



Evaluation: Effets de l'essai du module 1 „Mobilité et Santé“ sur le comportement de mobilité. (31.12.03)

Les cours de mobilité du projet „être et rester mobile » ont pour objectif d'améliorer la sécurité des participants pour diverses formes de mobilité. Il s'agit surtout d'augmenter l'utilisation des transports publics en réussissant à enlever l'angoisse rencontrée par certaines personnes devant des automates à billets ou des systèmes d'informations modernes. Cela se fait notamment par des exercices pratiques. Une meilleure sécurité pour les piétons et le vélo dans le trafic doit inciter à plus utiliser ces deux formes de mobilité. Cette enquête faite aux participants six mois après leur participation au cours montre les changements survenus dans leur comportement de mobilité.

Méthode:

Tous les participants au cours du module 1 ont rempli un questionnaire (cf. annexe), le jour du cours, sur leur comportement de mobilité actuel. Six mois après avoir participé au cours, chaque participant qui a donné son accord reçoit un nouveau questionnaire faisant l'état des lieux des changements de son nouveau comportement de mobilité (cf. annexe).

Le taux de retour des questionnaires a été très faible. A Lucerne, sur les 30 envoyés, 5 sont revenus remplis. Pour augmenter ce taux de réponses il a été décidé de procéder à la même enquête par téléphone. Presque tous les participants ont pu être atteints. De plus, ils répondent volontiers aux questions. Un nouvel avantage pour les coordinateurs de cours est la possibilité d'obtenir des informations plus détaillées.

En incluant les projets pilote de Thourne et Genève, environ 320 personnes ont participé au cours de base (module 1) « Mobilité et Santé » : Répartis sur les différentes villes, nous avons : 123 personnes à Zurich, 40 à Berne, 42 à Lucerne, 27 à Zoug, 13 à Genève et 75 à Thourne.

Jusqu'ici 35 questionnaires ont été évalués : 15 provenant de Zurich, 15 de Berne et 5 de Lucerne.

Résultats:

Etant donné que le nombre de questionnaires par lieu de cours est faible, les résultats sont intégrés en une seule présentation pour Zurich, Berne et Lucerne.

Données démographiques :

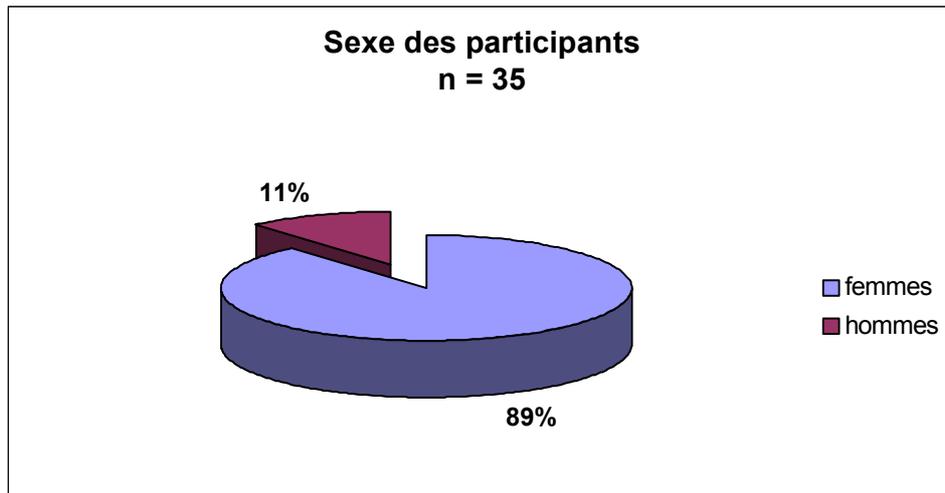


Illustration 1: Répartition par sexe en % des questionnaires évalués

Jusqu'ici, 90 % des participants ayant répondu au questionnaire sont des femmes. Au cours « Mobilité et Santé », il y a en général moins d'hommes ; Pour tous les cours confondus, cela représente un tiers des participants.

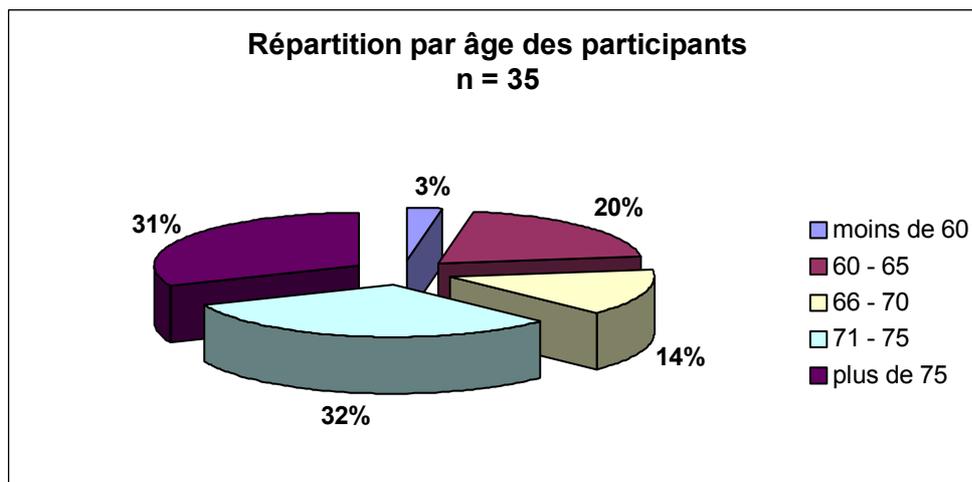


Illustration 2: Répartition par âge en % des questionnaires évalués

A peine deux tiers des enquêtés étaient âgés de plus de 70 ans et les $\frac{3}{4}$ à l'âge de la retraite. Cela correspond en général pour tous les cours.

Disponibilité d'un moyen de transport à l'époque du cours.

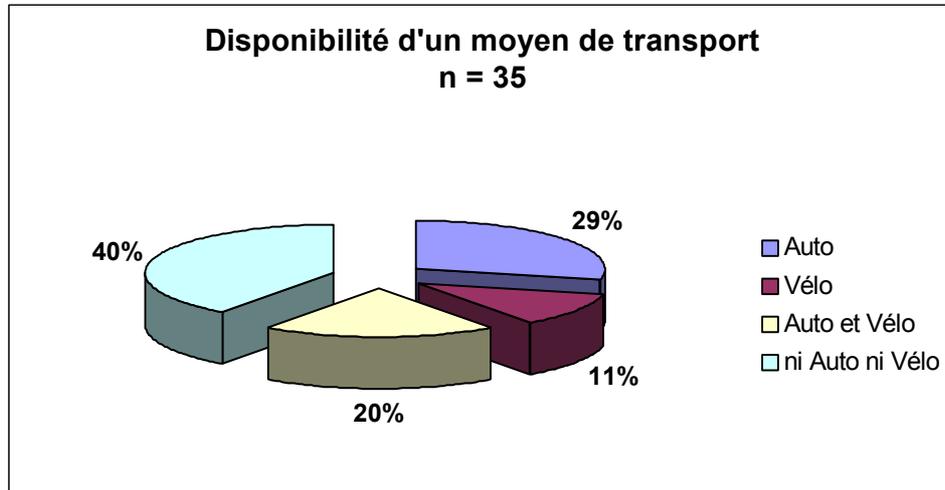


Illustration 3: Disponibilité d'un moyen de transport en % des questionnaires évalués

50% des participants disposent d'une voiture, alors que 40% d'entre eux sont uniquement piétons.

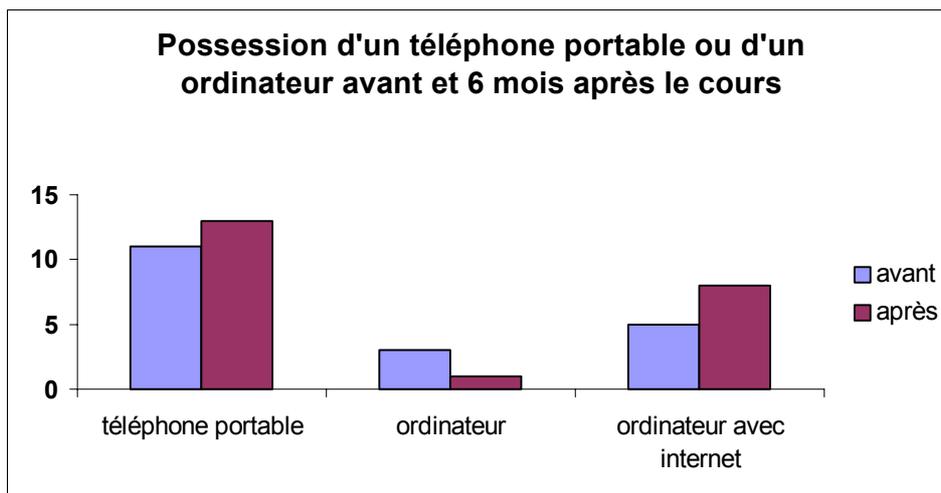


Illustration 4: Disponibilité d'un téléphone portable ou d'un ordinateur avant et 6 mois après le cours, nombre de réponses

Les téléphones portables et les ordinateurs avec une connexion à internet sont un peu plus élevés 6 mois après le cours. Cela correspond assez bien au Trend dans la société.

Attentes du cours « Mobilité et Santé » de la part des participants

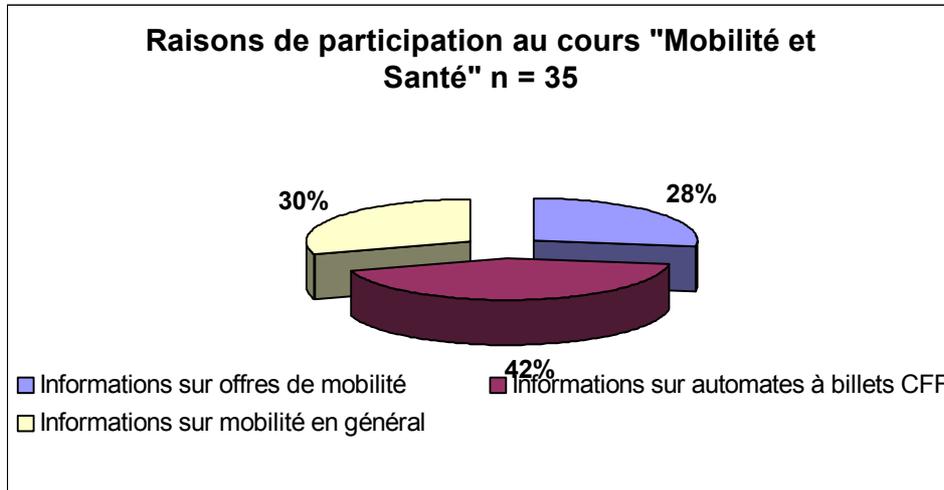


Illustration 5: Raisons à la participation au module de base « Mobilité et Santé » en % des questionnaires évalués (plusieurs réponses possibles)

L'information liée à l'utilisation des automates billets reste la principale raison de participation aux cours. Les informations générales sur la mobilité représentent 30% des raisons de participation au cours.

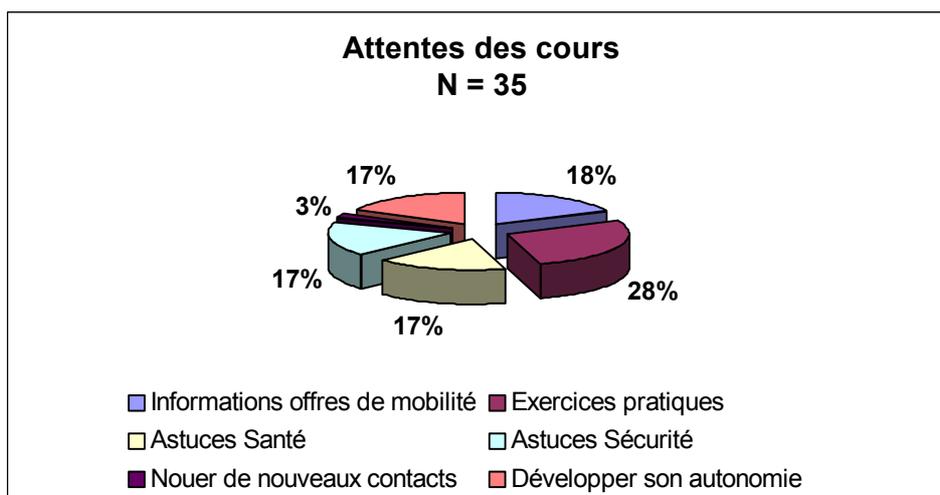
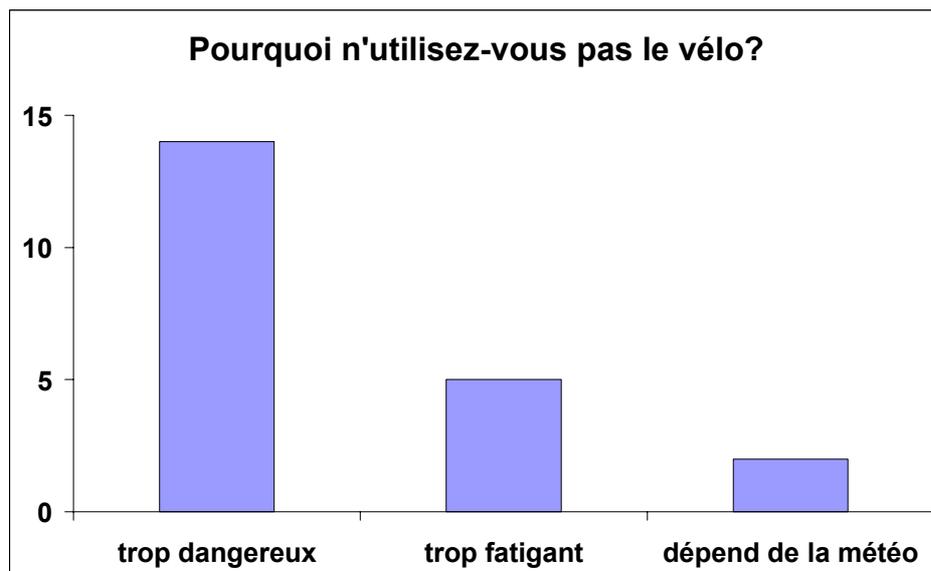
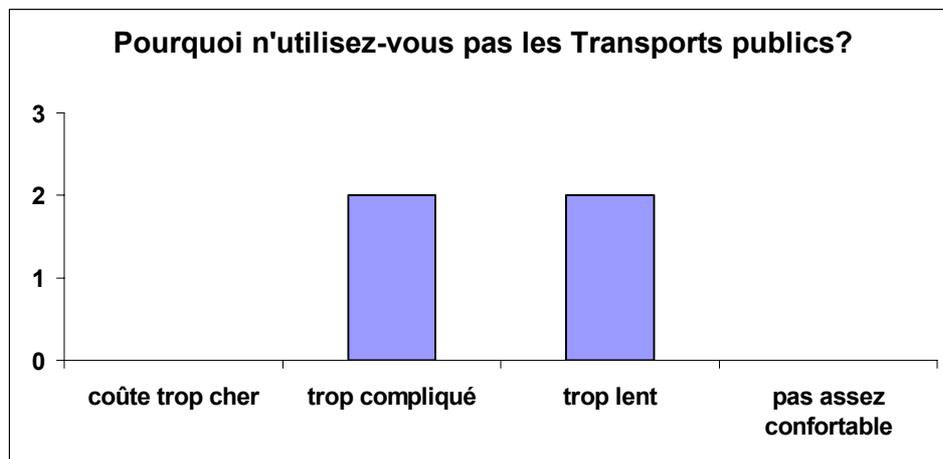
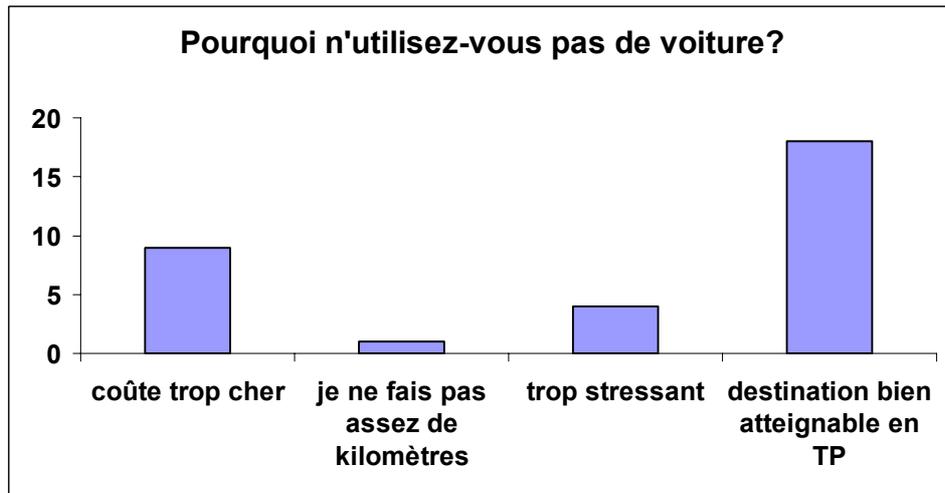


Illustration 6: Attentes liées au contenu du cours « Mobilité et Santé » en % des questionnaires évalués (plusieurs réponses possibles).



Illustrations 7: Raisons de non-utilisation de divers moyens de transports, nombre de réponses (plusieurs réponses possibles)

Pour les participants au module 1 il n'y a presque pas de raisons de ne pas utiliser les Transports publics. La raison principale de ne pas utiliser la voiture est l'excellente efficacité des Transports publics. De plus les coûts élevés des transports motorisés sont souvent cités. Le danger est le principal obstacle à la non-utilisation du vélo, cela est également mentionné dans d'autres études. Toujours concernant le vélo, la météo est nettement moins importante que l'effort à fournir.

Plus de sécurité dans le domaine des transports publics

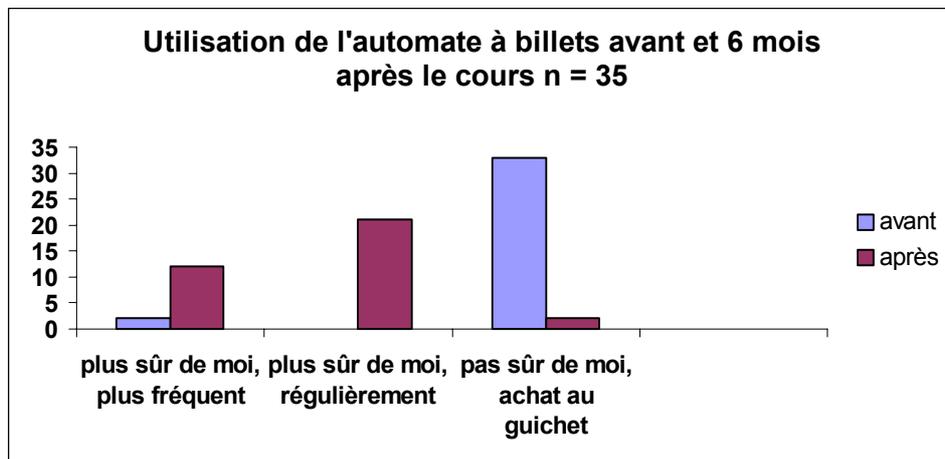


Illustration 8: Sentiment de sécurité avec les automates à billets, nombre de réponses

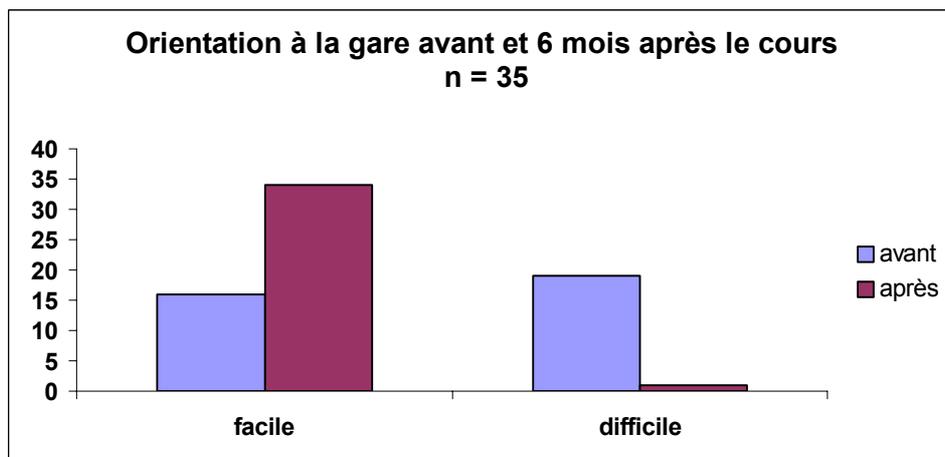


Illustration 9: Orientation à la gare, nombre de réponses

6 Mois après le cours, les participants se sentent nettement plus à l'aise quant à l'utilisation des diverses infrastructures de Transports publics. S'orienter à la gare est devenu facile pour pratiquement tout le monde. L'achat de titres de transports se fait beaucoup plus à l'automate. Quelques-uns apprécient tout de même un conseil personnalisé au guichet.

Tout cela se répercute également dans l'utilisation des Transports publics

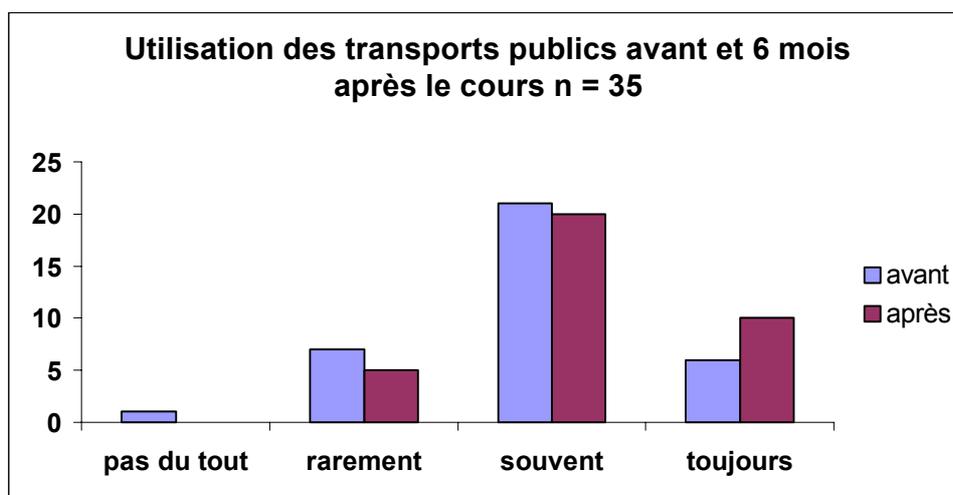


Illustration 10: Utilisation des Transports publics avant et 6 mois après le cours, nombre de réponses

La tendance à utiliser les Transports publics comme unique moyen de transport est nette. Cela se répercute également sur le nombre d'abonnements détenus par les participants, même si pour les catégories « abonnement général CFF » et « abonnement demi-tarif CFF » les augmentations sont minimes. En revanche la possession d'un abonnement ou de cartes multicourses des Transports publics locaux ou d'une communauté tarifaire a presque doublé.

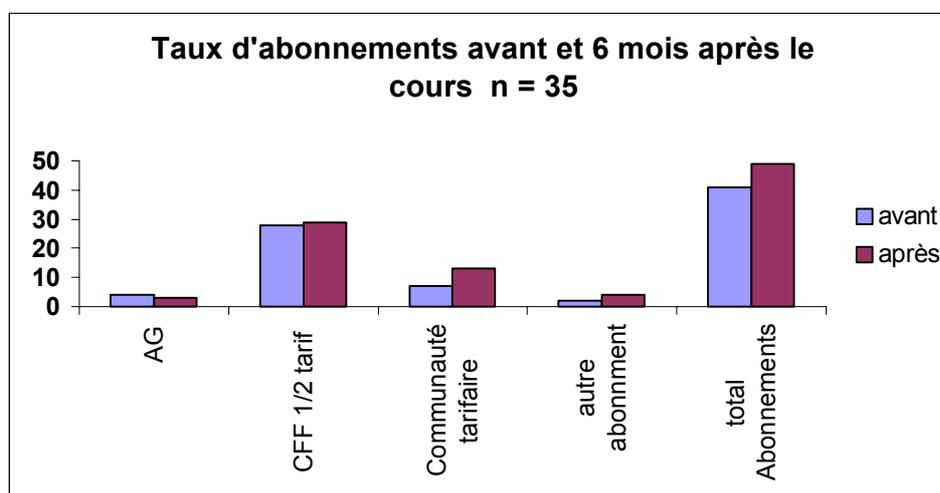


Illustration 11: Taux d'abonnements avant et 6 mois après le cours, nombre de réponses

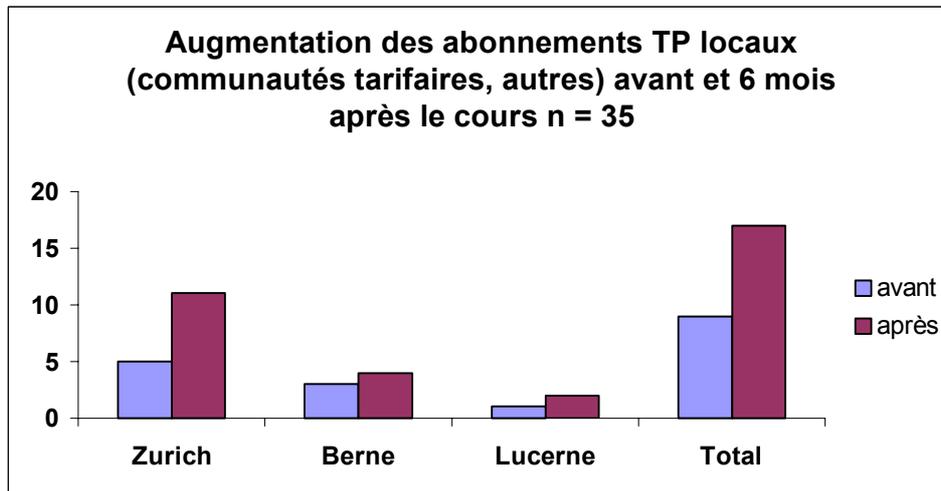


Illustration 12: Détention d'abonnements avant et 6 mois après le cours, nombre de réponses

L'augmentation des abonnements TP locaux parmi les participants a eu lieu surtout à Zurich. Dans ce cas, la communauté tarifaire zurichoise a intégré activement le projet « être et rester mobile » dans ses activités marketing et de relations publiques.

Utilisation de l'auto avant et 6 mois après le cours

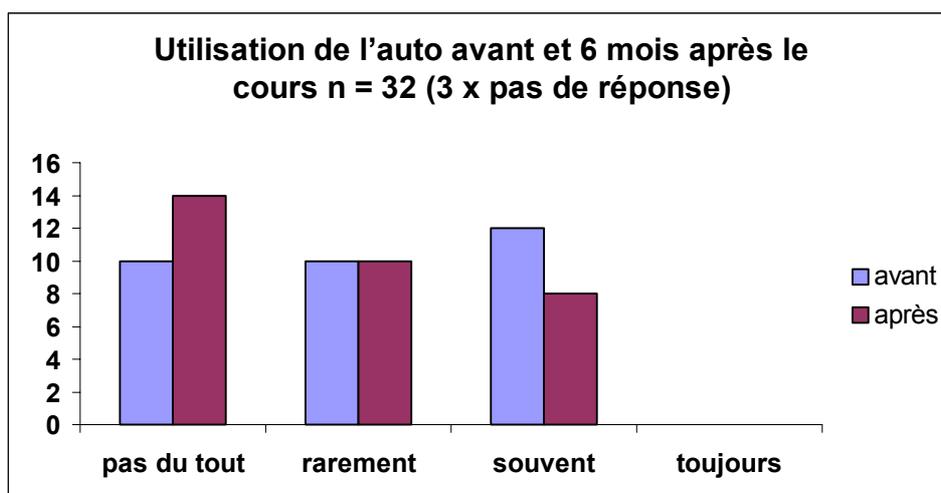


Illustration 13: Utilisation de l'auto avant et 6 mois après le cours, nombre de réponses

4 personnes sur 35 ont entre-temps complètement renoncé à utiliser une voiture. Cela représente 11% des questionnaires évalués. La tendance à rouler moins existe aussi parmi les personnes qui utilisent encore leur voiture.

Cela n'est pas uniquement valable pour le nombre de trajets, mais également pour la quantité de km parcourus par semaine. Grossièrement cela représente 600 km par semaine ou 15'000 pour une demi-année.

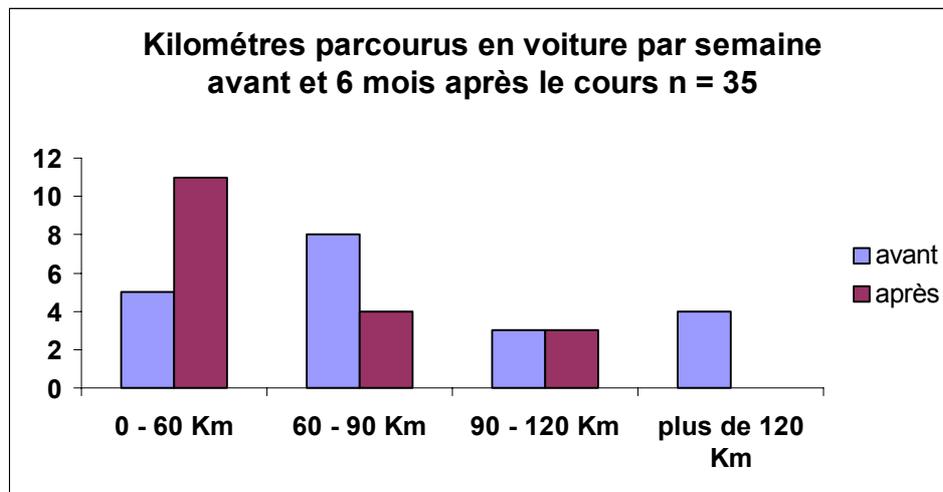


Illustration 14: Kilomètres parcourus en voiture par semaine, nombre de réponses

Rappelons qu'un des objectifs du projet „être et rester mobile“ est la promotion de la mobilité douce, c'est à dire à pied et à vélo. D'une part pour les effets positifs sur la santé par une augmentation de l'activité physique, d'autre part pour remplacer les moyens de transports motorisés.

Ici, le report modal ne s'est pas fait sur le vélo. La plupart des participants ne roulent pas ou plus à vélo et, au-delà de 70 ans, a peu de chance de s'y mettre ou de s'y remettre. Par contre, le report modal s'est fait entre autres sur la marche à pied, car les participants utilisent maintenant souvent ce mode de transport.

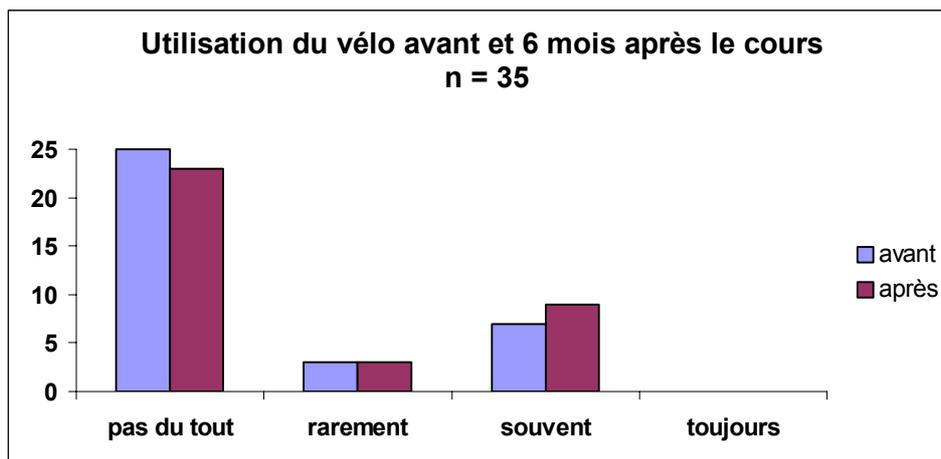


Illustration 15: Utilisation du vélo avant et 6 mois après le cours, nombre de réponses

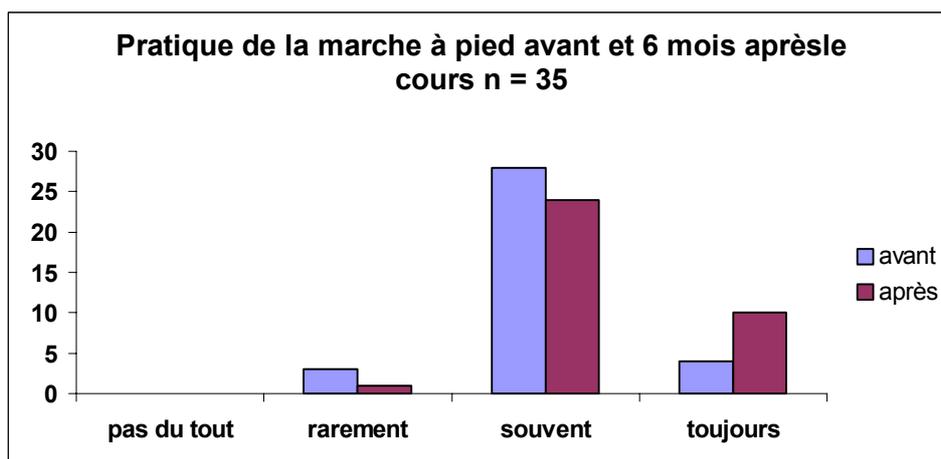


Illustration 16: Pratique de la marche à pied avant et 6 mois après le cours, nombre de réponses

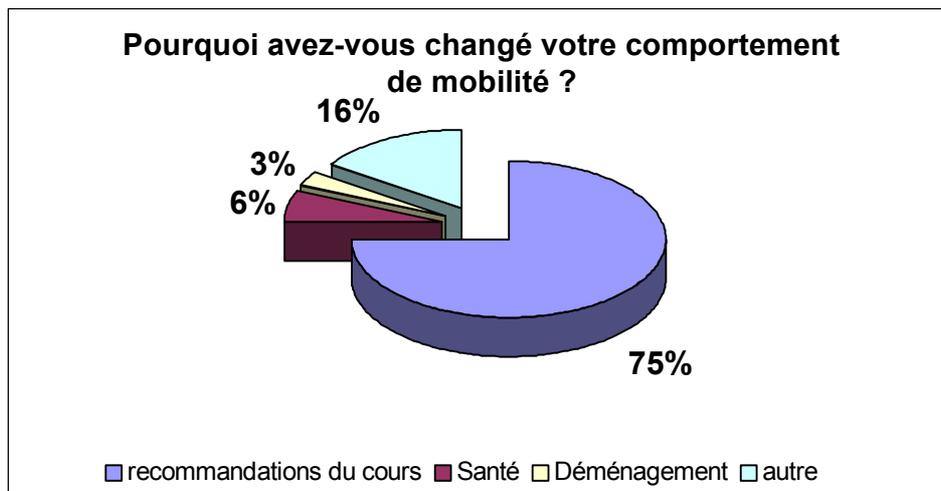


Illustration 17: Raisons au changement de comportement de mobilité en % des réponses (plusieurs réponses possibles)

Pour le $\frac{3}{4}$ des participants c'est la participation au cours qui a été le déclic à un changement de comportement. Le déménagement, les raisons de santé et d'autres y ont également contribué.

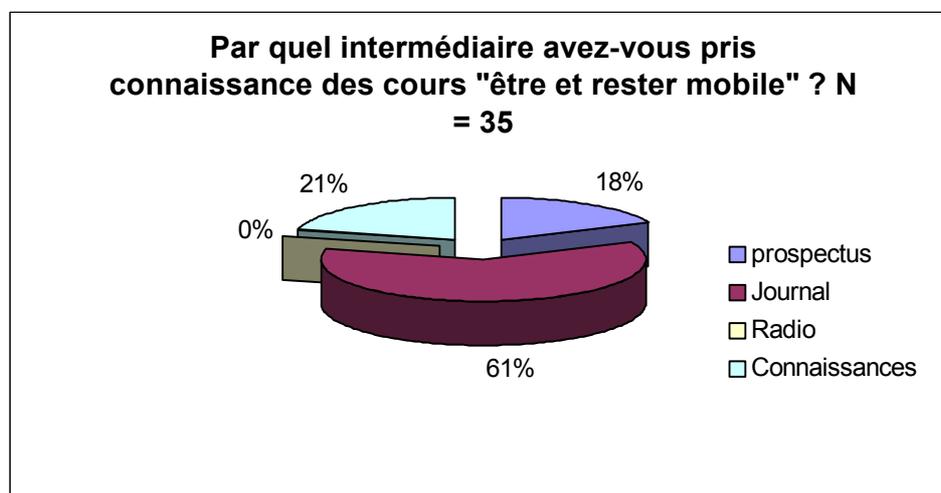


Illustration 18: Comment les participants ont-ils eu connaissance de ces cours, en % des réponses



Commentaires spontanés au sujet de „être et rester mobile“

Plusieurs participants ont émis des commentaires sur le questionnaire ou lors de l'entretien téléphonique. Les commentaires ont été groupés comme suit :

Grâce à ce cours, la Sécurité, l'autonomie et l'indépendance se sont bien développées

- A été cité **11 fois**

Les cours sont très appréciés en tant que formation continue pratique

- A été cité **3 fois**

L'aspect Santé et activité physique du cours est très intéressant

- A été cité **4 fois**

Grâce à ces cours, les participants peuvent transmettre leurs connaissances à leur proches ou amis directement.

- A été cité **3 fois**

Propositions d'amélioration des cours:

Prévoir assez de temps pour les exercices pratiques aux automates

- A été cité **4 fois**

Séparer les participants en 2 ou plusieurs groupes pour les exercices pratiques

- A été cité **4 fois**

Un cours de formation sur les cabines téléphoniques est souhaité

- A été cité **2 fois**

Il faudrait mettre plus de poids sur les aspects Santé et activité physique

- A été cité **3 fois**

Faire des cours d'une demi-journée

- A été cité **3 fois**

Désir de cours de répétition pour approfondir les connaissances

- A été cité **2 fois**

Discussion:

Environ 10% des participants au cours de base (module 1) „Mobilité et Santé“ du projet „être et rester mobile“ ont pu être interrogés sur leur comportement de mobilité. Le retour des questionnaires a été très faible. Il est peut-être plus fastidieux pour des personnes âgées de se motiver à répondre aux questions par écrit. Par contre l'enquête par entretiens téléphoniques n'a pas été désagréable et les participants y répondaient volontiers. Plusieurs d'entre eux ont spontanément émis des commentaires et des propositions d'améliorations. A l'avenir, les feedback faits 6 mois après les cours devront être faits par téléphone.

Sur la base de l'évaluation des questionnaires nous pouvons esquisser le profil des participants aux cours : le module de base est principalement fréquenté par des femmes (Illustration 1), 75% des participants ont plus de 65 ans, c'est à dire passé le cap de l'âge de la retraite (Illustration 2). Il s'agit donc de personnes qui, au vu de leur âge, utilisent déjà fortement les transports publics ou qui se font à l'idée de renoncer à l'automobile. L'enquête montre encore que 50 % des personnes interrogées ne se déplacent plus avec leur propre voiture et que 40% d'entre elles ne se déplacent plus qu'à pied (Illustration 3). Les raisons de participation au cours sont également très parlantes : la principale est l'exercice pratique de l'automate à billets des CFF, viennent ensuite le comportement dans le trafic, la sécurité et le développement de l'indépendance. Les informations liées aux offres dans le domaine de la mobilité sont également très appréciées (Illustration 5 et 6). **Il semblerait que « être et rester mobile » atteigne bien le public cible.** Cela se voit aussi dans les réponses à la question, pourquoi on renonce à une certaine forme de mobilité. Dans le cas de la voiture, c'est la proximité de l'accès aux transports publics, quant au vélo il s'agit du manque de sécurité. A la question pourquoi les transports publics ne sont pas utilisés, il n'y a eu que des réponses isolées (Illustration 7). Ce sont principalement les journaux (60% des cas) et le bouche à oreille (20% des cas) qui ont amené du monde aux cours (Illustration 18).

Les participants ont aussi appris ce qu'ils souhaitaient. Six mois après la participation au cours ils se sentent beaucoup plus sûr d'eux face à un automate à billets ou pour s'orienter dans la gare (Illustration 18 et 9). Les Transports publics en tirent profit, car ils sont plus utilisés qu'auparavant ; cela se constate légèrement dans l'illustration 10. Par contre, à Zurich, le nombre d'abonnements de la communauté tarifaire ainsi que le nombre de cartes multicourses a doublé parmi les participants six mois après le cours ! La communauté tarifaire de Zurich a fortement soutenu « être et rester mobile » en l'intégrant activement dans les activités marketing de l'entreprise. Les ventes de billets uniques ont également augmenté (Illustration 11).

Sous l'angle de la consommation d'énergie et donc de la protection de l'environnement, il est positif de voir que l'utilisation de la voiture s'est réduite, aussi bien que par le nombre de trajets effectués (Illustration 13), que par le nombre de kilomètres parcourus (Illustration 14). Grosso modo, 600 kilomètres-voitures par semaine sont épargnés par les personnes interrogées, si l'on reporte cela sur les 320 participants, cela représente 6000 km par semaine.



En ce qui concerne l'utilisation du vélo et de la marche à pied, il y a eu relativement peu de changements. Les participants utilisaient très peu le vélo avant le cours et se déplaçaient déjà beaucoup à pied (Illustration 15 et 16). 6 mois après on relève peu de changements. On peut penser que les personnes âgées ne désirent pas non plus changer certains comportements.

Pour 75% des participants, le cours a été un élément fortement déclencheur pour certains changements de comportements mentionnés ci-dessus. « Etre et rester mobile », grâce à son contenu et à ses exercices pratiques, permet d'influencer le comportement de mobilité des participants dans le sens d'un développement durable et d'une meilleure sécurité. Ces cours permettent en plus de développer l'autonomie et l'indépendance des personnes âgées.