de l'école, mobilise, planifie, coordonne, réalise et évalue les activités. Alors que le programme prévoit la mise en place d'un comité Déplacements actifs et sécuritaires, peu d'écoles ont formé ce comité ou ont intégré Mon école à pied, à vélo! à un comité déjà en place. Cet élément (nommé parmi les aspects qui facilitent la mise en œuvre du programme) pourrait pourtant s'avérer prometteur pour la pérennité du programme. Le comité, par sa seule existence, faciliterait la mise en œuvre du programme (en assumant les fonctions nommées par les répondants, mentionnées précédemment), favoriserait le recrutement de nouveaux membres (incluant la transmission de l'information à ces membres) et agirait ainsi en tant qu'acteur stratégique. Il est donc recommandé que la création de ce comité se fasse le plus tôt possible dans les trois années de mise en œuvre du programme dans les écoles (Macé, 2009).

Selon les résultats de l'étude d'O'Loughlin et ses collaborateurs (1998), le facteur permettant le mieux de prédire la pérennité d'une intervention est de la faire reposer sur le travail de volontaires. Près de la moitié des répondants s'entendent sur l'importance de l'implication des acteurs de l'école. Certains ont indiqué que le programme Mon école à pied, à vélo! devrait être préférablement pris en charge par les parents des élèves plutôt que par le personnel enseignant, particulièrement dans les démarches et recommandations liées au plan de déplacement. L'implication des parents semble d'autant plus utile dans un contexte de changement de direction ou de roulement du personnel de l'école (nommés par les répondants parmi les aspects entravant la mise en œuvre du programme). Ces réorientations de l'organisation font partie des types d'événements⁷ nuisant à l'apprentissage organisationnel relevés par Pluye, Potvin et Denis (2000).

Les encadrés suivants présentent les pistes d'action proposées par les répondants ainsi que les leçons tirées des projets Safe Routes to School.

⁷. Les types d'événements nuisant à l'apprentissage organisationnel sont : l'avantage compétitif d'interventions concurrentes, la reconnaissance de l'échec d'un projet pilote, une période de réorientation de l'organisation et une mésinformation (retards ou distorsions dans la transmission de l'information) (Pluye, Potvin et Denis, 2000).

Pistes d'action proposées par les répondants

- Désigner la ou les bonnes personnes-ressources.
- Assurer le transfert de l'information entre les personnes-ressources responsables du programme susceptibles de se succéder.

Leçons tirées des projets Safe Routes to School (SR2S, s. d.)

- Il est important de désigner un « champion » qui représentera le projet dans l'école.
- La participation de bénévoles est essentielle.
- Il est avantageux d'adopter des mesures incitatives (ex. : récompenses) afin d'assurer l'engagement des bénévoles, c'est-à-dire de maintenir leur intérêt et leur implication, du diagnostic de la situation problématique à sa résolution.

6.1.4. Mobilisation des acteurs de l'école

Pour près de la moitié des répondants, la mobilisation des acteurs de l'école représente une condition favorable à la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! Presque tous les répondants ont parlé de l'importance de l'implication de l'école, particulièrement des membres du conseil d'établissement, des enseignants et des parents, dans l'implantation du programme et de ses activités.

Dans plusieurs cas, un ou plusieurs membres du conseil d'établissement et de l'équipe-école ainsi que des parents sont impliqués dans le programme Mon école à pied, à vélo! Bien que leur implication varie d'une école et d'un acteur à l'autre, les rôles perçus de ces acteurs semblent généralement correspondre aux rôles prévus par le programme. Certains répondants des écoles participantes de la région de Montréal ont également souligné l'implication des élèves et/ou du conseil des élèves dans la mise en œuvre du programme (ex. : consulter l'ensemble des élèves, diffuser l'information sur le programme aux parents, organiser des activités de sensibilisation). En assurant un engagement actif des élèves dans la mise en œuvre du programme, ces écoles ont opté pour une piste d'action prometteuse.

Selon les données recueillies, la démarche proposée par le programme Mon école à pied, à vélo! serait favorable à la mobilisation des acteurs de l'école et/ou à sa mise en œuvre. Les actions suivantes ont été mentionnées par les répondants :

- ☒ Prise de connaissance de l'existence du programme. Bien que quelques répondants aient parlé des activités de promotion accomplies par les équipes Mon école à pied, à vélo!, l'information sur le programme semble principalement se diffuser de bouche à oreille. Pour certains répondants, le fait que ce soit un membre de la direction, de l'équipe-école, du conseil d'établissement ou un parent d'élève qui fait connaître le programme témoigne de leur intérêt pour ce dernier. Puisque, comme mentionné précédemment, l'intérêt des acteurs de l'école représente un élément qui facilite leur mobilisation ainsi que la mise en œuvre du programme, ce mode de promotion semble donc à privilégier.

Démarche de consultation avant la mise en œuvre du programme. Pour plusieurs des répondants, la démarche de consultation des acteurs de l'école représente un élément facilitant leur mobilisation ainsi que la mise en œuvre du programme. Cette étape semble donc incontournable, puisqu'elle permet d'obtenir l'approbation préalable

à la mise en œuvre, d'informer les acteurs de l'école, d'inviter ces derniers à collaborer et de clarifier les attentes de chacune des parties prenantes.

- ☒ Diagnostic de la sécurité autour de l'école. Pour quelques répondants, cette étape de la démarche pourrait faciliter la mobilisation de l'ensemble des acteurs de l'école et les encourager à collaborer et/ou à participer aux activités du programme. Cette dernière semble donc favorable au programme.
- ☒ Activités de communication et suivi du projet. Quelques répondants ont également parlé de l'intérêt d'informer les acteurs de l'école de l'évolution du projet (incluant des bénéfices perçus) et de promouvoir le projet à l'extérieur de l'école. Selon les données recueillies, ce suivi pourrait faciliter la mobilisation de l'ensemble des acteurs de l'école et les encourager à collaborer et/ou à participer aux activités du programme. Les activités de communication auprès de ces personnes déjà prévues par le programme semblent donc lui être favorables.

Quelques répondants ont toutefois signalé certaines difficultés à joindre les acteurs de l'école et à susciter leur implication (mentionnées parmi les aspects qui entravent la mise en œuvre du programme). Certains jugent qu'un meilleur soutien de leur part serait utile. Selon l'information recueillie, d'autres éléments propres à l'école pourraient influencer sa capacité à se mobiliser (ex. : le roulement de personnel, la charge de travail, la quantité d'information à donner, etc.). Ces éléments semblent influencer la perception du niveau d'implication demandé par le programme (réaliste par rapport à irréaliste).

Les encadrés suivants présentent les pistes d'action proposées par les répondants ainsi que les leçons tirées des projets Safe Routes to School, et examinent les résultats à la lumière des conditions d'efficacité en promotion et en prévention établies par l'approche École en santé.

Pistes d'action proposées par les répondants

- Mobiliser l'ensemble des acteurs de l'école intéressés par le programme Mon école à pied, à vélo!
- Rechercher particulièrement l'engagement d'acteurs clés au sein de l'école dans la mise en œuvre du programme.
- Saisir les bonnes occasions de présenter le programme, d'appeler à collaborer et de faire part de ses avancées (ex. : utiliser les mécanismes déjà en place, tels que le « mémo du mois »).
- S'interroger sur les attentes des différents acteurs de l'école, définir clairement leurs mandats et les résultats attendus.
- Assurer un certain rythme dans l'action, particulièrement lorsque les acteurs de l'école sont motivés, afin de concrétiser le programme.
- Déterminer la séquence des activités du programme afin de susciter l'engagement des acteurs de l'école.

Leçons tirées des projets Safe Routes to School (SR2S, s. d.)

- La participation de bénévoles est essentielle.
- Il est avantageux d'adopter des mesures incitatives (ex. : récompenses) afin d'assurer l'engagement des bénévoles, c'est-à-dire de maintenir leur intérêt et leur implication, du diagnostic de la situation problématique à sa résolution.

- Le succès du programme est attribué à son évolution, à sa résistance à la stagnation et à la formation continue des nouveaux arrivés à l'école.

Conditions d'efficacité en promotion-prévention (Roberge et Choinière, 2009)

La mobilisation des acteurs de l'école est liée aux conditions d'efficacité suivantes en promotion et prévention proposées par l'approche École en santé :

- Niveau d'intervention : Les interventions doivent agir simultanément à plusieurs niveaux.
 - Mon école à pied, à vélo! prévoit la mobilisation de l'ensemble des acteurs de l'école et de sa communauté. Il prévoit également leur participation aux différentes activités.
- Autonomisation (*empowerment*) : Les interventions doivent impliquer le développement de compétences chez les jeunes et favoriser leur implication.
 - Mon école à pied, à vélo! invite les écoles participantes à impliquer les jeunes dans sa mise en œuvre en plus de leur participation aux activités.

6.1.5. Mobilisation de la communauté

Une coalition ou toute autre forme de mobilisation peut représenter en soi un acteur stratégique qui agit comme soutien à l'innovation; elle multiplie le nombre de porte-étendards et la capacité à en recruter (Macé, 2009). En effet, selon Pluye et ses collaborateurs, « si l'innovation a des avantages, elle génère un support qui s'incarne au mieux dans un porte-étendard et dans une coalition » (Pluye, Potvin et Denis, 2000 : 102).

Dans le cadre du programme Mon école à pied, à vélo!, la création de liens entre les écoles participantes et différents représentants de la communauté peut instaurer un contexte favorable aux revendications liées à l'amélioration de la sécurité dans un objectif de favoriser les déplacements actifs (Macé, 2009). Selon les données recueillies, les répondants ont créé ou envisagent de créer davantage de liens avec les acteurs suivants :

- certains ministères et organismes, tels que les ministères des Transports, de l'Éducation, du Loisir et du Sport ainsi que de la Santé et des Services sociaux du Québec, et les CSSS;
- les commissions scolaires concernées;
- les écoles avoisinantes;
- les CPE et garderies avoisinants;
- les organismes du milieu communautaire s'adressant à la même clientèle ou dont la mission et les objectifs rejoignent ceux du programme;
- la ville ou la municipalité (ex. : les services municipaux des loisirs et des sports, d'aménagement du territoire, des travaux publics et/ou de police, les arrondissements, le conseil municipal, le comité de quartier, les brigadiers scolaires);
- les commerces et entreprises avoisinants.

Toutefois, plusieurs répondants ont dénoncé certaines difficultés à joindre ces acteurs et à susciter leur engagement (nommées parmi les aspects qui entravent la mise en œuvre du programme). Par exemple, certains répondants, venant en majorité de la région de la Capitale-Nationale, ont mentionné les difficultés à obtenir une coopération de la ville ou de la municipalité et/ou de ses services. Ainsi, certains jugent qu'un meilleur soutien de la part de la communauté serait utile, puisque, comme le propose le programme, cette mobilisation est la garantie d'une part de l'efficacité des mesures mises en œuvre et d'autre part de la pérennité des changements de comporte-

ments (Accès transports viables et Vivre en ville, 2009). En mobilisant les acteurs susceptibles d'améliorer les conditions de pratique des transports actifs chez les enfants d'âge scolaire, les écoles opteront pour une piste d'action prometteuse.

Les encadrés suivants présentent les pistes d'action proposées par les répondants ainsi que les leçons tirées des projets Safe Routes to School, et examinent les résultats à la lumière des conditions d'efficacité en promotion et en prévention établies par l'approche École en santé.

Pistes d'action proposées par les répondants

- Obtenir l'appui de décideurs (ex. : les commissaires, les députés) et faire appel à la collectivité pour créer un « mouvement de masse ».
- Aborder les représentants de la communauté de manière progressive et maintenir de bonnes relations afin de confirmer leur intérêt et/ou leur implication.
- Intervenir de manière soutenue auprès des représentants de la communauté concernés par le programme Mon école à pied, à vélo! afin de faire avancer le projet.
- Inviter à l'action le réseau de connaissances professionnelles et personnelles des acteurs de l'école.
- S'interroger sur les attentes des différents représentants de la communauté, définir clairement leurs mandats et les résultats attendus.
- Tenir compte des orientations des acteurs de la communauté dans l'action.
- Travailler en concertation.

Leçons tirées des projets Safe Routes to School (SR2S, s. d.)

- Le travail avec les écoles doit être adapté à leur communauté et à ses besoins.
- Pour obtenir l'engagement des décideurs dans la mise en place de mesures, le programme doit être solide et viable politiquement.
- La mobilisation des représentants de la communauté doit être orientée vers une démarche dans laquelle ces derniers se sentent bienvenus ou utiles.
- L'élaboration de partenariats permet de financer certaines initiatives (ex. : modification de l'environnement en faveur des déplacements actifs).
- La clé du succès repose sur la collaboration avec la ville ou la municipalité ainsi que son service de police.

Conditions d'efficacité en promotion-prévention (Roberge et Choinière, 2009)

La mobilisation de la communauté est liée aux conditions d'efficacité suivantes en promotion et prévention proposées par l'approche École en santé :

- Planification et concertation : Les interventions doivent être planifiées à long terme et inclure une concertation avec différents partenaires.
 - Mon école à pied, à vélo! invite les écoles participantes à planifier leurs actions de concert avec les acteurs de l'école et de la communauté.

- Souplesse, accessibilité et faisabilité : Les interventions doivent être souples, accessibles et faisables.
 - Mon école à pied, à vélo! est un programme d'application souple. Il propose un accompagnement et différents outils adaptés aux réalités du milieu.

6.1.6. Disponibilité des ressources humaines, matérielles et financières

Selon les données recueillies, certains éléments propres à l'école ou au milieu influenceraient la disponibilité des ressources allouées à la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! et à sa pérennisation, par exemple : les orientations de l'école, le roulement de personnel, la charge de travail, etc. Par ailleurs, les conditions favorables à la mise en œuvre et à la pérennisation du programme semblent liées à la nature du programme, à l'engagement des acteurs de l'école et de la communauté et au financement.

Nature du programme

La qualité du programme et le professionnalisme des équipes Mon école à pied, à vélo! ont été mentionnés parmi les conditions favorables à la mise en œuvre et la pérennisation du programme, plus particulièrement l'accompagnement offert par l'équipe du programme et le caractère adéquat des outils fournis. Selon l'information recueillie, ces éléments doivent également être observés dès la démarche d'affiliation, puisqu'ils ont été désignés comme étant importants dans la prise de décision de participer à un programme comme Mon école à pied, à vélo! (liés à la faisabilité et à la pertinence du programme).

Accompagnement offert par le programme. La majorité des répondants des écoles participantes de la région de la Capitale-Nationale ont apprécié l'accompagnement offert par l'équipe du programme et ont indiqué que ce dernier a facilité sa mise en œuvre dans leur école. D'autres répondants ont cependant exprimé de l'insatisfaction à l'égard de l'accompagnement offert. À ce sujet, Flynn et autres (2006) signalent le rôle déterminant de l'agent de projet (ex. : membre de l'équipe Mon école à pied, à vélo!) dans le niveau de participation à un programme et les résultats observés. Ce dernier peut donc représenter un élément déterminant du succès d'un programme. Au même titre que les autres parties prenantes (ex. : acteurs de l'école ou de la communauté), l'agent de projet peut s'assurer que le programme est pertinent et acceptable, et servir de modèle (Flynn et autres, 2006).

Sur le plan régional, les activités reposent sur différents rôles et responsabilités répartis entre les membres de l'équipe Mon école à pied, à vélo! : la relation avec les partenaires et la direction administrative, la coordination régionale, la gestion du programme dans les écoles, l'animation dans les écoles, le diagnostic et le plan de déplacement (Accès transports viables et Vivre en ville, 2009). Pour la majorité des répondants, ces rôles, prévus par le programme, correspondent aux rôles perçus. De plus, la satisfaction à l'égard de la mise en œuvre du programme semble bonne, puisqu'elle est qualifiée d'assez satisfaisante à extrêmement satisfaisante. L'ensemble des répondants ont reconnu l'importance de l'accompagnement de l'équipe Mon école à pied, à vélo! et étaient satisfaits de sa contribution.

Ainsi, dans la mesure où l'accompagnement fourni sur le plan régional par Mon école à pied, à vélo! s'avère adéquat, ce dernier compte parmi les conditions favorables à la mise en œuvre et à la pérennisation du programme. Selon l'information recueillie, il assure une certaine main-d'œuvre pour exécuter les tâches liées à la mise en œuvre (ex. : représentation, animation) ou aux travaux techniques (ex. : connaissances et compétences liées à la création d'un environnement favorable aux déplacements actifs des élèves).

Caractère adéquat des outils de communication et d'animation. La majorité des répondants ont trouvé que les outils fournis par le programme ont facilité sa mise en œuvre. Par contre, d'autres répondants des écoles participantes de la région de Montréal ont trouvé que les outils proposés ont plutôt nuï à sa mise en œuvre. Selon les données recueillies, l'insatisfaction à l'égard des outils de communication et d'animation serait liée à l'offre de services (activités de sensibilisation et séquence de ces dernières) plutôt qu'aux outils eux-mêmes. Ainsi, les outils de communication et d'animation fournis par le programme Mon école à pied, à vélo! semblent favorables à sa mise en œuvre.

Engagement des acteurs de l'école et de la communauté

Comme mentionné précédemment, la mobilisation de l'école et de la communauté a été désignée parmi les conditions favorables à la mise en œuvre et à la pérennisation du programme Mon école à pied, à vélo! Pour plusieurs répondants, cet engagement apporte une contribution importante en matière de ressources :

- humaines (ex. : main-d'œuvre pour les tâches liées à la mise en œuvre du programme ou aux travaux techniques);
- financières (ex. : contribution sous forme de financement pour la mise en œuvre du programme ou l'exécution de travaux techniques);
- matérielles (ex. : outils de communication et d'animation, supports à vélos, matériaux nécessaires aux travaux techniques);
- diverses (ex. : connaissances liées au contexte et au fonctionnement de l'école, connaissances et compétences liées à la création d'un environnement favorable aux déplacements actifs des élèves, temps et énergie).

Selon les données recueillies, l'engagement de l'école et de la communauté (des efforts de mobilisation faits par l'école et soutenus par l'équipe Mon école à pied, à vélo!) serait favorable à la mise en œuvre du programme et à sa pérennisation. Plus précisément, pour certains répondants, la recherche de cet engagement, favorisée par la durée du programme, représente une piste d'action prometteuse pour pallier l'absence ou le manque de ressources.

Financement

Le financement du programme et de ses activités (mobilisation, sensibilisation, modification de l'environnement) a été mentionné parmi les conditions favorables à sa mise en œuvre et à sa pérennisation, et plus particulièrement le financement des éléments suivants : l'accompagnement offert par le programme, sa mise en œuvre et l'exécution des travaux techniques.

Accompagnement offert par le programme. Pour certains répondants, la poursuite de la collaboration de l'équipe Mon école à pied, à vélo! au terme des trois années d'implantation représente un élément clé pour la continuité du programme. Ainsi, tout en visant l'autonomie des écoles qui terminent le programme, il apparaît important que ce dernier dispose d'un financement qui permette de leur offrir une certaine assistance. Toutefois, même sans ce financement, il est prévu d'offrir de l'information sur les déplacements actifs et sécuritaires et une banque d'outils aux écoles qui terminent le programme (Macé, 2009).

Mise en œuvre du programme. Même si le financement demeure un facteur important pour la pérennité, un financement externe trop important qui ne permettrait pas une mobilisation suffisante des ressources internes d'une organisation peut devenir un frein à la pérennité (Pluye, Potvin et Denis, 2004; Pluye et autres, 2000; Shediak-Rizkallah et Bone, 1998). Par exemple, quoique certains répondants aient nommé les activités clés en main du

programme Mon école à pied, à vélo! parmi les éléments facilitant son implantation, ces activités demandent peu d'engagement de l'école et auront peut-être de la difficulté à se poursuivre. Dans une perspective à plus long terme, il serait pertinent de viser des activités simples qui seraient prises en charge de façon autonome par les écoles pour favoriser leur maintien (Macé, 2009).

Exécution des travaux techniques. Quelques répondants ont indiqué que les recommandations du plan de déplacement préconisaient des changements souvent coûteux, inusités ou irréalistes sur lesquels les écoles participantes ont peu de pouvoir. Selon ces derniers, ces investissements relèvent des représentants de la communauté (particulièrement de la ville ou de la municipalité et de ses services) et sont essentiels à l'exécution des travaux techniques (ex. : modification de l'environnement urbain en faveur des déplacements actifs des élèves, surveillance).

Les encadrés suivants présentent les pistes d'action proposées par les répondants ainsi que les leçons tirées des projets Safe Routes to School, et examinent les résultats à la lumière des conditions d'efficacité en promotion et en prévention établies par l'approche École en santé.

Pistes d'action proposées par les répondants

- Assurer la continuité de l'accompagnement offert par l'équipe Mon école à pied, à vélo!
- Planifier à l'avance le calendrier des activités du programme, préférablement en début d'année scolaire, afin d'ajuster l'horaire des activités de l'école et d'ainsi éviter les conflits d'horaire.
- Ajuster les délais selon les réalités de l'école.
- Créer et développer des partenariats avec les représentants de la communauté concernés par les cibles du programme.
- Cibler les différentes sources de financement existantes et en profiter (ex. : partenariats, programmes de subvention, activités d'autofinancement).

Leçons tirées des projets Safe Routes to School (SR2S, s. d.)

- L'accompagnement des promoteurs du programme dans la réalisation des plans de déplacements, le suivi et l'évaluation est essentiel.
- La participation de bénévoles est essentielle.
- Il est avantageux d'adopter des mesures incitatives (ex. : récompenses) afin d'assurer l'engagement des bénévoles, c'est-à-dire de maintenir leur intérêt et leur implication, du diagnostic de la situation problématique à sa résolution.
- La mise en place de partenariats permet de financer certaines initiatives.

Conditions d'efficacité en promotion-prévention (Roberge et Choinière, 2009)

La disponibilité des ressources humaines, matérielles et financières est liée aux conditions d'efficacité suivantes en promotion et prévention proposées par l'approche École en santé :

- Souplesse, accessibilité et faisabilité : Les interventions doivent être souples, accessibles et faisables.
 - L'équipe Mon école à pied, à vélo! contribue à la mise en œuvre du programme en offrant un accompagnement et différents outils pour réaliser les activités.

6.1.7. Communications et suivi du programme

Plusieurs répondants ont indiqué qu'une démarche a été entreprise auprès des acteurs des écoles et de la communauté pour leur faire connaître le programme Mon école à pied, à vélo! Toutefois, certains ont dénoncé des difficultés à joindre ces acteurs (mentionnées parmi les aspects qui entravent la mise en œuvre du programme). Pour relever ce défi, deux partenaires essentiels ont été nommés :

- le secrétariat de l'école : il facilite la diffusion de l'information auprès des enseignants, des élèves et de leurs parents;
- les équipes Mon école à pied, à vélo! : elles assurent la diffusion de l'information auprès des acteurs de l'école.

Malgré ces difficultés, les activités de communication (ex. : productions imprimées, rencontres, communications écrites), déjà prévues par le programme, semblent utiles. Ainsi, comme mentionné précédemment, les activités de communication et le suivi de l'évolution du programme pourraient faciliter la mobilisation de l'école et de la communauté ainsi que la mise en œuvre du programme.

L'encadré suivant présente les pistes d'action proposées par les répondants.

Pistes d'action proposées par les répondants

- Élaborer les messages et planifier les communications selon les caractéristiques et l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme (ex. : promouvoir la marche plutôt que le vélo, les déplacements utilitaires en général ou la pratique d'activités physiques, réduire le nombre d'activités de communication).
- Saisir les occasions de présenter le programme et de faire part de ses progrès et bons coups (ex. : planifier des rencontres de suivi; utiliser les mécanismes déjà en place, tels que le « mémo du mois »).
- Rechercher la collaboration des acteurs clés aux activités de communication.
- Avoir une bonne communication avec les équipes Mon école à pied, à vélo!

6.2. Retour sur les déterminants des modes de déplacement des élèves

Même si les déterminants des modes de déplacement des élèves n'étaient pas l'objet de cette évaluation, l'information recueillie corrobore le postulat de base présenté dans le cadre conceptuel de McMillan (2005) (section 2.1, p. 20) : la forme urbaine n'exercerait qu'une influence indirecte sur la décision parentale relative à la mobilité de leurs enfants, car certains facteurs médiateurs ou modérateurs, susceptibles par ailleurs de se combiner, peuvent influencer la décision parentale.

En abordant les questions de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! et de sa pérennisation, certains répondants ont également relevé le rôle des déterminants suivants dans les déplacements des élèves.

6.2.1. Influence de la forme urbaine

Lors de l'évaluation de l'environnement des écoles participantes, les répondants lui ont attribué des cotes variant de peu à très favorable aux déplacements actifs des élèves. Diverses caractéristiques environnementales favorables ou défavorables ont été relevées et répertoriées selon qu'elles sont relatives au contexte, au trajet et à l'aménagement. Les répondants ont classé certaines mesures environnementales parmi celles à cibler de façon prioritaire pour améliorer la situation, par exemple : l'ajout ou le déplacement (changement d'intersection) de brigadiers scolaires, l'application de mesures d'atténuation de la circulation, la mise en place d'une signalisation adéquate et la création de trottoirs et/ou de voies cyclables à proximité de l'école. Plus précisément, l'application de ces mesures pourrait favoriser la sécurité et la « marchabilité » des quartiers afin de favoriser les déplacements actifs des élèves.

En effet, plusieurs répondants ont souligné l'importance de la question de la sécurité pour les parents dans le choix du mode de déplacement vers l'école des élèves. Selon plus de la moitié des répondants, ce facteur est lié aux caractéristiques de l'environnement :

« Notre priorité actuellement était la demande de brigadier scolaire à l'intersection qui nous apparaît le plus à risque, parce qu'on croit qu'avec un brigadier scolaire il y aura une importante influence sur le comportement des parents aussi. Parce qu'actuellement les parents viennent conduire les enfants à l'école... parce qu'ils ne se sentent pas en sécurité par rapport à cette intersection, en tout cas beaucoup nous disent ça. Alors on peut croire que si cette intersection-là était sécurisée, que l'enfant euh marcherait davantage, que le parent le laisserait aller plus » (direction d'école, Capitale-Nationale).

6.2.2. Facteurs susceptibles d'influencer la décision parentale

Divers facteurs susceptibles d'influencer la décision parentale ont été nommés par les répondants des écoles participantes. Ces facteurs sont : la sécurité physique et routière, les options de transport ainsi que les attitudes et préférences parentales.

Sécurité physique et routière

Le modèle conceptuel proposé par McMillan met d'emblée l'accent sur les préoccupations liées à la sécurité et la perception de sécurité que peuvent avoir les parents de leur quartier de résidence et du chemin qui sépare leurs

enfants de l'école, bien au-delà des faits (Rodriguez et Vogt, 2009). Comme dans le modèle de McMillan (2005), les préoccupations relatives à la sécurité soulignées par les répondants semblent liées à la fois à la sécurité physique (niveau de criminalité) et à la sécurité routière (risques d'accidents) des quartiers. Ces préoccupations confirment par ailleurs le cercle vicieux faisant que les parents craignant pour leurs enfants les risques d'accidents, à cause du trafic (ou d'autres dangers), les déposent en voiture et du même coup participent à l'augmentation de ce trafic (figure 2, p. 22). D'où l'importance d'appliquer des mesures environnementales.

Options de transport

Sans grande surprise, plusieurs répondants ont confirmé l'importance de la distance à parcourir pour se rendre à l'école parmi les facteurs susceptibles d'influencer la décision parentale. Cela rejoint les conclusions de plusieurs auteurs (Ewing, Schroeder et Greene, 2004; Davison, Werder et Lawson, 2008; Bringolf-Isler et autres, 2008; Lewis et autres, 2008).

Attitudes et préférences parentales

Plusieurs répondants ont souligné l'influence déterminante du profil des parents et des contraintes relatives à leur emploi du temps au travail sur le recours ou non aux modes de déplacement actifs pour leurs enfants.

En résumé, le choix du mode de déplacement de l'enfant vers l'école revient aux parents, et cette décision est tributaire de facteurs complexes souvent non liés aux programmes mis en œuvre à l'école :

« Encourager les enfants c'est une chose qui se fait relativement bien, mais le soutien et l'encouragement du parent est essentiel parce que si le parent dit "non, tu ne prends pas ton vélo, c'est trop dangereux dans le quartier", bien, tant pis, il ne pourra pas le prendre » (direction d'école, Montréal).

7 CONCLUSION

Plusieurs études scientifiques ont déjà établi l'efficacité des programmes de déplacements actifs sur le chemin de l'école pour promouvoir l'activité physique chez les jeunes (Boarnet et autres, 2005*a*, 2005*b*; Osborne, 2005; Staunton, 2003). Cependant, peu se sont penchés sur les caractéristiques associées à l'implantation et à la pérennisation de ces programmes. Le but de cette étude était de décrire la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! et de faire ressortir les conditions favorables à son implantation et à sa pérennisation dans le contexte scolaire québécois et de l'approche École en santé.

Les conditions favorables à la mise en œuvre et à la pérennisation du programme ont été désignées comme étant :

- la nature du programme (qualité du programme et de l'accompagnement offert par l'équipe responsable, caractère adéquat des activités de sensibilisation et du matériel fournis, durée du programme et niveau réaliste d'implication demandé);
- la capacité de mobilisation de l'école;
- un environnement propice aux déplacements actifs;
- une culture favorable aux modes de déplacement substitués et collectifs;
- les liens entre le programme et d'autres programmes de l'école;
- la formation d'un comité de programme ou l'intégration du programme à un comité déjà existant;
- l'établissement de bons rapports entre l'équipe Mon école à pied, à vélo!, les acteurs de l'école et les représentants des communautés participantes.

Malgré les défis que certaines écoles ont dû relever, les données témoignent de l'atteinte des objectifs d'implantation et de déploiement du programme. Ainsi, selon l'année d'implantation, les activités prévues par le programme semblent avoir été réalisées dans la majorité des écoles participantes. Dans plusieurs endroits, des recommandations émises dans les plans de déplacement remis aux écoles participantes ont été suivies (Accès transports viables et autres, 2008). Ces recommandations, visant à améliorer la sécurité autour des écoles, se rapportaient tant à la sensibilisation des parents et usagers de la route qu'aux installations favorables aux piétons et cyclistes. Selon l'information recueillie, ces mesures ont produit des changements bénéfiques comparables à ceux obtenus avec des projets réalisés dans le cadre du programme Safe Routes to School (SR2S, s. d.). Par exemple, les répondants ont perçu les résultats suivants :

- augmentation des déplacements actifs des élèves, plus précisément du recours à la marche et au vélo ainsi qu'à la combinaison de la voiture et de la marche;
- amélioration de la sécurité des déplacements actifs des enfants;
- prise de conscience en matière de déplacements actifs des élèves et de sécurité dans les déplacements sur la route, et adoption de comportements en leur faveur par les parents;
- introduction de changements environnementaux favorables aux déplacements actifs des élèves;
- création de liens entre les acteurs de l'école et les représentants de la communauté.

La perception de ces bénéfices est d'autant plus importante qu'elle influence tant la décision de participer à un programme comme Mon école à pied, à vélo! que celle de poursuivre sa mise en œuvre.

Finalement, les données recueillies ont permis de déterminer des pistes d'action à privilégier pour assurer le succès de la participation au programme Mon école à pied, à vélo! ou de sa mise en œuvre :

- examiner la pérennité ou la pérennisation du programme avant la fin de son financement;
- intégrer le programme à la mission ou aux activités de l'école;
- élaborer une stratégie permettant le remplacement des porte-étendards ou le recrutement de nouveaux responsables des déplacements actifs et prévoir un mécanisme de transfert de connaissances;
- regrouper les acteurs des écoles et de la communauté préoccupés par les déplacements actifs et sécuritaires afin qu'ils agissent comme une force mobilisatrice de la communauté;
- assurer une communication soutenue et un suivi du programme;
- assurer la poursuite de la collaboration de l'équipe du programme au terme de ses trois années d'implantation.

La mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! s'inscrit dans la démarche gouvernementale en matière de promotion de la santé et de prévention, puisqu'elle contribue à l'objectif du Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012 de réduire, d'ici 2012, de 5 % la prévalence de l'embonpoint et de 2 % la prévalence de l'obésité chez les jeunes (Québec, MSSS, 2006). Les résultats de l'évaluation du programme Mon école à pied, à vélo!, lequel est susceptible de promouvoir à la fois la réussite éducative, la santé et le bien-être des jeunes, devraient contribuer à assurer son expansion et sa pérennisation dans le système scolaire québécois.

BIBLIOGRAPHIE

- ACCÈS TRANSPORTS VIABLES et VIVRE EN VILLE (2007). *Plan de déplacement, École Saint-Paul-Apôtre*, 55 p.
- ACCÈS TRANSPORTS VIABLES et VIVRE EN VILLE (2009). *Bilan annuel, année scolaire 2008-2009, région de Québec*, 27 p.
- AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LA CAPITALE-NATIONALE (ASSS) (2009). *Plan d'action régionale de santé publique 2009-2012. Région de la Capitale-Nationale*, Québec, Direction régionale de santé publique, 143 p.
- AHLPORT, K.N., et autres (2008). « Barriers to and facilitators of walking and bicycling to school: Formative results from the non-motorized travel study », *Health Education & Behaviour*, vol. 35, n° 2, p. 221-244.
- AUBIN, J., et autres (2002). *Enquête sociale et de santé auprès des enfants et des adolescents québécois 1999*, Québec, Institut de la statistique du Québec, 520 p. Disponible en ligne : www.stat.gouv.qc.ca/publications/sante/pdf/Enf-ado.pdf.
- BARDIN, L. (1977). *L'analyse de contenu*, Paris, PUF.
- BAUM, F., et autres (2006). « What makes for sustainable Healthy Cities initiatives? A review of the evidence from Noarlunga, Australia after 18 years », *Health Promotion International*, vol. 21, n° 4, p. 259-265.
- BOARNET, Marlon G., et autres (2005a). « California's Safe Routes to School program: Impacts on walking, bicycling, and pedestrian safety », *Journal of the American Planning Association*, vol. 71, n° 3, p. 301-317.
- BOARNET, Marlon G., et autres (2005b). « Evaluation of the California Safe Routes to School legislation: Urban form changes and children's active transportation to school », *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 28, n° 282, p. 134-140.
- BRAZA, M., W. SHOEMAKER et A. SEELEY (2004). « Neighbourhood design and rates of walking and biking to elementary school in 34 California communities », *American Journal of Health Promotion*, vol. 19, n° 2, p. 128-136.
- BRINGOLF-ISLER, B., et autres (2008). « Personal and environmental factors associated with active commuting to school in Switzerland », *Preventive Medicine*, vol. 46, n° 1, p. 67-73.
- CENTER FOR HEALTH TRAINING [s. d.]. *Safe Routes to School Practice and Promise*, [s. l.], National Highway Traffic Safety Administration, 121 p.
- CERVERO, R., et K. KOCKELMAN (1997). « Travel demand and the 3Ds: Density, Diversity and Design », *Environment and Planning D*, vol. 2, n° 3, p. 199-219.

- CRAGG, S., et C. CAMERON (2006). *Physical Activity of Canadian Youth – An analysis of 2002 Health Behaviour in School-aged Children Data*, Ottawa, Canadian Fitness and Lifestyle Research Institute.
- DAVIS, A., et L.J. JONES (1996). « Children in the urban environment: an issue for the new public health agenda », *Health & Place*, vol. 2, n° 2, p. 107-113.
- DAVISON, K., J. WERDER et T. LAWSON (2008). « Children's active commuting to school: current knowledge and future directions », *Public Health Research, Practice and Policy*, vol. 5, n° 3, p. 1-11.
- DIETZ, W.H., et S.L. GORTMAKER (2001). « Preventing obesity in children and adolescents », *Annual Review of Public Health*, vol. 22, p. 337-353.
- DIXEY, R. (1998). « Improvements in child pedestrian safety: Have they been gained at the expense of other goals? », *Health Education Journal*, vol. 57, n° 1, p. 60-69.
- EWING, R., W. SCHROEER et W. GREENE (2004). « School location and student travel – Analysis of factors affecting mode choice », dans TRANSPORTATION RESEARCH BOARD. *Transportation Planning and Analysis 2004*, Washington, Transportation Research Board, p. 55-63.
- FLYNN, M., et autres (2006). « Reducing obesity and related chronic disease risk in children and youth: a synthesis of evidence with “best practice” recommendations », *Obesity Reviews*, vol. 7, p. 7-66.
- FRANK, L., et autres (2006). « Many pathways from land use to health: Associations between neighbourhood walkability and active transportation, body mass index, and air quality », *Journal of the American Planning Association*, vol. 72, n° 1, p. 75.
- FOTEL, T., et T. THOMSEN (2003). « The surveillance of children's mobility », *Surveillance & Society*, vol. 1, n° 4, p. 535-554.
- HUME, C., et autres (2009). « Walking and cycling to school: predictors of increases among children and adolescents », *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 36, n° 3, p. 195-200.
- HUNT, C. (1998). *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école*, Ottawa, Institut canadien de la santé infantile, 56 p. Disponible en ligne : www.cich.ca/French/PDFFiles/ActiveSafeRouteFRE.pdf.
- INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (INSPQ) (2010). « Proportion de personnes actives durant les loisirs seulement ainsi que durant les loisirs ou le transport pour aller au travail ou à l'école, population de 12 à 17 ans selon le sexe, Québec, 2007-2008 », *Santéscope*, Mise à jour 21 avril 2010. Disponible en ligne : www.inspq.qc.ca/Santescope/element.asp?NoEle=831.

- KERR, J., et autres (2006). « Active commuting to school: associations with environmental and parental concerns », *Medicine and Science in Sports and Exercise*, vol. 38, n° 4, p. 78-94.
- KINO-QUÉBEC (2005). *Les cibles d'action 2005-2008 du programme Kino-Québec*, Québec, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport et ministère de la Santé et des Services sociaux, 48 p.
- LAMONTAGNE, P., et D. HAMEL (2009). *Le poids corporel chez les enfants et adolescents du Québec : de 1978 à 2005*, Québec, Institut national de santé publique du Québec, 55 p.
- LEWIS, P., et autres (2008). *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières. Analyse du système d'acteurs concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires au Québec*, Montréal, Groupe de recherche Ville et mobilité, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et Institut national de santé publique du Québec, 42 p.
- MACÉ, C. (2009). *Pérennité et partenariat dans le projet Mon école à pied, à vélo! Document synthèse dans le cadre d'un stage de doctorat en santé communautaire*, Québec, Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Direction régionale de santé publique, 11 p.
- McMILLAN, T. (2005). « Urban form and a child's trip to school: the current literature and a framework for future research », *Journal of Planning Literature*, vol. 19, n° 4, p. 440-456.
- McMILLAN, T. (2007). « The relative influence of urban form on a child's travel mode to school », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 41, n° 1, p. 69-79.
- MOUDON, A.V., et autres (2006). « Operational definitions of walkable neighborhood: Theoretical and empirical insights », *Journal of Physical Activity and Health*, vol. 3, p. S99-S117.
- NATIONAL CENTER FOR SAFE ROUTES TO SCHOOL (SR2S) [s. d.]. *History of Safe Routes to School*, [En ligne]. [www.saferoutesinfo.org/about/history_of_srts.cfm].
- NELSON, N.M., et C.B. WOODS (2007). « Engineering children's physical activity: Making active choice easy », *ICE Proceedings, Municipal Engineer*, vol. 160, n° 2, p. 103-109.
- NOLIN, B., et D. HAMEL (2005). « Les Québécois bougent plus mais pas encore assez », dans VENNE, M., et A. ROBITAILLE (sous la dir. de), *L'Annuaire du Québec 2006*, Montréal, Fides, p. 296-311.
- O'LOUGHLIN, J., et autres (1998). « Correlates of the sustainability of community-based heart health promotion interventions », *Preventive Medicine*, vol. 27, n° 5, p. 702-712.
- ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS) (2010). *Recommandations mondiales en matière d'activité physique pour la santé*, [En ligne]. [www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_recommendations/fr/index.html].

- ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ EUROPE (OMS) (2002). *A Physically Active Life through Everyday Transport with a Special Focus on Children and Older People and Examples and Approaches from Europe*, Copenhague, OMS, 54 p.
- OSBORNE, P. (2005). « Safe routes for children: What they want and what works », *Children, Youth and Environments*, vol. 15, n° 1, p. 235-239.
- PLUYE, P., L. POTVIN et J.-L. DENIS (2000). « La pérennisation des projets pilotes en promotion de la santé », *Ruptures, revue transdisciplinaire en santé*, vol. 7, n° 1, p. 99-113.
- PLUYE, P., L. POTVIN et J.-L. DENIS (2004). « Making public health programs last: Conceptualizing sustainability », *Evaluation and Program Planning*, vol. 27, n° 2, p. 121-133.
- PLUYE, P., et autres (2000). *Quels sont les facteurs et les processus clés associés à la pérennisation des changements environnementaux en faveur de la promotion de la santé*, Montréal, Université de Montréal.
- QUÉBEC. MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX (MSSS) (2006). *Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012*, Québec, Gouvernement du Québec, 50 p.
- QUÉBEC. MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX (MSSS) (2008). *Programme national de santé publique 2003-2012. Mise à jour 2008*, Québec, Gouvernement du Québec, 103 p.
- QUÉBEC. MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DU LOISIR ET DU SPORT (MELS) (2005). *École en santé : Guide à l'intention du milieu scolaire et de ses partenaires. Pour la réussite éducative, la santé et le bien-être des jeunes*, Québec, Le Ministère. Disponible en ligne : www.mels.gouv.qc.ca/dgfv/csc/promotion/pdf/19-7062-01.pdf.
- QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ) (2009). *Redécouvrir le chemin de l'école. Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*, Préparé par la Direction de la sécurité en transport du ministère des Transports du Québec, Québec, Le Ministère, 66 p. Disponible en ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/guide_sec_trajets_scol.pdf.
- ROBERGE, M.-C., et C. CHOINIÈRE (2009). *Analyse des interventions de promotion de la santé et de prévention en contexte scolaire québécois : cohérence avec les meilleures pratiques selon l'approche École en santé, volet habitudes de vie et psychosocial*, Québec, Institut national de santé publique du Québec, 243 p. Disponible en ligne : www.inspq.qc.ca/pdf/publications/958_RapAnaPPIntEES.pdf.
- RODRIGUEZ, A., et C.A. VOGT (2009). « Demographic, environmental, access and attitude factors that influence walking to school by elementary school-aged children », *Journal of School Health*, vol. 79, n° 6, p. 255-261.

- SAVOIE-ZAJC, L. (2000). « L'analyse de données qualitatives : pratiques traditionnelle et assistée par le logiciel NUD*IST », *Recherches qualitatives*, vol. 20, p. 99-123.
- SCHEIRER, M.A. (2005). « Is sustainability possible? A review and commentary on empirical studies of program sustainability », *American Journal of Evaluation*, vol. 26, n° 3, p. 320-347.
- SHEDIAC-RIZKALLAH, M.C., et L.R. BONE (1998). « Planning for the sustainability of community-based health programs: Conceptual frameworks and future directions for research, practice and policy », *Health Education Research*, vol. 13, n° 1, p. 87-108.
- SHIELDS, M. (2006). *Obésité mesurée. L'embonpoint chez les enfants et les adolescents au Canada*, Ottawa, Statistique Canada, 36 p. (Résultats de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, n° 1).
- STATISTIQUE CANADA (2004). *Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Nutrition (ESCC)*, [En ligne].
[\[www.statcan.gc.ca/cgi-bin/imdb/p2SV_f.pl?Function=getSurvey&SDDS=5049&lang=fr&db=imdb&adm=8&dis=2\]](http://www.statcan.gc.ca/cgi-bin/imdb/p2SV_f.pl?Function=getSurvey&SDDS=5049&lang=fr&db=imdb&adm=8&dis=2).
- STAUNTON, C. (2003). « Promoting safe walking and biking to school: The Marin County success story », *American Journal of Public Health*, vol. 93, n° 9, p. 1-4.
- TIMPERIO, A., et autres (2006). « Personal, family, social and environmental correlates of active commuting to school », *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 30, n° 1, p. 45-51.
- US DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES (USDHHS) (1996). *Physical Activity and Health: A Report of the Surgeon General*, Atlanta (GA), Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Chronic Disease Prevention and Health.
- US ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (2003). *Travel and Environmental Implications of School Siting*, Washington, EPA (EPA 231-R-03-004). Disponible en ligne : www.epa.gov/livability/pdf/school_travel.pdf.
- VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION (2005). *Mon école à pied, à vélo! Un programme d'animation et de mobilisation pour le transport actif chez les enfants du Québec*, Ottawa, Transports Canada. Disponible en ligne : www.tc.gc.ca/media/documents/programmes/ec44f_ccoleapiedavelo.pdf.
- WANLIN, P. (2007). « L'analyse de contenu comme méthode d'analyse qualitative d'entretiens : une comparaison entre traitements manuels et utilisation de logiciels », *Recherches qualitatives*, Hors série n° 3, p. 243-273.
- WARD, D., et autres (2007). « Characteristics associated with US walk to school programs », *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, vol. 4, p. 67.

ANNEXES

ANNEXE I

GUIDE D'ENTREVUE

CODE : _____ (1) (lien avec code ID sur document séparé)

DATE : _____ (2)

IMPORTANT : Aucune information nominative ou permettant d'identifier le(la) répondant(e) ne doit être inscrite sur ce questionnaire.

Mon école à pied, à vélo!

Entrevue avec la direction des écoles

Préalables :

1. Formulaire de consentement
2. Départ de l'enregistrement
3. Présentation de la personne qui administre l'entrevue

Je suis....., je travaille pour..... dont voici le mandat en lien avec le programme Mon école à pied, à vélo! :

L'objectif de cet entretien est de mieux connaître les motivations et les attentes des responsables des écoles envers le programme Mon école à pied, à vélo!, et d'évaluer sa mise en œuvre dans les écoles participantes. Cette évaluation est réalisée pour améliorer le programme en l'adaptant à vos besoins ainsi que pour mieux comprendre comment il s'implante dans votre école.

Prenez tout le temps qu'il vous faut pour réfléchir et répondre aux questions. Je vous rappelle qu'il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. En cours d'entrevue, n'hésitez pas à m'indiquer si vous souhaitez des clarifications concernant mes questions.

Si vous le permettez, je vais enregistrer cette entrevue. Ceci permettra d'analyser le contenu des entrevues par la suite. Dans le rapport d'évaluation, il ne sera pas possible d'associer des propos avec des répondants en particulier. Je serai la seule à savoir que ces propos sont les vôtres, ainsi que les personnes de l'équipe de recherche qui ont signé un engagement de confidentialité. Ce que vous me direz restera donc confidentiel. Comme vous l'avez également constaté, cette étude a été approuvée par le comité d'éthique du CSSS-Vieille-Capitale, centre affilié universitaire.

Si vous le souhaitez, à l'issue de cette entrevue, je pourrai apporter certaines précisions et répondre à vos questions.

A. Information de base

J'ai tout d'abord quelques questions sur vous et votre école à vous poser.

Fonct	3.	Quelle est votre fonction dans l'école? _____
TFon1	4.	Depuis combien de temps occupez-vous cette fonction? _____ ans
IMSE	5.	Quel est l'indice de milieu socioéconomique de votre école en 2007-2008? _____
SFR	6.	Quel est l'indice du seuil de faible revenu votre école en 2007-2008? _____
Milieu	7.	Votre école est dans un milieu de type... <input type="checkbox"/> rural? <input type="checkbox"/> banlieue? <input type="checkbox"/> urbain?
TImplA	8a.	Selon mes informations, le programme Mon école à pied, à vélo! a été implanté en _____ (mois) 20 _____, soit depuis (mois) (<i>par rapport au moment de l'entrevue</i>). C'est donc la _____ ^e année que votre école est dans le programme.
TImplB	8b.	
Enposte	9.	Donc, vous <i>étiez/n'étiez pas</i> en poste lorsque la décision a été prise pour votre école de participer au programme Mon école à pied, à vélo!

Si la personne était en poste lorsque la décision de participer au programme Mon école à pied, à vélo! a été prise, passer à la question 7a, sinon, passer à la question 7b.

B. Démarche d'affiliation à Mon école à pied, à vélo! et motivations à participer au programme

Je vais maintenant vous poser quelques questions sur les motivations de votre école à participer au programme Mon école à pied, à vélo!

Conn1	7a.	De quelle façon avez-vous entendu parler du programme Mon école à pied, à vélo?
DemCon1A	8a.	Y a-t-il eu des démarches de consultation auprès du conseil d'établissement (CE), de la direction, de l'équipe d'enseignants, des parents ou d'autres personnes <u>avant</u> l'implantation de Mon école à pied, à vélo! dans votre école? Si oui, pouvez-vous me décrire comment s'est déroulé ce processus?
DemCon1B	8b.	

Sauter à la question 9.

Conn2	7b.	De quelle manière avez-vous été informé(e) de la participation de l'école au programme Mon école à pied, à vélo! (par votre prédécesseur, par l'équipe...)?
AspImp1	9.	Selon vous, quels sont les aspects importants qu'un directeur d'établissement prend en compte quand il examine la possibilité de participer à un programme comme Mon école à pied, à vélo?
MotiIn1	10.	Quelles sont les principales motivations de votre école à participer au programme Mon école à pied, à vélo?

C. Implantation du programme

Je voudrais maintenant mieux comprendre comment le programme Mon école à pied, à vélo! a été implanté dans votre école.

PersResA	11a.	Qui est la personne-ressource responsable du programme Mon école à pied, à vélo! dans votre école? Pouvez-vous me décrire sa fonction dans votre école? Quelles sont ses responsabilités par rapport au programme Mon école à pied, à vélo?
PersResB	11b.	
PersResC	11c.	
AspFac	12.	Selon vous, quels sont les aspects qui facilitent ou qui ont facilité la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! dans votre école?
AspEntA	13a.	Selon vous, y a-t-il eu des aspects qui ont entravé, qui entravent ou qui pourraient entraver la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo? Pouvez-vous me les décrire? Comment les avez-vous surmontés ou comment comptez-vous en tenir compte?
AspEntB	13b.	
AspEntC	13c.	

D. Diffusion de l'information sur Mon école à pied, à vélo!

DiffusA	14a.	Depuis que le programme a été implanté, avez-vous effectué des démarches pour le faire connaître aux enseignants et aux parents d'élèves? Pouvez-vous me décrire comment ce processus s'est déroulé? À part les enseignants et les parents d'élèves, avez-vous communiqué avec d'autres personnes pour faire connaître le programme?
DiffusB	14b.	
DiffusC	14c.	

E. Mobilisation des acteurs locaux, soutien perçu

PersImpA	15a.	À part la personne-ressource, dans votre école, quelles sont les personnes impliquées dans le programme Mon école à pied, à vélo! (parents d'élèves, personnel, élèves...)? De quelle manière (comité, activités, commentaires et questions, articles...)?	
PersImpB	15b.		
SoutComA	16a.	Parlez-moi des personnes ou organismes <u>de la communauté</u> qui sont ou qui pourraient servir de soutien pour favoriser le succès de Mon école à pied, à vélo! dans votre école (ex. : municipalité, CSSS, réseau de la santé). Pourquoi? (<i>Vérifier s'il y a ou non un travail en collaboration actuellement.</i>)	
SoutComB	16b.		
SoutComC	16c.		
SoutEvA	17a.	Sur une échelle de 0 à 4 (0 étant « pas de soutien », 1 étant « un soutien faible », 2 étant « un soutien modéré », 3 étant « un soutien fort » et 4 étant « un soutien maximal »), comment évaluez-vous le soutien envers les déplacements actifs des élèves de votre école...	
		- de la part des <u>parents</u> ? 0 1 2 3 4 (<i>encercler</i>)	
		Pensez-vous qu'il serait utile que leur soutien soit plus élevé? <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui	
		<hr/>	
		- de la part des <u>enseignants</u> ? 0 1 2 3 4 (<i>encercler</i>)	
		Pensez-vous qu'il serait utile que leur soutien soit plus élevé? <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui	
SoutEvB	17b.	Sur une échelle de 0 à 4 (0 étant « pas de soutien », 1 étant « un soutien faible », 2 étant « un soutien modéré », 3 étant « un soutien fort » et 4 étant « un soutien maximal »), comment évaluez-vous le soutien envers les déplacements actifs des élèves de votre école...	
		- de la part du <u>CE</u> ? 0 1 2 3 4 (<i>encercler</i>)	
		Pensez-vous qu'il serait utile que son soutien soit plus élevé? <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui	
		<hr/>	
		- de la part de la <u>municipalité</u> ? 0 1 2 3 4 (<i>encercler</i>)	
		Pensez-vous qu'il serait utile que son soutien soit plus élevé? <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui	
SoutEvC	17c.	Sur une échelle de 0 à 4 (0 étant « pas de soutien », 1 étant « un soutien faible », 2 étant « un soutien modéré », 3 étant « un soutien fort » et 4 étant « un soutien maximal »), comment évaluez-vous le soutien envers les déplacements actifs des élèves de votre école...	
		- de la part de la <u>comm. scolaire</u> ? 0 1 2 3 4 (<i>encercler</i>)	
		Pensez-vous qu'il serait utile que son soutien soit plus élevé? <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui	
		<hr/>	
		- de la part du <u>MELS</u> ? 0 1 2 3 4 (<i>encercler</i>)	
		Pensez-vous qu'il serait utile que son soutien soit plus élevé? <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui	

F. Aspects environnementaux associés aux déplacements actifs et sécuritaires

Je vais maintenant vous demander de me parler de l'environnement de votre école.

NotEnv	18.	Sur une échelle de 0 à 4 (0 étant « très peu favorable », 1 étant « peu favorable », 2 étant « assez favorable », 3 étant « très favorable » et 4 étant « extrêmement favorable »), quelle note donneriez-vous à l'environnement entourant votre école pour les déplacements actifs des élèves? 0 1 2 3 4 (<i>encercler</i>)
CarFav	19.	Parlez-moi des caractéristiques de l'environnement de votre école qui sont favorables aux déplacements actifs des élèves.
CarDef	20.	Parlez-moi des caractéristiques de l'environnement de votre école qui sont défavorables aux déplacements actifs des élèves.
CibPri	21.	Selon vous, quelles sont les caractéristiques de l'environnement qu'il faut cibler de façon prioritaire pour améliorer la situation? (<i>Si la personne donne plusieurs aspects, lui demander de les classer par ordre de priorité et d'en expliquer les raisons.</i>)
Secur	22.	(<i>Uniquement si la personne n'a pas abordé la question de la sécurité des déplacements.</i>) Parlez-moi de la question de la sécurité en lien avec le déplacement actif des élèves.

G. Ressources

Je voudrais maintenant vous demander...

RNec	23.	Selon vous, quelles sont les ressources (humaines, financières, compétences, connaissances, etc.) nécessaires pour que le programme Mon école à pied, à vélo! se déroule de façon optimale?
RDispA RDispB	24a. 24b.	Actuellement, pensez-vous que vous avez ces ressources? Si non, pouvez-vous me préciser les ressources qui vous manquent?

H. Résultats associés au programme Mon école à pied, à vélo! et viabilité à plus long terme

Pour une école de première année :

Je vais maintenant vous demander de me parler des effets attendus du programme Mon école à pied, à vélo! dans votre école.

ImpDA1A ImpDA1B	25a. 25b.	Pensez-vous que le programme pourrait faire en sorte que davantage d'élèves se rendent à l'école à pied ou à vélo? Pour quelles raisons?
ImpSec1A ImpSec1B	26a. 26b.	Pensez-vous que le programme Mon école à pied, à vélo! pourrait avoir un impact sur la sécurité des déplacements des élèves entre l'école et leur domicile? Pour quelles raisons?
ImpDiv1A ImpDiv1B	27a. 27b.	Pensez-vous que le programme Mon école à pied, à vélo! pourrait avoir d'autres effets sur votre école et sa communauté? Lesquels?

Pour une école de deuxième ou de troisième année :

Je vais maintenant vous demander de me parler des effets du programme Mon école à pied, à vélo! dans votre école.

ImpDA2A ImpDA2B	25a. 25b.	Pensez-vous que le programme a fait en sorte que davantage d'élèves se rendent à l'école à pied ou à vélo? Pour quelles raisons?
ImpSec2A ImpSec2B	26a. 26b.	Pensez-vous que le programme Mon école à pied, à vélo! a permis d'améliorer la sécurité des déplacements des élèves entre l'école et leur domicile? Pour quelles raisons?
ImpDiv2A ImpDiv2B	27a. 27b.	Pensez-vous que le programme Mon école à pied, à vélo! a eu d'autres effets sur votre école et sa communauté? Lesquels?

Pour toutes les écoles :

PerennA PerennB PerennC	28a. 28b. 28c.	Comme vous le savez, le soutien officiel au programme Mon école à pied, à vélo! a une durée prévue de trois ans. Une fois ce soutien officiel terminé, prévoyez-vous de continuer à intégrer les déplacements actifs dans le projet pédagogique de votre école? Si oui, de quelle manière? Si non, pourquoi?
----------------------------------------------------	-------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

I. Programmes existants dans le domaine des déplacements actifs, de la protection de l'environnement et des saines habitudes de vie

Pour finir, je vais vous poser quelques questions pour mieux connaître le contexte de votre école.

AutProg	29.	Quels sont les autres programmes ou initiatives en lien avec l'activité physique, le déplacement actif, la protection de l'environnement auxquels votre école participe actuellement?
----------------	------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

J. Intérêt personnel du répondant

EdPhys	30.	Avez-vous déjà travaillé ou été impliqué dans le domaine de l'éducation physique? (<i>Préciser.</i>)
UtTA	31.	Utilisez-vous le transport actif pour vous rendre à votre travail? (<i>Préciser.</i>)
IntPers	32.	Avez-vous un autre intérêt personnel en lien avec le programme?

K. Pour terminer

Autre	33.	Y a-t-il des points que nous n'avons pas abordés durant cet entretien et que vous aimeriez souligner concernant le programme Mon école à pied, à vélo! ou les déplacements actifs en général?
Comment	34.	Avez-vous des commentaires concernant le déroulement de cet entretien?

Je vous remercie d'avoir accepté de répondre à cette entrevue, ce qui permet d'évaluer le programme Mon école à pied, à vélo! Est-ce que vous me donnez l'autorisation de vous contacter à nouveau au cours de l'analyse au cas où nous aurions besoin de vérifier la compréhension de vos dires? L'entrevue est terminée, je peux maintenant répondre à vos questions, si vous en avez.

Arrêter l'enregistrement.

ANNEXE II

CONDITIONS D'EFFICACITÉ EN PRÉVENTION ET EN PROMOTION SELON L'APPROCHE ÉCOLE EN SANTÉ

GUIDE POUR L'ANALYSE D'UNE OFFRE DE SERVICES EN PROMOTION-PRÉVENTION

Voici quelques questions à se poser :

- Est-ce que l'offre de services en promotion-prévention s'inscrit l'intérieur des orientations du projet éducatif et du plan de réussite de l'école?

- Est-ce que l'offre de services en promotion-prévention répond aux besoins de nos élèves?

- Est-ce que l'offre de services en promotion-prévention répond aux critères suivants?
 1. Intègre les conditions d'efficacité suivantes :
 - a. Est planifiée et concertée;
 - b. S'appuie sur des fondements théoriques reconnus et est exempte d'effets négatifs;
 - c. Développe des compétences (favorise l'*empowerment*);
 - d. Propose un contenu approprié (fait-on la bonne chose?);
 - e. Respecte le développement des jeunes (fait-on la bonne chose au bon moment?);
 - f. Agit à quatre niveaux (jeunes, familles, école, communauté);
 - g. Agit sur plusieurs facteurs clés (estime de soi, compétence sociale, habitudes de vie, comportements sains et sécuritaires, environnement scolaire, environnement familial, environnement communautaire, services préventifs);
 - h. Implique les jeunes;
 - i. Est intense et continue.

 2. Est faisable et ses conditions de réalisation sont actualisables.

 3. A un aspect intégrateur.