

Le 6 février 2021

Bureau de santé du comté de Brant
1 rue Santé Publique (Brant, Ontario)
Canada 1A1 2B2

Objet : Offre de service pour l'évaluation du programme *Drive to Five*

Madame, Monsieur,

C'est avec enthousiasme que l'équipe de e-Value, répond à votre appel d'offre pour l'évaluation du programme *Drive to Five*. Nous vous proposons une évaluation combinant une analyse d'implantation et une mesure des effets, qui vous permettra d'atteindre les objectifs poursuivis par votre organisation.

Vous trouverez ci-joint notre proposition, qui comprend les éléments suivants :

1. Notre compréhension du programme *Drive to Five* et des exigences du mandat ;
2. Notre proposition de modèle logique du programme et sa description ;
3. Le devis d'évaluation proposé (objectifs, types et stratégie de collecte) ;
4. La matrice d'évaluation, incluant les questions d'évaluation principales ;
5. La description de l'approche évaluative et des méthodes proposées ;
6. Le calendrier d'évaluation proposé ;
7. Les défis anticipés et des stratégies d'atténuation proposées ;
8. La présentation de la compétence d'évaluation pratiquées par e-Value.

Pourquoi e-Value ?

e-Value est un groupe d'experts-conseils d'expérience en évaluation provenant du milieu professionnel et académique spécialisés en santé et des services sociaux, en éducation et en gestion des organisations. Dès sa fondation, e-Value s'est donné le mandat d'offrir des services d'évaluation s'appuyant sur les méthodes reconnues, en intégrant des méthodologies et des outils innovants. Toujours à la fine pointe des derniers développements, elle maîtrise aussi les plateformes virtuelles et les stratégies d'évaluation à distance, s'adaptant au contexte de pandémie actuel. Notre sensibilité aux enjeux de diversité fait partie intégrante de notre identité. Nos échanges sont basés sur la communication claire et le respect. Notre équipe demeure disponible à toutes les étapes d'un projet pour préciser ou discuter des éléments rattachés à votre besoin d'évaluation.

Cordialement,

Équipe e-Value

Offre de service en évaluation du programme
Drive to Five

Préparé par :



À l'attention de :
Bureau de santé du comté de Brant

Préparé le : 6 février 2021

Table des matières

Contexte du mandat	4
Présentation du demandeur et du programme	4
Parties prenantes	4
Compréhension du mandat	5
Approche d'évaluation	5
Modèle logique	6
Description narrative	6
Méthodologie	6
Méthodes d'évaluation et analyse des données	6
Analyse d'implantation - Mise en place du programme	7
Analyse d'implantation - Contribution du programme et contexte	8
Mesure des effets	8
Considérations éthiques	9
Défis méthodologiques et stratégie d'atténuation	9
Planification des activités	11
Compétences professionnelles	11
Bibliographie	12
Annexe A : Modèle logique du programme Drive to Five	13
Annexe B : Matrice d'évaluation du programme Drive to Five	14

1. Contexte du mandat

1.1. Présentation du demandeur et du programme

Fondé en 1945, le **Bureau de santé du comté de Brant** (BSCB) est l'un des 34 bureaux de santé publique de l'Ontario qui dessert les 136 000 habitants dans la ville de Brantford et le comté de Brant. Sa mission est de fournir des programmes et des services conçus pour aider tous les membres de sa communauté à atteindre et à maintenir une santé optimale. Le BSCB vise l'excellence en santé publique à travers l'esprit d'innovation, la qualité et la collaboration. De plus, le BSCB accorde une importance particulière à l'élaboration de programmes qui permettent de répondre aux besoins uniques des résidents et d'assurer les principes d'équité, de diversité et d'inclusion (EDI). Notamment, le BSBC dessert une population dont 12.9% sont des minorités visibles et 0.82% sont des immigrants récents.

Le **programme *Drive to Five*** vise à favoriser l'activité physique chez les enfants d'âge scolaire en encourageant l'utilisation de la marche ou du vélo pour se rendre à l'école. Ce projet s'inscrit dans une approche globale de promotion de la santé physique et du bien-être des jeunes et de la communauté. Ce type de projet s'est déjà avéré efficace pour augmenter l'activité physique chez les jeunes. Il répond au besoin de la communauté ciblée, où uniquement 25 % des enfants répondent aux recommandations des 60 minutes/ jour d'activité physique.

Les activités du programme incluent un réaménagement urbain avec des trajets sécuritaires, des mesures additionnelles de sécurité routière et des activités de sensibilisation auprès des élèves et leurs parents.

1.2. Parties prenantes

Les principales parties prenantes du projet *Drive to Five* ont été identifiées à partir des informations fournies dans la demande de proposition et sont représentées à la **Figure 1**.

Au centre du projet, nous retrouvons les enfants d'âge scolaire chez lesquels le programme vise à augmenter le niveau d'activité physique. Les partenaires principaux qui agissent directement sur ce programme sont le programme Brant Active School Travel, les écoles impliquées, la ville de Brantford, le comté de Brant, la commission scolaire du lac Érié, le réseau de transport scolaire. Pour atteindre ces objectifs, le projet s'appuie sur la mobilisation et les activités mises de l'avant par les parents, les enseignants, les services de police ainsi que du comité d'urbanisme de la ville et le gouvernement de l'Ontario. En effet, bien que ce programme s'adresse principalement aux enfants en âge scolaire, il est important de noter que la participation des parents est essentielle pour la réalisation des bénéfices associés. Ainsi, nous proposons un plan d'évaluation qui tiendra compte autant des besoins des enfants, que ceux des parents, ainsi que des autres parties prenantes (Figure 1).

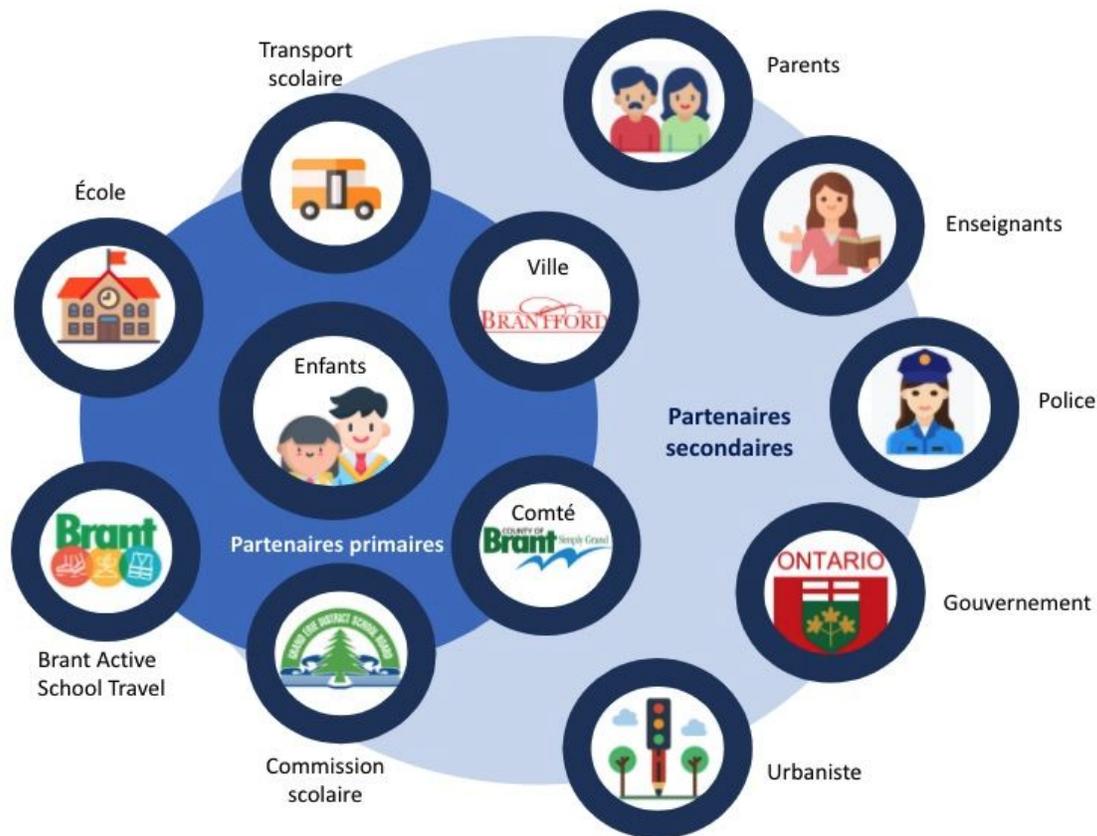


Figure 1. Parties prenantes du programme *Drive to Five*

1.3. Compréhension du mandat

Notre plan d'évaluation vise à répondre aux objectifs de la demande suivants :

1. documenter les ressources actuellement utilisées pour l'implantation du programme;
2. déterminer la participation au programme des parents et des enfants en tenant compte des facteurs liés aux principes d'équité, de diversité et d'inclusion (EDI);
3. déterminer les facteurs qui facilitent ou entravent la participation au programme;
4. déterminer les résultats du programme sur la santé des élèves, la santé environnementale des collectivités et la sécurité des piétons;
5. déterminer si et comment le programme devrait être ajusté et étendu à d'autres écoles, et déterminer ce qui est nécessaire pour soutenir l'amélioration et la mise à l'échelle du programme pour l'ensemble des écoles de la région de Brant/Brantford.

1.4. Approche d'évaluation

Le plan d'évaluation proposé souscrit à la théorie du changement de Funnell et Rogers (2011), qui nous permet, à partir d'un ensemble d'hypothèses et du contexte spécifique, d'établir une

chaîne d'événements reliant les activités de l'intervention et les résultats attendus à court et à long termes.

2. Modèle logique

2.1. Description narrative

Une ébauche du modèle logique du programme *Drive to Five* est présentée dans l'annexe A. Cette ébauche sera révisée et validée par les membres du comité d'évaluation.

Une des **hypothèses** de notre modèle logique est que l'élaboration de cartes de trajets sécuritaires à pied et l'installation de stationnement pour les parents permettront d'augmenter le nombre d'enfants qui sont actifs vers l'école.

Cette hypothèse repose sur le fait que les trajets désignés et les places des stationnements correspondent bien aux besoins des enfants et de leurs familles. Par exemple, l'un des **risques** associés à l'échec de ce programme pourrait être que les parents refusent de participer au programme. Cela peut être notamment dû au mode de vie, aux habitudes culturelles ou à la situation familiale (p.ex., des parents pressés qui n'ont pas le temps d'effectuer la marche, des grand-parents âgés à mobilité réduite qui accompagnent les élèves à l'école) ou à la perception que ce programme n'apporte pas de bénéfices (p.ex. si les enfants et les parents ne sont pas sensibilisés à l'importance d'un mode de vie sain et actif). Toutefois, le risque que les enfants et les parents ne soient pas sensibilisés à cette cause est mitigé par l'organisation d'activités de promotion et de sensibilisation dans le programme *Drive to Five*. Ainsi, notre évaluation vise aussi à évaluer comment les activités de sensibilisation ont permis d'éduquer les enfants et les parents sur le transport scolaire actif.

De plus, en temps de pandémie, plusieurs **facteurs externes** peuvent aussi affecter les effets du programme. Par exemple, les consignes sanitaires élaborées par le gouvernement, tel que les confinements, peuvent modifier la présence des enfants à l'école et la participation de ceux-ci aux activités sportives (scolaires ou extrascolaires). Cela peut diminuer le niveau d'activité physique de base des enfants. Ainsi, notre évaluation tiendra compte de la potentielle diminution d'activités physiques des jeunes en ces temps de pandémie.

De plus, l'augmentation du télétravail et la distanciation physique liées à la COVID-19 peuvent aussi influencer le volume de trafic dans les environs de l'école. D'une part, il est possible que le programme doit s'ajuster après la pandémie compte tenu de l'augmentation du trafic général. D'autre part, tel que relevé dans la demande de propositions, la pénurie d'autobus scolaires associés à l'obligation de distanciation sociale a augmenté le nombre de parents qui conduisent leurs enfants à l'école.

3. Méthodologie

3.1. Méthodes d'évaluation et analyse des données

Afin de répondre aux objectifs de la demande, nous proposons d'effectuer une analyse d'implantation en deux temps, le premier portant sur le processus de mise en place du programme qui répond aux objectifs 1, 2 et 3 du mandat. Le deuxième porte sur la contribution du programme et l'influence du contexte sur l'adhésion au transport actif, ainsi qu'une analyse

des effets sur la santé individuelle et communautaire, ainsi que sur la sécurité, ce qui permet de répondre aux objectifs 4 et 5 du mandat. La matrice d'évaluation se retrouve à l'annexe B. Celle-ci illustre les questions d'évaluation qui ont été priorisées pour atteindre les objectifs, en considérant les ressources disponibles (temps et budget), les limitations en temps de pandémie et la faisabilité. Nous proposons une méthode mixte, donc intégrant des approches quantitatives et qualitatives qui sont accessibles aux enfants de tous âges et aux parents, et qui sont adaptées à la situation de pandémie (principalement à distance). L'évaluation réaliste et l'approche méthodologique participative seront préconisées. La première permet d'identifier les facteurs facilitants et entravant l'adhésion au programme à partir d'allers-retours avec les personnes participants aux sondages, entrevues et groupes de discussions permettant ainsi de valider les analyses de l'équipe d'évaluation. L'approche participative quant à elle consiste à impliquer les parties prenantes impliqués dans la conception des outils mais surtout dans l'interprétation et la validation des résultats.

3.1.1. Analyse d'implantation - Mise en place du programme

Pour mesurer la mise en place du programme, nous ciblons trois éléments centraux des objectifs de l'évaluation, soient l'utilisation des ressources, les facteurs propres aux écoles et que facilitent ou limitent l'adhésion des enfants au programme, ainsi que la prise en compte de la diversité et de l'équité présente au sein de la communauté dans le programme.

Les méthodes de collecte privilégiées sont l'utilisation de données secondaires, les groupes de discussion, les questionnaires, les sondages, l'analyse du comportement numérique, le sketch mapping pour les enfants et le dénombrement physique.

1. Pour l'**utilisation de données secondaires**, extraites des documents des écoles, de la ville et du comté, pour déterminer la quantité de ressources mobilisée jusqu'à présent dans la mise en place du programme. Cela inclut le nombre d'employés en équivalent temps complet (ETC) (selon la proportion de temps accordé au programme), ainsi que les dépenses engendrées et le matériel utilisé (comme par exemple les places de stationnement réservées et les autobus scolaires disponibles).
2. Les **questionnaires, sondages et groupes de discussions** seront élaborés en partenariat avec les parties prenantes du programme, incluant des membres municipaux, scolaires et familiaux.
3. L'**analyse du comportement numérique** se fera à l'aide d'un outil en ligne (comme avec l'outil VWO de Wingify) et qui permet de visualiser le comportement des parents face aux moyens de communication. Nous mesurons ainsi l'efficacité du bulletin d'information pour divulguer l'information sur le programme.
4. Le **sketch mapping** consiste à demander aux enfants d'identifier (en mot ou dessins) sur une map des trajets sécuritaires les éléments présents sur le trajet qu'ils trouvent attrayants et qui améliorent leur expérience de transport actif.
5. Le **dénombrement physique** des enfants sera effectué par les brigadiers selon leurs perception de la meilleure méthode pour que cette mesure reste sécuritaire pour les enfants.

3.1.2. Analyse d'implantation - Contribution du programme et contexte

La question 2 de la matrice d'évaluation vise à mesurer les composantes internes et externes du programme qui influencent l'adhésion des jeunes au transport actif.

1. Un **questionnaire** anonyme et à participation volontaire, distribué par courriel, sera envoyé à l'ensemble des parents des élèves fréquentant les écoles où *Drive to Five* a été implanté. L'information pour participer au questionnaire sera aussi affichée aux stationnements réservés aux parents. Ce questionnaire demandera aux parents leur perception par rapport à chacune des activités du programme (sécurité, pertinence et satisfaction générale aux activités) afin d'identifier les éléments-clés du programme. Ces éléments visent à déterminer ce qui est nécessaire pour soutenir l'amélioration et la mise à l'échelle du programme pour l'ensemble des écoles de la région de Brant/Brantford.
2. Ensuite, le questionnaire permet aussi à tous parents intéressés de participer à des **groupes de discussion effectués virtuellement** en y indiquant leurs coordonnées. Le groupe de discussion a pour but de compléter les résultats obtenus durant les questionnaires. Notamment, les groupes de discussion permettront d'évaluer ce qui devrait être ajusté au programme actuel et à évaluer si la perception par rapport au programme sera différente avant et après la pandémie. Les groupes de discussion visent autant à comprendre les raisons pour lesquelles certains parents ont recours au programme, que les parents qui n'en ont pas recours.
3. De plus, une **revue des données secondaires**, portant notamment sur la distance école-maison des élèves et le taux d'adhésion au programme par école, sera effectuée à partir de données de recensement et le rapport des écoles. Cette analyse descriptive des caractéristiques des écoles permettra d'identifier s'il existe certains facteurs externes qui peuvent influencer l'adhésion des élèves et des parents au programme.
4. Une **revue de la littérature** rapide sera effectuée afin d'identifier les facteurs sociaux et environnementaux qui favorisent ou nuisent au transport actif des jeunes. Les principaux facteurs sociaux et environnementaux identifiés dans la revue de la littérature serviront ensuite à créer les questions ouvertes utilisées pour le Delphi modifié auprès des parents, élèves et directeurs d'école.
5. La **méthode du Delphi modifié** permet de consulter plusieurs participants, dits experts, afin d'obtenir un consensus sur la question des différents facteurs sociaux et environnementaux ayant une influence sur le transport actif. Les parents, élèves et directeurs d'école seront nommés experts. Cette méthode de collecte de données permettra d'identifier et d'adapter les facteurs recensés dans la littérature, à la situation vécue par les participants.

3.1.3. Mesure des effets

La troisième question principale de la matrice d'évaluation porte sur la mesure des effets du programme *Drive to Five* selon les trois catégories d'avantages identifiées par les programmes de transport actif. Plus spécifiquement, cette question sera répondue par l'entremise de plusieurs méthodes de collecte de données.

1. Premièrement, un **journal de bord** portant sur l'état physique et mental des élèves utilisant le transport actif sera mis en place. À partir de questions ouvertes, les élèves pourront s'exprimer quotidiennement, par écrit ou sous forme artistique, sur leur

bien-être général. Une analyse de l'évolution de l'état de santé sera faite à la fin de la collecte de données par des experts formés en psychothérapie (incluant les méthodes d'analyse par l'art). Le journal de bord permettra aussi de collecter, de manière **autodéclarées**, les informations quant au poids des enfants (début et fin du programme) afin d'évaluer s'il y a une diminution à cet effet. La méthode pour autonomiser les enfants à leur prise de poids sera développée en collaboration avec le milieu scolaire, incluant un enseignant volontaire et des élèves de tous les âges. Cela permettra d'optimiser ce processus d'autodéclaration.

2. Des analyses corrélationnelles seront faites pour l'ensemble des élèves participant au programme. Finalement, la première sous-question, traitant de la santé des élèves, sera répondue par l'analyse des **résultats scolaires**, soit la différence entre la moyenne scolaire au début et à la fin du programme. Des bulletins anonymisés seront fournis par les écoles.
3. La deuxième sous-question serait principalement répondue par une analyse d'indicateurs à long terme. Par contre, étant donné la durée du mandat, seul un indicateur à court terme sera mesuré en collaborant avec les brigadiers afin d'effectuer un **dénombrement** des enfants utilisant les trajets sécuritaires. Une analyse des différences de pourcentage, entre le début et la fin de l'évaluation du programme, sera faite.
4. La dernière question de l'analyse des effets recensera trois méthodes de collecte de données. Tout d'abord, des **données secondaires** sur les relevés de circulation ainsi que les rapports d'infraction au code de la route dans la région du programme permettront d'évaluer la diminution du trafic et l'augmentation de la sensibilisation de la population face au nouveau programme.
5. Les **questionnaires virtuels** (avec échelle de Likert pour les parents et les emojis pour les élèves) seront utilisés afin d'évaluer l'évolution du sentiment de sécurité des participants.

3.2. Considérations éthiques

Pour tout projet impliquant les enfants de moins de 16 ans au Canada, il est nécessaire d'obtenir le consentement des parents, de même que l'assentiment de l'enfant.

Dans l'objectif de simplifier la cueillette du consentement parental, un feuillet descriptif du projet, de ses objectifs et des droits du parent et de l'enfant sera transmis par l'entremise d'un feuillet-réponse. Chaque enseignant pourra remettre ce feuillet à l'enfant, qui le présentera à son/ses parent(s) ou tuteur légal. Chaque enfant devra aussi fournir son assentiment, après avoir bien compris qu'il n'a aucune obligation de participer à ce projet. Ce formulaire sera rédigé dans un langage clair, approprié aux enfants de niveau primaire. Chaque participant recevra une copie signée et datée du formulaire de consentement.

4. Défis méthodologiques et stratégie d'atténuation

À la lumière de notre analyse du mandat et de la description du programme fournie par le demandeur, nous avons répertorié différents risques méthodologiques associés à l'évaluation du programme.

Le contexte de la COVID-19 limite la capacité de rencontrer les gens en personne, ce qui demande l'utilisation de technologies numériques. Face à cet usage, il y a un risque d'exclure les gens qui sont moins à l'aise avec le numérique, et ainsi de tenir compte uniquement des populations qui sont typiquement dans des situations socio-économiques plus favorables. Le **Tableau 1** présente en détail les défis méthodologiques anticipés et stratégie d'atténuation.

Tableau 1. Défis méthodologiques anticipés et stratégies d'atténuation

Défis	Stratégies d'atténuation
<p>Défi associé à la recherche auprès d'enfants S'adapter à leurs connaissances et compétences</p>	<p>Les outils de collecte utilisés par les enfants seront rédigés dans un langage clair, utilisant un niveau approprié à leur âge. La mobilisation d'un questionnaire emoji participe à réduire le risque à ce niveau.</p> <p>L'utilisation de la stratégie de Sketch-Map utilise la représentation visuelle pour colliger des données. Cette technique réduit le niveau de lecture nécessaire, tout en transformant la collecte de données en une activité ludique pour l'enfant.</p>
<p>Utilisation d'outils numériques Le contexte de la COVID-19 oblige à réduire les contacts en présentiel et à utiliser des plateformes de questionnaires en ligne pour les questionnaires de même que pour des entretiens. Leur usage peut agir comme barrière auprès des répondants n'ayant pas un niveau de littératie numérique, ou les équipements nécessaires.</p>	<p>La force d'e-Value est de maîtriser et savoir mobiliser une diversité d'outils pour procéder à des évaluations de qualité. Les participants n'ayant pas la possibilité de répondre sur une plateforme numérique aux questionnaires auront accès à un numéro sans frais où ils pourront répondre par téléphone.</p>
<p>Groupes de discussion virtuels Les groupes de discussion se feront en utilisant une plateforme virtuelle, ce qui peut limiter l'accès aux répondants n'ayant pas la littératie ou les équipements nécessaires.</p>	<p>Une ligne téléphonique sera mise à disposition des participants qui pourront se joindre à la discussion.</p>
<p>Barrière linguistique Près de 5% de la population de Brantford est bilingue anglais / français, alors qu'un peu moins de 1% ne parle ni l'anglais, ni le français. Il demeure important de représenter cette population dans notre évaluation.</p>	<p>Notre équipe bilingue nous permettra d'assurer cette représentativité. De plus, les outils utilisés seront disponibles dans les deux langues officielles du Canada. Dans le cas où des répondants parlaient une langue autre que le français ou l'anglais, un membre de notre équipe pourra assurer la traduction vers le mandarin, l'arabe ou l'espagnol, sans quoi nous ferons appel à un service d'interprète.</p>

5. Planification des activités

Notre calendrier d'évaluation est présenté ci-dessous (**Figure 2**). Il prévoit 30 jours de travail par nos experts-conseils, sur une période de six mois. Nous planifions, de plus, une rencontre avec les partenaires clés pour présenter et valider le devis d'évaluation proposé, répondre à leurs questions et s'assurer d'une compréhension commune du mandat et des attentes. Les partenaires incluent entre autres un représentant des différentes instances suivantes : Brant County Health Unit, Brantford-Brant Active Transportation for Schools Committee, le comté de Brant, la ville de Brantford, le Conseil scolaire du district de Grand Erie, le Student Transportation et et le Conseil scolaire de district catholique Brant, de même que les directeurs d'établissement impliqués et des représentants des parents (ie.: conseil d'établissement).

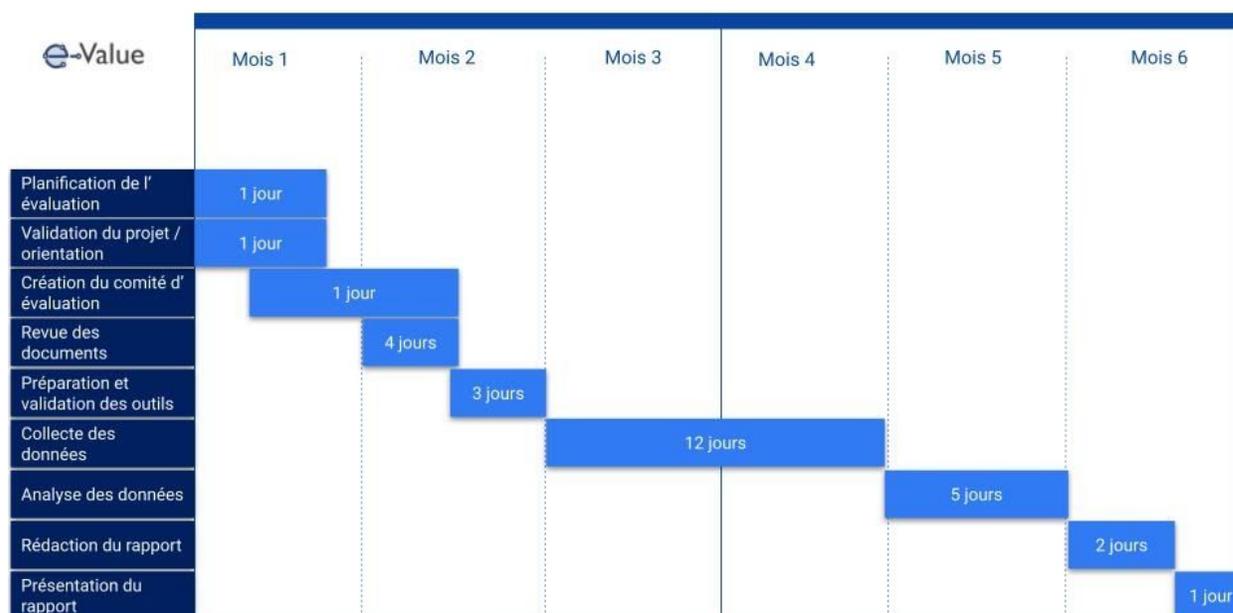


Figure 2. Calendrier d'évaluation

6. Compétences professionnelles

L'équipe e-Value met en pratique dans le cadre de ses mandats, un ensemble de compétences professionnelles décrites par la Société Canadienne d'évaluation. La spécificité de chaque mandat met de l'avant et priorise certaines compétences plus que d'autres. Dans le cadre de l'évaluation du programme Drive to Five, notre équipe a identifié la compétence **2.6 : Avoir recours à des méthodes d'évaluation appropriées** qui est axée sur les décisions stratégiques, et la méthodologie mises en œuvre pour mener l'évaluation comme celle étant la plus importante pour assurer l'atteinte des objectifs du mandat. Cela se justifie d'abord par le fait que notre intervention cible les enfants d'âge scolaire et est faite avec et pour eux selon une approche participative. e-Value a choisi soigneusement des outils et méthodes d'évaluation adaptés à ce contexte. Ceci se concrétise par l'utilisation d'outils utilisant des images et des pictogrammes. Les méthodes de collectes de données utilisées pour colliger les informations ont aussi été

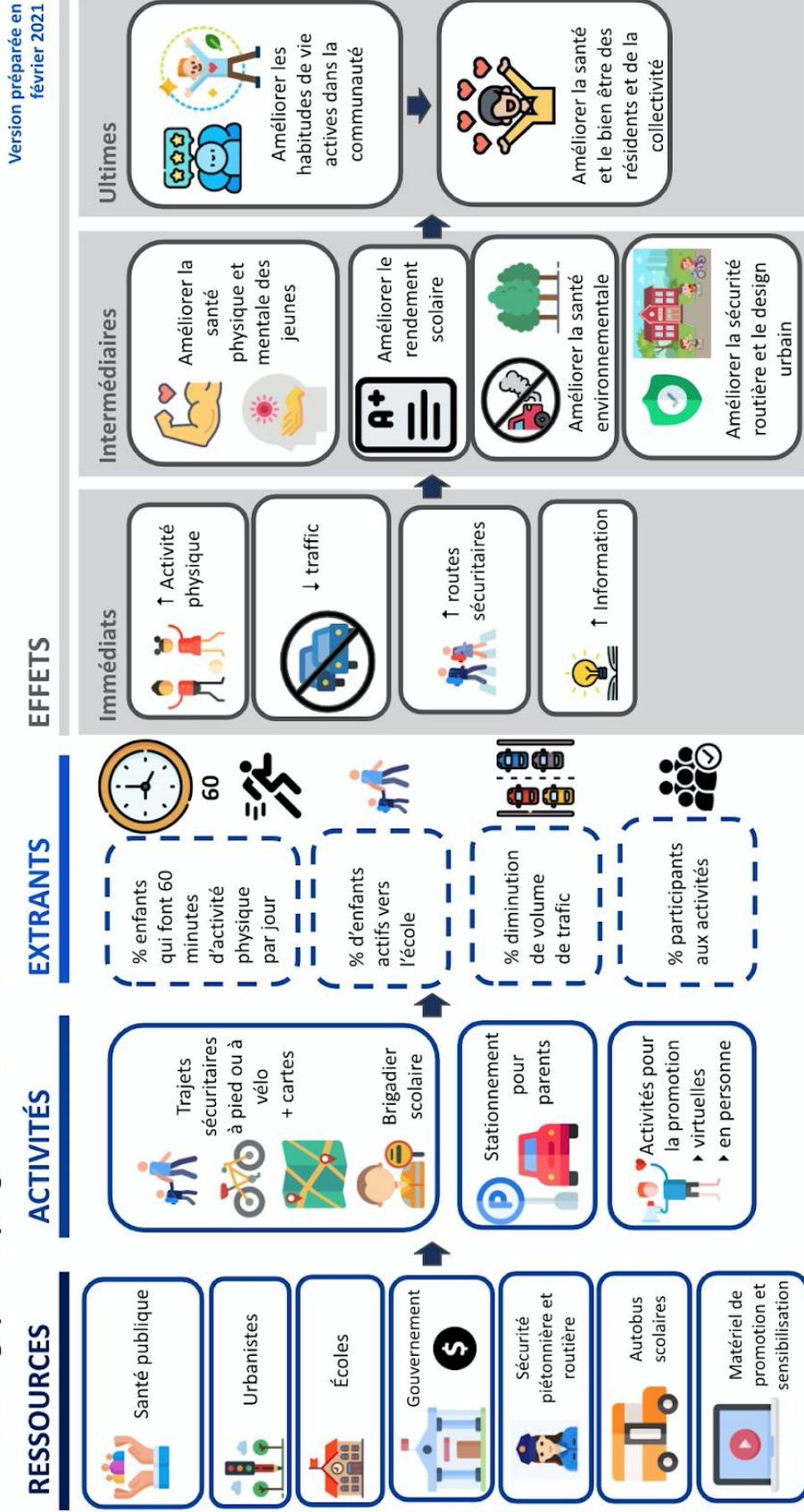
adaptées. L'utilisation d'outils de collectes de données intelligibles en fonction de l'âge des enfants a été préconisée. Notons également l'utilisation de moyens technologiques innovants dans le cadre de ce mandat afin de mieux répondre au contexte pandémique et aux contraintes relatives à l'utilisation des outils conventionnels. La mise de l'avant de cette compétence se justifie aussi par les expertises différentes et complémentaires des membres de l'équipe : génie informatique, soins à l'enfant, recherche, design et utilisation des TIC. Ceci nécessite la prise en compte d'un ensemble de facteurs, tant sur le plan de la conception de l'évaluation, que de celle des outils de collectes des données, Identifier la méthodologie qui est requise afin de répondre à chaque question d'évaluation, tout en tenant compte des normes culturelles ainsi que des capacités des informateurs qui seront sollicités.

7. Bibliographie

1. Funnell, S. C., et Rogers, P. J. (2011). *Purposeful program theory: Effective use of theories of change and logic models* (Vol. 31). John Wiley & Sons.
2. Jaeger, S. R., Vidal L., et Gastón A. (2020). Should Emoji Replace Emotion Words in Questionnaire-Based Food-Related Consumer Research?. *Food Quality and Preference*
3. Mayne, J. (2008) Contribution Analysis: An approach to exploring cause and effect, ILAC methodological brief, available at https://web.archive.org/web/20150226022328/http://www.cgiar-ilac.org/files/ILAC_Brief16_Contribution_Analysis_0.pdf
4. Société canadienne d'évaluation (2018). Compétences pour les évaluateurs canadiens. <https://evaluationcanada.ca/fr/competences-pour-les-evaluateurs-canadiens>
5. Dagenais C, Ridde V. *Approches et pratiques en évaluation de programmes*. Presses de l'Université de Montréal. 2012.

Annexe A : Modèle logique du programme *Drive to Five*

Modèle logique du programme *Drive to Five*



Annexe B : Matrice d'évaluation du programme *Drive to Five*

Questions d'évaluation	Indicateurs	Méthodes de collecte	Sources des données
1. Comment s'est déroulée la mise en place du programme dans les écoles ?			
Q1. <i>Quelles ressources ont été mobilisées dans l'opérationnalisation du programme?</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Nombre d'employés en équivalent temps plein (ETC) mobilisés ● Dépenses budgétées/allouées ● Quantité de ressources mobilisées 	<ul style="list-style-type: none"> ● Données secondaires (Rapports, budgets, documents, fichiers interne) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Direction des écoles ● Comités exécutifs de la ville de Brantford et du comté de Brant ● Commission scolaire
Q2. <i>Quels facteurs ont permis aux parents d'adhérer ou non au programme ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Portée des communications ● Connaissances des bienfaits du programme ● Disponibilité des ressources familiales (temps, matérielles, etc) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Groupes de discussion virtuels ● Questionnaires virtuels sur les connaissances et ressources disponibles ● Analyse des clics sur les bulletins d'information 	<ul style="list-style-type: none"> ● Parents d'élèves ● Logiciel d'analyse des communications
Q3. <i>Quels facteurs ont permis aux élèves d'adhérer ou non au programme ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Attractivité du trajet ● Intérêt à se rendre à l'école en transport actif 	<ul style="list-style-type: none"> ● Sketch mapping ● Questionnaire virtuel par emojis (primaire) ou avec échelle de Likert (secondaire) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Enfants
Q4. <i>Comment le programme prend-t-il en compte la diversité culturelle de la population visée par le programme ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● % d'enfants de minorités visibles à pied et à vélo ● Variations des habitudes culturelles des moyens de transport 	<ul style="list-style-type: none"> ● Dénombrement des enfants dans les trajets sécuritaires ● Sondage virtuel par culture 	<ul style="list-style-type: none"> ● Brigadiers ● Parents s'identifiant comme minorité culturelle
2. Quelle est la contribution du programme et l'influence du contexte dans l'adhésion au transport actif ?			
Q1. <i>Comment chacune des activités du programme contribue à l'augmentation du transport actif ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Degré de satisfaction aux activités ● Sentiment de sécurité des activités ● Pertinence des activités 	<ul style="list-style-type: none"> ● Questionnaire virtuel aux parents ● Groupes de discussion virtuels 	<ul style="list-style-type: none"> ● Parents d'élèves

<p><i>Q2. Quelles caractéristiques des écoles ont une influence sur l'adhésion des élèves et des parents au programme ?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Distance école-maison ● Taux d'adhésion par école 	<ul style="list-style-type: none"> ● Données secondaires (recensement, rapports des écoles) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Données du recensement ● Rapports des écoles
<p><i>Q3. Quels facteurs sociaux et environnementaux favorisent ou nuisent au transport actif des jeunes?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Liste de facteurs sociaux et environnementaux identifiés ● Perception d'adhésion au programme pré-post pandémie 	<ul style="list-style-type: none"> ● Revue de la littérature ● Delphis virtuels modifiés (parents, élèves et directeurs) ● Groupes de discussion virtuels 	<ul style="list-style-type: none"> ● Bases de données ● Parents d'élèves ● Élèves ● Directeurs d'écoles
<p>3. Quel est l'impact du programme <i>Drive to Five</i> sur la santé et la sécurité de la communauté ?</p>			
<p><i>Q1. Quels sont les effets du programme sur la santé physique et mentale des élèves ?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Diminution du poids ● Augmentation du sentiment de bien-être chez les élèves ● Augmentation du rendement scolaire 	<ul style="list-style-type: none"> ● Journal de bord sur l'état physique et mental (écrit et/ou artistique) ● Données autodéclarées sur le poids (sur une échelle) ● Données secondaires (bulletins) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Enfants ● Résultats dans les bulletins scolaires (pré et post implantation de l'intervention)
<p><i>Q2. Quels sont les effets du programme sur la santé de la communauté ?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● % d'élèves qui utilisent le transport actif pour se rendre à l'école 	<ul style="list-style-type: none"> ● Dénombrement des enfants dans les trajets sécuritaires 	<ul style="list-style-type: none"> ● Brigadiers
<p><i>Q3. Quels sont les effets du programme sur la sécurité des piétons ?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Volume du trafic dans les zones scolaires ● Augmentation de la sensibilisation de la population sur le programme ● Augmentation du sentiment de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> ● Données secondaires (relevés) ● Sondage virtuel sur la perception de la sensibilisation de la population (diminution de la vitesse routière, respect du code de la route, etc.) ● Questionnaire virtuel avec échelle de Likert ● Questionnaire virtuel par emojis 	<ul style="list-style-type: none"> ● Relevés de circulation ● Brigadiers ● Rapport d'infraction au code de la route ● Parents des élèves qui utilisent le transport actif ● Élèves qui utilisent le transport actif