



## Feuille d'information 52

# Évaluation du projet DÉFI VÉLO

## Résumé

DÉFI VÉLO est bien accueilli par les adolescent-e-s, le corps enseignant et les écoles et contribue à améliorer la sécurité routière et les aptitudes à vélo. Les plus grands défis pour le développement futur de l'action seront probablement d'élargir la portée de l'action en Suisse alémanique et dans les écoles professionnelles, ainsi que d'accroître l'utilisation effective du vélo par les adolescent-e-s. À cet égard et en ce qui concerne les participations à la Finale, différents ajustements de la stratégie de mise en œuvre méritent d'être envisagés.

## 1 DÉFI VÉLO et la promotion du vélo

Seule une minorité d'adolescent-e-s suisses fait régulièrement du vélo. La pratique du vélo a diminué au cours des deux dernières décennies et l'on remarque qu'à partir de l'âge de 15 ans, de nombreux adolescent-e-s se détournent du vélo au profit d'autres moyens de transport. En même temps, il est indéniable que faire du vélo est bon pour la santé et contribue à réduire la pollution de l'environnement. Dans ce contexte, diverses mesures visant à promouvoir le vélo sont mises en œuvre en Suisse. Parmi elles, il y a l'action DÉFI VÉLO. Cette action vise à améliorer la sécurité routière, à promouvoir l'image du vélo et à encourager sa pratique par les adolescent-e-s de 15 à 20 ans. DÉFI VÉLO est proposé par Pro Velo et Label Vert sàrl depuis 2011 et s'est déroulé jusqu'à présent dans 14 cantons. L'action est centrée sur des ateliers – appelés Qualifs – qui se tiennent dans des écoles du degré secondaire II, dans le cadre desquels les partici-

pant-e-s doivent valider différents postes en lien avec des sujets tels que la sécurité routière, l'entretien du vélo et les compétences cyclistes. À chaque poste, les classes participantes peuvent gagner des points. Atteindre un certain score donne le droit de participer à la Finale qui a lieu en juin et est dotée de différents prix.

En 2019 et 2020, une évaluation d'impact de DÉFI VÉLO, financée par Promotion Santé Suisse, a été réalisée. La présente feuille d'information donne un aperçu des principaux résultats et conclusions de l'évaluation.

### Table des matières

1	DÉFI VÉLO et la promotion du vélo	1
2	Résultats sélectionnés	2
3	Possibilités d'optimisation	4
4	Remarques sur la conception de l'évaluation et sur la procédure	6

## 2 Résultats sélectionnés

### 2.1 DÉFI VÉLO est bien accueilli par les adolescent-e-s, le corps enseignant et les écoles

DÉFI VÉLO est bien ancré en Suisse romande, puisque le projet touche environ 4 % des élèves du degré secondaire II. En revanche, jusqu'à présent, le projet n'a trouvé que timidement sa place en Suisse alémanique (portée annuelle de 0,5%). DÉFI VÉLO est principalement proposé dans les écoles de maturité, tandis que les écoles professionnelles ne participent que sporadiquement à l'action.

Indépendamment de la différence de portée selon la région linguistique et le type d'école, les ateliers DÉFI VÉLO sont bien accueillis par les participant-e-s. Selon la figure 1, des notes particulièrement bonnes sont attribuées aux monitrices et moniteurs, qui sont (très) bien noté-e-s par près de 90 % des participant-e-s. L'esprit d'équipe, le facteur plaisir et l'élément du programme «Rencontre avec les métiers du vélo» sont également (très) bien notés par les trois quarts des participant-e-s. Seule la partie relativement difficile de l'atelier «Vélo-polo/parcours d'agilité» reçoit une note insuffisante de la part d'un peu plus d'un quart des participant-e-s.

Les interlocuteur-trice-s dans les écoles sont également très satisfait-e-s de DÉFI VÉLO. 98 % d'entre eux/elles estiment que le contenu de DÉFI VÉLO est (très) bien, 94 % considèrent que les informations fournies par DÉFI VÉLO sont (très) bien, et 90 % pensent de même à propos du déroulement de la Qualif. En outre, la majorité des interlocuteur-trice-s parmi le corps enseignant font état d'une plus forte sensibilisation à la question du vélo.

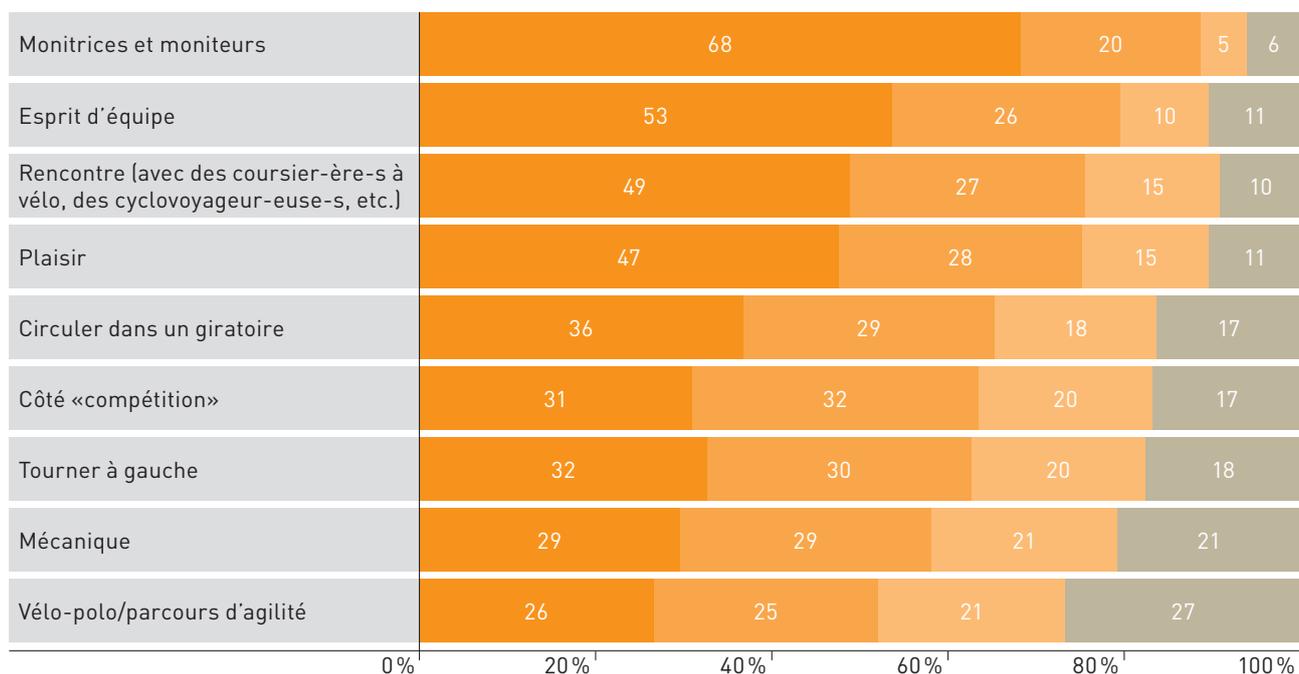
### 2.2 DÉFI VÉLO améliore les compétences cyclistes et la sécurité routière

Les ateliers ont permis d'améliorer considérablement la perception des participant-e-s quant à leurs compétences cyclistes et à leur sécurité dans le trafic. Comme le montre la figure 2, immédiatement après l'atelier, 55 % des participant-e-s disent se sentir désormais plus en sécurité à vélo. Dans les giratoires, même 61 % se sentent plus en sécurité qu'avant l'atelier. Le fait que ces pourcentages ne soient pas encore plus élevés est dû au fait que plus d'un quart des personnes interrogées pensent qu'elles se sentaient déjà en sécurité (dans les giratoires) avant même l'atelier. Seul-e-s environ 15 % des participant-e-s n'ont remarqué aucune amélio-

FIGURE 1

#### Évaluation de la Qualif par les participant-e-s (enquête initiale, n entre 2219 et 2278)

● très bien (6) ● bien (5) ● suffisant (4) ● insuffisant (1-3)



ration de leur sentiment de sécurité. Une analyse complémentaire, non présentée ici, montre en outre que les «effets sur la sécurité» sont particulièrement nets chez les personnes qui ne se sentaient pas en sécurité avant l'atelier.

Bien que l'évaluation positive de l'amélioration diminue légèrement quelques mois après l'atelier, la proportion de celles et ceux qui se sentent plus en sécurité à vélo (37%) est encore significativement plus élevée que la proportion de celles et ceux qui ne constatent pas d'amélioration de leur sentiment de sécurité par la suite (22%).

L'effet immédiat le plus important concerne les compétences des participant-e-s à entretenir ou réparer leur vélo: 72% des adolescent-e-s affirment qu'ils/elles ont amélioré ces compétences (14% savaient déjà bien entretenir leur vélo et la même proportion n'a constaté aucune amélioration). Par ailleurs, 46% se disent plus à l'aise à vélo grâce à l'atelier, alors que 22% ne partagent pas ce point de vue et le pourcentage restant s'estimait déjà à l'aise auparavant. L'effet positif de DÉFI VÉLO sur les aptitudes cyclistes a également pu être démontré dans une étude spéciale de DÉFI VÉLO avec des tests de motricité sportive à vélo.

Au vu de ces résultats positifs, il n'est pas surprenant que le vélo ait une très bonne image auprès des adolescent-e-s juste après l'atelier: par exemple, 77% des participant-e-s considèrent le vélo «pratique» et 62% «cool», alors que seulement 11% le considèrent comme «peu pratique» et 9% comme

«pas cool». Il y a peu de changement dans l'évaluation de l'image du vélo lors de l'enquête de suivi.

### 2.3 Faible effet sur l'ampleur de l'utilisation du vélo

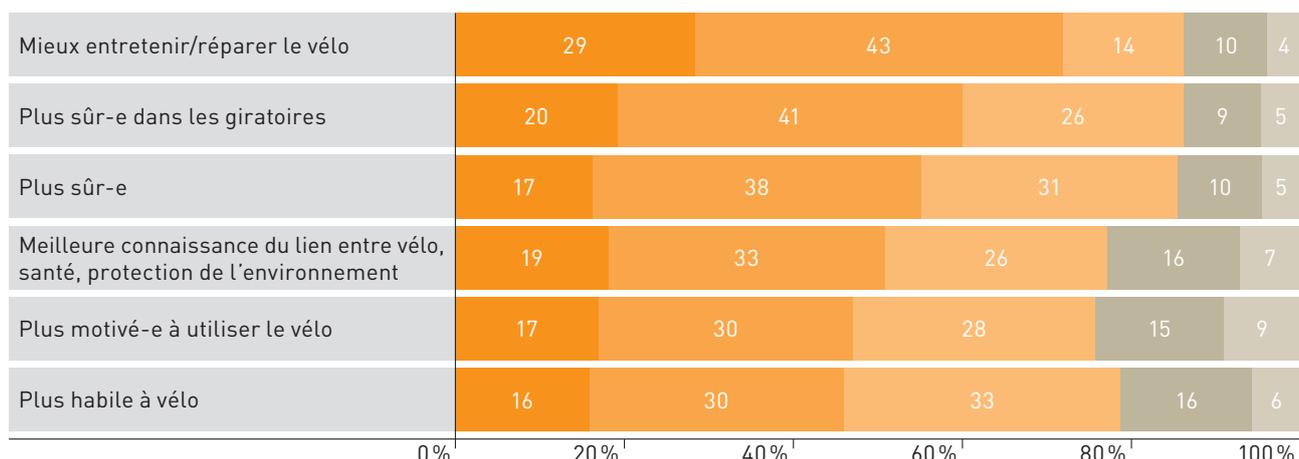
Le vélo n'est qu'un des nombreux moyens de transport que les élèves utilisent pour se rendre à l'école et au travail. Étant donné qu'au niveau du degré secondaire II, le lieu de résidence et l'école ou le lieu de travail (pour les apprenti-e-s) sont souvent assez éloignés l'un de l'autre, les transports publics sont particulièrement importants pour les participant-e-s (71% les empruntent plusieurs fois par semaine). 32% des participant-e-s se déplacent régulièrement à pied, alors que 19% utilisent le vélo plusieurs fois par semaine pour aller au travail ou à l'école. Pendant les loisirs, la proportion de cyclistes régulier-ère-s est légèrement plus élevée (25%).

Il y a peu de changement dans ces chiffres quelques mois après l'atelier. En d'autres termes, DÉFI VÉLO n'entraîne pas une utilisation beaucoup plus fréquente du vélo, et ce, même si, juste après l'atelier, près de la moitié des participant-e-s (47%, voir la figure 2) se disent motivé-e-s à utiliser le vélo plus fréquemment. Toutefois, dans l'enquête de suivi, 9% des personnes interrogées déclarent avoir effectivement fait plus de vélo depuis l'atelier. Cela est conforme à l'évaluation des enseignant-e-s interrogé-e-s dans les écoles, dont 16% pensent que les élèves viennent plus souvent à l'école à vélo.

FIGURE 2

#### Effets perçus de DÉFI VÉLO (n entre 2248 et 2268)

● oui, tout à fait ● plutôt oui ● pas de changement, c'était déjà comme ça avant ● plutôt non ● pas du tout



Le fait que l'atelier n'entraîne pas une augmentation de l'utilisation du vélo est probablement lié à la distance évoquée entre le domicile et l'école ou le lieu de travail, ce qui entraîne une préférence pour les transports publics ou les possibilités de co-voiturage. Comme les camarades et les collègues viennent souvent d'autres communes, le vélo pourrait ne pas toujours être le premier choix pour les visites et les rencontres, même pendant les loisirs.

### 3 Possibilités d'optimisation

Les principaux résultats de l'évaluation sont présentés dans la figure 3 sur la base du modèle d'impact élaboré au cours de l'évaluation. Outre l'input et les activités concrètes du projet, l'évaluation a porté en particulier sur l'output et les effets (outcomes), tandis que l'impact global et à long terme ne peut pas être évalué. Pour cette raison, les objectifs d'impact apparaissent en gris dans la figure. Cette couleur a également été utilisée pour d'autres aspects de DÉFI VÉLO qui n'ont pas été couverts par l'évaluation. Lorsque l'évaluation est possible, la couleur verte a été utilisée pour les résultats po-

sitifs et les couleurs orange et rouge respectivement pour les résultats mitigés et plutôt négatifs. Si l'on observe le modèle d'impact, il apparaît clairement que les résultats positifs – par exemple en ce qui concerne la sécurité routière, les aptitudes cyclistes ou la situation dans les écoles – l'emportent nettement. En revanche, il existe certains problèmes liés à l'utilisation du vélo, au recrutement et à la portée du projet.

Un défi particulier pour le développement futur de l'action, qui n'est pas mentionné ci-dessus, est la participation à la Finale: en effet, une grande partie des participant-e-s à l'atelier se qualifient pour les événements de la Finale, mais n'y participent pas. Les principales raisons à cela sont les contraintes de temps imposées par l'école et les examens, le trajet dans de nombreux cas relativement long jusqu'à la Finale et une diminution manifeste de l'intérêt pour l'action au fil du temps. Il convient de se demander si la date et le format des événements de la Finale pourraient être modifiés (voir le tableau 1). Le tableau 1 contient un certain nombre d'indications quant aux possibilités de développement de DÉFI VÉLO. En vue d'accroître l'utilisation du vélo, il nous semble par exemple utile de développer et de

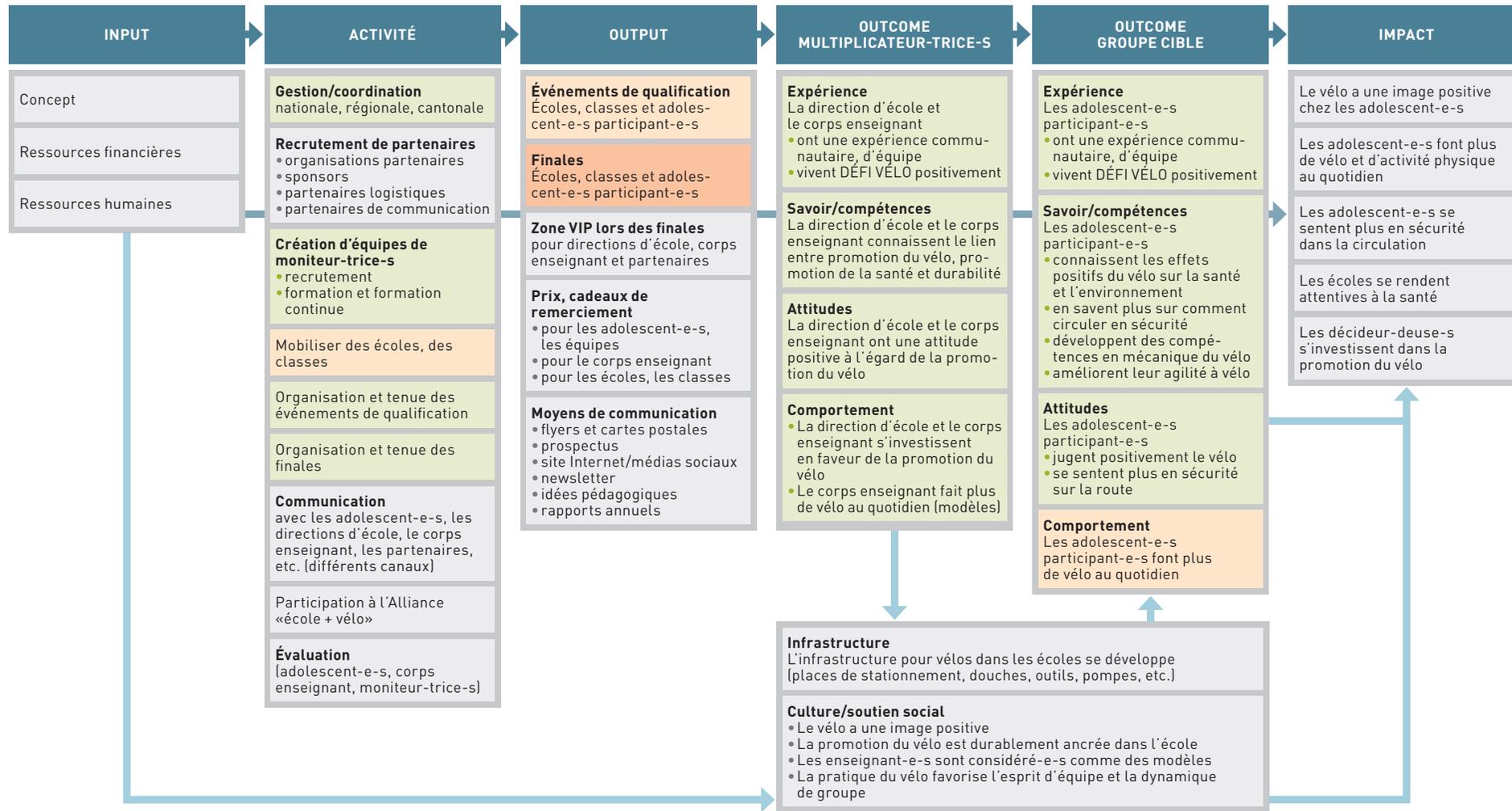
TABLEAU 1

#### Idées pour le développement et l'ajustement de DÉFI VÉLO

Domaine d'intervention	Actions possibles
1. Augmentation de l'utilisation du vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offres complémentaires et mesures d'accompagnement («Après DÉFI VÉLO», coachings en ligne supplémentaires, auto-tests, etc.)</li> <li>• Coopération avec d'autres projets et offres (p. ex. bike2school), développement d'une structure modulaire avec différentes offres et projets</li> </ul>
2. Amélioration de la portée (notamment en Suisse alémanique)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensification des efforts de recrutement et concentration sur les écoles où l'«affinité pour le vélo» est faible</li> <li>• Nouveau nom en Suisse alémanique</li> <li>• Coopération avec des offices cantonaux et d'autres projets (p. ex. bike2school, bike to work)</li> <li>• Ambassadeur-drice-s DÉFI VÉLO</li> </ul>
3. Types d'écoles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensification des efforts de recrutement dans la formation professionnelle (écoles professionnelles, entreprises, cours interentreprises)</li> <li>• Adaptation des formats pour la formation professionnelle (p. ex. des ateliers plus courts)</li> <li>• Coopération avec des offres au niveau de l'entreprise (p. ex. bike to work)</li> </ul>
4. Adaptation de l'offre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Différenciation de l'offre selon des caractéristiques telles que groupes d'âge, sexe, origine migratoire et autres</li> <li>• Association de l'atelier et de l'univers de vie: vélo durant les loisirs</li> <li>• Intégration du thème du vélo électrique dans les ateliers</li> </ul>
5. Participations à la Finale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réexamen des événements de la Finale et, si nécessaire, introduction de demi-finales et de finales régionales (trajet et durée plus courts entre la Qualif et la Finale)</li> </ul>

FIGURE 3

Modèle d'impact de DÉFI VÉLO et résultats de l'évaluation



**Contexte:** environnement/topographie; infrastructures locales et offres de mobilité; différences régionales dans l'organisation scolaire; type d'école (degré secondaire II), tendances de mobilité

**Remarque:** les champs en vert renvoient à des résultats positifs de l'évaluation, les champs en orange et en rouge respectivement à des résultats mitigés et négatifs; il est impossible de se prononcer sur les autres champs.

➔ Piste d'effet de la prévention comportementale

➔ Piste d'effet de la prévention contextuelle

fournir des offres d'accompagnement pour la période après l'atelier et de chercher à coopérer avec d'autres projets pour renforcer la durabilité du projet. En ce qui concerne la portée et les écoles, la coopération et, d'une manière générale, l'intensification des efforts de recrutement devraient se révéler utiles. Nous pensons également qu'il vaut la peine d'envisager un nouveau nom de l'action pour la Suisse alémanique, car le terme «défi» n'est pas usuel dans cette partie du pays. Il est éventuellement aussi possible d'augmenter la portée dans les écoles professionnelles par des ajustements de la durée et de la structure des ateliers.

Enfin, il convient de noter que les indications du tableau 1 sont des propositions d'optimisation pour un projet qui fonctionne globalement très bien, mais dont il est souhaitable d'accroître encore la portée.

#### 4 Remarques sur la conception de l'évaluation et sur la procédure

Afin de répondre aux questions d'évaluation figurant dans le modèle d'impact (voir figure 3), diverses collectes de données ont été effectuées (voir tableau 2). L'enquête auprès des participant-e-s, qui ont été interrogé-e-s immédiatement après l'atelier de qualification et quelques mois plus tard, au moyen d'un questionnaire standardisé sur leur utilisation du vélo, leur perception du vélo et les expériences durant l'atelier, revêtait une importance particulière. L'objectif de cette double enquête était de déterminer si les éventuels effets de l'atelier étaient préservés au fil du temps.

D'autres enquêtes et groupes de discussion ont eu lieu avec les interlocuteur-trice-s des écoles parti-

TABLEAU 2

#### Aperçu de la collecte de données dans le cadre de l'évaluation de DÉFI VÉLO

Collecte de données	Contenu	Période	Nombre de cas
<i>Enquêtes</i>			
Enquête initiale auprès des adolescent-e-s (version papier)	Évaluation de la pratique du vélo et de la Qualif, de l'accès et de l'utilisation des moyens de transport, des aptitudes cyclistes, de l'activité	2019	2270
Enquête de suivi auprès des adolescent-e-s (version papier, en ligne)	Évaluation de la pratique du vélo, de DÉFI VÉLO et de la Finale (en cas de participation), de la possession d'un vélo, de l'utilisation des moyens de transport, des aptitudes cyclistes, de l'activité	2019/20	1236
Enquête auprès des moniteur-trice-s (en ligne)	Statut, évaluation des formations et de DÉFI VÉLO, activité en tant que moniteur-trice	2019/20	126 (98)
Enquête auprès des interlocuteur-trice-s dans les écoles (en ligne)	Type d'école, motivation à participer, évaluation et effets de DÉFI VÉLO, participation à la Finale (uniquement printemps/été)	2019	46
<i>Groupes de discussion</i>			
Deux groupes privilégiés avec des responsables de projet cantonaux (en face à face)	Recrutement des écoles, financement et coopération avec des partenaires à l'échelle cantonale et DÉFI VÉLO, perspectives	2019	8
<i>Statistiques du projet</i>			
Statistiques de participation	Nombre d'ateliers et de participant-e-s par canton, statistiques des événements de la Finale	2019/20	-
Protocole d'observation de la Qualif (en ligne)	Évaluation des différents aspects de la Qualif	2019	43
<i>Analyses secondaires et sources de données supplémentaires</i>	Microrecensement mobilité et transports (OFS, ARE), Sport Suisse (Observatoire du Sport), auto-évaluations et études sur DÉFI VÉLO et d'autres projets	2019/20	-

cipantes, les moniteur-trice-s de DÉFI VÉLO et les responsables de projet cantonaux, afin de cerner la perspective des principaux-aes multiplicateur-trice-s. Parallèlement à la prise en compte de données secondaires (en particulier le Microrecensement mobilité et transports de l'OFS et de l'ARE ainsi que Sport Suisse de l'Observatoire Suisse du Sport), de données de la gestion du projet et d'autres études, il a été possible de procéder à une analyse différenciée de la situation actuelle de DÉFI VÉLO. À l'occasion de la planification de l'évaluation, le recours à un groupe témoin a également été discuté. En concertation avec la direction du projet et Promotion Santé Suisse, l'idée a été abandonnée pour des raisons de ressources. Il est possible d'évaluer la réalisation des objectifs chez les participant-e-s même sans groupe témoin.

## Impressum

### Éditrice

Promotion Santé Suisse

### Direction du projet Promotion Santé Suisse

Dr Sonja Kerr Stoffel,  
responsable de projets Gestion des impacts

### Auteurs

Dr Hanspeter Stamm et Adrian Fischer,  
Lamprecht & Stamm Sozialforschung und  
Beratung AG (L&S)

### Photo de couverture

© DEFI VELO

### Série et numéro

Promotion Santé Suisse, Feuille d'information 52

© Promotion Santé Suisse, mars 2021

### Renseignements et informations

Promotion Santé Suisse  
Wankdorfallée 5, CH-3014 Berne  
Tél. +41 31 350 04 04, fax +41 31 368 17 00  
office.bern@promotionsante.ch  
www.promotionsante.ch/publications