

# Leçons tirées :

Adopter une approche collaborative pour l'acquisition de compétences en matière de marche et de transport à roues actif en milieu scolaire



**Mars 2022**



**ÉTABLI PAR**

JAMIE STUCKLESS  
PROPRIÉTAIRE ET CONSULTANTE PRINCIPALE,  
STUCKLESS CONSULTING INC.



Ce présent projet a été mené conjointement par Green Communities Canada et Stuckless Consulting Inc., et a bénéficié d'un financement du gouvernement de l'Ontario par l'intermédiaire du Fonds Transport scolaire actif Ontario.

Les opinions exprimées dans le présent rapport sont celles de Green Communities Canada et de Stuckless Consulting Inc., et ne reflètent pas nécessairement celles du gouvernement de l'Ontario.

Pour de plus amples renseignements sur Transport scolaire actif Ontario, consultez : <https://ontarioactiveschooltravel.ca>

## Sommaire

Partout en Ontario, des efforts sont en cours pour appuyer la marche et le transport à roues actif comme modes de déplacement scolaire grâce au moyen de programmes d'acquisition de compétences en milieu scolaire. Le projet « *Adopter une approche collaborative pour l'acquisition de compétences en matière de marche et de transport à roues actif en milieu scolaire* » a été lancé au cours de l'été 2021. Son objectif est de favoriser une collaboration accrue entre les collectivités pour la prestation de tels programmes en leur offrant des conseils spécialisés sur les meilleures pratiques et en leur donnant accès aux outils et aux processus approuvés.

Un certain nombre d'organismes canadiens qui offrent de tels programmes ont fait l'objet de consultations

approfondies : sondages en ligne, groupes de discussion virtuels et entrevues individuelles, entre autres. Ces consultations ont révélé qu'il existe à la fois une forte demande de tels programmes en milieu scolaire, et un manque de ressources pour leur prestation. Les consultations ont également mis en évidence l'existence d'organismes qui parviennent à exécuter leur programme en dépit des défis courants, et le fait que ces organismes ont un commun désir de collaborer plus étroitement avec d'autres organismes et les administrations scolaires. Bien que le projet et le présent rapport mettent l'accent sur l'Ontario, des organismes d'autres provinces ont également été sondés sur les possibilités de collaboration accrue et de renforcement des capacités, dans le but de mettre à profit leurs connaissances spécialisées et leur expérience.



Élèves participant à une formation au vélo, à North Bay (Ontario)  
(Photo : Green Communities Canada)

Le présent rapport met en relief 12 leçons tirées qui permettront d'améliorer les programmes actuels et de guider la création de programmes dans d'autres collectivités, sans devoir chaque fois réinventer la roue. Nous soulignons également cinq appels à l'action collective visant à élargir la portée des programmes et à maximiser les ressources : 1) obtenir un financement durable ; 2) collaborer au recrutement, à la formation et à la fidélisation des instructeurs ; 3) soutenir un échange de connaissances continu ; 4) augmenter la participation des parents ; 5) explorer les possibilités d'évaluation collaborative.

Le présent rapport est le premier des deux « produits livrables » du projet. Il guidera l'élaboration du deuxième produit livrable, un centre de ressources en ligne.

## Historique et justification du projet

L'acquisition de compétences en matière de sécurité routière est une composante importante des efforts visant à inciter davantage d'écoliers à se déplacer à pied ou en transport à roues actif. Ce genre de formation permet non seulement d'encourager un recours accru à la marche et au vélo, mais aussi de renforcer la sécurité des écoliers piétons et cyclistes, tant sur le chemin de l'école qu'ailleurs dans la collectivité. Malgré tous ces avantages, très peu d'écoliers ontariens bénéficient de ce genre de formation. Bien qu'il n'y ait aucun chiffre officiel de participation en Ontario, on estime que moins de 2 % des écoliers ontariens participent à de tels programmes chaque année<sup>1</sup>.

Contrairement à d'autres provinces, l'Ontario n'a mis en œuvre aucun programme provincial d'acquisition de compétences de façon systématique. Grâce à un financement ponctuel assuré par des subventions et des partenariats – dont le Fonds pour la formation des cyclistes (2015) du ministère des Transports – un certain nombre d'organismes communautaires ontariens ont mis en place leur propre programme d'acquisition de compétences, surtout au niveau local. Si cette situation a entraîné la création de programmes à fort impact et couronnés de succès, elle a également provoqué une forte tendance au double emploi entre collectivités, avec pour résultat que la vaste majorité d'entre elles sont dépourvues de tels programmes.

Le vif intérêt qu'ont exprimé les organismes communautaires pour la mise en commun des ressources et des efforts de coordination a été le catalyseur du projet « *Adopter une approche collaborative pour l'acquisition de compétences en matière de marche et de transport à roues actif en milieu scolaire* ». L'objectif principal de ce projet est de favoriser une collaboration accrue entre les collectivités pour la prestation de tels programmes en leur offrant des conseils spécialisés sur les meilleures pratiques et en leur donnant accès à des outils et à des processus approuvés. Ce faisant, nous réussirons à réduire ou à éliminer le double emploi des efforts et des ressources.

Pour atteindre cet objectif, le projet vise deux produits livrables :

- une évaluation des meilleures pratiques des programmes canadiens d'acquisition de compétences, suivie d'un rapport ;
- la création d'un centre de ressources en ligne pour mettre en commun un contenu choisi et appuyer le réseau Transport scolaire actif Ontario (TSAO) dans la mise en place de programmes locaux d'acquisition de compétences.

Le projet est un partenariat entre Green Communities Canada et Stuckless Consulting Inc., et il est financé par le [TSAO](#). Les produits livrables seront élaborés entre août 2021 et

---

<sup>1</sup> Calcul fondé sur les résultats de sondage : au terme de leur année la plus occupée, les programmes ontariens ont rejoint un peu plus de 30 000 écoliers, tous niveaux d'études confondus. [En 2019-2020, le nombre total d'enfants d'âge scolaire en Ontario se situait à 2 056 058.](#)

la fin de juillet 2022. Le présent rapport, le premier des deux produits livrables, est un résumé de l'évaluation des meilleures pratiques et des leçons tirées.

## Approche du projet

Pour que les programmes d'acquisition de compétences en matière de marche et de transport à roues actif donnent des résultats plus durables et plus réalisables, le projet a adopté une approche collaborative et a également accordé une grande valeur aux meilleures pratiques ainsi qu'aux connaissances spécialisées des parties intéressées.

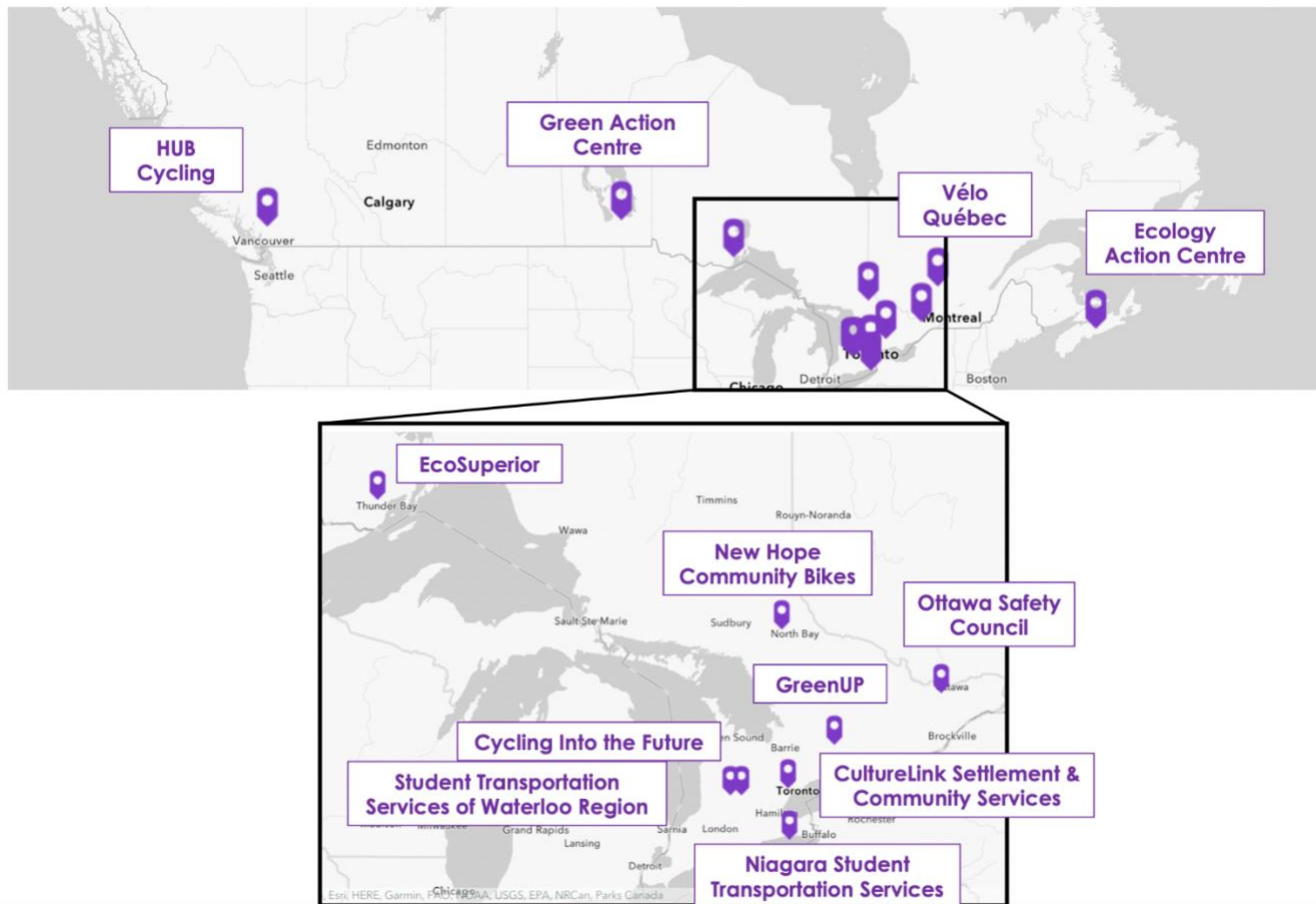
Un élément central du projet a été le travail d'approche auprès des organismes canadiens qui offrent actuellement un programme d'acquisition de compétences. Les programmes ont été identifiés par Green Communities Canada et Stuckless Consulting Inc., et sont décrits dans le Tableau 1.

Tableau 1 : Programmes et organismes participants

Programme(s)	Rayonnement géographique	Organisme participant
Bike Education and Skills Training (BEST)	Winnipeg	Green Action Centre
Blue the Butterfly	Région de Niagara, Brantford	Niagara Student Transportation Services
Cycling Into the Future	Région de Waterloo	Cycling Into the Future
Cycliste averti	Québec (14 régions)	Vélo Québec
Learn2Ride ; Ride the Road ; Everyone Rides	Metro Vancouver (Everyone Rides : dans l'ensemble de la C.-B.)	HUB Cycling
Making Tracks	Nouvelle-Écosse	Ecology Action Centre
Pedal Power ; Active School Travel Bike Rodeos	Peterborough (ville et comté)	Peterborough GreenUP
Ready to Ride Assembly ; Bike Rodeo ; ABC Bike Check Workshop ; Ready to Ride Road Safety Workshop ; Riding Skills Workshop ; Walk & Roll Rodeo	Toronto	CultureLink Settlement and Community Services
Ride Smart	Hamilton, Sioux Lookout, Armstrong, Première Nation Gull Bay, Première Nation White Sand, Première Nation Wegwegamow, Pickle Lake	New Hope Community Bikes
Safe Cycling Thunder Bay	Thunder Bay	EcoSuperior
Sidewalk Smarts	Région de Waterloo	Transportation Services of Waterloo
WalkSafe ; RoadSMARTS4Kids ; Cycle Safe	Ottawa	Conseil de sécurité d'Ottawa

À l'automne 2021, les organismes participants ont rempli un sondage en ligne détaillé, dont les résultats nous ont renseignés sur les éléments suivants : le curriculum, la prestation, la portée, le financement annuel et les futurs objectifs de chaque programme, la formation des instructeurs, et les possibilités pour l'avenir. La firme Stuckless Consulting Inc. a produit un résumé des résultats du sondage, qu'elle a présenté à l'ensemble des organismes participants lors d'une discussion virtuelle détaillée sur les défis collectifs et les occasions offertes. Chaque organisme a soumis son matériel curriculaire à un examen, et a reçu des honoraires en reconnaissance de la production de ses connaissances spécialisées et de son investissement en temps dans le projet.

Figure 1. Carte des organismes prestataires de programmes



Des entrevues ont été menées auprès des représentants des collectivités qui n'ont pas encore de programme d'acquisition de compétences en milieu scolaire mais qui prévoient en établir un. Le but des entrevues était d'avoir une meilleure idée des possibilités offertes pour la mise en place de programmes locaux, ainsi que des

ressources et des obstacles existants. Ont participé aux entrevues : (1) Bike Sudbury, de la région du grand Sudbury, (2) des membres du personnel de planification et de développement économique de la région de Durham, et (3) des promoteurs de la santé scolaire du bureau de santé publique Porcupine à Timmins (Ontario).

Une entrevue a également été menée auprès de la League of American Bicyclists (É.-U.) pour en savoir davantage sur son programme d'éducation au cyclisme et sa norme nationale de formation d'instructeurs, qu'elle administre avec succès depuis plus de 40 ans.

### Recherche : points saillants

Le projet a bénéficié de l'expérience et des connaissances approfondies de chacun des organismes participants. Sur les douze organismes sondés, les trois quarts cumulent au moins sept ans d'expérience de la gestion d'un programme d'acquisition de compétences en milieu scolaire. Ensemble, ces douze programmes ont rejoint plus de 250 000 écoliers canadiens sur une période de plus de 20 ans.

La grande majorité des organismes sondés mettent l'accent sur la formation au cyclisme. La moitié des programmes sont axés uniquement sur le cyclisme, deux sont axés sur la marche, et quatre ont une approche mixte. Bien que leurs dirigeants se soient dits intéressés à étendre leur programme à d'autres modes de transport, un tel élargissement déborderait le mandat de la plupart des programmes axés sur le vélo.

Le sondage et la discussion de suivi ont donné lieu à plusieurs constats, entre autres :

- Les organismes ont élaboré des programmes pour répondre à la demande locale de formation en matière de marche et de transport actif en milieu scolaire.
- Il existe un profond désir de collaboration entre les organismes et les administrations scolaires, et une volonté de mettre en commun les ressources.
- Bien que certains organismes aient élaboré leur propre matériel, ils se sont largement inspiré des mêmes ressources (p. ex., CAN-BIKE, Bikeability, lignes directrices d'OPHEA, [Guide du jeune cycliste](#) de l'Ontario), donc l'information véhiculée reste assez constante d'un programme à l'autre.
- Très peu de programmes ont la capacité de mener une évaluation détaillée de leurs activités, d'où le défi de quantifier l'impact de ces dernières ou d'évaluer avec certitude les diverses approches possibles pour choisir la plus efficace.

- Quelle que soit leur envergure, tous les programmes sondés ont du mal à assurer leur viabilité financière, et la moitié reçoivent au moins 70 p. 100 de leurs fonds d'une seule source, soit une proportion significative de leur financement annuel.
- Les petites subventions et les financements ponctuels ne suffisent pas aux municipalités ou aux organismes, qui sont obligés de satisfaire les attentes en matière de prestation de programmes.
- Les programmes se développent de façon optimale lorsqu'ils sont dirigés de manière efficace par un.e responsable et qu'ils sont appuyés par des ressources adéquates.
- Parmi les vulnérabilités universelles des programmes sondés, citons : un manque de financement pluriannuel, des défis liés à la sensibilisation du personnel scolaire et à la communication lorsqu'il s'agit de réserver des séances de formation, et des défis liés au recrutement et à la fidélisation des instructeurs.



## Études de cas

Tout au long du projet, nous avons trouvé de nombreux exemples d'organismes qui ont réussi à surmonter leurs défis grâce à l'innovation. Dans la présente section, nous mettons en lumière certaines des innovations et des solutions les plus intéressantes. Si les six études de cas qui suivent ne sont pas universellement applicables, elles abordent néanmoins les principaux défis cernés par les collectivités et les organismes sondés, et nous donnent une idée des possibilités et de l'orientation des prochains travaux.

### Étude de cas n° 1 : mettre les ressources curriculaires à la disposition des administrations scolaires

**Leçon tirée :** Lorsqu'il s'agit d'un curriculum, inutile de réinventer la roue ! Il existe déjà des ressources curriculaires éprouvées et mises à jour par des organismes qui sont disposés à les mettre en commun.

**Description :** Pour de nombreux organismes qui envisagent de mettre en œuvre un programme d'acquisition de compétences, la première étape est d'élaborer un curriculum local. Or, vu la prolifération de tels programmes, cette étape n'est plus nécessaire. Chaque organisme devrait plutôt essayer d'emprunter le matériel existant. Les fonds et le temps qui seraient normalement consacrés à l'élaboration d'un curriculum serviraient mieux à combler d'autres besoins liés à ce type de programme, tels la formation d'instructeurs, l'achat d'un équipement et les activités de sensibilisation.

**Exemple(s) :** L'organisme New Hope Community Bikes exploite son programme de cyclisme communautaire *Ride Smart* à Hamilton, sa ville-siège. Grâce à un partenariat, New Hope est en train d'élargir *Ride Smart* pour inclure le Nord de l'Ontario. Lorsque le conseil scolaire Near North District School Board a fait une demande de subvention auprès de Transport scolaire actif Ontario pour pouvoir lancer son programme local d'acquisition de compétences en matière de cyclisme, son plan prévoyait l'élaboration d'un curriculum local. Le conseil scolaire a été mis en contact avec New Hope, qui lui a généreusement prêté ses ressources curriculaires et lui a donné des conseils sur le programme ainsi qu'une aide pour l'acquisition de vélos.

De la même manière, à mesure que se sont élargis des programmes comme Everyone Rides de HUB Cycling et Cycliste averti de Vélo Québec, leurs ressources curriculaires ont été adoptées par plusieurs administrations scolaires grâce à une collaboration avec des partenaires locaux et régionaux de la Colombie-Britannique et du Québec, respectivement.

**Pour en savoir plus :**

<https://www.nearnorthschools.ca/blog/31815/31815/>

## Étude de cas n° 2 : incorporer un programme d'acquisition de compétences au curriculum des écoles locales

**Leçon tirée :** Il est possible d'incorporer un programme d'acquisition de compétences en matière de marche et de transport à roues actif au curriculum d'une division scolaire locale.

**Description :** De nombreux organismes qui ont mis en œuvre un tel programme dans les écoles ont exprimé le désir d'incorporer leur programme au curriculum scolaire. Dans l'idéal, cela les aiderait à réduire le temps passé à sensibiliser les administrateurs d'écoles pour les convaincre de s'inscrire au programme – un défi qualifié d'universel par ces organismes. Une telle initiative n'existe pas encore à l'échelle de la province, mais les dirigeants d'un certain programme local ont démontré qu'il est possible de réaliser des progrès en travaillant au niveau de la division scolaire locale.

**Exemple(s) :** À Winnipeg, le Green Action Centre a réussi à faire incorporer son programme *BEST* aux cours d'éducation physique de l'ensemble des écoles intermédiaires de la division scolaire de Seven Oaks, laquelle est un important bailleur de fonds du programme. Ce partenariat est le fruit d'une étroite collaboration avec un surintendant de la division scolaire qui appuie le programme.

Le programme *BEST* est animé par des instructeurs et des enseignants d'éducation physique dûment formés qui participent à une séance de « formation des formateurs ». Le programme se fonde sur un modèle d'apprentissage progressif, selon lequel les élèves de 6<sup>e</sup>, de 7<sup>e</sup> et de 8<sup>e</sup> reçoivent chaque année, sur une période de trois ans, environ huit heures de formation (deux heures en classe, six heures à vélo). Depuis son lancement en 2016, le programme rejoint chaque année de 500 à 700 élèves, et on prévoit de l'étendre à deux autres conseils scolaires.

**Pour en savoir plus :** <https://greenactioncentre.ca/asrts/best/> (en anglais)  
et

<https://www.winnipegfreepress.com/our-communities/times/Cycling-their-way-to-safety-397329101.html> (en anglais)

## Étude de cas n° 3 : coordonner les efforts pour une formation multimodale

**Leçon tirée :** Pour accroître l'efficacité d'un programme d'acquisition de compétences en matière de marche ou de transport à roues actif, il est recommandé de coordonner la formation avec d'autres programmes, surtout si le mandat des organismes concernés appuie ce genre de coordination.

**Description :** La plupart des programmes sondés mettent l'accent sur un seul mode de déplacement – soit la marche, soit le vélo. Or, la majorité d'entre eux mettent davantage l'accent sur le cyclisme, tel que l'exige leur mandat. Pour améliorer l'accès aux programmes d'acquisition de compétences, plus particulièrement ceux axés sur la sécurité piétonne, chaque organisme devrait explorer les possibilités d'offrir un programme multimodal, ou coordonner ses efforts avec des organismes qui partagent les mêmes idées pour effectuer une publicité croisée de leurs programmes unimodaux.

**Exemple(s) :** Le programme *Making Tracks* de l'Ecology Action Centre en Nouvelle-Écosse est un exemple de programme multimodal dont un seul organisme assure la prestation. Actuellement, le programme comprend des modules d'apprentissage tant sur la sécurité piétonne que sur la sécurité à vélo. Au début, l'organisme offrait également une formation à la sécurité pour les utilisateurs de trottinettes, de patins à roues alignées et de planches à roulettes, mais la demande n'étant pas suffisante, ces modules ont été éliminés du programme, avec la possibilité de les offrir de nouveau selon l'évolution de la demande, du financement et des lois et règlements touchant la « micromobilité ».

La région de Waterloo fournit un exemple de deux organismes qui ont entrepris de coordonner leurs efforts, chacun axé sur un seul mode de déplacement. Le programme *Sidewalks Smarts*, dont la prestation est assurée par les services de transport des élèves de la région de Waterloo, met l'accent sur la sécurité piétonne, tandis que le programme *Cycling Into the Future*, dirigé par un organisme à but non lucratif, se penche sur les compétences à vélo. Les deux organismes collaborent en puisant dans le même bassin d'instructeurs, en coordonnant la promotion croisée de leurs cours, et en offrant aux écoles une formation à la marche en hiver, et une formation à vélo à l'automne et au printemps.

**Pour en savoir plus :** <https://ecologyaction.ca/making-tracks> (en anglais)  
<http://www.cyclingintothefuture.com> (en anglais)  
et  
<https://www.stswr.ca/walkzone/programmes/sidewalk-smarts/> (en anglais)

## Étude de cas n° 4 : accorder la priorité à l'équité pour le recrutement et la formation des instructeurs

**Leçon tirée :** Il existe un besoin d'améliorer l'équité et l'accessibilité des programmes, et il est possible de le faire à l'étape de recrutement et de la formation des instructeurs.

**Description :** Les groupes en quête d'équité sont exclus de façon disproportionnée des bienfaits sociaux et sanitaires de la marche et du transport à roues actif parce qu'ils sont souvent victimes de harcèlement fondé sur le sexe et de profilage dans la rue, ainsi que de pauvreté, parmi d'autres problèmes. Malgré leur impact considérable, ces obstacles et d'autres défis d'ordre socio-spatial sont rarement reconnus ou priorités par les programmes de promotion de la marche et du cyclisme ou d'acquisition de compétences connexes. Bien qu'une formation fondée sur l'équité ne soit pas encore incorporée de façon généralisée aux processus de recrutement et de formation d'instructeurs, plusieurs organismes sondés ont mis au point des modules sur l'engagement équitable, la lutte contre le racisme et la sensibilisation aux différences culturelles dans le cadre de leur formation d'instructeurs, et certains ont émis un vif intérêt pour une collaboration qui avancerait ce travail.

**Exemple(s) :** Lorsqu'ils recrutent des instructeurs à Toronto, les organismes CultureLink et Cycle Toronto ajoutent à la liste des qualifications professionnelles la capacité de parler plusieurs langues pour étendre la portée de leurs programmes et constituer un bassin d'instructeurs de cyclisme possédant une plus grande diversité de capacités. Ces derniers suivent également une formation anti-raciste.

Au début de 2022, l'organisme EcoSuperior a engagé la firme Superior Strategies pour animer un atelier de formation d'un jour dans le but de sensibiliser les instructeurs du programme Safe Cycling Thunder Bay aux cultures autochtones. L'atelier a commencé par un aperçu historique et a ensuite mis l'accent sur l'impact des différences culturelles, avant de proposer des outils pratiques pour réduire les malentendus culturels. Les participants ont également discuté de la création d'une nouvelle image de marque pour un événement local connu en anglais sous le nom de *roundabout rodeo*, et de la pertinence culturelle du terme « rodéo de vélos ».

**Pour en savoir plus :** <https://www.cbc.ca/news/canada/thunder-bay/tbay-roundabout-apology-1.6143050>, [https://drive.google.com/file/d/1-BQMLfu6HfcRf5\\_7gfGd62Q3DN3HQZW2/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1-BQMLfu6HfcRf5_7gfGd62Q3DN3HQZW2/view?usp=sharing) (en anglais) et <https://www.superior-strategies.ca/cultural-awareness> (en anglais)

## Étude de cas n° 5 : élaboration de programmes dirigée par les consortiums

**Leçon tirée :** Certains consortiums de transport scolaire locaux prennent l'initiative d'élaboration de programmes d'acquisition de compétences en matière de circulation routière. Grâce à leur « longévité » et à leur rôle officiel dans la promotion du transport scolaire en Ontario, ces consortiums sont d'importants partenaires pour faire avancer ce travail.

**Description :** En Ontario, les consortiums de transport scolaire ont la responsabilité d'appliquer les politiques en matière de transport, de planifier les services de transport, et de passer des contrats avec les exploitants de bus scolaires. Jusqu'à récemment, la plupart des consortiums mettaient l'accent presque exclusivement sur les bus scolaires, d'où les lacunes en ce qui a trait à la marche et au transport à roues actif, lacunes que les écoles, les organismes à but non lucratif et les groupes de parents ont tenté de combler au moyen de programmes comme Éèves actifs et en sécurité (EAS) et Planification du transport scolaire (PTS). Certains consortiums commencent à modifier leur approche en adoptant un rôle actif dans la promotion d'autres modes de déplacement.

**Exemple(s) :** Niagara Student Transportation Services (NSTS) est un exemple de consortium qui a mis au point son propre programme de sécurité piétonne à l'intention des écoles dans son aire de service. De concert avec la firme Intertrain et ses spécialistes de l'élaboration de ressources curriculaires en matière de sécurité, NSTS a créé un programme de formation vidéo, *Blue the Butterfly*, qui peut facilement être adapté et animé par les brigadiers scolaires, les responsables de la santé publique et des instructeurs dûment formés. Cette vidéo peut également être visionnée à la maison pour renforcer les messages sur la sécurité auprès des parents.

Ce nouveau programme suit le modèle du programme de formation *Buster the Bus* de NSTS, à l'efficacité reconnue, qui est désormais obligatoire pour l'ensemble des écoles de la région de Niagara et qui reçoit 50 % de son financement au ministère de l'Éducation. Facile à adapter, le programme *Blue the Butterfly* s'est élargi pour devenir un projet pilote du consortium Student Transportation Services – Brant, Haldimand, Norfolk.

Un autre consortium, Student Transportation Services of Waterloo Region, a mis au point *Sidewalk Smarts*, un programme d'acquisition de compétences en matière de marche.

**Pour en savoir plus :**

<https://www.nsts.ca/walk-zone/active-school-travel-program> (en anglais)

## Étude de cas n° 6 : coordonner la formation des instructeurs

**Leçon tirée :** Il existe un modèle efficace pour la mise en œuvre d'un programme national de formation et de certification d'instructeurs qui offre une formation et un régime d'assurance des instructeurs à des coûts abordables, ainsi que la possibilité d'effectuer des modifications locales.

**Description :** Alors que les programmes ontariens continuent largement de dépendre d'instructeurs certifiés par CAN-BIKE, certains organismes canadiens ont choisi de créer un programme à l'interne pour combler les lacunes en matière de formation d'instructeurs et répondre à certains critères locaux. Ces organismes ont désormais beaucoup plus de maîtrise sur la formation de leurs instructeurs, au prix toutefois d'un double emploi des ressources. Le modèle de programme local à l'interne complique également les tentatives de lancement de programmes par de nouvelles collectivités. Pour ces collectivités, non seulement l'accès aux possibilités de formation d'instructeurs est-il limité, mais l'élaboration d'un modèle à l'interne représente une dépense et un engagement considérables. Certains organismes ont exprimé un intérêt pour une coordination accrue des programmes de formation d'instructeurs dans l'ensemble des administrations scolaires.

**Exemple(s) :** Depuis les années 1970s, la League of American Bicyclists administre son propre programme de formation au cyclisme, offert sous le nom de *Smart Cycling* dans l'ensemble des États-Unis par des instructeurs formés par la ligue (IFL). Jusqu'à présent, la League a formé quelques 6 700 IFL, et les É.-U. comptent environ 2 500 IFL certifiés.

Après avoir suivi le cours *Smart Cycling* au complet avec une note d'au moins 85 %, les participants peuvent assister à un séminaire de formation pour IFL. Ces séminaires, qui durent trois jours et coûtent 500 \$ (USD), sont animés par un des 20 entraîneurs de la League et permettent aux IFL d'apprendre, entre autres, à enseigner le contenu de manière efficace, à communiquer et à écouter, à donner une rétroaction, et à se promouvoir en tant qu'IFL.

Tous les IFL certifiés sont admissibles au régime d'assurance de la League, moyennant des frais annuels de 25 \$ (USD) et une cotisation annuelle de 45 \$ (USD) pour adhérer à la League. Chaque IFL doit obligatoirement signer le code de déontologie et s'engager à enseigner le programme *Smart Cycling* tel qu'il est présenté. Les IFL ont le droit d'adapter le programme aux besoins de leur public-cible, à condition d'enseigner les cinq compétences de base (les cinq « *Need to Knows* »). Les cours doivent être annoncés à l'avance, et les instructeurs doivent distribuer des formulaires de décharge aux participants, les faire signer et les recueillir.

Les IFL ont accès aux documents de base du programme *Smart Cycling* ainsi qu'à des diapositives sur le cours. Bien que la League suggère un

certain montant pour les frais d'inscription au cours, la décision finale revient à chaque IFL. La League tient une base de données sur les IFL et une carte montrant leur emplacement pour aider les gens à trouver des occasions de formation dans leur localité. L'inscription aux cours peut également se faire par l'intermédiaire du site Web de la League. En outre, la League a récemment commencé à former des entraîneurs à l'interne pour divers organismes américains, ce qui permet d'accroître la capacité locale d'offrir le séminaire pour IFL, et de mieux adapter le programme aux exigences des curriculums locaux.

Au Canada, les organismes suivants, entre autres, ont créé leur propre programme de formation d'instructeurs : HUB Cycling, Vélo Québec, le Ecology Action Centre, et le Conseil de sécurité d'Ottawa.

**Pour en savoir plus :** <https://www.bikeleague.org/content/become-instructor> (en anglais)

Photos : Tom Flood (en haut à gauche) ; Erika Engel et *Collingwood Today* (en haut à droite) ; League of American Bicyclists, tirée d'Instagram (centre-bas).



## Leçons tirées

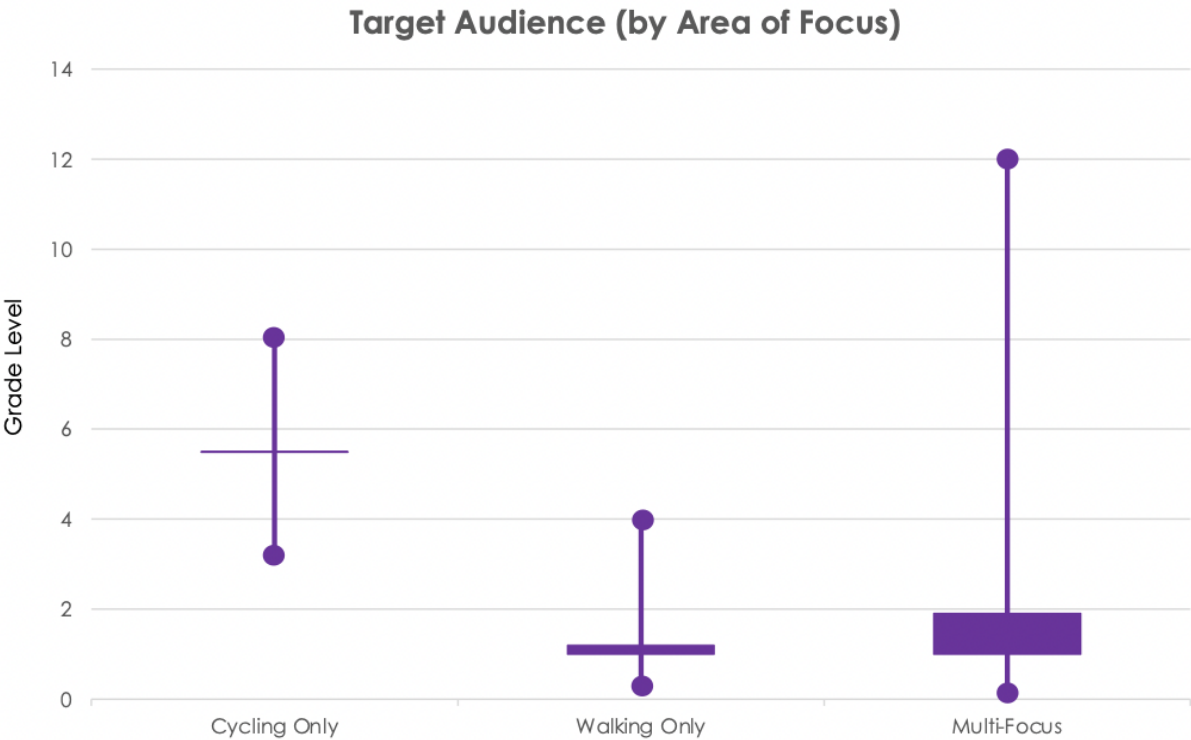
Le projet a mis en lumière les nombreuses approches communes adoptées pour l'acquisition de compétences en matière de marche et de transport à roues actif en milieu scolaire. Nous avons tiré douze leçons clés pouvant servir à améliorer les programmes actuels et à aider les collectivités à élaborer de nouveaux programmes :

1. **Ne pas réinventer la roue** : il existe déjà des modèles de programme et un matériel éprouvés et transférables créés par des organismes qui sont disposés à les mettre en commun, y compris un matériel de formation d'instructeurs et des ressources curriculaires pour les élèves.
2. **Assurer un financement** : comme la mise en œuvre d'un programme d'acquisition de compétences exige des ressources considérables, il faut assurer un financement avant le lancement du programme pour couvrir les principales dépenses, notamment pour ce qui suit :
  - a. Embauche d'un.e coordonnateur.trice, qui dirigera la formation des instructeurs, les activités de sensibilisation, l'évaluation, etc. Sur les 12 programmes sondés, huit disposent d'au moins un.e coordonnateur.trice équivalents temps plein (ETP).
  - b. Embauche d'instructeurs rémunérés qui animeront les cours dans les écoles. Au Canada, le taux horaire le plus courant pour les instructeurs se situe actuellement à 20 \$ l'heure, mais il peut varier selon la municipalité et le coût de la vie local.
  - c. Activités de marketing et de promotion. La sensibilisation des communautés scolaires ayant été cernée comme un défi universel pour les programmes canadiens, il est important d'être réaliste en ce qui concerne les activités de marketing et de promotion nécessaires, le choix des personnes qui accompliront ce travail, et la façon dont elles seront rémunérées.
  - d. Fournitures et équipement, y compris vélos et casques de qualité. Les vélos bon-marché, dont la durée de vie est courte et qui nécessitent des coûts d'entretien, ne valent pas la peine d'être achetés : donc, un organisme doit prévoir un budget d'environ 800 \$ par vélo.
  - e. Coûts de transport, d'entretien et d'entreposage d'équipement, surtout s'il faut un entrepôt hors-saisons pour les vélos.
  - f. Honoraires pour la formation des instructeurs, y compris pour les coûts liés aux ressources humaines (séances de formation, location de la salle, déplacements potentiels, etc.).
  - g. Régime d'assurance pour le programme (s'il n'est pas déjà fourni par votre organisme).



3. **Offrir les cours gratuitement aux écoles** : la plupart des programmes existants ne coûtent rien aux participants ni aux écoles, facteur qui a été jugé important pour assurer l'accès aux cours. Il peut également être plus facile de susciter l'intérêt des écoles en leur offrant un programme gratuit.
4. **Combiner marche et transport à roues actif** : si le mandat de votre organisme le permet, combinez en un seul programme tout ce qui a trait à la formation sur la marche et sur le transport actif, plutôt que d'en faire deux programmes distincts.
  - a. Si la marche et le transport actif font chacun l'objet d'un programme distinct dans votre collectivité, trouvez des moyens de mettre en commun les instructeurs, de combiner vos activités de sensibilisation, etc.
5. **Faire preuve de souplesse quant au groupe d'âge ciblé** : des programmes canadiens ont connu un grand succès auprès des élèves de la maternelle à la 12<sup>e</sup> année. Selon les tendances observées, les programmes axés sur le cyclisme visent surtout les élèves de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> années, tandis que les programmes axés sur la marche ou sur une approche mixte visent surtout les élèves de 1<sup>ère</sup> année (voir la Figure 2).

Figure 2. Public cible selon la formation visée



Remarque : dans le graphique ci-dessus, un point violet indique la limite supérieure ou inférieure de la fourchette des niveaux d'étude les plus représentés dans chaque type de cours. Une ligne violette horizontale indique le niveau d'étude le plus représenté dans chaque type de cours, et l'épaisseur de la ligne indique la fréquence à laquelle ce groupe d'âge est rejoint.

6. **La durée d'un programme peut varier** (voir la Figure 3) : la durée d'un programme dépend des ressources disponibles, du groupe d'âge ciblé et des objectifs du programme. Actuellement, les programmes durent de 30 minutes à 24 heures, et la majorité durent moins de 10 heures. Ceux qui durent plus de deux heures s'étalent généralement sur plusieurs journées ou semaines ; un des programmes sondés s'est étalé sur trois ans.

Figure 3. Durée d'un cours selon la formation visée



Remarque : dans le graphique ci-dessus, un point violet indique la durée (en heures) de chaque cours individuel sondé.

7. **Recruter et former des instructeurs** : bien qu'un des organismes sondés ait connu un certain succès en demandant aux enseignants de communiquer le contenu directement en classe, d'autres organismes ont des difficultés avec cette approche. La plupart des organismes embauchent et forment leurs instructeurs de manière à ce qu'ils puissent animer 100% du programme d'acquisition de compétences.
- 60 % des programmes existants ont recours à une formation d'instructeurs à l'interne.
  - La moitié des programmes existants exigent que leurs instructeurs renouvellent leur certification de façon régulière.

- c. La plupart des programmes exigent que leurs instructeurs subissent une vérification complète de leur casier judiciaire et qu'ils obtiennent une certification en secourisme et en RCP.
8. **Le ratio instructeur-élèves dépend du contexte** : le ratio varie selon le programme et l'endroit où se déroule l'apprentissage (p. ex., en classe ou sur une route). Un organisme peut demander des conseils auprès d'organismes spécialisés dans le domaine, comme [Ophea](#).
9. **Faire vivre des expériences réelles aux élèves** : l'organisation de randonnées à pied ou à vélo dans le quartier est une composante essentielle de l'acquisition de compétences par les élèves car elle leur permet d'appliquer leurs nouvelles connaissances à des situations réelles dans leur propre collectivité.
10. **Fournir l'équipement nécessaire et assurer son entretien** : ce ne sont pas tous les élèves ont un casque, un vélo ou une trottinette, et ceux qui en ont ne sont pas tous en mesure d'apporter cet équipement à l'école. Tout au moins, il faut prêter l'équipement aux élèves qui n'en ont pas. Or, de nombreux programmes fournissent déjà l'équipement nécessaire aux participants, qu'ils l'aient ou non, car cela permet d'assurer l'accès équitable au programme en incluant tous les élèves qui n'ont encore jamais fait de vélo ou qui n'ont pas de vélo, ainsi que l'accès à un équipement sécuritaire et bien entretenu.
11. **Identifier un.e « champion.ne » d'école ou de conseil scolaire** : les organismes qui travaillent avec un.e champion.ne à l'interne (personne qui représente son école ou son conseil scolaire) réussissent mieux à intégrer leur programme au curriculum scolaire et à surmonter certains obstacles à l'adoption de leur programme. Cela peut s'avérer crucial lorsqu'il s'agit de rejoindre toutes les écoles de manière équitable, et non seulement les plus enthousiastes.
12. **Travailler en partenariat** : les partenariats constituent un élément clé de la mise en œuvre efficace d'un programme d'acquisition de compétences en milieu scolaire. Un partenariat avec un atelier de réparation de vélos local est un élément indispensable à la fourniture et à l'entretien de vélos. Lorsque vous cherchez à établir un tel partenariat, il est important de décrire clairement les besoins, les objectifs et le public cible de votre programme, ainsi que la manière dont ses partenaires collaboreront.
- a. Traditionnellement, les programmes d'acquisition de compétences comprennent un partenariat avec les services policiers. Or, vu la tendance

actuelle de réduire la présence de policiers dans les écoles de nombreuses collectivités, la plupart des programmes canadiens existants ne cherchent plus à former de tels partenariats, et n'invitent pas d'agents de police à participer en milieu scolaire.

## Appels collectifs à l'action

Le projet a mis en lumière le profond désir des parties intéressées de collaborer en vue de renforcer aussi bien les nouveaux programmes que les programmes existants. Ce travail a donné lieu à cinq appels collectifs à l'action :

1. **Obtenir un financement durable** : trouver des occasions de collaborer pour assurer un financement pluriannuel de la part du gouvernement ou de donateurs corporatifs. Cet appel collectif est d'autant plus pertinent que le gouvernement fédéral a récemment pris un engagement envers le transport actif en créant la Stratégie nationale de transport actif et le Fonds pour le transport actif. Les stratégies provinciales et les plans directeurs municipaux qui visent à élargir les programmes d'acquisition de compétences en matière de marche et de transport à roues actif doivent également prévoir une ligne budgétaire correspondante pour appuyer une telle formation.
2. **Collaborer au recrutement, à la formation et à la fidélisation des instructeurs** : il s'agit d'un défi qualifié d'universel par les organismes sondés, lesquels ont exprimé un vif intérêt pour une collaboration et une mise en commun des ressources en matière de formation d'instructeurs.
  - a. Avec un financement adéquat, il est possible de collaborer à la mise au point d'un modèle national de formation d'instructeurs, semblable à celui administré par la League of American Bicyclists aux États-Unis.
  - b. Les organismes sondés sont également très désireux de collaborer à l'élaboration d'un matériel de formation d'instructeurs axé sur l'antiracisme, l'anti-oppression, l'engagement équitable et la sensibilisation aux questions culturelles.
3. **Soutenir un échange de connaissances continu** : les organismes sondés veulent un échange de connaissances continu et organisé, notamment sur les meilleures pratiques, les ressources, les défis à relever, etc. Selon ces organismes, un des principaux défis est de trouver le temps de créer et de maintenir des liens sans avoir accès à des salles de réunion, à un soutien dédié et à une personne responsable de la tenue régulière de réunions en ligne.

- a. À la mise en commun des ressources curriculaires et du matériel de formation d'instructeurs, il faut ajouter des ressources comme le matériel promotionnel, les plateformes d'inscription aux programmes, les régimes d'assurance, etc.
4. **Augmenter la participation des parents** : la participation des parents a été jugée d'une importance critique, et l'envoi de bulletins aux familles peut être un moyen utile de tenir les parents au courant des compétences qu'acquièrent leurs enfants en matière de marche et de transport à roues actif. Or, le manque de ressources complique les choses. Seulement trois programmes actuels envoient régulièrement des bulletins détaillés aux parents. Il faut donc explorer les possibilités de coordonner l'envoi aux parents de renseignements sur les programmes d'acquisition de compétences.
5. **Explorer les possibilités d'évaluation collaborative** : les méthodes d'évaluation de programmes varient beaucoup selon l'organisme, et ne permettent pas encore de quantifier clairement l'impact des programmes sur les participants. L'évaluation est considérée comme un défi pour plusieurs raisons, notamment l'accès à des ressources limitées et les contraintes éthiques à l'endroit qui régissent le travail auprès des enfants et des jeunes. Les organismes canadiens doivent s'attaquer collectivement à ces obstacles et collaborer à la mise au point d'une stratégie d'évaluation, qui pourrait inclure un partenariat avec un établissement universitaire, par exemple.

## Prochaines étapes

La prochaine étape du projet sera la création d'un centre de ressources en ligne qui proposera un ensemble choisi de ressources sur les meilleures pratiques à adopter pour appuyer la mise au point de programmes locaux d'acquisition de compétences en matière de marche et de transport à roues actif en milieu scolaire. Ce centre de ressources sera accessible à partir du site [ontarioactiveschooltravel.ca](http://ontarioactiveschooltravel.ca). Un webinaire gratuit se tiendra en marge du lancement du centre de ressources pour présenter ce dernier aux utilisateurs potentiels.

En se fondant sur les leçons tirées du projet, l'équipe du projet explorera également d'autres pistes en vue d'obtenir un financement provincial et fédéral accru pour les programmes d'acquisition de compétences en matière de marche et de transport à roues actif en milieu scolaire.