

CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

SYNTHÈSE

Projet MÉLINDA / 1 000 BORNES

6 mois pour changer de comportement de mobilité



SOMMAIRE

- Plusieurs raisons de participer se conjuguent 3
- Se déplacer en modes actifs est tentant mais peu perçu comme réalisable ... 4
- Au fil du programme l'usage des modes motorisé décroît, mais en est-il bien la cause ? 4
- Le temps d'activité physique augmente fortement entre le début et la fin du programme 4
- Avec l'activité physique, les participant constatent un peu de mieux être 5
- Le programme ne fait pas évoluer les ressentis concernant les pratiques de l'entourage des participants 6
- Malgré un calendrier très bousculé par les mesures sanitaires, le suivi hebdomadaire montre des effets consistants et assez linéaires..... 6
- Les participants semblent plutôt contents de participer et réservent leurs critiques aux problèmes de circulation en ville à vélo 7



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 AU-RA-EE aux cotés de 5 autres pays de l'arc alpin (en savoir plus ICI : <https://temps.millenaire3.com/Innovation-Changements-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.





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 ?

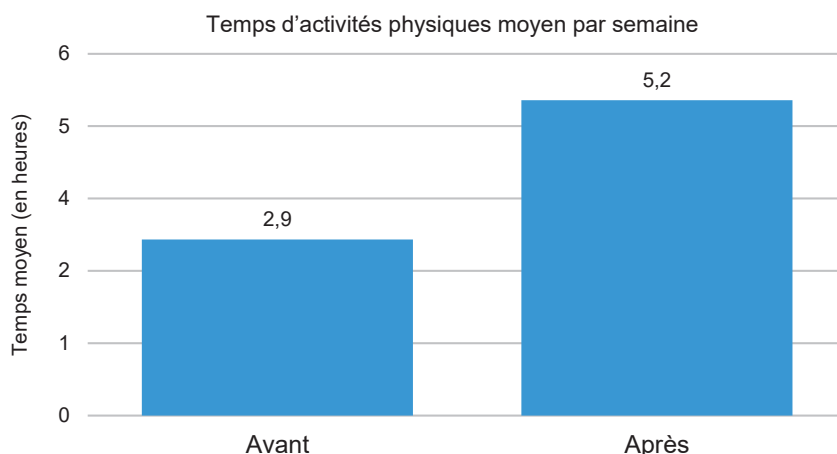
Entre le début et la fin du programme « 1000 Bornes », **la fréquence d'usage de certains modes change suffisamment pour être statistiquement significative**. Nous observons ainsi **des baisses notables de l'usage des modes motorisés** : la voiture (conducteur ou passager), les TC et l'intermodalité 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 autoévaluation 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 point-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 bénéfiques sont pointés dans une réponse ouverte, notamment de la détente et une diminution du stress ainsi qu'un gain d'énergie.

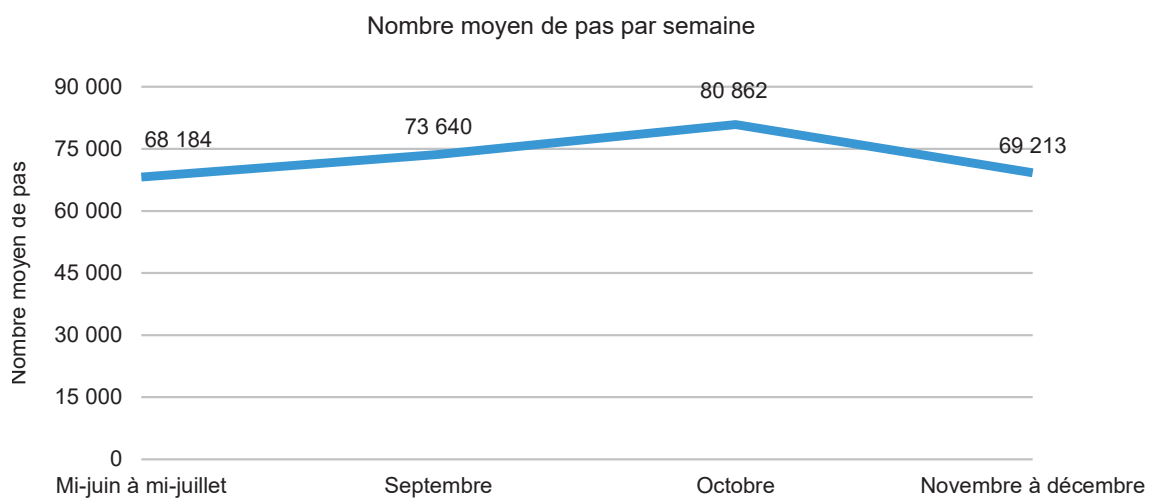
Le programme ne fait pas évoluer les ressentis concernant les pratiques de l'entourage des participants

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 1 000 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.

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