

Étude de cas de la dernière ronde

Plan d'évaluation du programme public de vélopartage de Vancouver

10 juin 2013

Bienvenue à la dernière ronde du concours de simulation d'évaluation pour les étudiants 2013!

Nous remercions la D^{re} Meghan Winters, professeure adjointe à la Faculté des sciences de la santé de l'Université Simon Fraser, et Moreno Zanotto, candidat à la maîtrise à la Faculté des sciences de la santé de l'Université Simon Fraser, pour avoir fourni les renseignements appuyant cette étude de cas. Nous remercions également la ville de Vancouver. La demande de propositions (DP) a été élaborée à des fins éducatives dans le cadre du concours de simulation d'évaluation pour les étudiants et n'entraîne aucun engagement de la part de la Société canadienne d'évaluation (SCE), du Fonds de la Société canadienne d'évaluation pour l'éducation (FSCEE), de l'Université Simon Fraser ou de la ville de Vancouver.

Scénario

Votre société d'experts-conseils doit répondre à la demande de propositions ci-jointe présentée par la ville de Vancouver, qui souhaite obtenir un plan d'évaluation de son **programme public de vélopartage**.

Le directeur de l'évaluation de la ville de Vancouver et les membres d'un groupe consultatif sur l'évaluation (alias les juges de la dernière ronde) ont demandé aux trois équipes de consultation de présenter leur proposition.

Ils souhaitent en apprendre davantage sur le modèle de l'évaluation et sur l'approche générale proposée pour réaliser celle-ci. Vous devrez également indiquer quelles données probantes vous vous attendez à générer dans le cadre de l'évaluation et comment celles-ci seront utilisées pour appuyer les conclusions au sujet de la conception et du mode de prestation du programme et montrer que les objectifs ont été atteints. En fonction des présentations, ils « attribueront le contrat » et choisiront l'équipe gagnante du concours de simulation d'évaluation pour les étudiants 2013.

Nous sommes impatients d'assister à votre présentation!

Règles pour la dernière ronde

1. Une fois l'étude de cas distribuée, l'entraîneur ne doit plus communiquer avec son équipe.
2. Les équipes peuvent utiliser Internet pour trouver des ressources externes, mais elles ne peuvent pas consulter de personnes-ressources ou d'organismes.
3. Les organisateurs peuvent interrompre brièvement les équipes pour prendre des photos les montrant à l'œuvre pendant qu'elles préparent leur présentation.

4. Les présentations ne doivent pas durer plus de 20 minutes. Un chronométreur donnera un signal pour indiquer l'approche de la fin de la période de présentation.
5. Les équipes peuvent présenter leur exposé dans l'une ou l'autre des langues officielles, ou les deux. Les juges poseront les questions dans la langue choisie par l'équipe.
6. Les juges auront jusqu'à dix minutes après la fin de la présentation pour poser des questions à l'équipe.

Critères d'évaluation de la dernière ronde

Les critères ci-dessous seront utilisés pour juger les présentations.

Critères
Démonstration de la compréhension du programme, y compris du modèle logique
Pertinence de l'approche générale d'évaluation, du modèle de l'évaluation, de la méthode de collecte de données et du plan d'analyse
Attention accordée aux exigences d'évaluation, telles qu'elles sont décrites dans la section 4.0 de la DP
Qualité du plan relativement à l'évaluation de l'équité d'accès et d'utilisation du programme
Attention accordée aux défis attendus associés à la réalisation de l'évaluation
Qualité de la présentation (clarté, fluidité de l'information, force de persuasion, interaction avec les juges) et participation et collaboration des membres de l'équipe pendant la présentation et la période de questions

Questions ou problèmes

Pour joindre les organisateurs pendant le concours, veuillez communiquer avec une des personnes ci-dessous.

Nom	Numéro de téléphone	Courriel
Bea Courtney	709-687-2261	bcourtney@ggi.ca
Kathryn Radford	613-558-6457	kradford@tvfactory.tv

Demande de propositions

**Évaluation du programme public
de vélopartage de Vancouver**

10 juin 2013

1.0 Aperçu des programmes publics de vélopartage

Malgré les données probantes sur les avantages du vélo sur la santé, l'environnement et l'économie, les recherches importantes et les efforts stratégiques déployés pour promouvoir le cyclisme en tant que stratégie d'amélioration de la santé de la population, les taux associés à ce sport sont faibles et inégaux en Amérique du Nord. Au Canada, les taux de cyclisme augmentent avec la diminution du revenu, mais ils demeurent faibles, ce qui est probablement attribuable en partie aux obstacles liés au sexe et à l'âge. En Amérique du Nord, les cyclistes sont généralement des hommes âgés de 20 à 40 ans – un contraste marqué avec la distribution en Europe pour ce qui est de l'âge et du sexe des cyclistes. La modification des habitudes de déplacement au sein de la population, particulièrement au sein de groupes démographiques diversifiés, demande des interventions novatrices en vue de créer des stratégies et des programmes. Un bon exemple d'initiatives est le **programme public de vélopartage de Vancouver**.

Les systèmes publics de vélopartage, maintenant largement déployés partout dans le monde, accroissent l'accès aux vélos et leur utilisation au moyen de stations de location placées à divers endroits dans la ville, permettant ainsi aux gens de se déplacer à vélo à un coût minimal. De telles interventions peuvent accroître les taux de cyclisme, mais également les taux de déplacement à pied et en transport en commun, puisqu'elles permettent aux utilisateurs d'accéder facilement aux réseaux de transport. Elles accroissent également la compétitivité en matière de temps des modes de transport durables comparativement aux véhicules personnels. Les systèmes offrent des vélos « de ville » ajustables, qui sont faciles à manœuvrer, peu importe le niveau d'expérience. Depuis le lancement en 2005 du premier programme de ce genre à Lyon, en France, plus de 100 programmes publics de vélopartage ont été mis en place dans le monde. Ces programmes font tomber certaines barrières associées au cyclisme, y compris les préoccupations liées au vol et au vandalisme, à l'absence de places de stationnement et d'endroits d'entreposage et aux exigences en matière d'entretien. Les programmes sont de plus en plus omniprésents dans les centres urbains, et prennent de plus en plus d'ampleur. Le plus gros programme de ce genre a été mis en œuvre à Hangzhou, en Chine, où il y a plus de 240 000 déplacements par jour sur les 50 000 vélos publics. Les responsables prévoient augmenter le nombre de vélos à 175 000 d'ici 2020. Le Canada fait partie de cette tendance mondiale : le premier système de vélopartage a été mis en œuvre à Montréal en 2009 (maintenant avec 5 000 vélos). En 2011, des programmes ont été lancés à Ottawa (100 vélos) et à Toronto (1 000 vélos).

Le public s'est montré très enthousiaste à l'égard de plusieurs de ces programmes. Toutefois, jusqu'à présent, peu d'évaluations relatives aux répercussions de ces programmes sur les habitudes de déplacement et la santé de la population ont été réalisées, particulièrement sur les groupes de la population qui en bénéficient. Des recherches réalisées en Amérique du Nord et

en Australie montrent que les préférences de déplacement et les options associées au cyclisme varient selon le sexe et l'âge – les femmes et les aînés étant plus préoccupés par la sécurité. De plus, les infrastructures encourageant le cyclisme ne sont généralement pas installées dans les quartiers défavorisés, mais plutôt dans les quartiers plus aisés, une situation résultant d'inégalités de longue date en matière d'utilisation du terrain, de logement et de transport.

2.0 Création du programme public de vélopartage de Vancouver

Dans le cadre d'une intervention dans le domaine de la santé de la population axée sur l'environnement, la ville de Vancouver étudie la possibilité de lancer un programme public de vélopartage dans le centre-ville de Vancouver – le **programme public de vélopartage de Vancouver**. L'objectif est de favoriser une vie active, d'accroître la portée des déplacements en transport en commun et à pied, de diminuer le nombre de déplacements en voiture et en transport en commun et d'encourager la population à faire davantage de vélo. Dans le cadre de ce programme à l'année, environ 1 000 vélos seront répartis au centre de la ville dans différentes stations séparées de 300 à 500 mètres. Les coûts d'utilisation doivent être semblables à ceux des autres programmes : les cotisations annuelles s'élèveraient à environ 90 \$ par année (environ le coût d'un laissez-passer mensuel de transport en commun à Vancouver), avec la possibilité de louer un vélo pendant une journée pour les touristes ou les utilisateurs occasionnels. La carte de membre permettrait de louer gratuitement un vélo pendant moins de 30 minutes. Avec des liens vers le transport en commun rapide, le programme devrait être utilisé par la population du centre-ville (105 000 résidents) et celle des alentours (plus de 150 000 employés travaillant au centre-ville) ainsi que par les touristes. Les utilisateurs des services de vélopartage peuvent avoir des cartes mensuelles ou annuelles, ou encore être des utilisateurs occasionnels qui achètent des laissez-passer d'une journée et de quelques jours. Dans tous les cas, il faut détenir une carte de crédit pour utiliser ces services.

Un des aspects uniques du **programme public de vélopartage de Vancouver** est que tous les utilisateurs devront porter des casques. Le programme comprendra des machines distributrices de casques. La Colombie-Britannique est l'une des quatre provinces canadiennes disposant d'une loi sur le port du casque pour les cyclistes de tous âges. Cette loi a compliqué la mise en œuvre d'un programme public de vélopartage à Vancouver. Les programmes de ce genre ont été mis en œuvre dans des provinces (le Québec et l'Ontario) qui ne légifèrent pas le port du casque pour les adultes. La loi sur le port du casque est depuis longtemps considérée par certains comme un obstacle au cyclisme et au succès des programmes de vélopartage en Colombie-Britannique.

Seulement deux des 300 programmes de vélopartage dans le monde sont fonctionnels dans des administrations disposant de lois sur le port du casque, tous deux se trouvant en Australie. Le premier programme public de vélopartage a été lancé à Melbourne (lancé en juin 2010 avec 51 stations et 600 vélos) et le deuxième, à Brisbane (lancé en octobre 2010 avec 150 stations et 2 000 vélos). À Melbourne, les utilisateurs du programme BikeShare ont trois options : apporter leur propre casque; acheter ou louer un casque subventionné (5 \$ et 2 \$, respectivement) dans les dépanneurs 7-Eleven et dans les épicerie locales; ou acheter un casque lorsqu'ils s'inscrivent pour l'année. Toutefois, ces efforts n'ont pas permis d'accroître véritablement l'utilisation du système, qui demeure faible selon les normes internationales. Le programme de Melbourne offre 600 vélos dans 50 stations, mais ceux-ci sont utilisés pour environ 70 déplacements par jour seulement. À Brisbane, les utilisateurs du programme CityCycle doivent apporter leur propre casque ou utiliser l'un des 650 casques de courtoisie attachés aux vélos. Malheureusement, le vol est un problème; 1 500 casques (ou 70 %) ont été volés en un an. Le nombre moyen de déplacements à vélo dans le cadre des programmes australiens n'est que de 5 à 10 % des moyennes internationales déclarées. Les tentatives des responsables du programme pour régler ce problème n'ont vraiment pas été fructueuses.

L'une des récentes initiatives pour régler le problème d'accès aux casques est l'installation des « machines distributrices » de casques près des stations de location de vélos. Des prototypes ont été mis en place dans deux stations à Melbourne. Ils ont permis d'accroître l'accès aux casques, puisqu'ils ont été placés près des points de location de vélos, améliorant ainsi la facilité d'accès aux casques et la disponibilité de ceux-ci. Les coûts de location des casques étaient les mêmes que ceux indiqués ci-dessus. Toutefois, les systèmes de location de vélos et de casques n'étaient pas entièrement intégrés, nécessitant une seconde transaction d'achat. Les retours devaient être effectués chez les détaillants locaux participants à l'initiative, et non dans les machines distributrices. Considérant la mise en œuvre limitée (2 stations sur 50) et les complications logistiques, les données probantes sur l'incidence de ces machines distributrices sur l'amélioration de l'accès aux casques et de l'utilisation du système sont inconnues.

3.0 Conceptualisation de l'accès

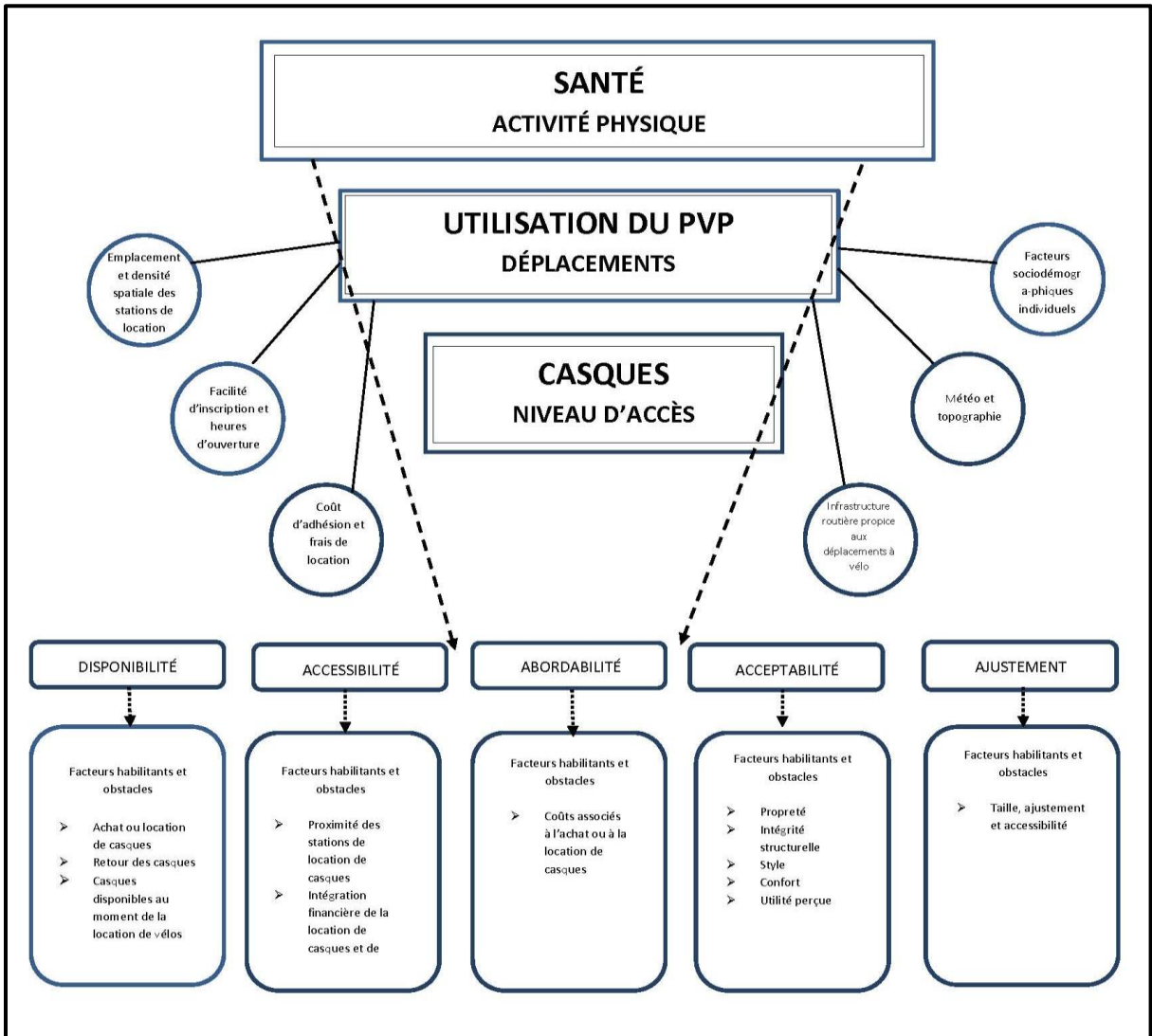
S'inspirant d'un modèle d'accès aux soins de santé de Panchansky et de Thomas (1981), Zanotto (2012) a créé un modèle pour les programmes publics de vélopartage. Le modèle comprend cinq dimensions d'accès qui peuvent être appliquées au port du casque :

- Disponibilité (location de casques);
- Accessibilité (proximité de service de location de casques près des stations de location de vélos);
- Abordabilité (coûts);

- Acceptabilité (propreté, intégrité structurelle et style);
- Ajustement.

La figure 1 illustre ces cinq dimensions d'accès appliquées au port du casque. Elles doivent être intégrées à l'évaluation du programme.

Figure 1 : Cadre théorique sur l'accès à la location de casques, facteurs ayant une incidence sur l'utilisation du programme public de vélopartage et sur la santé



4.0 Exigences en matière d'évaluation

La ville de Vancouver vous demande d'élaborer une proposition pour évaluer le programme public de vélopartage de Vancouver. Le rapport d'évaluation sera présenté un an après la mise en œuvre du programme. L'évaluation doit mettre

l'accent sur la participation au programme, les répercussions de celui-ci sur la santé, l'environnement et l'économie, la détermination des obstacles et des facteurs favorables et l'utilisation de machines distributrices de casques. La Ville souhaite tout particulièrement évaluer l'équité en matière d'accès au programme et aux casques et en matière d'utilisation de casques et de vélos. Elle souhaite également savoir comment les résultats se comparent à ceux des autres programmes similaires de vélopartage au Canada.

La présentation doit comprendre ce qui suit :

1. une démonstration de votre compréhension des objectifs et de la conception du programme (appuyée par un modèle logique);
2. un plan d'évaluation, comprenant les éléments suivants :
 - a) une matrice des questions d'évaluation, les indicateurs (données probantes nécessaires pour répondre à chaque question), les sources de données et les méthodes de collecte de données – la matrice doit être personnalisée pour le programme,
 - b) la détermination des facteurs (internes et externes au programme) qui peuvent avoir une incidence sur les résultats et les questions d'équité ainsi que la façon dont vous évalueriez ces facteurs;
3. les types proposés d'analyse des données recueillies, y compris les analyses liées à l'équité;
4. les défis potentiels associés à l'évaluation (relativement à l'éthique, à la politique, à la culture et à la mise en œuvre) et la façon dont vous les relèveriez.

4.1 Normes

Le *Code d'éthique pour l'évaluation de programmes*¹ de la Société canadienne d'évaluation est la norme utilisée par le gouvernement du Canada.

4.2 Budget

Les équipes n'ont pas à présenter de budget. Toutefois, pour vous aider à comprendre la portée attendue de l'évaluation, un budget de 50 000 \$ a été alloué pour couvrir les coûts d'environ 70 à 80 jours de consultation.

Références

¹ Disponible sur le site Web de la SCE, au www.evaluationcanada.ca.

- PENCHANSKY, R. et J. W. THOMAS. « The concept of access: definition and relationship to consumer satisfaction », *Medical Care*, vol. 2 (1981), p. 127-140.
- ZANOTTO, M. Proposition de thèse à la maîtrise non publiée, Université Simon Fraser (2012).