

CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Projet MÉLINDA / 1 000 BORNES

6 mois pour changer de comportement de mobilité



SOMMAIRE

• Avant-propos	3
• Synthèse	4
• Introduction	8
Étapes chronologique et crise sanitaire	8
• Méthodologie d'étude	8
Participants	8
• Résultats	9
Les raisons de la participation au programme	9
• Les effets du programme	16
Les modes de déplacements.....	16
Les ressentis sur la pratique des modes de déplacements actifs.....	19
Les activités physiques.....	23
L'entourage et la norme sociale perçue	26
Effets reportés par les participants sur leur ressenti « physique »	26
Le suivi hebdomadaire.....	29
• Annexes	33

DIRECTION DE LA PROSPECTIVE ET DU DIALOGUE PUBLIC

Coordination

Usages & Expérimentation / Temps & Modes de vie
Lucie Verchère & Antoine Royer

Analyse & Rédaction

Xavier Brisbois & Pauline Van Laere

Conception & Mise en page

Unité Veille et diffusion

Impression

Métropole de Lyon/Service de la Reprographie

Juillet 2021

Avant-propos

L'expérimentation 1 000 Bornes « 6 mois pour changer de comportement de mobilité » s'inscrivait dans un programme européen Melinda piloté par l'Association régionale AURA-EE aux cotés de 5 autres pays de l'arc alpin (en savoir plus : <https://temps.milenaire3.com/Innovation-Changevements-de-comportements/Le-projet-MILLE-BORNES>).

Sur 9 mois, et malgré deux confinements liés à la crise sanitaire, entre avril et décembre 2020, le projet a proposé à 50 volontaires, salariés du Grand Lyon, de changer leur mode de déplacement « domicile-travail » au moins une fois ou deux par semaine, voire plus. L'objectif est d'encourager les changements de comportements de mobilité et de démontrer que c'est bon pour la santé, d'où un suivi médical avec le CHU Croix-Rousse.

Les participants à l'expérimentation 1 000 Bornes devaient augmenter la part des modes actifs dans leur mobilité quotidienne durant 6 mois. Ils étaient suivis de trois manières :

- Médicalement par un rendez-vous en début et en fin d'expérimentation.
- Ils devaient répondre à un questionnaire de suivi des pratiques et des enjeux comportementaux en début et en fin d'expérimentation.
- Ils devaient remplir un relevé hebdomadaire du nombre de pas ou kilomètres effectués et répondre à quelques questions de suivi.

Ce sont les deux derniers points qui sont traités dans ce rapport. L'évaluation médicale sera elle traitée par le CHU Croix-Rousse et fera l'objet d'articles dans des revues médicales spécialisées.

Il faut noter que l'expérimentation a commencé début mars 2020, quelques jours seulement avant le premier confinement dû à la crise sanitaire du Covid-19, et a été fortement perturbée par la situation, particulièrement par le recours fréquent au télétravail qui a grandement réduit la fréquence des trajets domicile-travail, qui étaient l'objet des efforts demandés aux personnes.





Synthèse

Plusieurs raisons de participer se conjuguent

Pour commencer, les participants pouvaient avoir divers motifs de participer à cette expérimentation aux multiples enjeux. À travers l'évaluation de différentes propositions de motifs, nous constatons que **le sujet de la santé est celui qui explique le plus l'envie de participer** (score moyen de 7,98 sur une échelle de 1 à 10), puis celui **du changement d'habitude** (7,86), ensuite **le sujet de la mobilité et de l'écologie** (7,52) et enfin, avec un écart plus net, celui de **rendre service à la collectivité** (6,76). Tous sont nettement positifs ; dans l'ensemble la majorité des participants ont trouvé à travers ces questions que les 4 raisons concourraient à expliquer leur intention de participer. L'importance particulière du sujet santé est confirmée par le fait que les rendez-vous médicaux de suivi eux-mêmes sont jugés importants pour un grand nombre de participants. Cette importance est construite par l'idée que ces entretiens fournissent une évaluation objective au plan médical mais aussi par le souhait d'un bilan personnel sur leur santé ou leur forme.

Par ailleurs, il est intéressant de constater que si tous les participants se déclarent au moins un peu sensibles au sujet environnemental comme c'est devenu la norme, ils ne le sont pas tous, contrairement à ce qu'on l'on constate trop souvent dans des projets liés aux mobilités actives. Il nous paraît possible que ce soit la forte mise en avant du sujet santé qui ait produit cette petite différence et cela montre une piste intéressante pour éviter des recrutements de participants trop unanimement convaincus dans des expériences de mobilité alternative.

Se déplacer en modes actifs est tentant mais peu perçu comme réalisable

La question de savoir si les personnes jugent possible concrètement de réaliser leur déplacement domicile-travail en modes actifs montre que **le vélo est une option qui semble envisageable** pour une petite majorité de participants, et la seule qui dépasse légèrement la valeur centrale en moyenne (score de 5,81 sur une échelle de 1 à 10). **La marche est nettement en retrait** (score de 3,5), sans doute du fait des distances, et l'option « autres » (trottinette/rollers, etc.) obtient un score du même ordre. Les réponses à ces questions au questionnaire initial et au questionnaire final sont similaires et ne présentent pas de différence significative, signe que ce ressenti n'a guère changé avec la pratique.

S'ils ne sont pas forcément perçus comme réalisables en pratique, **des trajets en vélo ou à pied sont perçus comme attrayants** pour la plupart des gens (scores respectifs de 7,43 et 7,64). Là aussi cet attrait ressenti ne change guère entre avant et après l'expérimentation et les différences ne sont pas significatives.

Au début du programme, 83 % des participants ont pour objectif d'augmenter leur activité physique en remplaçant des trajets motorisés par des trajets actifs. Les autres envisageaient plutôt d'augmenter leur activité en aménageant des trajets (descendre une station plus tôt par ex.) ou par diverses solutions (promenade après déjeuner, etc.). Les modes de remplacement envisagés sont à peu près autant la marche que le vélo, pour un trajet par semaine en moyenne. Plus en détail, ces prévisions concernaient autant des allers et retours que des allers simples. Au final, les mesures de fin de programme montrent que **73 % des participants ont effectivement remplacé certains trajets motorisés par des trajets actifs**, mais la différence n'est pas significative, montrant que, globalement, les objectifs ont été plutôt réalisés. La légère baisse nous rappelle cependant que **les intentions ne sont pas systématiquement suivies d'actions**.

Au fil du programme l'usage des modes motorisé décroît, mais en est-il bien la cause ?

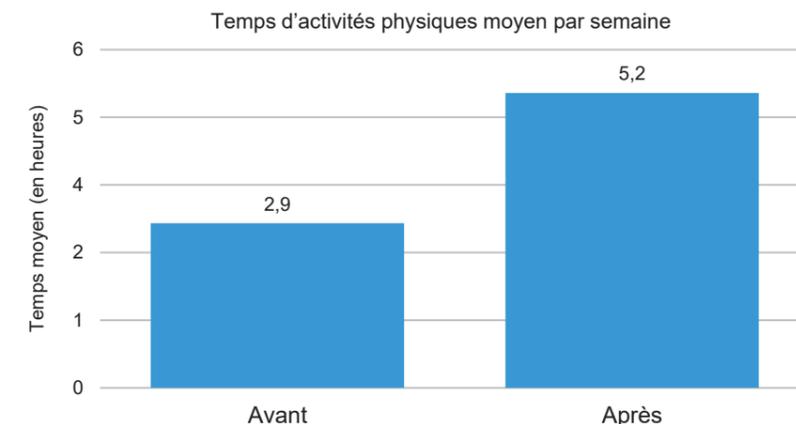
Entre le début et la fin du programme « 1 000 Bornes », **la fréquence d'usage de certains modes change suffisamment pour être statistiquement significative**. Nous observons ainsi **des baisses notables de l'usage des modes motorisés** : la voiture (conducteur ou passager), les TC et l'intermodalité VP + TC sont utilisés bien moins souvent. **L'explosion du télétravail peut suffire à expliquer cet effet** mais il aurait pu, dans ce cas, réduire aussi, même dans une proportion moindre, la fréquence d'usage des modes actifs, ce qui n'est pas le cas pour nos observations. Cette « bonne résistance » des modes actifs à la baisse peut être le résultat de l'augmentation de leur usage (attendue comme effet du programme), dans le contexte d'une baisse générale de la mobilité. Cette explication va dans le sens d'une bonne efficacité du programme. Il existe cependant une explication alternative : le télétravail induisant la sédentarité motive fortement les personnes à privilégier les modes actifs. Nous n'avons pas d'éléments pour faire la part de ces deux explications et cela nous empêche de conclure à un effet positif certain du programme dans ce contexte imprévu.

Le temps d'activité physique augmente fortement entre le début et la fin du programme

Par comparaison avec la question des choix de modes de déplacements, **l'activité physique en soi montre des effets plus satisfaisants**.

Au départ, la quasi-totalité des participants se sentent motivés à pratiquer l'activité physique supposée par le programme (par une auto-évaluation entre 1 : aucune motivation et 10 : très motivé ; 73,7 % des réponses sont supérieures ou égales à 7 sur 10). Il en va de même pour le sentiment d'être physiquement capable d'y parvenir (78,6 % de réponses supérieures ou égales à 7 sur 10). Ce n'est guère surprenant, les participants savent à quoi ils s'engagent et sont en cohérence avec le projet, qui ne demande pas non plus des efforts herculéens. Ces questions sont posées pour voir si ces sentiments évoluent avec l'expérimentation, mais les différences avant/après ne sont pas significatives, il semble que ces points-là n'ont pas évolué avec la pratique.

Pour autant, la réalité des pratiques à bel et bien changé. La différence avant/après est forte et très significative statistiquement. Le temps moyen d'activité physique (en heures par semaines) est passé de **2,92 avant l'expérimentation, à 5,23 après**, soit une augmentation de 2,31 heures en moyenne, pas très loin du doublement du temps d'activité. Bien sûr, ici aussi il faut prendre en compte le contexte de la crise sanitaire. Le programme a pu peser sur les envies d'activité physique autant que la sédentarité induite par le télétravail, et ce dernier a pu aussi faciliter la mise en œuvre de ces envies en offrant plus de souplesse dans l'organisation des journées. Quoi qu'il en soit, face à une évolution en demi-teinte des pratiques modales, l'évolution des activités physiques elle est bien présente.





Une question complémentaire demande aux participants en fin d'expérimentation s'ils auraient voulu faire plus d'activité physique. Seuls 9% des participants jugent avoir pratiqué la bonne quantité, **l'immense majorité (91%) auraient aimé en faire plus**. Entre 25 et 50% de plus, pour la plupart d'entre eux (66% des réponses). **Une marge de progression semble donc exister** même s'il est difficile de juger de si ces souhaits sont réalisables.

Avec l'activité physique, les participants constatent du mieux-être

Le questionnaire final interrogeait les personnes sur leurs ressentis quant à d'éventuelles améliorations de leur état physique. Au vu de l'augmentation de la pratique d'activité physique constatée plus haut on peut s'attendre à des changements, mais l'on sait de source médicale, qu'il faut une évolution plus longue dans la durée pour que des effets objectifs soient présents. D'un point de vue subjectif, les réponses des participants traduisent, en moyenne, **le ressenti d'une légère amélioration sur le plan de l'essoufflement**, et dans une assez faible mesure sur le sentiment de fatigue et la qualité du sommeil. En revanche l'idée que leur musculature se soit développée ne rencontre pas d'assentiment en moyenne. La question de la perte de poids est la seule à observer des réponses moyennes clairement en désaccord, **ils n'ont pas l'impression d'avoir perdu du poids**. Quelques autres bénéfices sont pointés dans une réponse ouverte, notamment de la détente et une diminution du stress ainsi qu'un gain d'énergie.

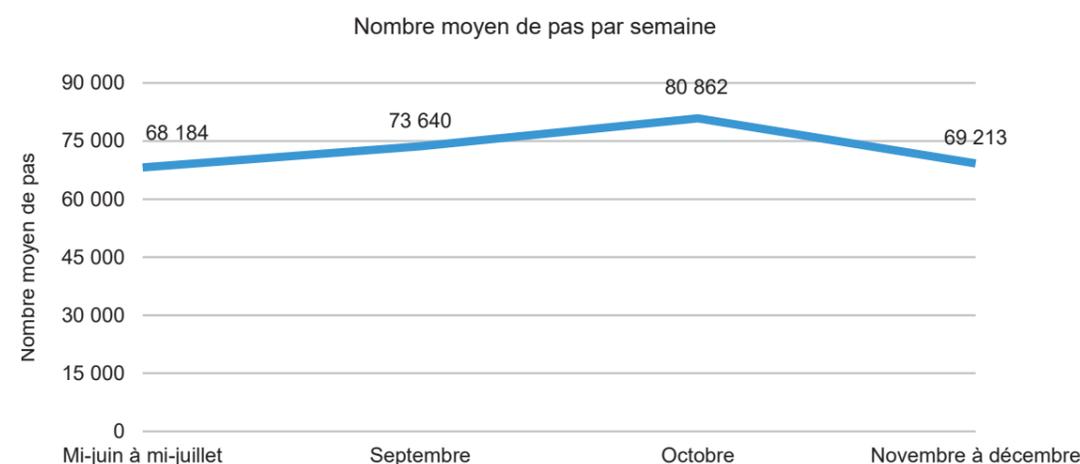
Le programme ne fait pas évoluer les ressentis concernant les pratiques de l'entourage des participants

Pour ce qui est des choix modaux comme de l'activité physique, nous avons parlé plus haut de l'attrait et la faisabilité des comportements, mais il existe un autre déterminant important du changement de comportement. **Il s'agit de la pratique d'autrui, notamment l'entourage des personnes**, qui construit ou non l'idée qu'un comportement est « normal ». Cette dimension n'est pas directement concernée par le programme 1000 Bornes, mais le ressenti qu'à quelqu'un de la pratique d'autrui peut évoluer, surtout si l'on change sa pratique personnelle, car on porte alors une attention différente à ce sujet, on en parle plus, etc. Les résultats observés concernant les pratiques de l'entourage, en termes de modes actifs comme d'activité physique, ne montrent pas d'évolution notable entre le questionnaire initial et le questionnaire final et les différences ne sont pas significatives. C'est un peu surprenant, même si nous n'attendions pas forcément d'effet, mais voir des différences aurait pu indiquer une évolution plus profonde des mentalités. Encore une fois, dans le contexte de la crise sanitaire, il est difficile d'interpréter ce résultat. La réduction des interactions sociales – qui sont le lieu où les ressentis auraient pu évoluer sur ces points – peut être tout autant en cause, qu'une absence de surcroît d'échanges dédiés à ces sujets. Quoi qu'il en soit de ces changements, les réponses aux questions posées sur l'usage des modes actifs et l'activité physique de l'entourage montrent des pratiques très diverses et que la population de participant est très hétérogène sur cette dimension, avec tous les niveaux d'activité possibles dans les entourages des participants.



Malgré un calendrier très bousculé par les mesures sanitaires, le suivi hebdomadaire montre des effets consistants et assez linéaires

Les participants étaient invités chaque semaine à compléter un questionnaire rapide. Nous avons découpé les semaines pour prendre en compte les différentes étapes construites par les variations de restriction dus à la crise sanitaire. Nous retrouvons dans ces données les effets peu clairs de l'évolution des choix modaux, en revanche les résultats **montrent une augmentation faible mais assez linéaire du nombre de sessions d'activité physique au fil des semaines**. La durée d'activité physique augmente après la première phase de confinement et se stabilise avant de redescendre avec le confinement de novembre 2021, qui correspond avec la fin de l'expérimentation. En termes de nombre de pas effectués par semaine, nous observons aussi une progression, linéaire à partir du premier confinement et qui retombe lors du deuxième confinement.



Les freins rencontrés contre la pratique d'une activité sportive évoluent peu dans le temps, la réponse majoritaire est de pas avoir rencontré de freins (49,3% des réponses), ce nombre baisse cependant un peu au fil du temps. Le frein qui revient le plus est le manque de temps (24% en moyenne sur l'ensemble de l'expérimentation).

Un dernier item permettait de mesurer la motivation à pratiquer une activité physique, et celui-ci présente une linéarité très nette et pratiquement stable au fil du temps, autour d'une moyenne élevée de 6,82 (sur une échelle de 1 : Pas du tout motivé à 10 : Extrêmement motivé).

Les participants semblent plutôt contents de participer et réservent leurs critiques aux problèmes de circulation en ville à vélo

Le questionnaire ne prévoyait pas de question plus générale sur les ressentis concernant l'expérimentation en elle-même, mais proposait une question ouverte pour compléter les réponses. **Dans l'ensemble on y entend la satisfaction d'avoir participé et le sentiment que l'expérimentation a été utile**. Le processus, consistant à envisager l'activité physique et la mobilité ensemble, fait l'objet de retours positifs qui soulignent que les effets sont perçus comme pouvant être durables, au moins chez ceux chez qui ils ont eu lieu. Mis à part une critique du fonctionnement de la montre, les points négatifs ne concernent pas vraiment l'expérimentation, mais bien les problèmes de mobilité à vélo dans la ville, qui semblent avoir freiné plus d'un participant.



Introduction

Étapes chronologique et crise sanitaire

Le projet 1 000 Bornes s'inscrit dans le long terme. Initié en 2018, lors d'échanges avec l'association régionale Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement (AURA-EE), il s'est réellement concrétisé en mars 2019 avec une délibération prise par l'exécutif du Grand Lyon afin d'engager officiellement la collectivité dans le projet. Un long travail, en interne, et avec les partenaires du projet s'est alors mis en place afin de construire une méthodologie adaptée, et répondre ainsi aux objectifs fixés concernant le changement de comportement des agents du Grand Lyon en matière de mobilité domicile-travail. Le détail des étapes est présenté en annexe.

Initialement lancé début mars 2020, le projet a été freiné dans son élan par la crise sanitaire liée à la Covid-19. Après trois mois d'arrêt, le projet redémarre le 8 juin pour se dérouler jusqu'à la fin de l'année civile (où un second confinement a lieu du 30 octobre au 15 décembre). L'expérimentation s'arrête le 18 décembre 2020.

Méthodologie d'étude

L'étude de l'impact du projet sur ses participants a été réalisée par trois moyens :

- **Un relevé hebdomadaire du nombre de pas ou de kilomètres**, effectués grâce à la montre connectée fournie par la Métropole de Lyon, ainsi que quelques questions.
- **Deux questionnaires de suivi** (un en début d'expérimentation et un à la fin) élaborés par nous-mêmes dans le cadre du partenariat mis en place. Les questions utilisées sont présentées au fil des résultats, et les questionnaires dans leur ensemble sont présentés en annexe.
- **Deux visites médicales** (une au début puis une terminale) avec le service médecine du sport au CHU Croix-Rousse dans le cadre d'un partenariat signé entre AURA-EE et les Hospices Civils de Lyon. Cette partie n'est pas l'objet de ce rapport.

Participants

Pour les questionnaires, au total, 42 personnes ont complété le questionnaire initial du programme (entre octobre et novembre 2020). L'âge moyen des répondants est de 47 ±10 ans (de 25 à 61 ans). Il y a 12 hommes (29 %) et 30 femmes (71 %).

Le questionnaire de fin du programme a été complété par 33 personnes (Février 2021), dont 32 avaient déjà complété le premier (un identifiant anonyme permet de les identifier). L'âge moyen de ces 32 individus est de 49 ±9 ans (de 28 à 61 ans). Il y a **8 hommes** (25%) et **24 femmes** (75 %)

Résultats

Les raisons de la participation au programme

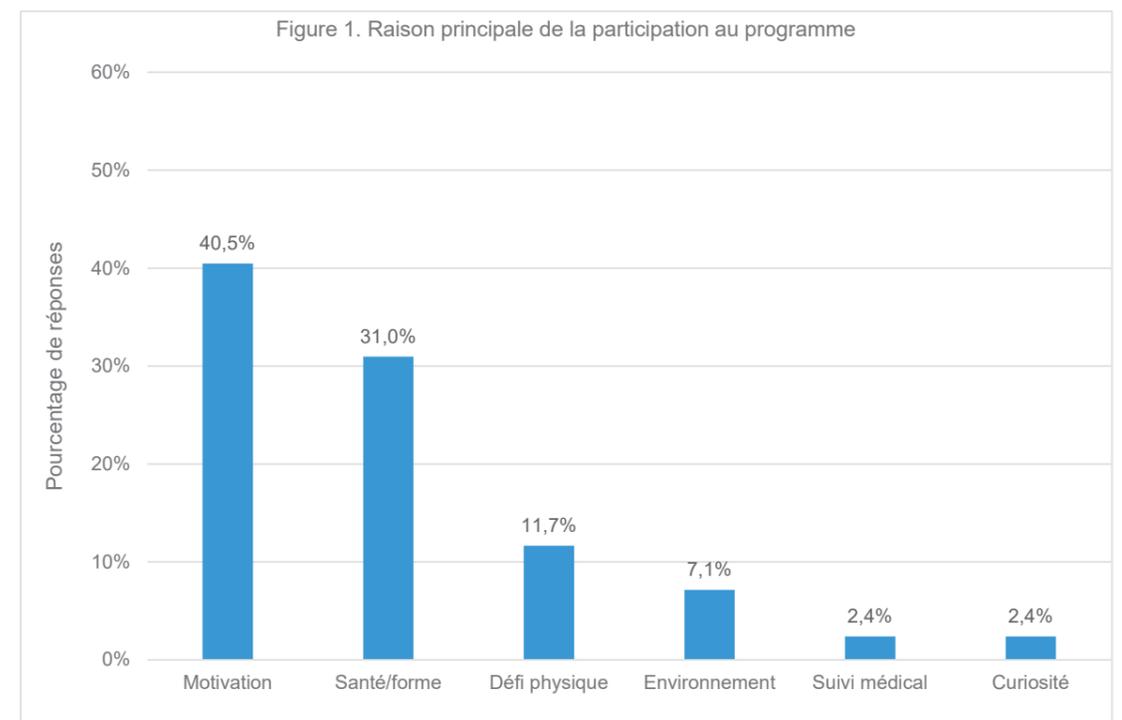
Cette première partie ne concerne que des questions posées lors du questionnaire initial, complété au début du programme et interroge les 42 participants sur les raisons qui les ont poussés à participer au programme Objectif 1 000 Bornes.

NB - L'ordre des questions ne correspond pas à celui du questionnaire, même si nous avons conservé les bons numéros, car nous traitons d'abord les questions qui sont uniquement dans le questionnaire initial, puis les questions présentes dans initial et final, que nous comparons et ensuite celles présentes dans le seul questionnaire final.

NB2 – Toutes les questions/ réponses sont traitées en se référant à une échelle qui va de 1 (pas du tout) à 10 (tout à fait).

Question 1 : En deux mots, pourquoi avez-vous accepté de participer au programme Objectif 1000 Bornes ?

Les réponses à cette question ouverte interrogeant sur la principale raison à participer au programme ont été regroupées en 6 catégories (figure 1). Une grande partie des participants ont choisi de participer pour trouver une motivation extérieure pour bouger plus (17 réponses) : « J'ai accepté afin de me permettre de me motiver car sans cela j'aurai eu plus de mal ». Vient ensuite la volonté d'améliorer leur santé et leur forme physique (13 réponses) : « Je souhaitais augmenter mes capacités physiques, ma forme », puis l'attrait pour le défi physique (7 réponses) : « Je suis de base quelqu'un de très active et sportive, je voulais me tester et voir si je pouvais faire encore plus/mieux. Relever un défi entre moi et moi ». De manière plus anecdotique, la volonté de préserver l'environnement dans le choix des modes de déplacements (3 réponses « Je participe à cette action car, depuis longtemps, je suis partisan des déplacements "propres" lorsque cela est possible »), le fait de bénéficier d'un suivi médical (1 réponse) et la simple curiosité (1 réponse) ont été évoquées très minoritairement.



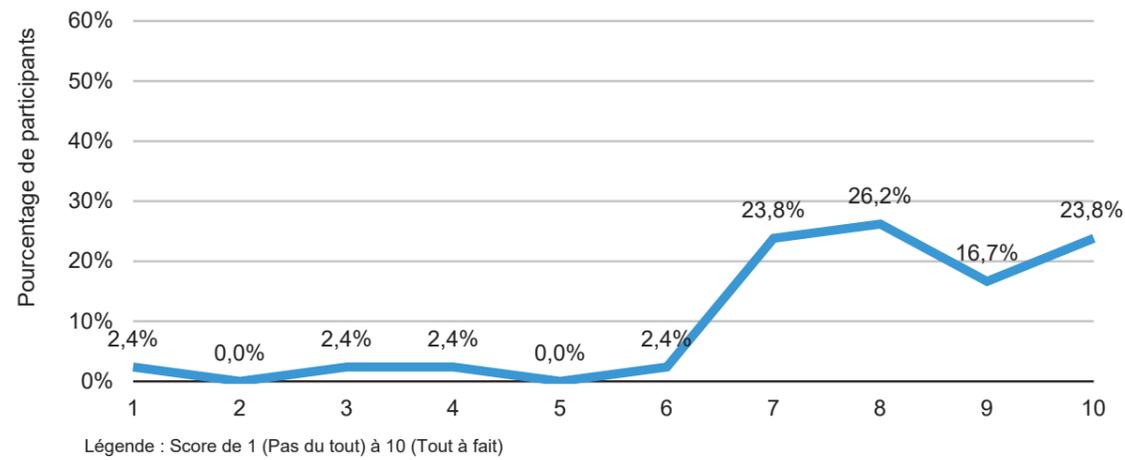
*Toutes les citations présentes dans ce document sont issues des réponses aux questions ouvertes aux participants.



Question 2 : À quel point l'idée d'augmenter ou de changer votre activité physique et le sujet de la santé explique votre envie de participer ?

L'idée d'améliorer leur activité physique et leur santé est une raison importante de participation au programme car les participants lui donnent un **score moyen de 7,98**. Seules 4 personnes lui attribuent une valeur inférieure à 7.

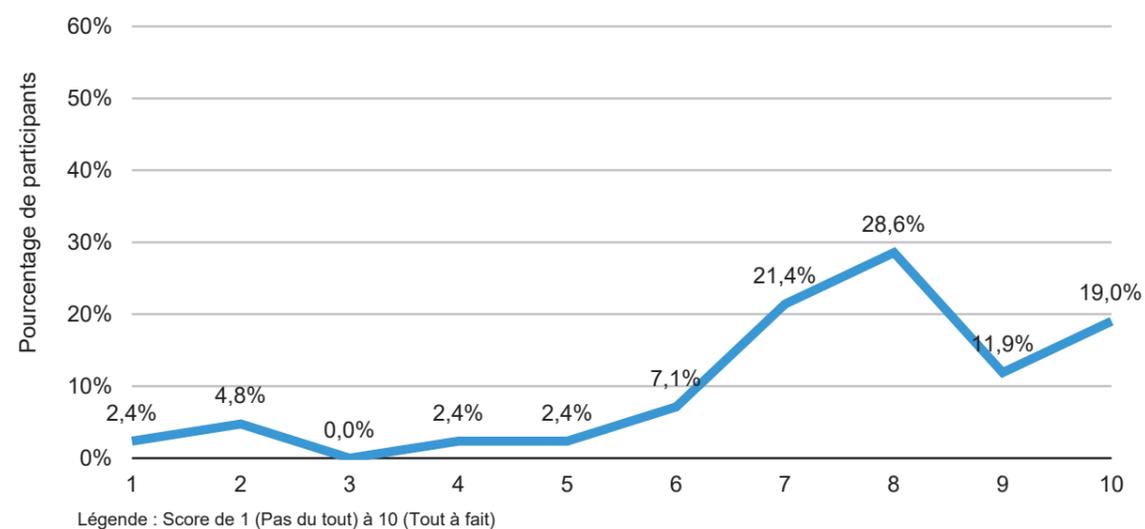
Figure 2. Distribution des réponses sur l'importance de l'amélioration de l'activité physique et de la santé



Question 3 : À quel point l'idée de faire évoluer vos pratiques de déplacements (réduire la voiture, les transports) explique votre envie de participer ?

L'idée de faire évoluer leurs pratiques de déplacements est aussi une raison importante de participation au programme car les participants lui donnent un **score moyen de 7,52**. Seules 8 personnes lui attribuent une valeur inférieure à 7.

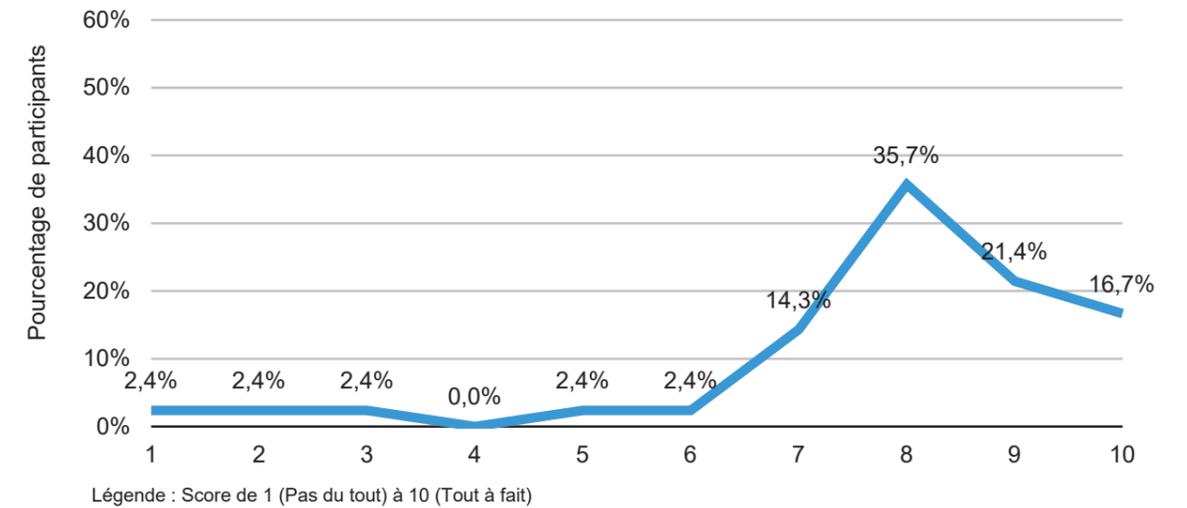
Figure 3. Distribution des réponses sur l'importance du changement de pratiques de déplacements



Question 4 : À quel point l'idée de participer à un programme de changement de vos habitudes explique votre envie de participer ?

L'idée de participer à un programme de changement de leurs habitudes est une raison importante de participation au programme car les participants lui donnent un **score moyen de 7,86**. Seules 5 personnes lui attribuent une valeur inférieure à 7.

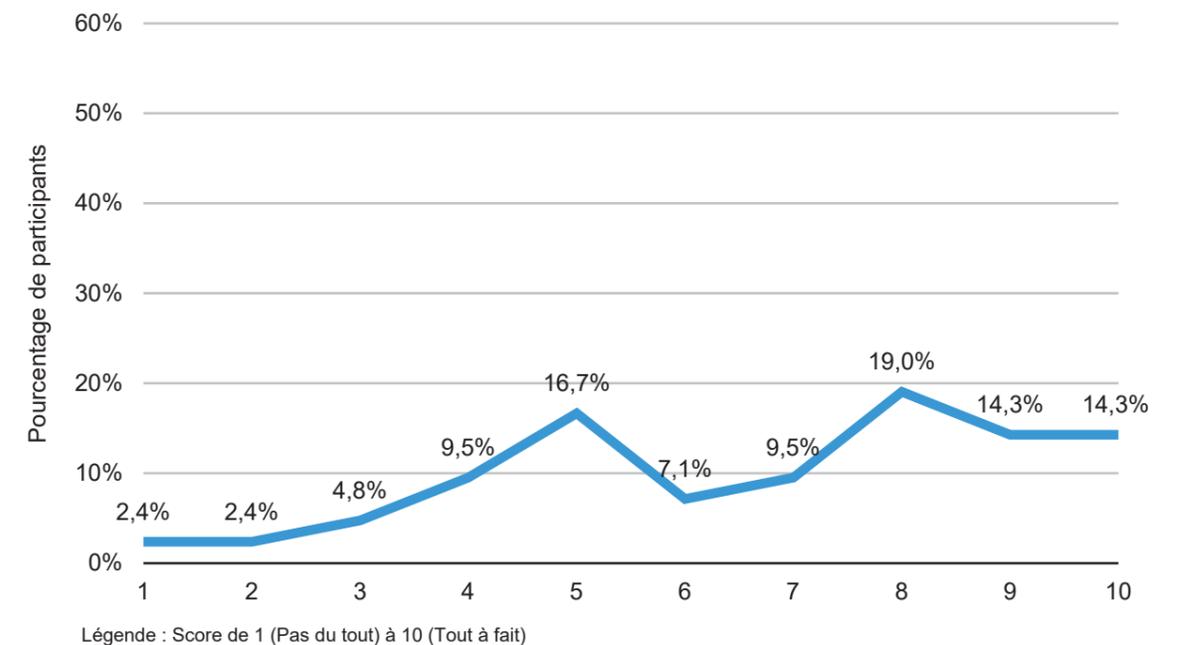
Figure 4. Distribution des réponses sur l'importance du changement des habitudes



Question 5 : À quel point l'idée de rendre service à la collectivité, qui a besoin de participants pour son expérimentation, explique votre envie de participer ?

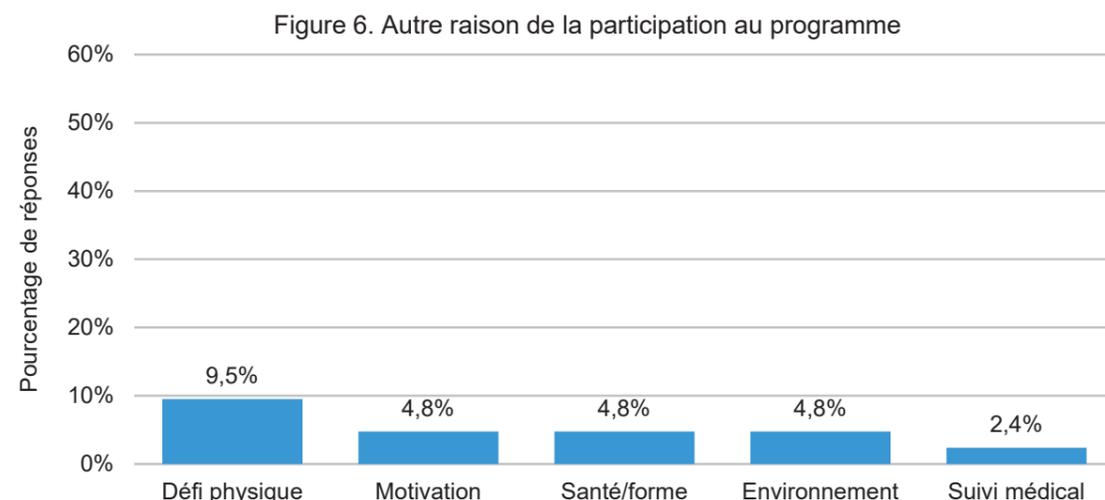
L'idée de rendre service à la collectivité est une raison importante de participation au programme car les participants lui donnent un **score moyen de 6,76**. Seules 8 personnes lui attribuent une valeur inférieure à 5.

Figure 5. Distribution des réponses sur l'importance de rendre service à la collectivité



Question 6 : Une autre raison est-elle importante pour comprendre votre envie de participer ?

Les réponses à cette question ouverte interrogeant sur les autres raisons de participer au programme ont été regroupées en 5 catégories (figure 6). Seuls 11 participants ont complété cette question et leurs réponses nous semblent toutes aller dans le sens des propositions mentionnées en amont. Ils citent **l'attrait pour le défi physique** (4 réponses), **une motivation extérieure pour bouger plus la volonté d'améliorer leur santé et leur forme physique, la volonté de préserver l'environnement dans le choix des modes de déplacements**, (2 réponses pour chaque catégorie), **et enfin le fait de bénéficier d'un suivi médical** (1 réponse).



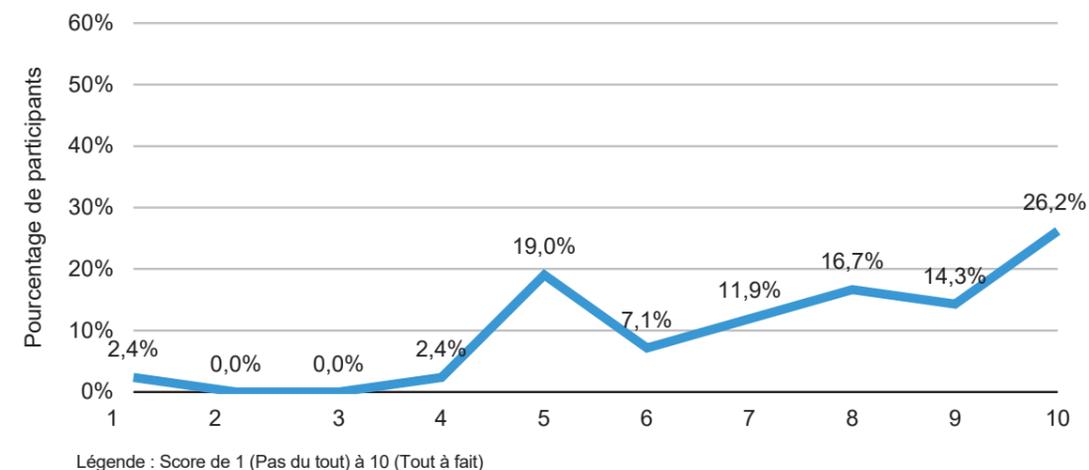
→ Les raisons de la participation

Ces questions sur les raisons avaient été posées, *a priori*, pour observer si certains motifs étaient plus explicatifs que d'autres pour participer à ce projet qui servait plusieurs objectifs, et particulièrement distinguer le sujet mobilité du sujet santé. Les scores des réponses aux différentes questions ne présentent pas de grandes différences. **Le sujet de la santé est le plus fortement valorisé (7,98), puis celui du changement d'habitude (7,86), ensuite le sujet de la mobilité et de l'écologie (7,52)** et enfin, avec un écart plus net, celui de rendre service à la collectivité (6,76). Tous sont nettement positifs et il nous semble voir là que dans l'ensemble la majorité des participants ont trouvé à travers ces questions que les 4 raisons concourraient à expliquer leur intention de participer, dans une moindre mesure pour le sentiment de rendre service mais dans des proportions similaires pour la santé, le changement et la mobilité.

Question 9 : À quel point le suivi médical, en particulier les rendez-vous avec des médecins, est important pour vous dans ce programme ?

Le suivi médical est important pour les participants, **score moyen de 7,57**. Seules 2 personnes lui attribuent une valeur inférieure à 5. Il s'agit donc là d'une composante qui constitue un des attracteurs de la participation par la légitimité et l'utilité qu'il procure au programme comme le montre les raisons de cette importance, traitées à la question suivante.

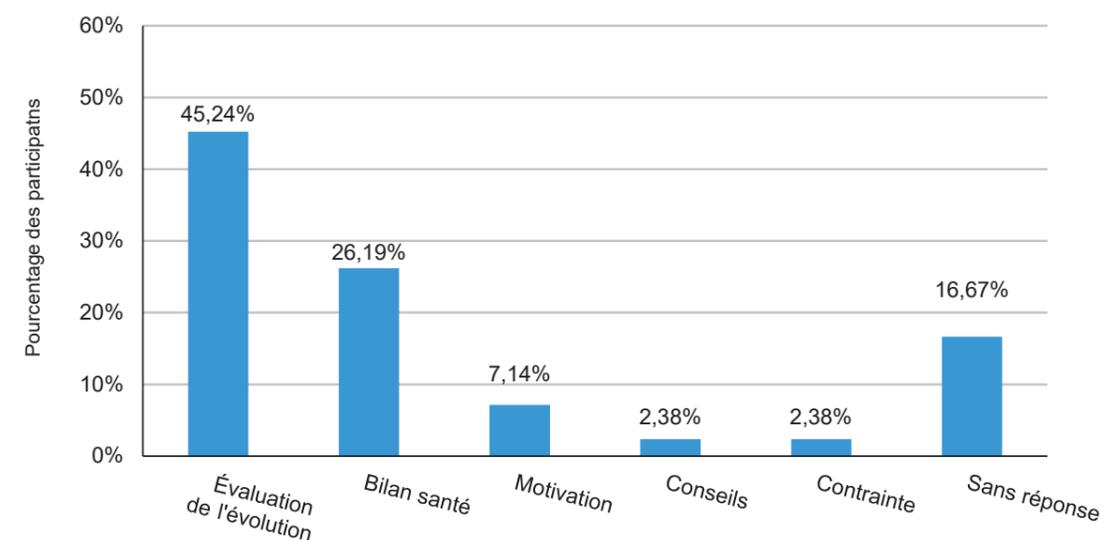
Figure 7. Distribution des réponses sur l'importance du suivi médical



Question 10 : Pourquoi ? (explique la réponse à la question précédente)

Les réponses à cette question ouverte sur les raisons de l'importance du suivi médical ont été regroupées en 5 catégories (figure 8). La plupart des participants voient l'utilité d'évaluer l'impact du programme sur leur santé et leur forme (19 réponses) : « *Cela permet d'avoir une évaluation objective et médicale de l'impact sur la santé* ». C'est aussi utile selon eux afin de réaliser un bilan sur leur santé et leur forme (11 réponses) : « *Voir dans quelle situation on se trouve à 54 ans* ». De façon plus anecdotique, les participants estiment que ce suivi est aussi utile pour augmenter leur motivation (3 réponses) ou obtenir des conseils de la part de spécialistes (1 réponse). Un participant estime que cela constitue plutôt une contrainte : « *Ce n'est pas le plus important à mes yeux, et en toute franchise, cela représente plutôt une contrainte* ».

Figure 8. Raisons de l'importance du suivi médical

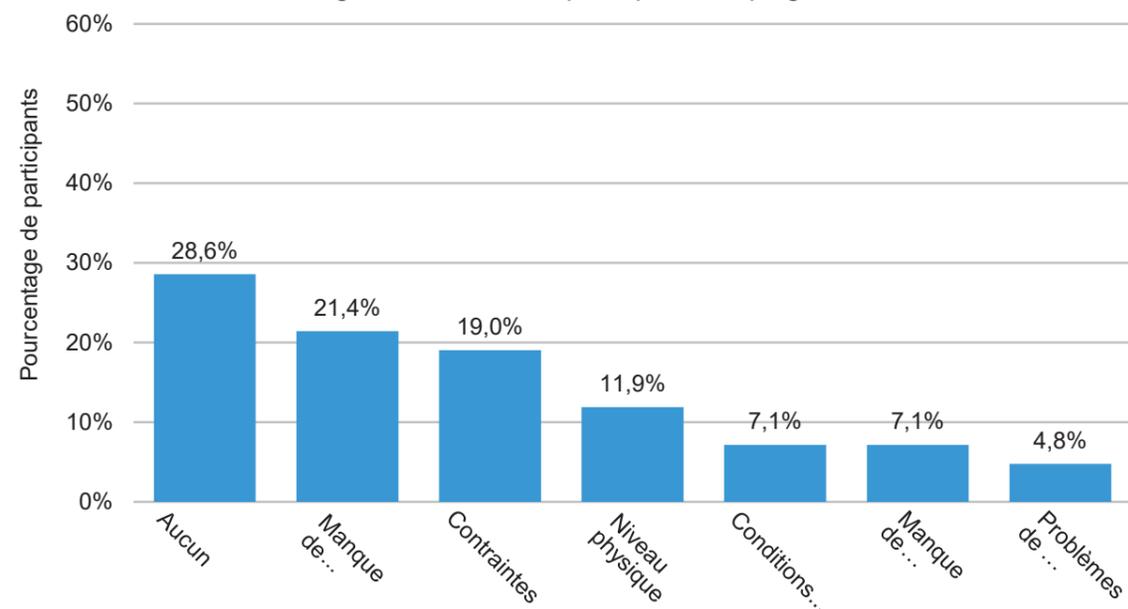




Question 8 : Quels sont les freins qui auraient pu vous retenir de participer à l'expérimentation ?

Les réponses à cette question ouverte interrogeant sur les freins possibles à la participation au programme ont été regroupées en 7 catégories (figure 10). Parmi les participants, 12 ne déclarent pas de freins. Parmi les freins, les participants citent d'abord le manque de temps (9 réponses), puis les contraintes liées au programme (8 réponses), par exemple l'opposition de leur responsable à la participation ou le fait de devoir calculer et reporter régulièrement les données. Viennent ensuite la peur d'un objectif physique trop élevé (5 réponses, « *S'il avait fallu s'inscrire à une activité sportive intensive* »), les conditions météorologiques (3 réponses), le manque de motivation (3 réponses, « *La flemme !* ») et enfin des problèmes de santé (2 réponses).

Figure 10. Freins à la participation au programme

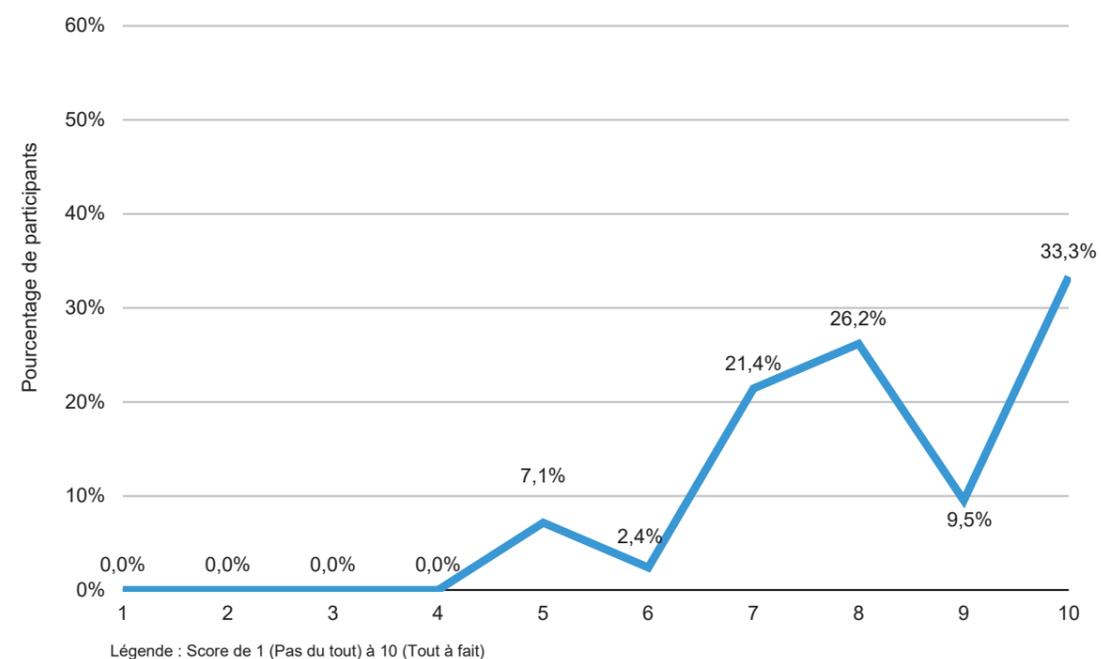


Question 46 : À quel point êtes-vous sensible aux enjeux environnementaux ?

Les enjeux environnementaux sont importants pour les participants car ils lui donnent un score moyen de 8,29. Aucun participant ne lui attribue un score inférieur à 5, et seulement 4 personnes lui attribuent une valeur inférieure à 7.

Nous voyons ici ce qu'on appelle la « **norme écologique** », et particulièrement qu'il est très rare que quelqu'un se permette de dire qu'il se fiche des enjeux environnementaux. Cela dit rien n'interdit d'être neutre ou modérément sensible, comme certains l'ont coché ici. Le nombre élevé de réponses au maximum montre ainsi aussi que le recrutement a surtout mobilisé un public très sensible, ce qui est quasiment toujours le cas pour les projets ayant une thématique environnementale. Le fait que tous ne soit pas dans ce cas peut-être venir de la thématique santé et constituerait donc un petit pas vers plus de mixité de ce point de vue.

Figure 9. Distribution des réponses sur l'importance des enjeux environnementaux



Les effets du programme

Cette partie correspond aux questions qui ont été posées à la fois lors du premier et du second questionnaire. Les résultats correspondants au premier sont présentés pour les 42 participants. Les comparaisons avant/après sont effectuées uniquement sur les réponses des 32 participants qui ont complété les deux questionnaires et qui présentent des différences significatives. Si les différences ne sont pas confirmées statistiquement, nous ne présentons que les réponses initiales, puisqu'elles ne diffèrent qu'en apparence des réponses finales.

Les modes de déplacements

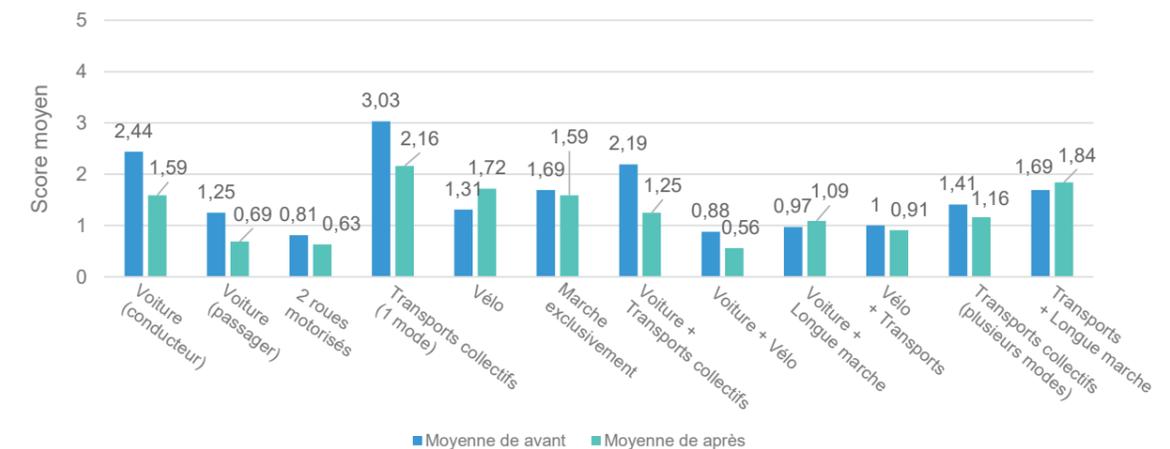
Les numéros de questions des comparaisons sont d'abord ceux du questionnaire initial, puis ceux du questionnaire final.

Question 27 / 2 : Avant de participer à l'expérimentation, c'est-à-dire avant le confinement, comment vous déplaciez-vous pour vos trajets ? / En moyenne sur l'ensemble de la période du programme, comment avez-vous réalisé vos trajets ?

AVANT (N = 42)	Non-répondu (jamais)	Moins souvent	Au moins 1 fois par mois	Au moins 1 fois par semaine	Au moins 3 fois par semaine	Tous les jours de la semaine
	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)
Voiture (conducteur)	28,6 (12)	16,7 (7)	7,1 (3)	16,7 (7)	14,3 (6)	16,7 (7)
Voiture (passager)	31,0 (13)	45,2 (19)	11,9 (5)	9,5 (4)	2,4 (1)	0,0 (0)
Deux-roues motorisés	31,0 (13)	66,7 (28)	0,0 (0)	2,4 (1)	0,0 (0)	0,0 (0)
Transport collectif (1 mode)	21,4 (9)	11,9 (5)	7,1 (3)	2,4 (1)	21,4 (9)	35,7 (15)
Vélo	31,0 (13)	40,5 (17)	7,1 (3)	14,3 (6)	2,4 (1)	4,8 (2)
Marche exclusivement	26,2 (11)	38,1 (16)	4,8 (2)	7,1 (3)	14,3 (6)	9,5 (4)
Voiture + Transports collectifs	26,2 (11)	40,5 (17)	2,4 (1)	0,0 (0)	14,3 (6)	16,7 (7)
Voiture + Vélo	33,3 (14)	59,5 (25)	4,8 (2)	2,4 (1)	0,0 (0)	0,0 (0)
Voiture + Longue marche	31,0 (13)	59,5 (25)	4,8 (2)	4,8 (2)	0,0 (0)	0,0 (0)
Vélo + Transports	33,3 (14)	57,1 (24)	2,4 (1)	4,8 (2)	2,4 (1)	0,0 (0)
Transports collectifs (plusieurs modes)	31,0 (13)	45,2 (19)	2,4 (1)	7,1 (3)	4,8 (2)	9,5 (4)
Transports + Longue marche	28,6 (12)	33,3 (14)	9,5 (4)	11,9 (5)	9,5 (4)	7,1 (3)

APRÈS (N = 33)	Non-répondu (jamais)	Moins souvent	Au moins 1 fois par semaine	Au moins 1 fois par semaine	Au moins 3 fois par semaine	Tous les jours de la semaine
	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)
Voiture (conducteur)	33,3 (11)	21,2 (7)	21,2 (7)	12,1 (4)	6,1 (2)	6,1 (2)
Voiture (passager)	45,5 (15)	42,4 (14)	12,1 (4)	0,0 (0)	0,0 (0)	0,0 (0)
Deux-roues motorisés	45,5 (15)	48,5 (16)	6,1 (2)	0,0 (0)	0,0 (0)	0,0 (0)
Transport collectif (1 mode)	36,4 (12)	15,2 (5)	3,0 (1)	9,1 (3)	21,2 (7)	15,2 (5)
Vélo	30,3 (10)	27,3 (9)	9,1 (3)	9,1 (3)	15,2 (5)	9,1 (3)
Marche exclusivement	45,5 (15)	18,2 (6)	6,1 (2)	9,1 (3)	9,1 (3)	12,1 (4)
Voiture + Transports collectifs	36,4 (12)	39,4 (13)	12,1 (4)	0,0 (0)	3,0 (1)	9,1 (3)
Voiture + Vélo	45,5 (15)	54,5 (18)	0,0 (0)	0,0 (0)	0,0 (0)	0,0 (0)
Voiture + Longue marche	36,4 (12)	45,5 (15)	3,0 (1)	9,1 (3)	3,0 (1)	3,0 (1)
Vélo + Transports	48,5 (16)	36,4 (12)	0,0 (0)	9,1 (3)	6,1 (2)	0,0 (0)
Transports collectifs (plusieurs modes)	45,5 (15)	36,4 (12)	0,0 (0)	3,0 (1)	9,1 (3)	6,1 (2)
Transports + Longue marche	33,3 (11)	21,2 (7)	9,1 (3)	12,1 (4)	18,2 (6)	6,1 (2)

Figure 11 : Comparaison avant/après des scores moyens d'utilisation des modes



Les scores moyens présentés dans la figure 11 sont le résultat d'un calcul par pondération qui affecte une valeur de 0 aux non-réponses, qui signifient « jamais », de 1 à « moins souvent » et en incrémentant jusqu'à 5 pour « tous les jours de la semaine ». Ce codage permet de réaliser des opérations statistiques et particulièrement des analyses de variance pour juger si la pratique moyenne au questionnaire initial (tableau Avant) et au questionnaire final (tableau Après) sont différentes et ceci de manière statistiquement significative.



Il ressort de ces analyses, la confirmation des différences présentées dans le tableau ci-après :

Modes et scores moyens d'usage (de 0 à 5)	Moyenne avant	Moyenne après	Analyse de variance
Voiture (conducteur)	2,44	1,59	t(31)=2,061, p<.05 ; $\eta^2=0,062$
Voiture (passager)	1,25	0,69	t(31)=2,560, p<.05 ; $\eta^2=0,076$
Deux-roues motorisés	0,81	0,63	Non significatif
Transport collectif (1 mode)	3,03	2,16	t(31)=2,092, p<.05 ; $\eta^2=0,063$
Vélo	1,31	1,72	Non significatif
Marche exclusivement	1,69	1,59	Non significatif
Voiture + Transports collectifs	2,19	1,25	t(31)=3,304, p<.05 ; $\eta^2=0,096$
Voiture + Vélo	0,88	0,56	t(31)=2,265, p<.05 ; $\eta^2=0,068$
Voiture + Longue marche	0,97	1,09	Non significatif
Vélo + Transports	1,00	0,91	Non significatif
Transports collectifs (plusieurs modes)	1,41	1,16	Non significatif
Transports + Longue marche	1,69	1,84	Non significatif

Toutes ces différentes significatives sont des baisses : L'usage de la voiture comme conducteur baisse bel et bien (m=2,44 avant et 1.59 après), idem pour la voiture comme passager (m=1,25 avant et 0,69 après), ainsi que pour l'usage d'un seul transport collectif (m=3,03 avant et 2,16 après), et encore pour le cumul VP + TC (de m=2,19 avant à 1,25 après), et enfin le cumul VP + Vélo (de 0,88 avant à 0,56 après).

Évolution des pratiques

Nous entendons à travers tous ces résultats que l'effet global entre les deux moments de mesure est une baisse des pratiques motorisées, qui doit inévitablement s'inscrire dans **une baisse générale de la mobilité**, due à l'augmentation du recours au télétravail dans le contexte de la crise sanitaire. Ce qu'il faut noter, c'est que **l'usage des modes que nous espérons voir augmenter du fait du programme ne change guère**, et pas de façon significative. Considérant l'arrière-plan de baisse générale de la mobilité et particulièrement de l'usage des modes motorisés, **il nous semble donc que le maintien des pratiques alternatives doit être compris comme un signe que leur pratique relative a augmenté**, et donc que l'effet attendu soit probablement présent, mais caché par la baisse générale. Pour être précis et juste, il faut envisager que **se cumulent deux effets, un effet de réduction des mobilités et des portées de déplacements et un effet de la participation qui favorise les modes actifs, les deux favorisant les modes actifs**. En l'absence d'éléments supplémentaires, il est difficile de se prononcer avec plus de certitude. Cependant, la résistance des pratiques actives dans le contexte d'une érosion des pratiques motorisées ressemble fort à la confirmation de l'hypothèse que les comportements ont évolués dans le sens escompté, malgré un contexte compliqué.

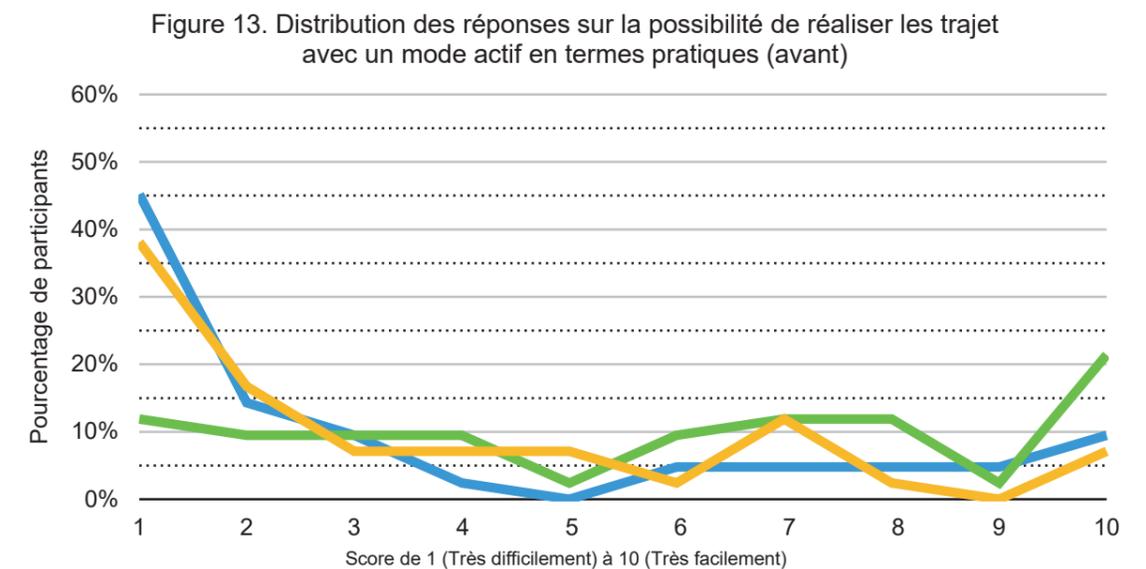
Les ressentis sur la pratique des modes de déplacements actifs

Question 14,15,16 / 14,15,16 : En termes strictement pratiques, à quel point est-il possible que vous réalisiez votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) à pied ? À vélo ? Avec un autre mode actif (trottinette/rollers/etc.) ?

Cette question visait à documenter si le fait d'avoir pratiqué les modes actifs faisait évoluer le sentiment qu'il est possible de réaliser certains déplacements par ces modes. Nous constatons que des petites différences existent, mais ne sont pas significatives. Signe probable qu'aucun changement massif et unidirectionnel ne se produit, même s'il faudrait plus de participants pour être sûr que l'absence d'effet ne vienne pas d'un manque de quantité de données puisqu'à ce genre de questions les évaluations sont très volatiles.

Possibilité d'usage	Moyennes « avant »	Moyennes « après »
Vélo	5,81	5,39
Marche	3,5	3,82
Autres (trottinette/rollers/etc.)	3,45	3,12

La distribution, ici au questionnaire initial, montre bien la diversité des réponses, qui sont à peu près réparties tout le long de l'échelle, à l'exception de fort taux de score 1 par lesquelles les participants fortement contraints pour ces usages signalent une impossibilité. Presque 45 % pour la marche, un peu plus de 47,5 % pour les « autres » modes actifs et environ 12 % pour le vélo. Évidemment, tous ne peuvent pas recourir à ces modes, mais peu se sentent vraiment dans l'impossibilité de n'en pratiquer aucun des deux pour leurs trajets domicile-travail.



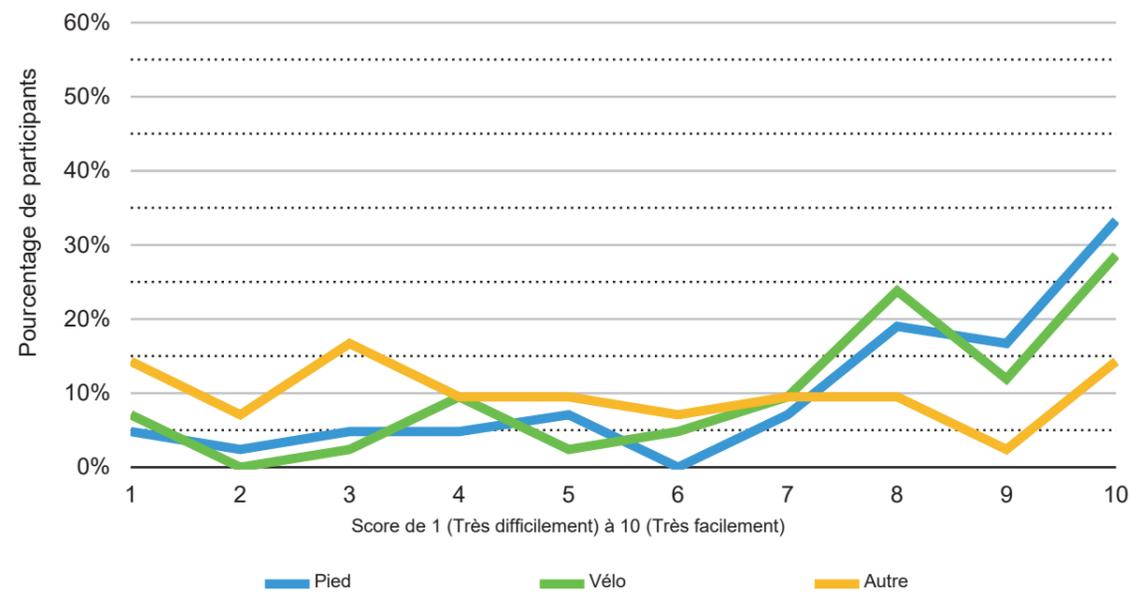
Question 18,19,20 / 18,19,20 : Personnellement, sans penser au côté pratique ni à l'activité physique mais au plaisir, au fait de se changer les idées, de voir la ville, etc... L'idée de réaliser votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) à pied est-elle attrayante ? À vélo ? Avec un autre mode actif (trottinette, rollers etc.) ?

De la même façon, nous supposons que le ressenti sur le plaisir d'usage pouvait évoluer avec la pratique. Là aussi des petites différences existent mais ne sont pas significatives.

Attrait de l'usage	Moyennes « avant »	Moyennes « après »
Vélo	7,43	7,06
Marche	7,64	7,45
Autres (trottinette/rollers/etc.)	5,14	4,67

Nous constatons avec les moyennes que les scores d'attractivité sont bien plus positifs que ceux de la possibilité de l'usage. Comme le montre la distribution ici, les personnes signalent plutôt avoir envie de pratiquer, surtout le vélo et la marche, même si certains ne voient guère d'attrait à ces pratiques, puisque les scores faibles ne sont pas absents.

Figure 14. Distribution des réponses sur la possibilité de réaliser les trajets avec un mode actif en termes d'attrait (avant)



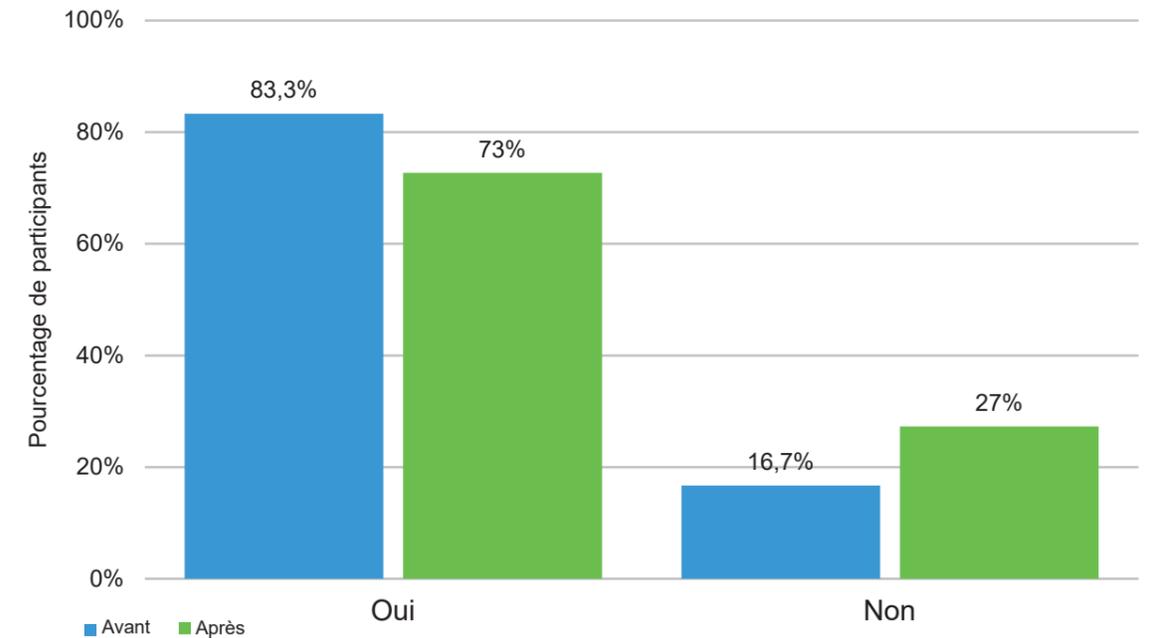
Question 31/3 : Au début de l'expérimentation, pensiez-vous remplacer certains trajets motorisés par des trajets en modes actifs ? / Pendant l'expérimentation, avez-vous pu réaliser en modes actifs certains trajets que vous auriez préalablement réalisés en voiture ou autre mode motorisé ?

Il s'agissait ici de faire préciser aux personnes si elles comptaient bien remplacer des trajets motorisés pendant l'expérimentation. La grande majorité (83 % - 35 personnes sur 42) avait cet objectif comme nous pouvions l'espérer.

Si l'on compare les intentions initiales de remplacer les trajets et la réalisation de ce projet, dans le questionnaire de fin, nous voyons que la différence entre ces valeurs n'est pas significative, ce qui montre que globalement l'écart est minime. Cela dit, la valeur à la fin est un peu plus basse (73 % - 24 personnes sur 33 répondants) ce qui tend à laisser penser, même sans significativité, que l'intention ne suffit pas à prédire exactement les actes comme c'est très bien documenté dans la littérature.

Parmi les personnes qui rapportent ne pas avoir pu remplacer leur trajets, 4 mentionnent avoir fait une autre activité, de la marche sur leur temps de pause, du footing ou avoir mis en place une activité sportive régulière.

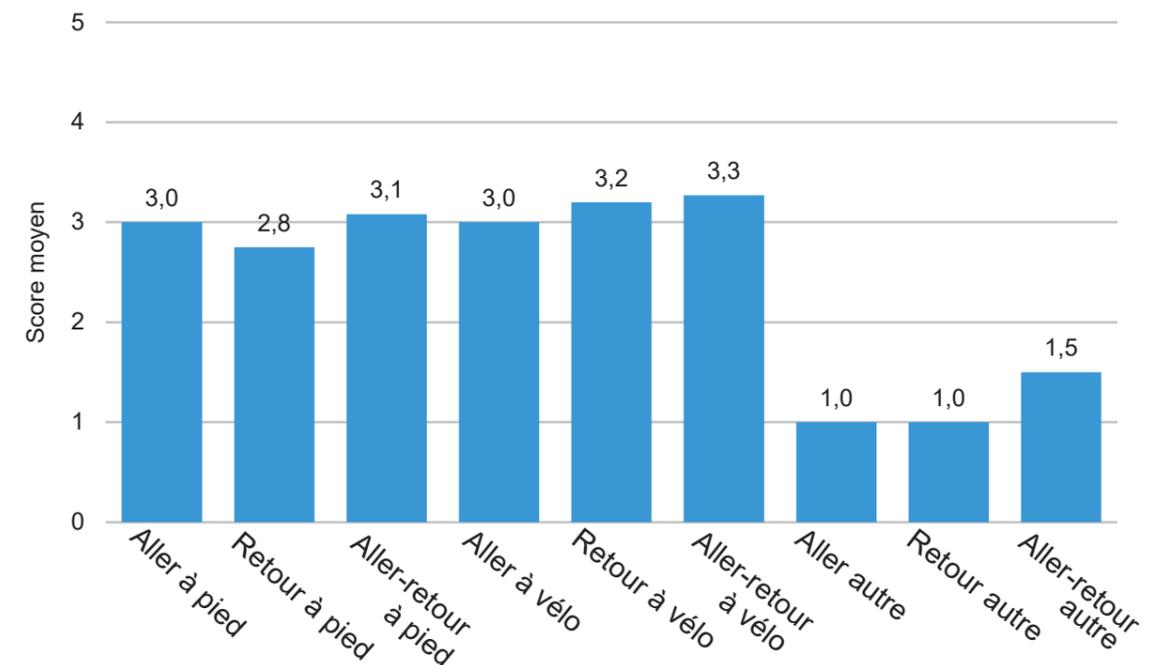
Figure 15. Remplacement des trajets motorisés par des trajets en modes actifs



Les modes de remplacement envisagés sont tout autant la marche que le vélo, avec une très légère supériorité pour le vélo, et nettement moins les autres modes actifs. En moyenne les personnes indiquaient qu'*a priori* ils feraient un trajet actif par semaine.

Nous voyons en outre, comme le montre la figure 16, que les personnes se projetaient autant dans des allers et retours en mode actifs que dans des seuls allers ou retours. La valeur moyenne est calculée en affectant un poids 0 à la réponse « Jamais » et par itération jusqu'à un poids de 5 pour « Plus souvent ». Les non-réponses sont considérées comme des réponses de poids 0.

Figure 16. Prédiction des modalités de remplacement des trajets motorisés



Question 32/5 : Vous pensiez remplacer ces trajets motorisés selon quelles modalités ? / Vous avez remplacé ces trajets motorisés selon quelles modalités ?

Nous supposions bien sûr que le programme ferait augmenter les pratiques de déplacements en modes actifs, hélas la crise sanitaire, le télétravail et les confinements sont venus interférer et réduire les déplacements, ce qui ne permet pas de bien voir si la part des déplacements actifs a changé. Du moins nous ne voyons pas de résultats significatifs.

AVANT (N = 42)	Jamais ou non répondu	Au moins 1 fois par mois	Au moins 1 fois par semaine	Au moins 3 fois par semaine	Plus souvent
	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)
Aller à pied	73,8 (31)	4,8 (2)	2,4 (1)	7,1 (3)	11,9 (5)
Retour à pied	71,4 (30)	7,1 (3)	4,8 (2)	4,8 (2)	11,9 (5)
Aller-retour à pied	69,0 (29)	4,8 (2)	4,8 (2)	4,8 (2)	16,7 (7)
Aller à vélo	83,3 (35)	2,4 (1)	4,8 (2)	0,0 (0)	9,5 (4)
Retour à vélo	88,1 (37)	2,4 (1)	0,0 (0)	2,4 (1)	7,1 (3)
Aller-retour à vélo	64,3 (27)	2,4 (1)	7,1 (3)	4,8 (2)	21,4 (9)
Aller autre	95,2 (40)	4,8 (2)	0,0 (0)	0,0 (0)	0,0 (0)
Retour autre	95,2 (40)	4,8 (2)	0,0 (0)	0,0 (0)	0,0 (0)
Aller-retour autre	90,5 (38)	7,1 (3)	0,0 (0)	2,4 (1)	0,0 (0)

APRÈS (N = 33)	Jamais ou non répondu	Au moins 1 fois par mois	Au moins 1 fois par semaine	Au moins 3 fois par semaine	Plus souvent
	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)	% (Fréq.)
Aller à pied	69,7 (23)	6,1 (2)	12,1 (4)	3,0 (1)	9,1 (3)
Retour à pied	72,7 (24)	0,0 (0)	15,2 (5)	6,1 (2)	6,1 (2)
Aller-retour à pied	60,6 (20)	12,1 (4)	15,2 (5)	0,0 (0)	12,1 (4)
Aller à vélo	69,7 (23)	18,2 (6)	6,1 (2)	6,1 (2)	0,0 (0)
Retour à vélo	75,8 (25)	18,2 (6)	3,0 (1)	3,0 (1)	0,0 (0)
Aller-retour à vélo	60,6 (20)	24,2 (8)	6,1 (2)	0,0 (0)	9,1 (3)
Aller autre	81,8 (27)	18,2 (6)	0,0 (0)	0,0 (0)	0,0 (0)
Retour autre	84,8 (28)	15,2 (5)	0,0 (0)	0,0 (0)	0,0 (0)
Aller-retour autre	78,8 (26)	18,2 (6)	3,0 (1)	0,0 (0)	0,0 (0)

Pour synthétiser les moyennes différentielles avant/après sont les suivantes. Nous voyons bien que les changements sont mineurs, mais tendent généralement à la baisse, sauf pour les autres modes actifs, mais ils sont tellement faibles qu'on ne peut guère en tirer grand-chose.

Trajets en modes actifs	Moyennes « avant » (intentions)	Moyennes « après » (pratiques)
Aller ou retour à pied	1,31	1,22
Aller et retour à pied	1	0,94
Aller ou retour à vélo	0,72	0,69
Aller et retour à vélo	0,94	0,63
Aller ou retour autre mode actif	0,13	0,34
Aller et retour autre mode actif	0,09	0,25

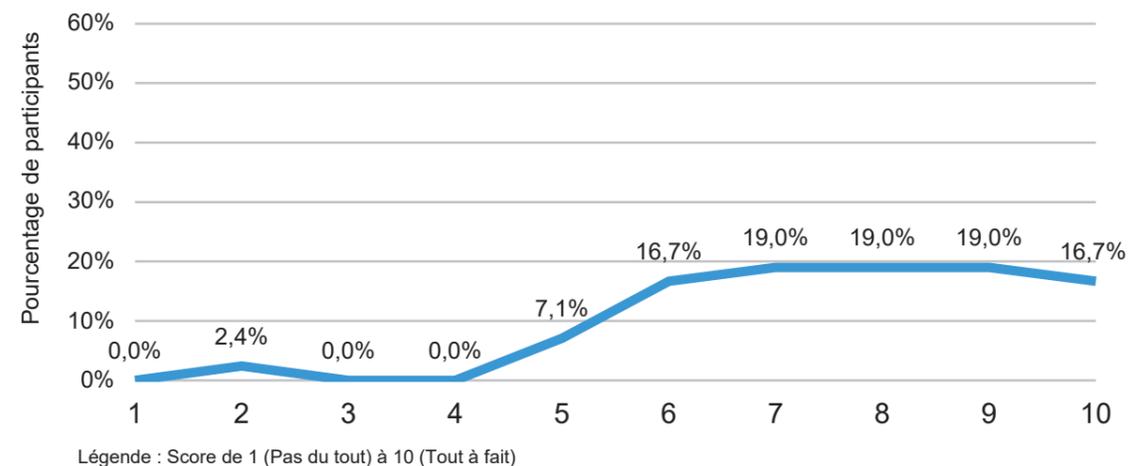
Les activités physiques

Question 11/12 : En termes de motivation, à quel point vous sentez-vous capable d'avoir une activité physique régulière, comme le suppose le programme pour vos déplacements ?

La comparaison avant/après, ici non plus ne donne pas de différence significative. Le fait d'avoir suivi le programme, du moins dans le contexte qui a été le sien, n'a pas produit de différence notable sur la motivation ressentie par les participants.

Nous observons cependant, qu'*a priori* presque la totalité des participants se sentaient plutôt motivés à avoir l'activité physique souhaitée par le programme, et pour la majorité de manière plutôt élevée, avec 73,7 % des participants qui donnent une évaluation supérieure à 7 sur 10.

Figure 17. Distribution des réponses sur la motivation à avoir une activité physique régulière

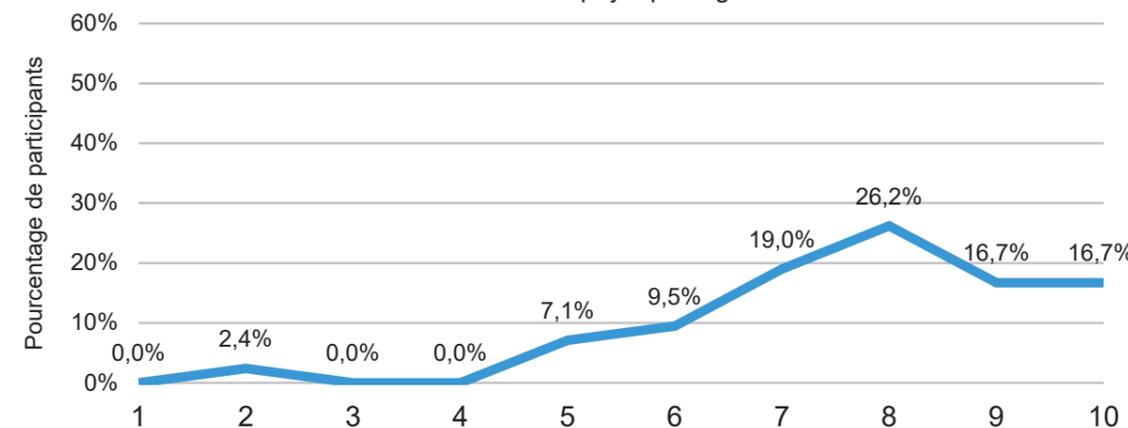


Légende : Score de 1 (Pas du tout) à 10 (Tout à fait)

Question 13/12 : Physiquement, à quel point vous sentez-vous capable d'avoir une activité physique régulière, comme le suppose le programme pour vos déplacements ?

Les résultats sont très similaires pour l'évaluation de sa capacité physique à suivre le programme. Les différences avant/après ne sont pas significatives, mais nous voyons une bonne confiance de ce point de vue, avec 78,6 % des personnes qui donnent des réponses supérieures à 7.

Figure 18. Distribution des réponses sur la capacité physique ressentie à avoir une activité physique régulière



Légende : Score de 1 (Pas du tout) à 10 (Tout à fait)

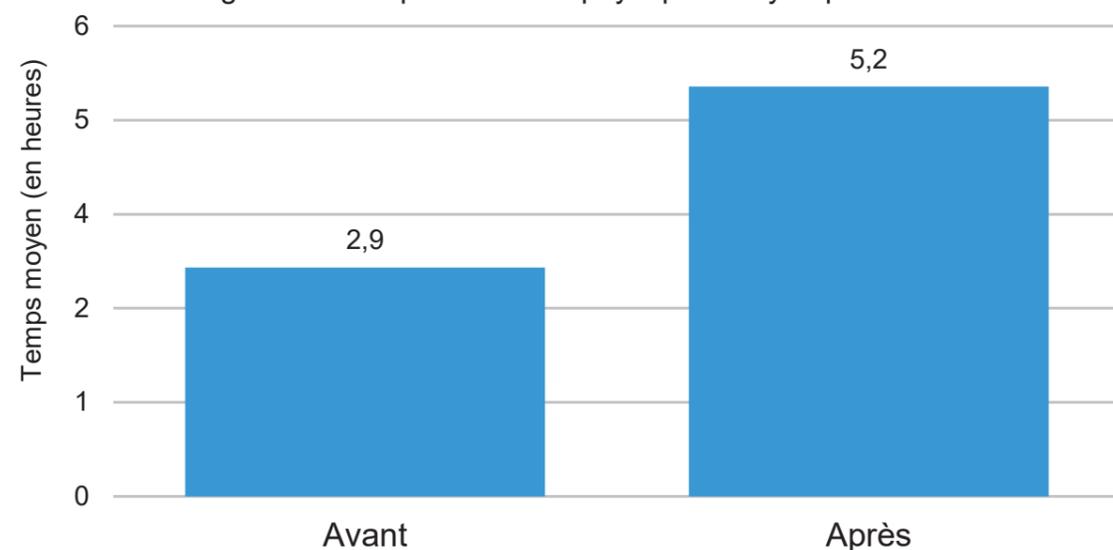


Question 29/8) : Avant l'expérimentation, si l'on considère l'ensemble de votre activité physique (de la simple promenade jusqu'aux activités sportives intenses), combien de temps passiez-vous à faire de l'activité physique par semaine ? / Si l'on considère l'ensemble de votre activité physique (de la simple promenade jusqu'aux activités sportives intenses), combien de temps avez-vous passé à faire de l'activité physique, en heures par semaine (en moyenne, sur l'ensemble de l'expérimentation) ?

En comparaison des effets sur les déplacements, pour lesquels le moindre besoin de déplacements dû à la crise sanitaire est forcément venu limiter les changements, **l'effet de l'expérimentation sur la quantité d'activité physique est très significatif et montre une forte évolution** ($t(31)=-4,612, p<.001 ; \eta^2=0,41$). En effet le temps d'activité physique moyen (en heures par semaines) est passé de **2,92 avant l'expérimentation, à 5,23 après**, soit un progrès de 2,31 heures en moyenne, pas très loin du doublement du temps d'activité.

Nous ne pouvons pas exclure que la situation sanitaire ait aussi participé à ce résultat, par exemple en donnant plus de latitude pour faire du sport en travaillant au domicile. Quoiqu'il en soit, il est intéressant de constater que dans le contexte d'une expérimentation qui intéressait surtout les participants pour l'activité physique et peu pour les enjeux de report modal, c'est bien ce point de l'activité qui change, et fortement, au contraire des pratiques modales.

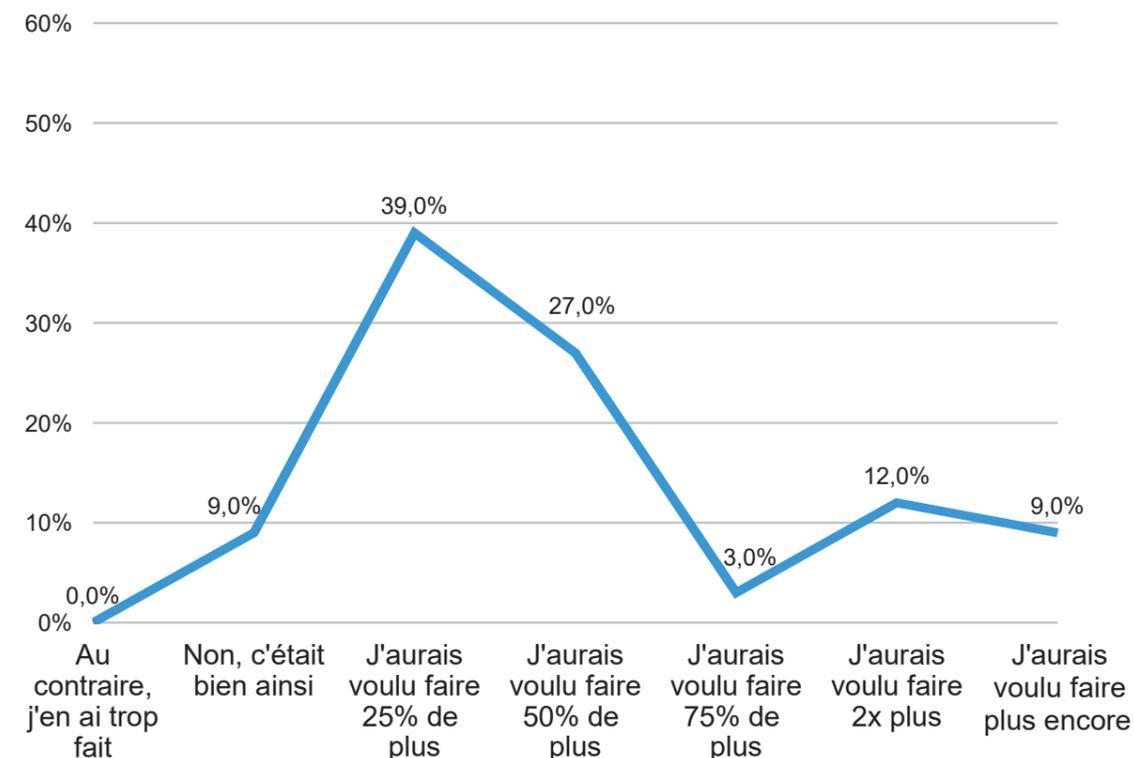
Figure 19. Temps d'activités physiques moyen par semaine



Question 9 (final) : Auriez-vous aimé faire plus d'activité physique ?

À cette question, qui visait à documenter si les personnes étaient satisfaites de la quantité d'activité physique mise en œuvre pendant l'expérimentation, nous voyons qu'aucun ne juge en avoir fait trop, que seuls 9 % des participants jugent avoir pratiqué la bonne quantité et que l'immense majorité (91 %) auraient aimé en faire plus. Un peu plus (entre 25 et 50 % de plus) pour la plupart d'entre eux (66 % des réponses). Faute de points de comparaison sur ce sujet, nous supposons qu'en principe la majorité des gens aimeraient pratiquer de l'activité physique de manière conséquente mais que cela est toujours difficile à réaliser, tant en termes pratiques que de passage à l'action. Quoiqu'il en soit **il semble qu'ils n'aient pas tous fait autant d'activité qu'ils l'auraient souhaité.**

Figure 19. Distribution des réponses sur la satisfaction quand à la quantité d'activité physique





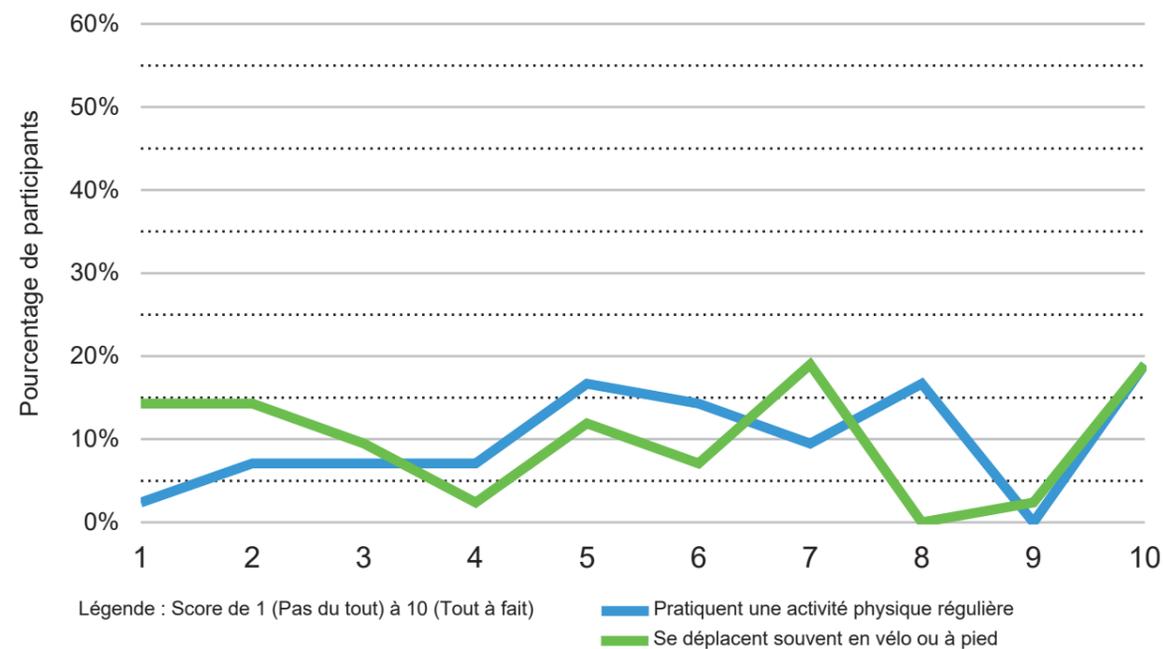
L'entourage et la norme sociale perçue

Question 11 / 17 : Les personnes de votre entourage (famille, amis) ont-elles une activité physique régulière ? Se déplacent-elles souvent en vélo ou à pied ?

Cette question est présente car nous faisons l'hypothèse que l'idée que se font les participants des pratiques d'autrui pouvait évoluer avec le fait de changer de pratique soi-même. Cela aurait pu fournir d'une part l'occasion d'en parler, de découvrir les pratiques de l'entourage, mais aussi de les percevoir différemment et ceci pour le sujet de l'activité physique comme pour celui des déplacements en modes actifs. Nous ne constatons cependant rien de tel car les réponses avant/après ne sont pas significativement différentes.

Quoi qu'il en soit, comme le montre la figure 21, l'entourage considéré par les participants tend à avoir plutôt de l'activité physique, avec un score moyen de 6,26, soit bien supérieur au point central mais avec une relative diversité des réponses élevées entre 5 et 10 et un plus faible nombre de réponses basses. Pour la mobilité active la moyenne est plus centrale avec 5,29, et une distribution plus étendue avec de la représentation de presque toutes les valeurs.

Figure 21. Distribution des réponses sur les pratiques de l'entourage



Effets reportés par les participants sur leur ressenti « physique »

Question 10 (questionnaire de fin) : Quelles améliorations de votre état physique et de votre bien être avez-vous constatées ?

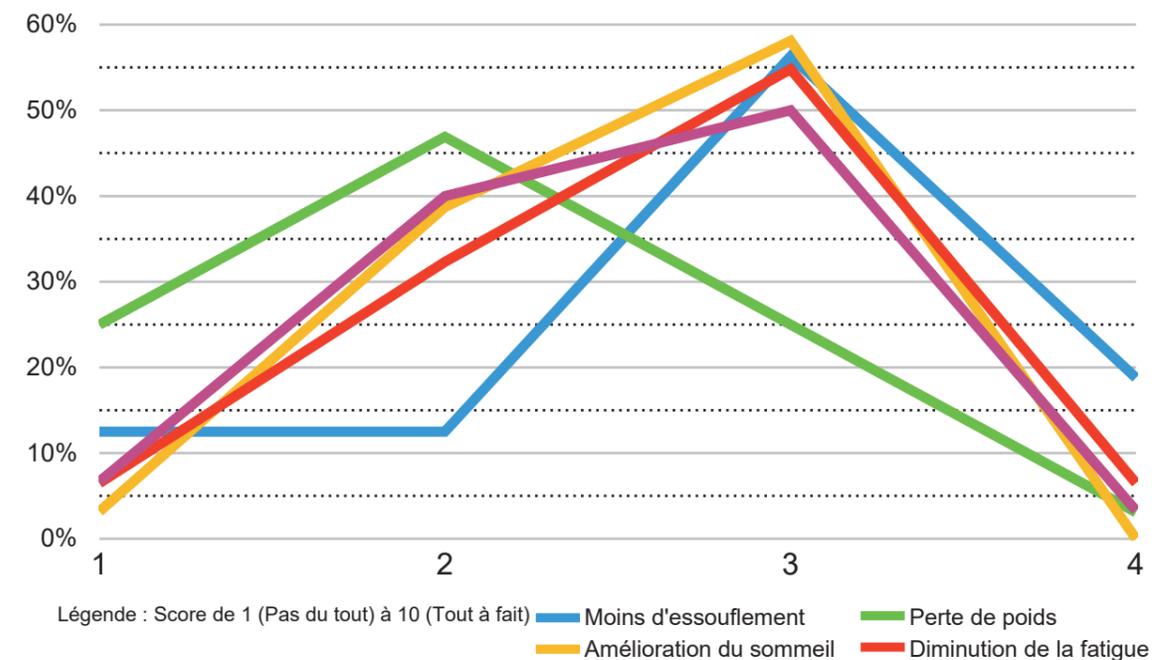
Le questionnaire final interrogeait les personnes sur leurs ressentis d'éventuelles améliorations de leur état physique. Au vu de l'augmentation de la pratique d'activité physique constatée plus haut il n'est pas étonnant que ces résultats soient assez positifs. Pour chacune des affirmations ci-dessous les participants devaient indiquer à quel point ils étaient d'accord, les moyennes supérieures à 2,5 indiquent donc de l'accord, et ceci d'autant plus que la valeur est forte et inversement les moyennes inférieures à 2,5 indiquent un désaccord et ceci d'autant plus que la valeur est faible. Dans l'ordre, c'est donc sur l'essoufflement que les ressentis sont les plus tranchés, puis sur la sensation d'être fatigué et le fait de dormir mieux. Le fait d'avoir augmenté sa musculature reste au point neutre, signe qu'autant de personnes jugent l'avoir augmenté

qu'il y a de personnes qui ne jugent pas l'avoir fait. La perte de poids est le seul item négatif, en moyenne les participants n'ont plutôt pas eu le sentiment de perdre du poids.

Score moyen (de 1 à 4) pour les améliorations de l'état physique ressenti	
Je suis moins essoufflé	2,81
J'ai perdu du poids	2,06
Je dors mieux	2,55
Je suis moins fatigué	2,61
J'ai renforcé ma musculature	2,50

Les distributions de la figure 22 montrent la faible diversité des réponses. Les réponses aux niveaux d'accord très élevés ou très faibles sont plutôt peu nombreuses. La plupart des réponses sont autour du point neutre, sauf pour la perte de poids et l'essoufflement qui sont de fait, plus tranchés, chacun dans une direction et présentent un peu plus de réponses très polarisées. Ces deux éléments ne nous semblent pas ressortir par hasard, l'essoufflement évolue sans doute plutôt rapidement avec une activité régulière, au contraire de la perte de poids qui nécessite beaucoup d'efforts et n'a sans doute pas eu grande chance de se mettre en place.

Figure 22. Distribution des réponses sur les améliorations ressenties



De plus, 6 participants ont complété le champ libre permettant de citer une autre amélioration ressentie. Parmi eux, 3 ont cité la détente et la diminution du stress (« Je me sens moins stressée »), 2 un gain d'énergie (« surtout un gain d'énergie ») et une le fait de compenser l'arrêt des activités sportives dues à la crise sanitaire e à la fermeture des salles de sport.

Question 24 (questionnaire de fin) : À propos de l'expérimentation, de vos déplacements ou de l'activité physique, y'a-t-il quelque chose que vous souhaitez nous faire savoir et qui n'a pas été abordé plus haut ?

14 participants ont fait des remarques complémentaires à l'invitation de cette question. On peut en synthétiser les propos en disant, pour commencer qu'on y trouve **cinq fois des retours positifs, soulignant l'intérêt du projet, le plaisir d'y avoir participé, des remerciements adressés à l'organisation et d'encouragements pour la suite, ceci dénote aussi la cordialité mise en place par l'équipe autour du projet et la bonne volonté des participants qui semblent largement satisfaits d'avoir participé.**

Une personne signale simplement un effet positif sur ses pratiques de mobilité active, une autre pointe l'intérêt d'une prise de conscience construite dans la durée et trois autres développent ces constats en précisant que le projet a permis de changer d'habitude, ou de déclencher quelque chose, deux d'entre elles affirment d'ailleurs que c'est un nouvel acquis qui est appelé à durer, tandis que la troisième liste les intérêts d'avoir porté le changement de cette manière :

« Merci de nous avoir montré concrètement qu'un changement est possible, qu'il est porté par la Métropole et n'est pas une source de "perte de temps". Par le bien-être apporté il contribue à une gestion différente du travail, avec un retentissement positif pour le salarié et donc l'employeur. »

Les autres remarques sont plutôt négatives ou critiques. 4 personnes parlent de la pratique du vélo, l'une pour simplement souligner que c'est dangereux et les trois autres pour déplorer la difficulté qu'il y a, à vraiment se déplacer à vélo et des enjeux d'aménagements et de politiques publiques afférents. Il est intéressant de voir que le fait de pratiquer fasse ainsi apparaître des retours sur l'usage lui-même.

Deux remarques sont un peu des explications ou excuses relatives au fait de n'avoir pas réussi à mettre en place l'évolution des pratiques prévues au début du programme, soit à cause d'enjeux de faisabilité et d'aménagements cyclables soit à cause du télétravail. L'une des personnes déclare d'ailleurs sa frustration de ne pas avoir pu être plus active. Deux autres déplorent que les confinements aient perturbés le bon déroulement du programme et ait pu induire l'effet inverse :

« Le confinement a annulé les bienfaits de cette expérimentation. Je pense avoir pris du poids et ma condition physique est moindre qu'au début de l'expérimentation pour cause de sédentarité. »

Une remarque supplémentaire a pour but de déplorer le mauvais fonctionnement de la montre alors qu'elle aurait pu être un vrai outil.

Enfin, une dernière remarque vise à espérer avoir des retours d'informations sur la suite et les retombées de l'expérimentation.

Le suivi hebdomadaire

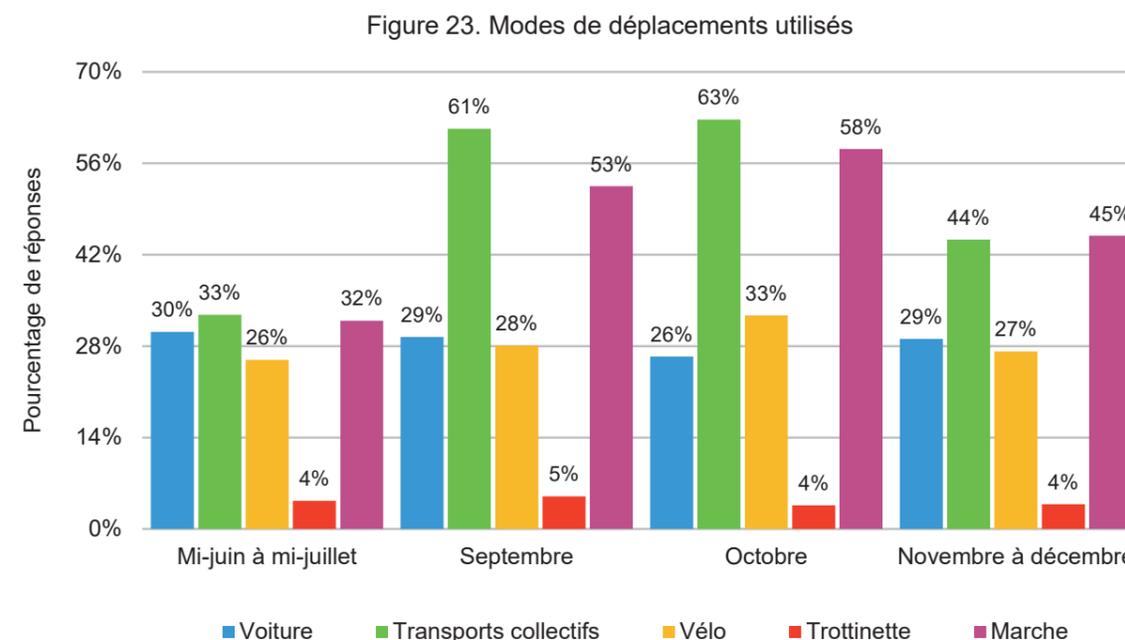
Chaque semaine, les participants ont été invités à compléter un questionnaire sur leurs modes de déplacements et leurs pratiques d'activités physiques. Ainsi, 662 questionnaires ont été complétés, répartis sur un total de 25 semaines (semaines numéros 25 à 50).

Les participants ne sont pas identifiés pour ces questionnaires, il n'est donc pas possible d'étudier l'évolution par individu. Pour présenter les résultats, nous avons regroupé les réponses en quatre grandes périodes :

- De mi-juin à mi-juillet 2020 qui correspond au début du programme (semaines 25 à 29 : 116 réponses). Peu de réponses ont été faites en juin, la première période a donc été étendue jusqu'à mi-juillet pour avoir suffisamment de données. Le reste de la période estivale n'est pas pris en compte du fait des grandes disparités en termes de déplacements dues aux vacances.
- Septembre 2020 (semaines 36 à 40 : 160 réponses), période à peu près normale, mais avec encore beaucoup de télétravail.
- Octobre 2020 (semaines 41 à 44 : 110 réponses), idem à septembre 2020.
- De novembre à décembre 2020 (semaines 45 à 50 : 158 réponses), qui correspond à la fin du programme mais qui a été marqué par le second confinement (30/10 au 15/12, pratiquement les mêmes semaines à deux jours près) dus à l'épidémie du Covid-19.

1. Comment vous êtes-vous rendus au travail cette semaine ?

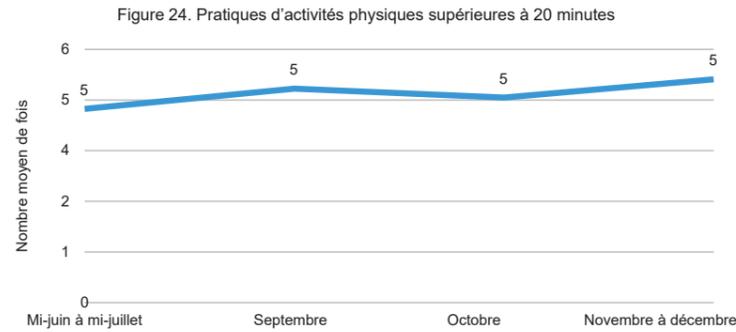
Les participants utilisent entre 1 et 5 modes de déplacements différents pour se rendre au travail sur une même semaine, avec en moyenne 2 modes différents sur l'ensemble des périodes étudiées.



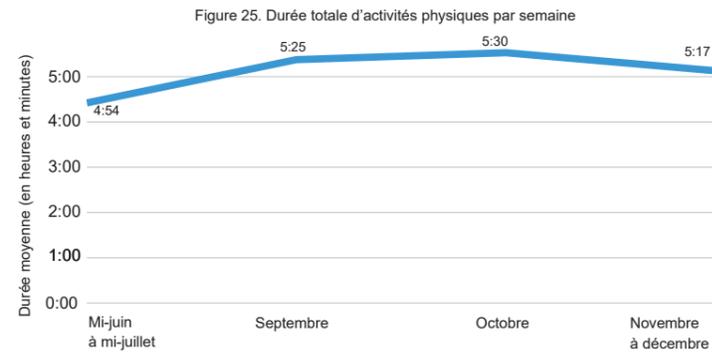


2. Dans la semaine, combien de fois avez-vous pratiqué une activité supérieure à 20 minutes consécutives ?

Les participants font en moyenne 5 sessions d'activité physique de plus de 20 minutes consécutives par semaine sur l'ensemble des périodes étudiées.



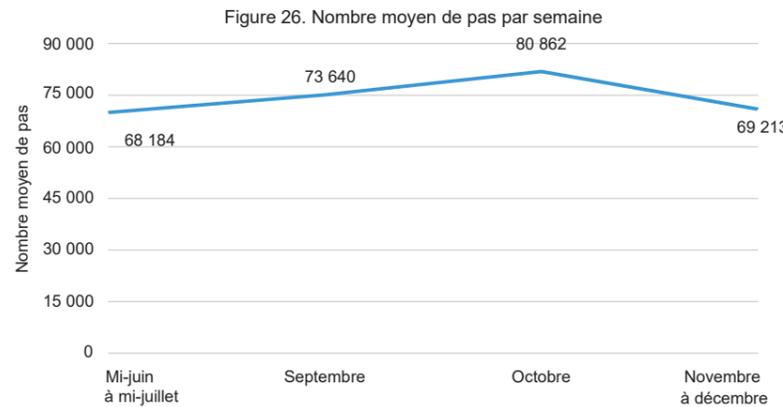
3. À combien de temps estimez-vous la durée totale des activités pratiquées sur la semaine ?



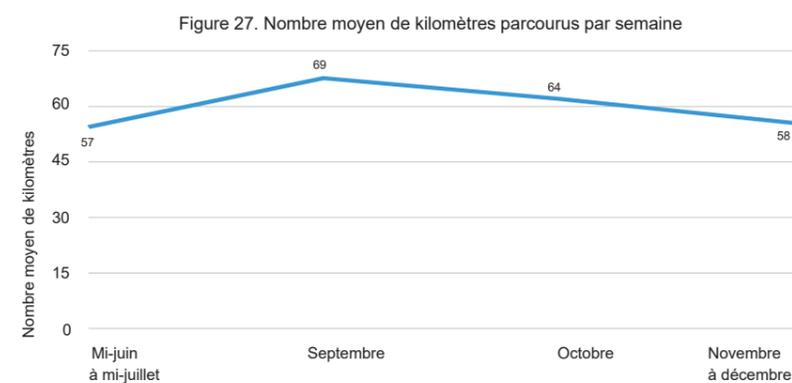
Les participants font en moyenne 5 heures et 17 minutes d'activités physiques par semaine sur l'ensemble des périodes étudiées.

4. Combien de pas avez-vous effectué sur la semaine ?

Les participants ont effectué 72 602 pas en moyenne par semaine sur l'ensemble des périodes étudiées.



5. Combien de kilomètres avez-vous effectué sur la semaine ?

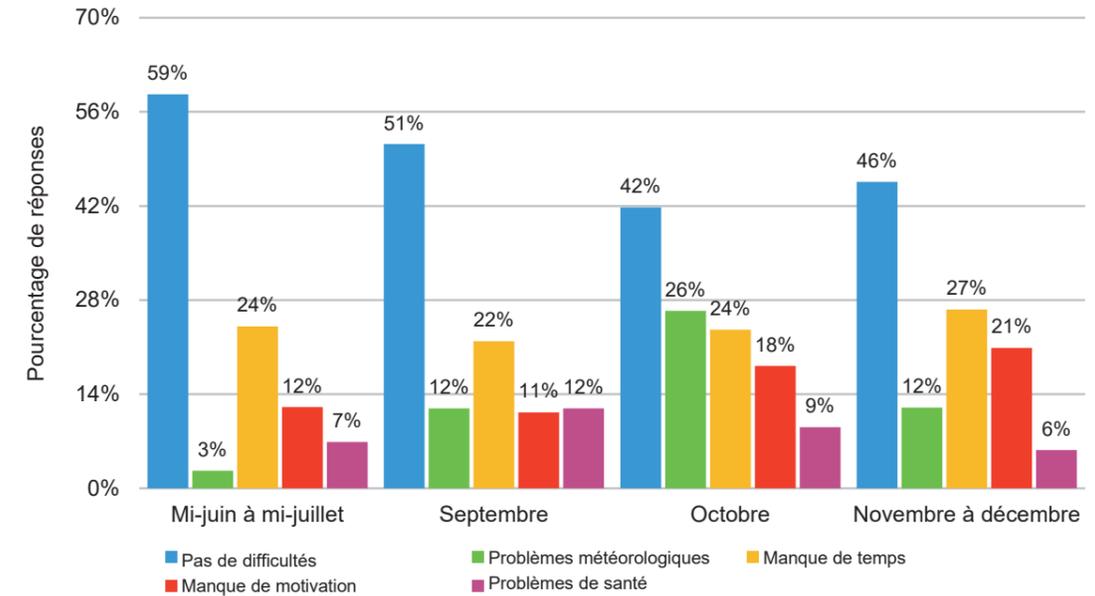


Les participants rapportent avoir effectué 61,8 kilomètres en moyenne par semaine sur l'ensemble des périodes étudiées. Le format de la question ne précise pas s'il s'agit de kilomètres parcourus en modes actifs, et au vu des distances, il paraît plus que probable que cela englobe la totalité des trajets, tous modes confondus.

6. Avez-vous rencontré des difficultés cette semaine pour pratiquer une activité sportive ?

Les participants sont une majorité à ne pas rencontrer de difficultés pour pratiquer une activité sportive (49,3 % en moyenne par semaine). Parmi les difficultés rencontrées viennent tout d'abord le manque de temps (24 % des réponses en moyenne par semaine), puis le manque de motivation (15,6 %), les problèmes météorologiques (13,2 %) et enfin les problèmes de santé (8,4 %).

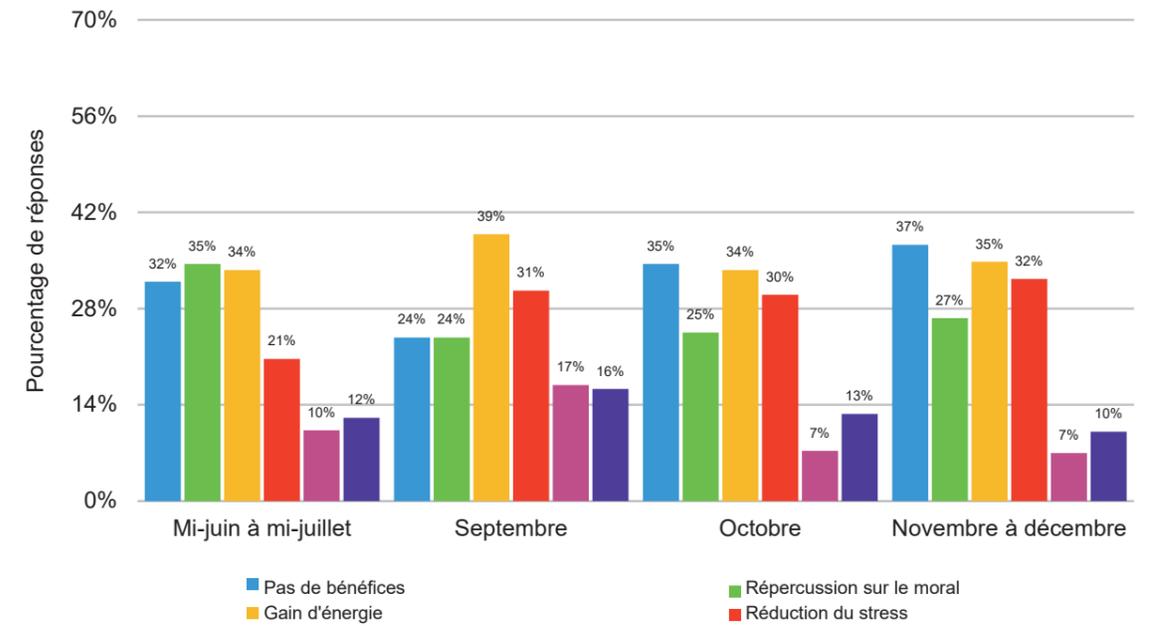
Figure 28. Difficultés rencontrées à la pratique d'une activité sportive



7. Avez-vous ressenti des effets bénéfiques au cours de vos activités sportives ?

Les participants sont en moyenne 31,9 % par semaine à ne pas avoir ressenti d'effets bénéfiques suite à leurs activités sportives. Le bénéfice le plus ressenti est le gain d'énergie pour 35,2 % des participants, viennent ensuite la réduction du stress (28,4 %), les répercussions sur le moral (27,4 %), une diminution de l'essoufflement (12,8 %) et enfin une augmentation de la qualité du sommeil (10,4 %).

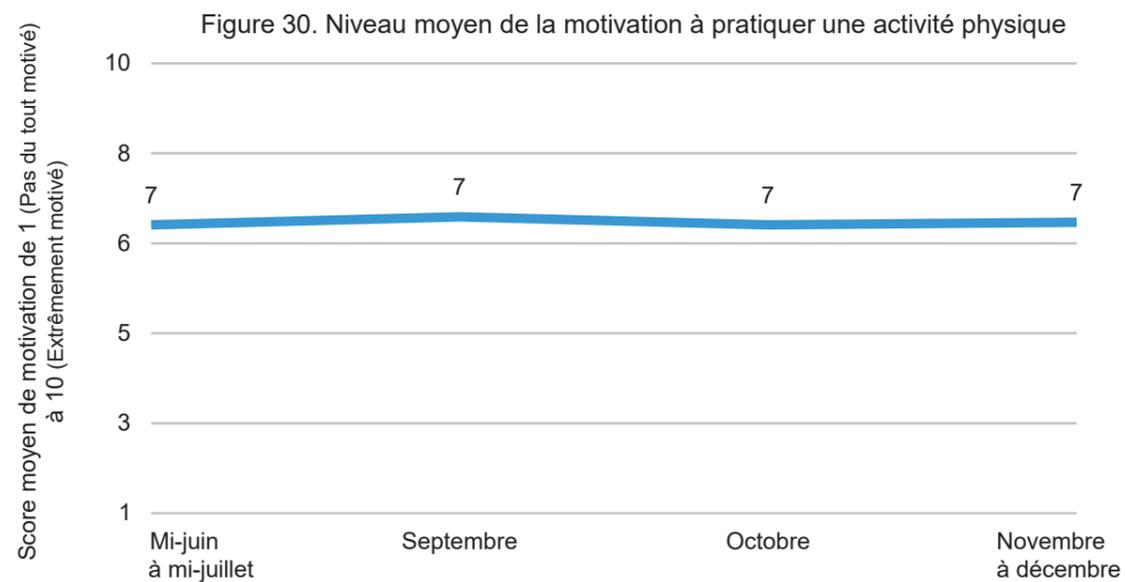
Figure 29. Effet bénéfiques ressentis suite à la pratique d'une activité sportive



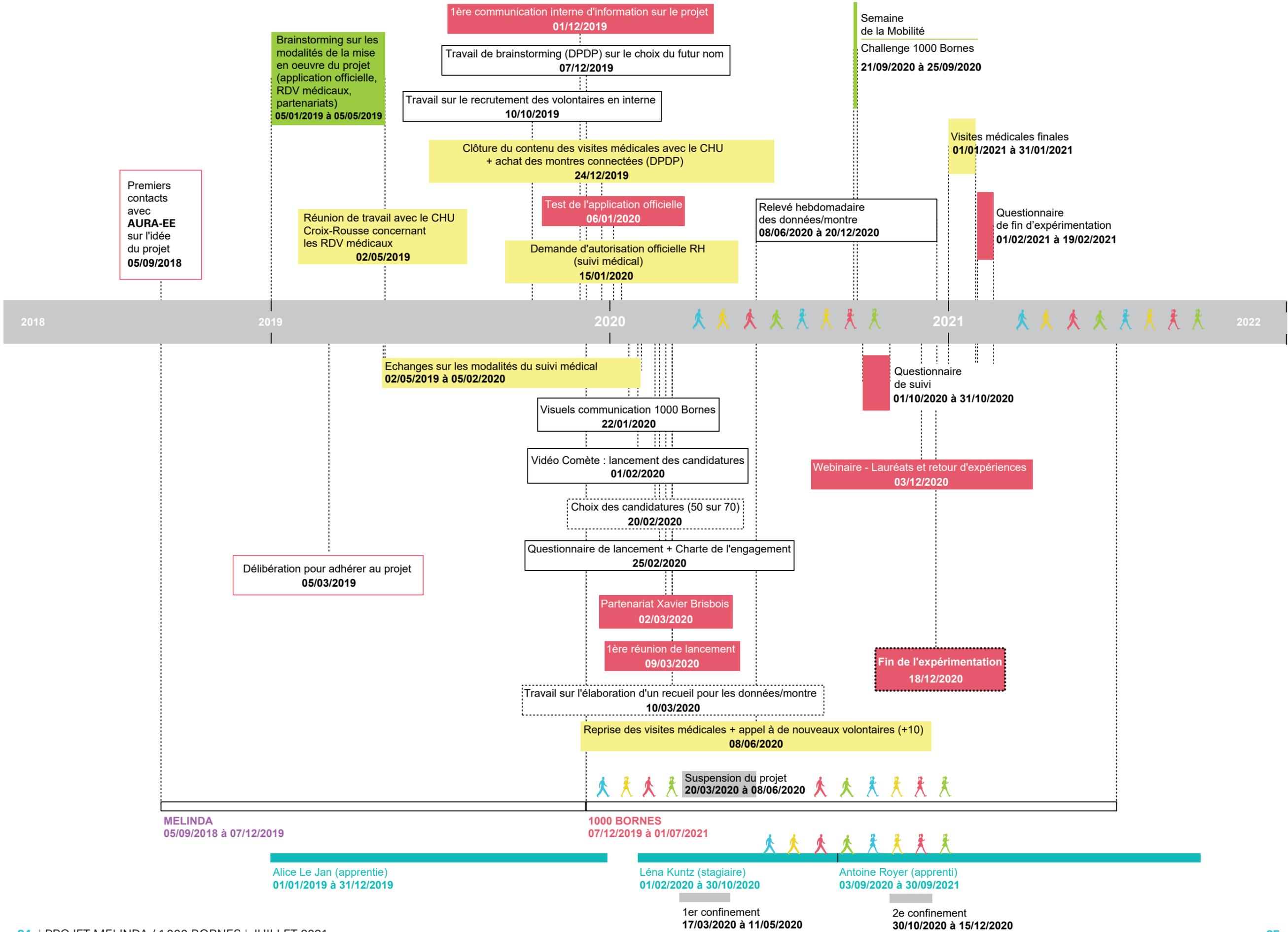


8. Si vous deviez situer votre motivation à pratiquer une activité physique cette semaine, où vous situez-vous ?

Les participants sont plutôt motivés chaque semaine pour pratiquer une activité physique puisqu'ils attribuent un score de motivation moyen de 6,82 sur une échelle de 1 (pas du tout motivé) à 10 (extrêmement motivé). Cette valeur évolue peu au fil des semaines.



Annexes





Objectifs et intérêt pour le projet

Merci de répondre à nos questions. C'est très important car sans vos réponses l'expérimentation, et votre participation, perdrait une partie importante de son utilité. Ce questionnaire parle de votre situation au départ du programme Objectif 1000 Bornes. Il est tardif du fait du contexte et du report.

Les questions font donc référence à votre situation avant le confinement, c'est-à-dire avant le début de l'expérimentation. Nous parlerons plus tard de la suite.

Il vous prendra entre 10 et 20 minutes.

Il peut y avoir quelques répétitions avec des questions posées pendant la visite médicale, mais elles sont inévitables car nous ne les utilisons pas de la même façon, vous allez voir.

Il n'y a pas de mauvaises réponses, nous voulons juste connaître votre avis et rien que votre avis.

* 1. En deux mots, pourquoi avez-vous accepté de participer au programme Objectif 1000 bornes ?

Pour entrer dans le détail, je vous propose de nous expliquer cela de manière chiffrée à travers les questions suivantes, vous pourrez compléter à la fin si cela vous paraît utile pour que nous comprenions bien...

* 2. À quel point l'idée d'augmenter ou de changer votre activité physique et le sujet de la santé explique votre envie de participer ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 3. À quel point l'idée de faire évoluer vos pratiques de déplacements (réduire la voiture, les transports) explique votre envie de participer ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 4. À quel point l'idée de participer à un programme de changement de vos habitudes explique votre envie de participer ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait



* 5. À quel point l'idée de rendre service à la collectivité, qui a besoin de participants pour son expérimentation, explique votre envie de participer ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

6. Une autre raison est-elle importante pour comprendre votre envie de participer ?

[Text input box]

7. Si oui, donnez un score de 1 à 10 pour cette autre raison.

[Dropdown menu]

* 8. Quels sont les freins qui auraient pu vous retenir de participer à l'expérimentation ?

[Text input box]

Activité physique et santé

* 9. À quel point le suivi médical, en particulier les rdv avec des médecins, est important pour vous dans ce programme ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

10. Pourquoi ?

[Text input box]

* 11. Les personnes de votre entourage (famille, amis) ont-elles une activité physique régulière ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 12. En termes de motivation, à quel point vous vous sentez capable d'avoir une activité physique régulière, comme le suppose le programme pour vos déplacements ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 13. Physiquement, à quel point vous vous sentez capable d'avoir une activité physique régulière, comme le suppose le programme pour vos déplacements ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

Déplacement / écologie

* 14. En termes strictement pratiques, à quel point il serait possible que vous réalisiez votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) à pied ?

1 - Très difficilement 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Très facilement

* 15. En termes strictement pratiques, à quel point il serait possible que vous réalisiez votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) à vélo ?

1 - Très difficilement 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Très facilement

* 16. En termes strictement pratiques, à quel point il serait possible que vous réalisiez votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) avec un autre mode actif (trottinette/rollers/etc.) ?

1 - Très difficilement 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Très facilement

* 17. Les personnes de votre entourage (famille, amis) se déplacent-elles souvent en vélo ou à pied ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 18. Personnellement, sans penser au côté pratique ni à l'activité physique mais au plaisir, au fait de se changer les idées, de voir la ville, etc. L'idée de réaliser votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) à vélo est-elle attrayante ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 19. Personnellement, sans penser au côté pratique ni à l'activité physique mais au plaisir, au fait de se changer les idées, de voir la ville, etc. L'idée de réaliser votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) à pied est-elle attrayante ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 20. Personnellement, sans penser au côté pratique ni à l'activité physique mais au plaisir, au fait de se changer les idées, de voir la ville, etc. L'idée de réaliser votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) avec un autre mode actif (trottinette, roller etc.) est-elle attrayante ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

Contraintes pratiques et options

* 21. Disposez-vous d'un vélo personnel pour vos déplacements ?

- Oui
 Non

* 22. À quel point est-ce difficile de faire votre trajet domicile-travail **à pied** ? (franchissement d'autoroute, grande distance, contraintes de dépose d'enfant, etc.)

1 - Très problématique	2	3	4	5	6	7	8	9	10 - Aucune difficulté
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 23. Hors le stationnement, à quel point est-ce difficile de faire votre trajet domicile-travail **à vélo** ? (Petites routes dangereuses, terrain difficile, grande distance, contraintes de dépose d'enfant, etc.)

1 - Très problématique	2	3	4	5	6	7	8	9	10 - Aucune difficulté
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 24. À quel point est-ce difficile de stationner votre vélo dans vos trajets domicile-travail ?

1 - Très problématique	2	3	4	5	6	7	8	9	10 - Aucune difficulté
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 25. Disposez-vous d'un abonnement aux transports collectifs (TCL/TER/Cars du Rhône...) actif ?

- Oui
 Non

* 26. Disposez-vous d'un abonnement Vélo'v actif ?

- Oui
 Non

Pratiques antérieures

* 27. Avant de participer à l'expérimentation, c'est-à-dire avant le confinement, comment vous déplaciez-vous pour vos trajets ? (nous parlons ici des trajets domicile-travail et des autres trajets)

	Tous les jours de la semaine	Au moins trois fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Moins souvent ou jamais
Voiture (conducteur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voiture (passager)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deux-roues motorisés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transport collectif (un seul mode)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marche (exclusivement)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intermodalité : voiture + transports collectifs durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intermodalité : voiture + vélo durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intermodalité : voiture + longue marche à pied durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intermodalité : vélo + transports collectifs durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intermodalité : transport collectif (plusieurs modes : bus + train ; train + métro ; etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intermodalité : longue marche + transports collectifs durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

* 28. Combien de temps vous prenait votre trajet domicile-travail avec votre solution de déplacement la plus fréquente d'avant l'expérimentation ? **en minutes** (selon votre expérience)

* 29. Avant l'expérimentation, si l'on considère l'ensemble de votre activité physique (de la simple promenade jusqu'aux activités sportives intenses), combien de temps passiez-vous à faire de l'activité physique par semaine ? En considérant une semaine moyenne hors vacances (**en heures**)



* 30. En vous engageant dans le programme Objectif 1000 Bornes, au départ, à quel point vous comptiez augmenter ce temps ?

Pas de changement	+ 10 %	+ 25 %	+ 50 %	+ 75 %	+ 100 %	Encore plus
<input type="radio"/>						

Projet de pratiques pendant le programme

* 31. Au début de l'expérimentation, pensiez-vous remplacer certains trajets motorisés par des trajets en modes actifs ?

Oui
 Non

Projet de pratiques au début du programme

* 32. Vous pensiez remplacer ces trajets motorisés selon quelles modalités ? (Ne cochez que les cases pertinentes)

	Plusieurs fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Au moins trois fois par semaine	Au moins une fois par mois
Aller à pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Retour à pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller-retour à pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller à vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Retour à vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller-retour à vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller avec un autre mode actif (roller, trottinette...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Retour avec un autre mode actif (roller, trottinette...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller-retour avec un autre mode actif (roller, trottinette...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 33. Quels sont les inconvénients majeurs de la ou des nouvelle(s) solutions de déplacement envisagée(s) ?

* 34. Quels sont les avantages majeurs de la ou des nouvelle(s) solutions de déplacement envisagée(s) ?

* 35. Cela pose-t-il des problèmes ou des incertitudes ? (risque de retard, chemin difficile à déterminer, réorganisation du quotidien, etc...)

36. Précisez si besoin.

Projets de pratiques au début du programme

* 37. Si vous n'envisagiez pas de remplacer certains de vos trajets motorisés, qu'aviez-vous prévu pour remplir vos objectifs dans le cadre de l'expérimentation ?

* 38. Par rapport à votre idée initiale est-ce que la Covid et ses conséquences (port du masque, mesures barrières) a changer les choses ? (évitement des TC, télétravail...)

1 - Pas du tout	2	3	4	5	6	7	8	9	10 - Tout à fait
<input type="radio"/>									

39. Avez-vous une autre remarque générale à ajouter ?

* 40. En moyenne, à quelle fréquence télétravaillez-vous depuis la rentrée scolaire ? (en nombre de jours par semaines)

1	2	3	4	5
<input type="radio"/>				

Autre (veuillez préciser)



Vous

Le questionnaire est anonyme, mais nous aurions besoin de quelques éléments vous concernant

* 41. Année de naissance :

* 42. Sexe :

- Femme
 Homme

* 43. Code postal de la commune ou arrondissement de résidence :

* 44. Code postal du lieu de travail :

* 45. Sur quel site de la Métropole travaillez-vous ?

* 46. À quel point êtes-vous sensible aux enjeux environnementaux ?

1 - Pas du tout	2	3	4	5	6	7	8	9	10 - Très sensible
<input type="radio"/>									

* 47. Entrez ici votre code identifiant : votre **jour + mois de naissance + première(s) lettre(s) du ou des prénoms + première lettre du nom (ou des noms)** ; exemple pour Jean Sebastien Bach, né le 31 mars : 3103JSB

Merci beaucoup pour vos réponses !

Merci d'avoir participé au programme 1000 Bornes !

Maintenant, nous allons vous poser quelques questions pour faire le bilan de cette expérimentation. Merci d'y répondre, c'est très important pour que cette expérimentation soit la plus utile possible.

Ce questionnaire parle de votre situation à la fin du programme Objectif 1000 Bornes, et s'efforce de bien distinguer l'effet de la situation sanitaire et des confinements, par rapport à l'effet du programme.

Il vous prendra entre 10 et 15 minutes.

Il n'y a pas de mauvaises réponses, nous voulons juste connaître votre avis et rien que votre avis. Des questions ouvertes sur plusieurs sujets pourront vous permettre de compléter vos réponses et de nous communiquer ce que nous aurions pu manquer.

* 1. Entrez ici votre code identifiant : votre **jour + mois de naissance + première(s) lettre(s) du ou des prénoms + première lettre du nom (ou des noms)** ; exemple pour Jean Sebastien Bach, né le 31 mars : 3103JSB (Sauf mariage, divorce ou autre, c'est le même qu'au début)



* 2. En moyenne sur l'ensemble de la période du programme, comment avez vous réalisé vos trajets ?(nous parlons ici des trajets domicile-travail ainsi que des autres trajets)

	Tous les jours de la semaine	Au moins trois fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Moins souvent ou jamais
Voiture (conducteur)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voiture (passager)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deux-roues motorisés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transport collectif (un seul mode)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marche (exclusivement)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plusieurs modes : voiture + transports collectifs durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plusieurs modes : voiture + vélo durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plusieurs modes : voiture + longue marche à pied durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plusieurs modes : vélo + transports collectifs durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plusieurs modes : transport collectif (plusieurs modes : bus + train ; train + métro ; etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plusieurs modes : longue marche + transports collectifs durant le même trajet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

* 3. Pendant l'expérimentation, avez-vous pu réaliser en modes actifs certains trajets que vous auriez préalablement réalisé en voiture ou autre mode motorisé ?

- Oui
 Non

4. Si vous avez rencontré des difficultés autre que physique pour réaliser ces déplacements en mode actif, lesquelles ? (n'hésitez pas à être un peu précis)

Changements ou pratiques nouvelles

* 5. Vous avez remplacés ces trajets motorisés selon quelles modalités ? En prenant en compte bien sûr le fait que vous avez pu moins vous déplacer (Ne cochez que les cases pertinentes)

	Plus de trois fois par semaine	Environ trois fois par semaine	Environ une fois par semaine	Environ une fois par mois ou moins
Aller à pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Retour à pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller-retour à pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller à vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Retour à vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller-retour à vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller avec un autre mode actif (roller, trottinette...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Retour avec un autre mode actif (roller, trottinette...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller-retour avec un autre mode actif (roller, trottinette...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 6. Pour les trajets domicile-travail que vous avez pu réaliser en mode actif (ou avec une partie active) combien de temps avez-vous mis ?

En minutes (selon votre expérience)

Répondez sur la ou les lignes correspondant aux pratiques que vous avez pu tester effectivement

Marche

Vélo ou VAE

Trottinette ou autre

Autre cas, décrivez svp + temps en minutes

Autres solutions

* 7. Si vous n'avez pas remplacé certains de vos trajets motorisés, avez-vous fait d'autres choses pour augmenter votre activité physique dans le cadre de l'expérimentation ?

- Non
 Oui

Si oui, merci de nous indiquer ce que vous avez fait d'autre, et à quelle fréquence



Activité physique

* 8. Si l'on considère l'ensemble de votre activité physique (de la simple promenade jusqu'aux activités sportives intenses), combien de temps avez-vous passé à faire de l'activité physique, **en heures par semaine** ? (En moyenne, sur l'ensemble de l'expérimentation)

* 9. Vous auriez aimé faire plus d'activité physique ?

- Au contraire, j'en ai trop fait
- Non, c'était bien ainsi
- J'aurais aimé en faire dans les 25% de plus
- J'aurais aimé en faire dans les 50% de plus
- J'aurais aimé en faire dans les 75% de plus
- J'aurais aimé en faire deux fois plus
- J'aurais aimé en faire plus encore

Commentaires ?

* 10. Quelles améliorations de votre état physique et de votre bien être avez-vous constatées ?

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Je suis moins vite essoufflé.e	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai perdu du poids	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je dors mieux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis moins fatigué	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai renforcé ma musculature	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

* 11. Maintenant que le programme est fini, **en termes de motivation**, à quel point vous vous sentez capable d'avoir une activité physique régulière ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 12. Maintenant que le programme est fini, **physiquement**, à quel point vous vous sentez capable d'avoir une activité physique régulière ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 13. Les personnes de votre entourage (famille, amis) ont-elles une activité physique régulière ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

Déplacement / écologie

Répondez à ces questions comme si vos déplacements domicile-travail étaient revenus à la normale

* 14. En termes strictement pratiques, à quel point est-il possible que vous réalisiez votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) **à pied** ?

1 - Très difficilement 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Très facilement

* 15. En termes strictement pratiques, à quel point est-il possible que vous réalisiez votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) **à vélo** ?

1 - Très difficilement 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Très facilement

* 16. En termes strictement pratiques, à quel point est-il possible que vous réalisiez votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) avec un **autre mode actif** (trottinette/rollers/etc.) ?

1 - Très difficilement 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Très facilement

* 17. Les personnes de votre entourage (famille, amis) se déplacent-elles souvent en vélo ou à pied ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 18. Personnellement, sans penser au côté pratique ni à l'activité physique mais au plaisir, au fait de se changer les idées, de voir la ville, etc. L'idée de réaliser votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) **à vélo** est-elle attrayante ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

* 19. Personnellement, sans penser au côté pratique ni à l'activité physique mais au plaisir, au fait de se changer les idées, de voir la ville, etc. L'idée de réaliser votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) **à pied** est-elle attrayante ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait



* **20.** Personnellement, sans penser au côté pratique ni à l'activité physique mais au plaisir, au fait de se changer les idées, de voir la ville, etc. L'idée de réaliser votre ou vos déplacement(s) domicile-travail actuel(s) **avec un autre mode actif** (trottinette, roller etc.) est-elle attrayante ?

1 - Pas du tout 2 3 4 5 6 7 8 9 10 - Tout à fait

Options de déplacement

* **21.** Disposez-vous aujourd'hui d'un vélo personnel pour vos déplacements ?

Oui
 Non

* **22.** Disposez-vous aujourd'hui d'un abonnement aux transports collectifs (TCL/TER/Cars du Rhône...) actif ?

Oui
 Non

* **23.** Disposez-vous aujourd'hui d'un abonnement Vélo'v actif ?

Oui
 Non

Fin du questionnaire

24. A propos de l'expérimentation, de vos déplacements ou de l'activité physique, y a-t-il quelque chose que vous souhaitez nous faire savoir et qui n'a pas été abordé plus haut ?

Merci beaucoup pour vos réponses !

RETROUVEZ
TOUTES LES ÉTUDES SUR

[https://temps.
millenaire3.com/](https://temps.millenaire3.com/)

BLOG TEMPS & MODES DE VIE

M3 LA PROSPECTIVE
DE LA MÉTROPOLE DE LYON

GRANDLYON
la métropole



MIEUX CONCILER LES RYTHMES DE VIE A L'ÉCHELLE D'UN TERRITOIRE

TEMPS
& MODES DE VIE

MÉTROPOLE DE LYON
DIRECTION DE LA PROSPECTIVE
ET DU DIALOGUE PUBLIC
20 RUE DU LAC - 69399 LYON CÉDEX 03