

DÉCEMBRE 2023

# SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

## QUESTIONNAIRE D'ÉVALUATION DU CHALLENGE DE LA MOBILITÉ

CO-SPHÈRE

## Table des matières

Méthodologie.....	1
Objectifs.....	1
Modalités de diffusion .....	1
Résultats .....	1
Profil des participants .....	2
Déplacements domicile-travail .....	6
Changement de pratiques .....	7
Zoom sur les répondants n’ayant pas modifié leurs habitudes de déplacements .....	8
Zoom sur les participants ayant modifié leurs habitudes de déplacement .....	10
Avantages des déplacements alternatifs .....	13
Participation au Challenge de la Mobilité BFC .....	14
Communication .....	14
Participation aux animations et évènements .....	15
Référénts et ambassadeurs.....	15
Évaluation de la participation.....	16
Zoom sur les difficultés rencontrées .....	16
Recueil de propositions pour améliorer le Challenge .....	17
Participation à la 4ème édition du Challenge .....	19
Synthèse des résultats .....	20
Annexes .....	1
Annexe 0 : Contenu du questionnaire .....	1
Faisons connaissance .....	1
Vos déplacements domicile-travail .....	2
Votre participation au Challenge de la mobilité.....	3
Annexe 1 : .....	4
Annexe 2 : .....	9
Annexe 3 : .....	9
Annexe 4 : .....	20
Annexe 5 : .....	24
Annexe 6 : .....	31
Annexe 7 : .....	47

# Méthodologie

---

## Objectifs

Cette enquête a été menée dès la fin de la troisième édition du Challenge de la Mobilité Bourgogne-Franche-Comté, « Au travail, on s’y rend autrement ! » auprès des participants inscrits en 2023. Il repose principalement sur la base du questionnaire administré après la seconde édition du Challenge, comprenant toutefois quelques modifications et ajout de questions.

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- poursuivre l'**évaluation des changements de pratiques** liée à la participation au Challenge pour les déplacements domicile-travail ;
- **identifier les réussites et les difficultés rencontrées** par les participants ;
- **recueillir des avis et propositions pour enrichir et améliorer le challenge**.

Les résultats de cette enquête ont vocation à être intégrés à toute nouvelle réflexion engagée pour faire évoluer le Challenge : refonte du site internet et des outils de saisie, évolution du règlement, plan de communication et de mobilisation, etc.

Les données récoltées pourront également permettre d’enrichir les supports de communication et de sensibilisation existants.

## Modalités de diffusion

Le questionnaire a été mis en ligne sur la plateforme Drag’N’Survey dès le 6 octobre jusqu’au 30 octobre 2023.

Celui-ci a été diffusé très largement par mailing depuis la boîte [animation@challengemobilitibfc.fr](mailto:animation@challengemobilitibfc.fr) à l’ensemble des inscrits à cette troisième édition du Challenge, ce qui représente près de 5600 répondants potentiels (salariés, référents territoire et établissements, ambassadeurs). Une communication complémentaire a été proposée via une actualité dédiée sur le site internet du Challenge, le 24 septembre 2023.

## Résultats

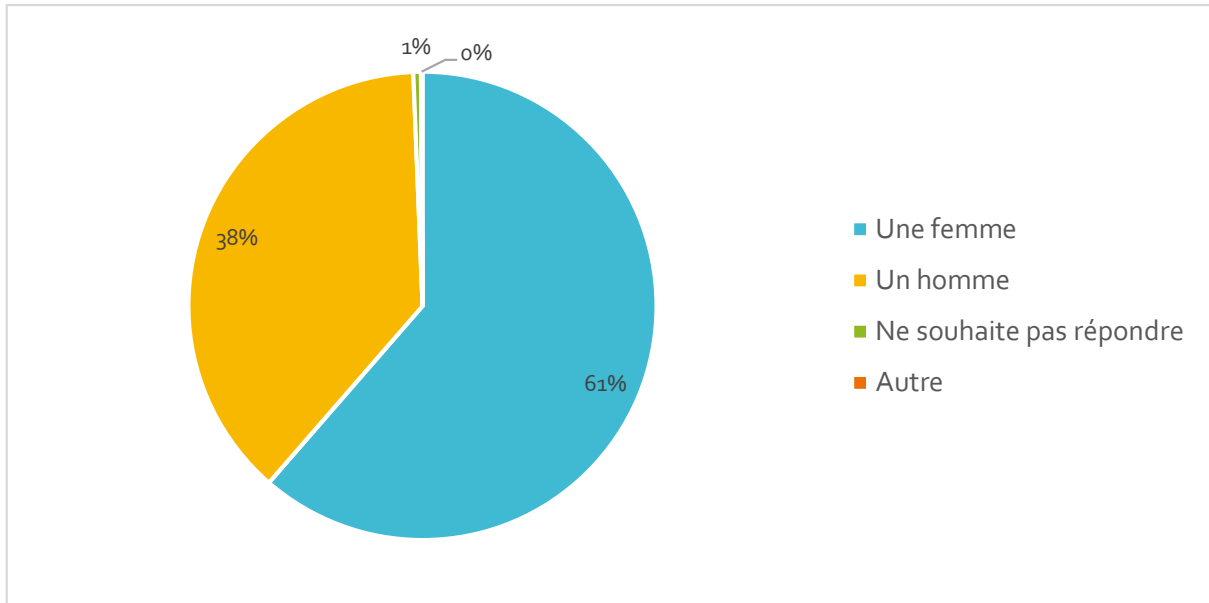
---

Au total, 1878 questionnaires ont été saisis, dont 1715 entrées complètes et 163 entrées incomplètes. Seuls les 1715 questionnaires complets ont été conservés pour cette étude, dans le souci de qualité et de pouvoir croiser l’intégralité des données en confrontant plusieurs réponses. Les 163 entrées incomplètes ont été supprimées.

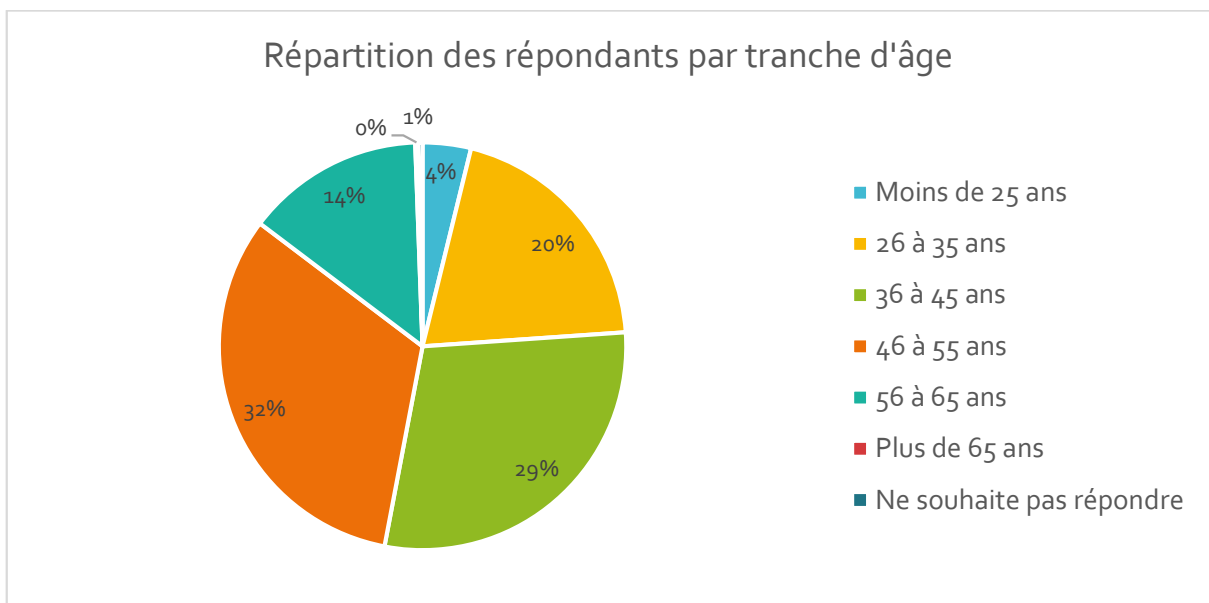
Parmi les 5590 participants au Challenge de la Mobilité Bourgogne-Franche-Comté, **1715 participants** ont répondu intégralement à l’enquête. Ce qui représente un peu plus de **30% des personnes ciblées**.

## Profil des participants

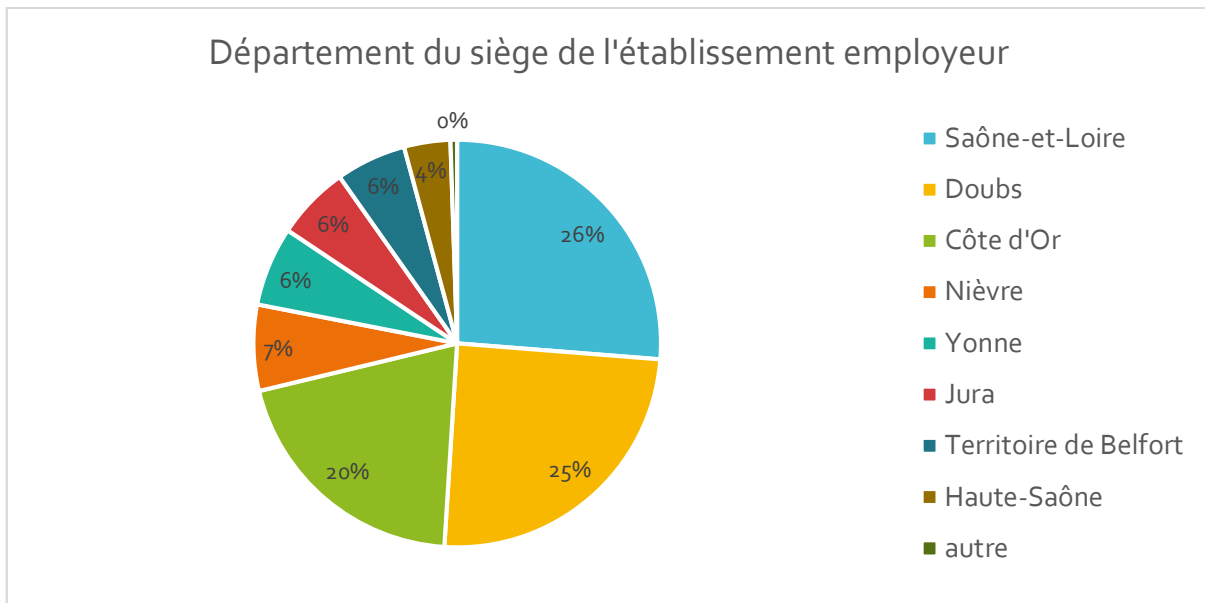
Les femmes ont été plus nombreuses que les hommes à répondre au questionnaire d'évaluation. On remarque tout de même une augmentation de 3 points de la proportion d'hommes par rapport à l'année dernière.



Les deux tranches d'âge les plus représentées sont les personnes de **46 à 55 ans** et de **36 à 45 ans**, qui représentent à eux deux, plus de 60% des répondants. Les moins de 25 ans et les plus de 65 ans sont très peu représentés, ce qui est cohérent étant donné que les cibles du Challenge sont les personnes salariées.



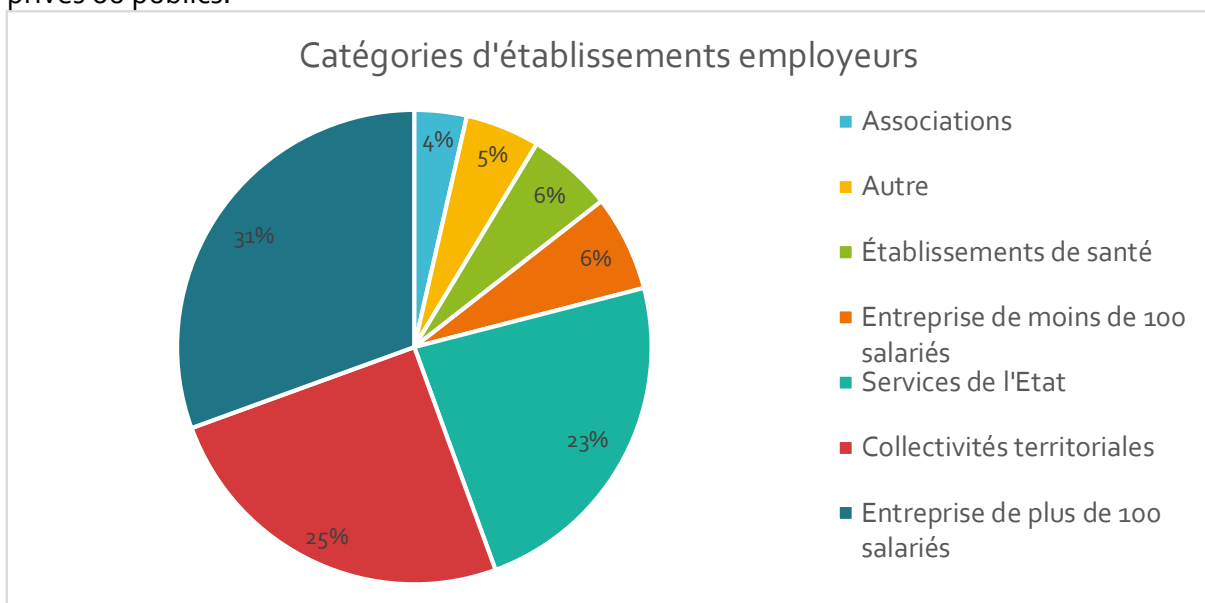
Cette année, les répondants travaillent principalement en **Saône et Loire**, dans le **Doubs** et en **Côte d’Or**. Plus de 70% des répondants travaillent dans ces trois départements.



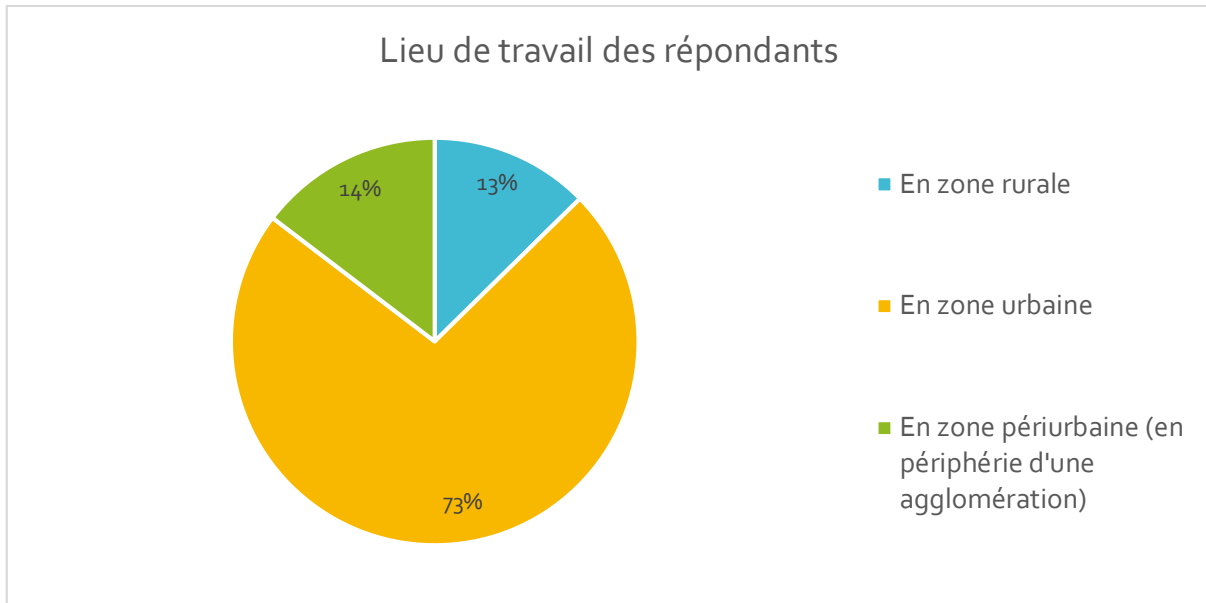
Si l'on compare ces données avec le département du siège de l'employeur de l'ensemble des participants au Challenge, on ne remarque pas de disparité significative dans la répartition des réponses. Le plus grand écart est de 4 points pour les personnes qui travaillent dans le Doubs.

Saône-et-Loire	Doubs	Côte d'Or	Nièvre	Yonne	Jura	Territoire de Belfort	Haute-Saône
28%	29%	18%	5%	5%	9%	3%	3%

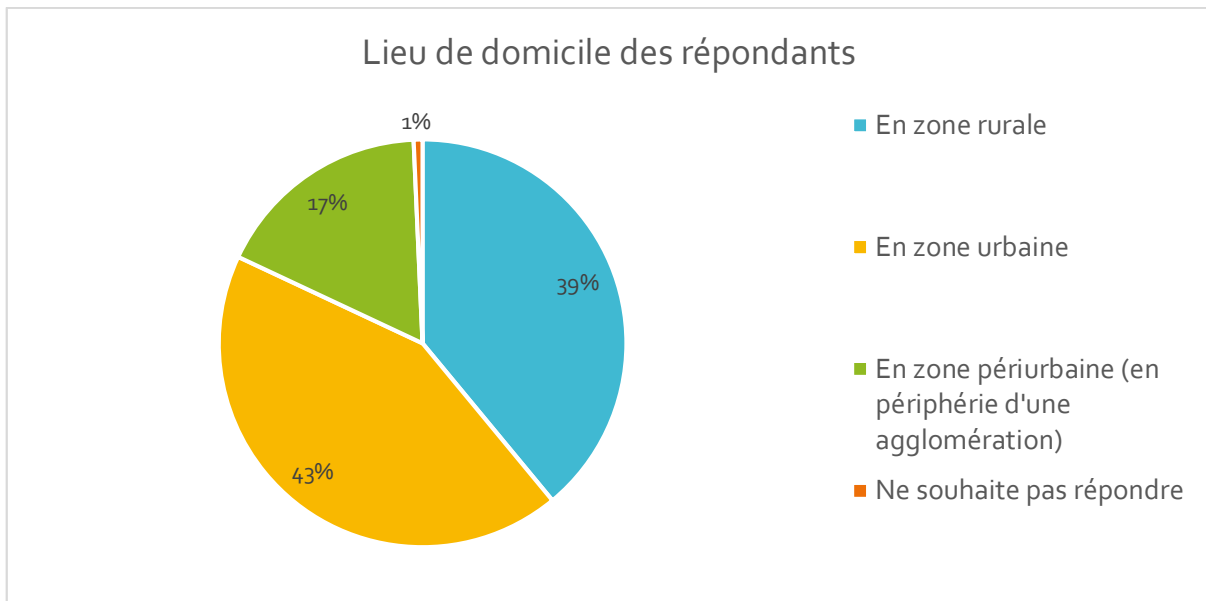
**48% des répondants travaillent pour des services de l'État ou collectivité territoriale, et 41 % travaillent pour des employeurs privés** (associations, entreprises de plus de 100 salariés, entreprises de moins de 100 salariés). Les établissements de santé peuvent être privés ou publics.



Près de  $\frac{3}{4}$  des répondants travaillent en **zone urbaine**, et quasiment la même proportion travaille en **zone périurbaine** (14%) et **zone rurale** (13%).



Les répondants habitent principalement en **zone urbaine** (43%), puis en **zone rurale** (39%) puis en **zone périurbaine** (17%).

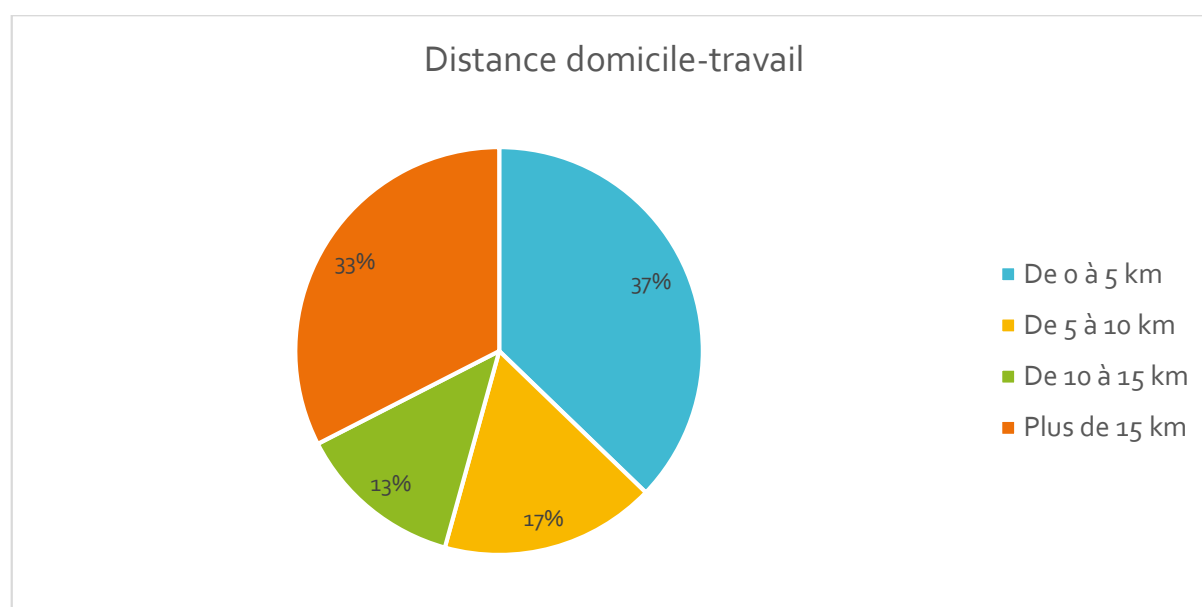


En croisant ces deux dernières données (cf. tableau ci-dessous), on constate que parmi les répondants qui travaillent en **zone périurbaine** un peu plus d'un quart provient de ce type de zone, parmi les personnes qui travaillent en **zone rurale**, les  $\frac{3}{4}$  habitent dans le même type de zone, et parmi les personnes qui travaillent en **zone urbaine**, un peu plus de la moitié habite en zone périurbaine et rurale.

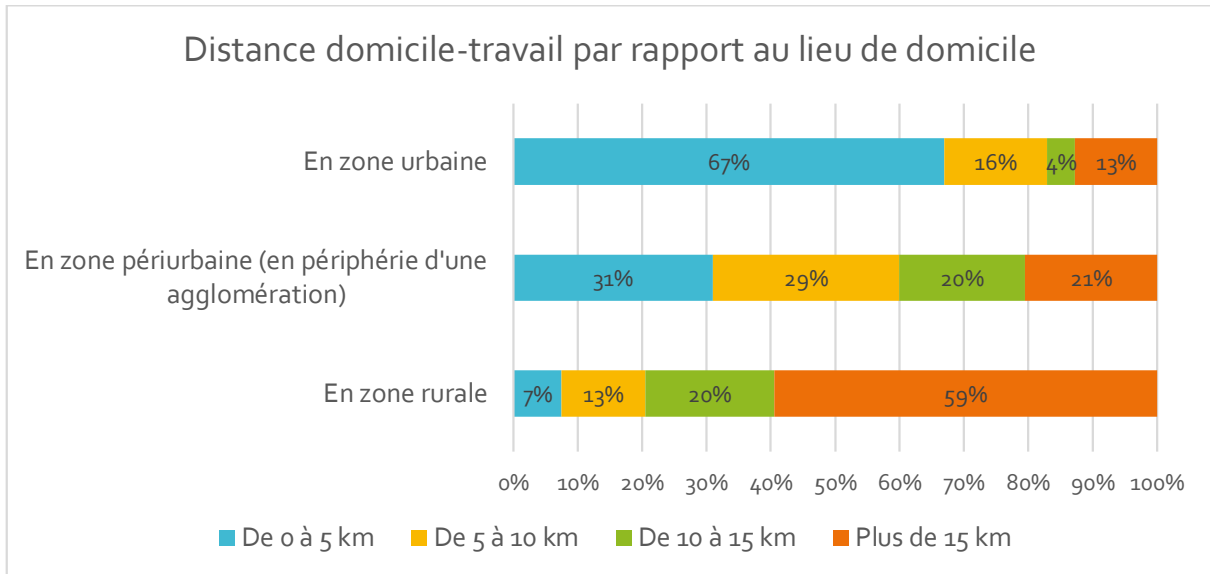
Lieu de travail	Lieu de domicile			Total général
	En zone périurbaine	En zone rurale	En zone urbaine	
En zone périurbaine	26%	35%	38%	100%
En zone rurale	7%	75%	17%	100%
En zone urbaine	17%	34%	49%	100%

Clé de lecture du tableau : Parmi les répondants qui travaillent en zone périurbaine, 26% habitent en zone périurbaine. Les données des personnes qui ont répondu « ne souhaite pas répondre » n'ont pas été incluses dans ce tableau.

Lorsqu'on interroge les répondants sur la distance qui sépare leur lieu de domicile et leur lieu de travail, on remarque que la plus grande proportion des répondants **habite à moins de 5 km de leur lieu de travail**, qu'un tiers des répondants travaillent à plus de 15km de leur domicile, et que 30% sont entre 5 et 15 km de distance.



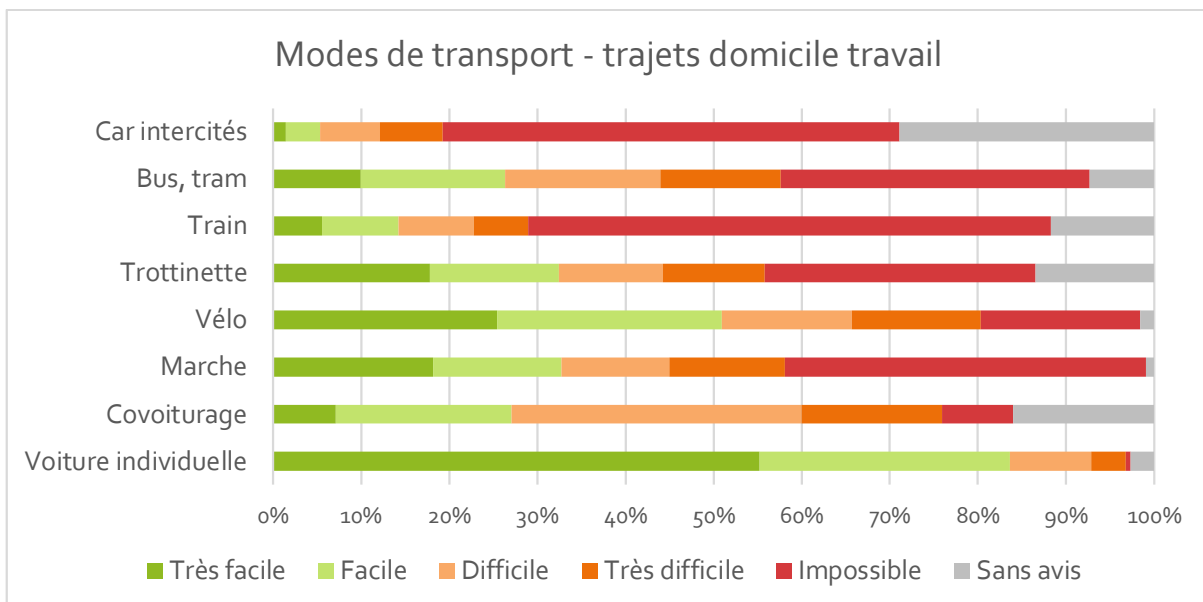
Lorsqu'on croise la donnée de la distance domicile-travail avec la donnée du milieu dans lequel se situe le domicile (cf. graphique ci-dessous), on remarque notamment que **67% des répondants qui habitent en zone urbaine travaillent à moins de 5 km de leur domicile**, et que **59% des répondants qui habitent en zone rurale travaillent à plus de 15km de leur domicile**. Les proportions sont plus équilibrées pour les répondants qui habitent en zone périurbaine.



**Clé de lecture du graphique :** Parmi les personnes qui habitent en zone urbaine, 67% travaillent à moins 5 km de leur domicile.

### Déplacements domicile-travail

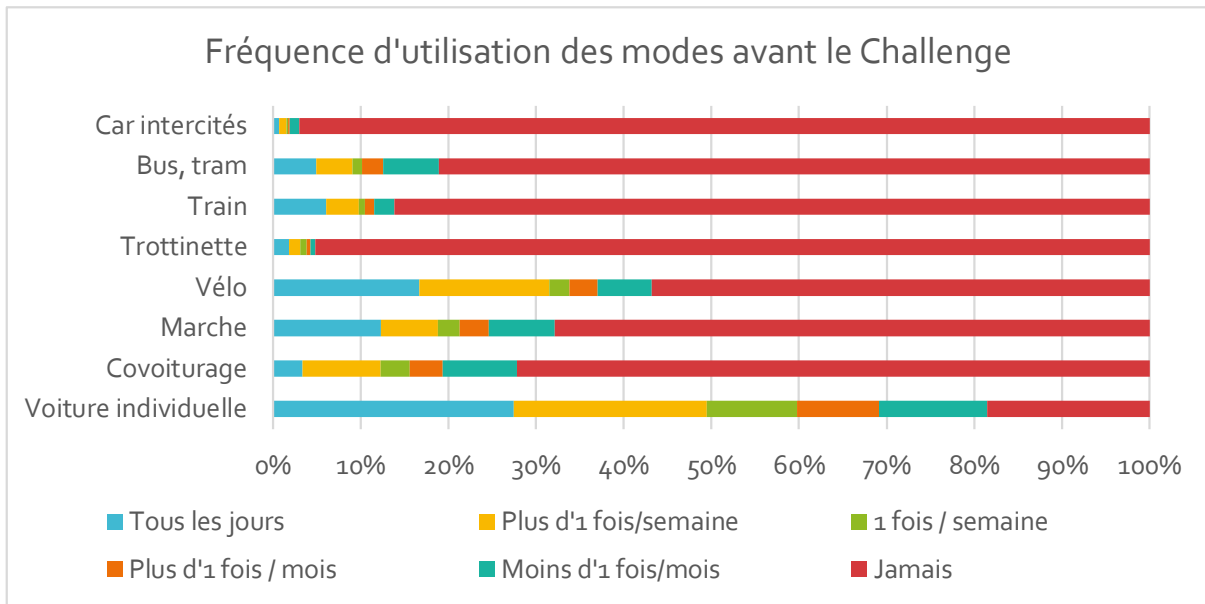
À la question suivante : « Diriez-vous qu'il est facile ou difficile de vous rendre sur votre lieu de travail avec chacun des modes suivants ? », les participants mettent en avant l'accessibilité aux différents modes de transports proposés :



On remarque que la **voiture individuelle** est le moyen considéré comme le plus facile à utiliser pour se rendre au travail, suivi du **vélo**. À l'inverse, le **train** est considéré comme impossible pour 59% des répondants, ainsi que les **cars Intercités** pour 52% des répondants. Cela peut s'expliquer par le fait que 54% des répondants habitent à moins de 10km de leur lieu de travail, ce qui réduit les possibilités d'usage du train ou des cars Intercités.



Les répondants précisent également la fréquence à laquelle ils utilisaient les modes de transport suivants pour leurs trajets domicile-travail avant le 18 septembre 2023, date de lancement de la troisième édition du Challenge de la Mobilité Bourgogne-Franche-Comté :

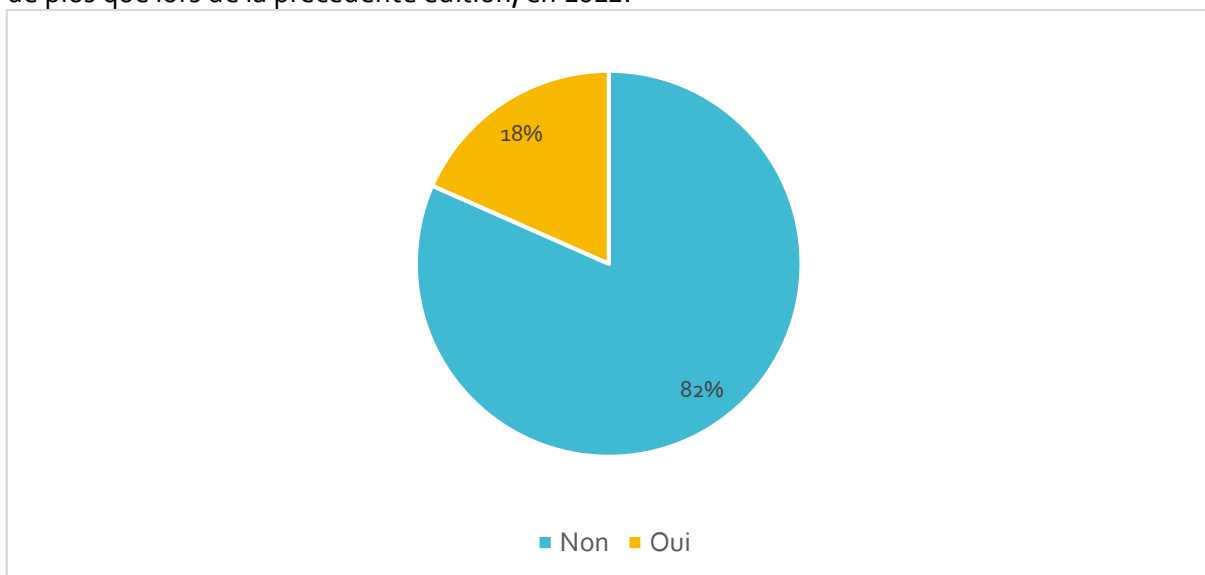


On remarque que les modes les plus utilisés sont la **voiture individuelle**, suivi par le **vélo** (32 points d'écart pour un usage à minima mensuel), puis la **marche**, puis le **covoiturage**. Les cars Intercités et la trottinette représentent les modes de transports les moins utilisés au quotidien.

Près de 20% des répondants indiquent ne jamais utiliser la voiture individuelle.

### Changement de pratiques

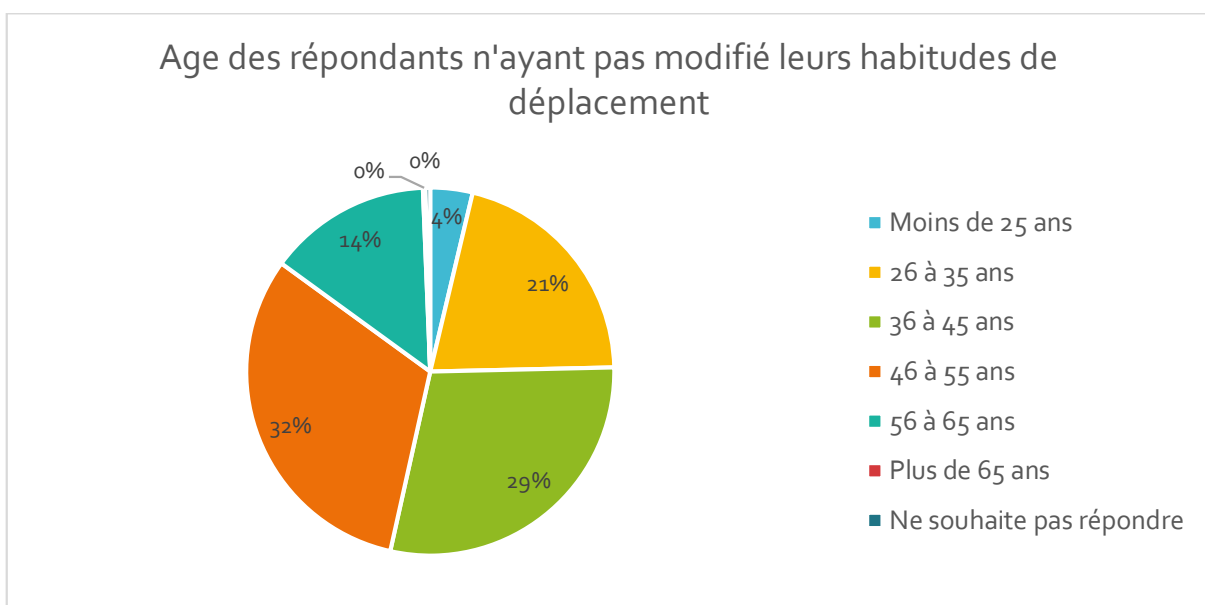
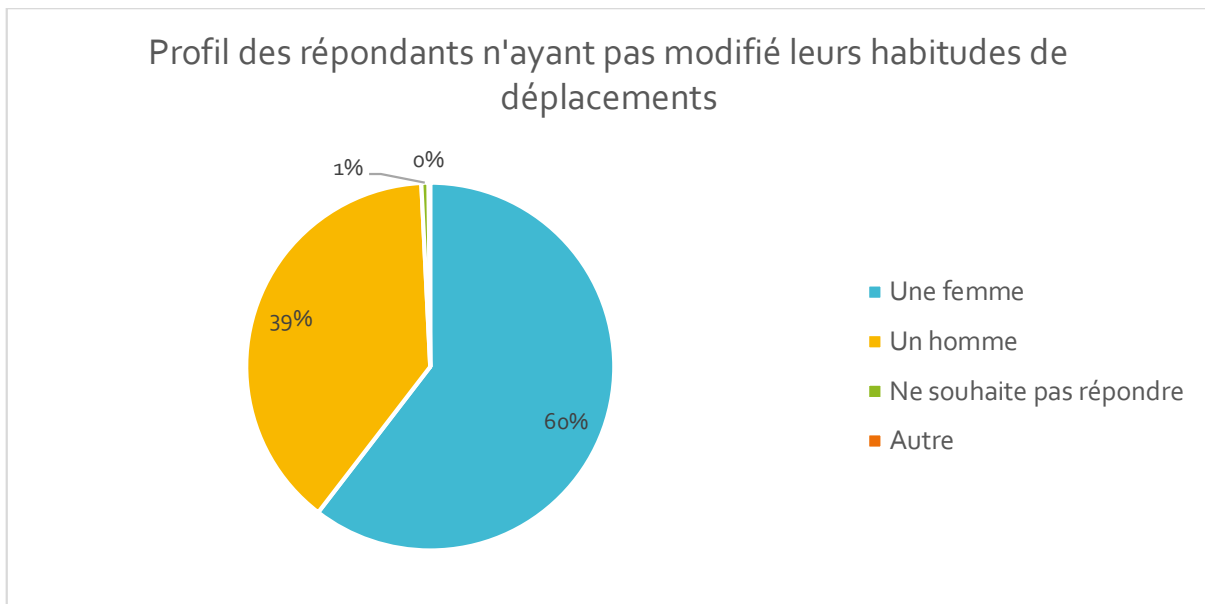
A la question « Avez-vous modifié vos habitudes de déplacement depuis votre participation au Challenge de la Mobilité ? », 18% des répondants indiquent avoir changé leurs pratiques, soit 2% de plus que lors de la précédente édition, en 2022.



NB : modification des données 84 personnes avaient répondu NON mais ont tout de même complété la question suivante en ne complétant pas les mêmes données que pour la 1ere question. C'est une erreur issue de l'outil utilisé pour le questionnaire qui a permis de répondre à la question malgré le renvoi. Le choix a été fait de conserver la réponse NON et de supprimer les données à la question suivante « Comment qualifieriez-vous cette modification de vos habitudes de déplacements ? »

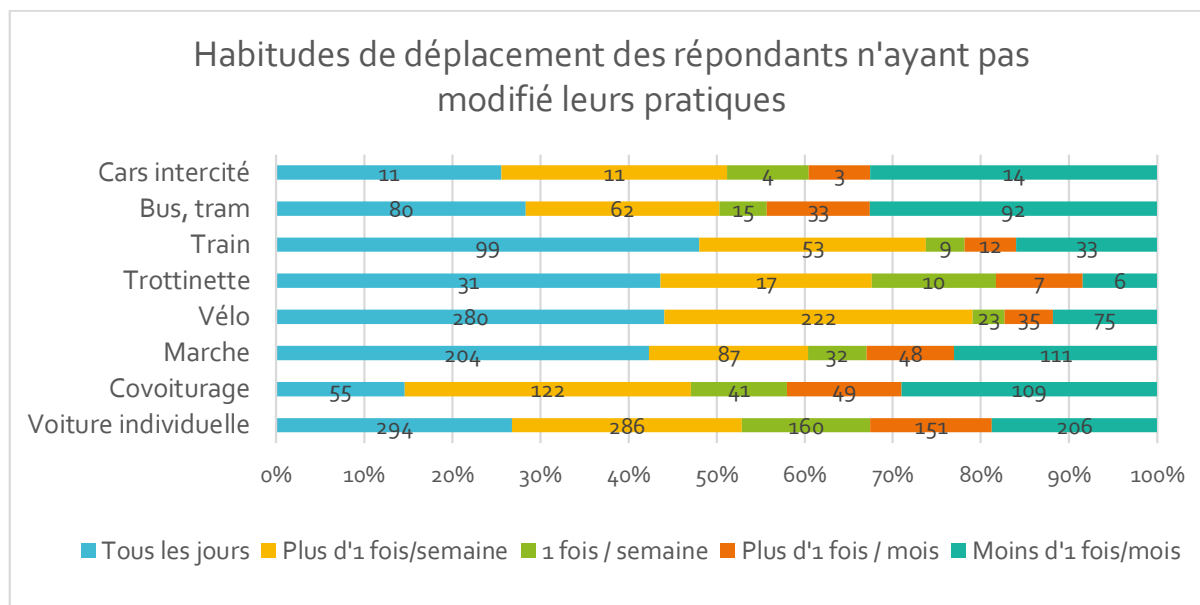
### Zoom sur les répondants n'ayant pas modifié leurs habitudes de déplacements

1 400 personnes ont indiqué ne pas avoir changé leurs habitudes de déplacements avant et après le challenge. Le profil de ces participants est sensiblement identique avec le profil général de l'ensemble de l'échantillon (60 % de femmes et une plus forte représentation des tranches d'âges 36-45 ans et 46-55 ans).



Parmi ces 1 400 personnes qui n’ont pas modifié leurs habitudes :

- **634** déclarent **utiliser au quotidien au moins un des moyens de transports alternatifs** à la voiture individuelle pour se rendre au travail,
- **21%** utilisent **leur voiture individuelle au quotidien**, en complément d’autres modalités, soit 1% de moins que l’an dernier



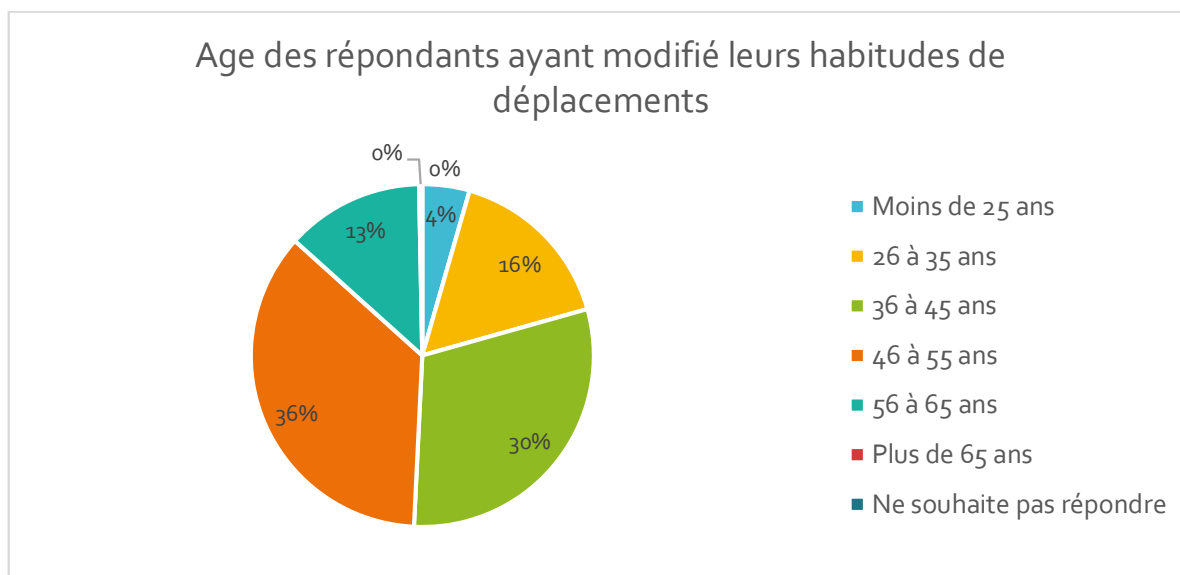
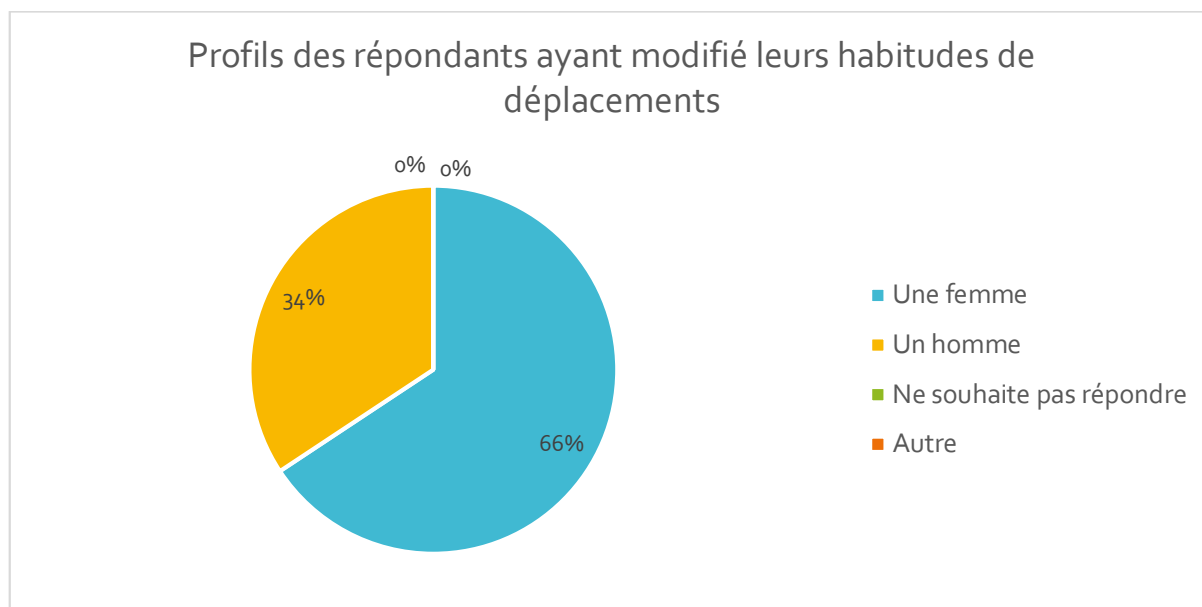
*Clé de lecture du graphique : parmi les personnes qui utilisent le mode de transport « cars intercity », 11 l'empruntent tous les jours, 11 plus d'une fois par semaine, 4 une fois par semaine, etc.*

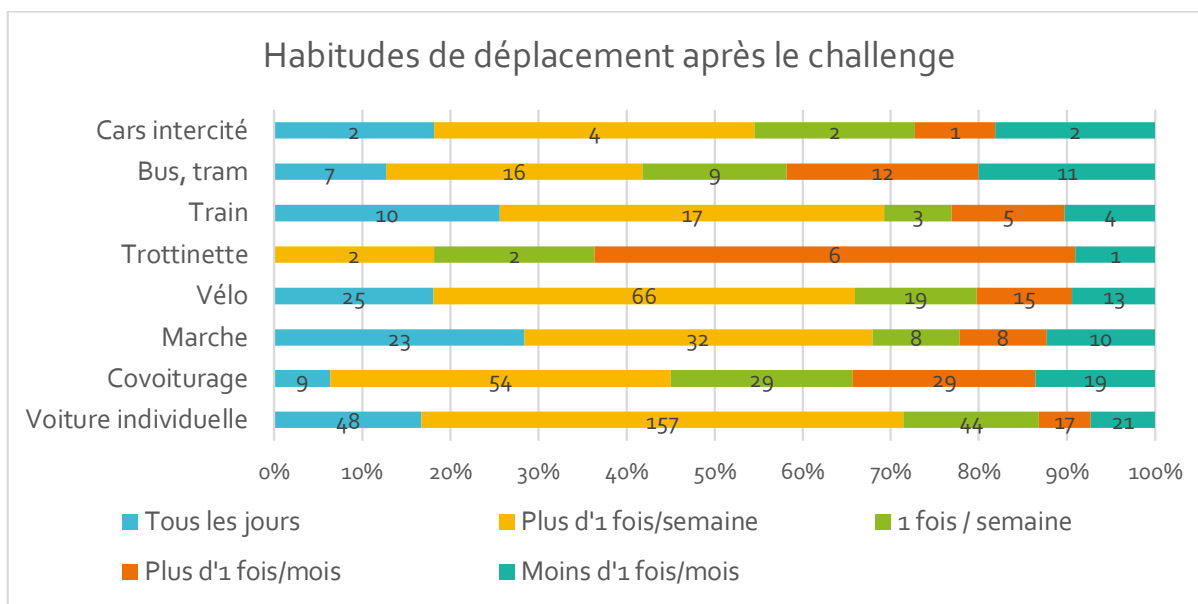
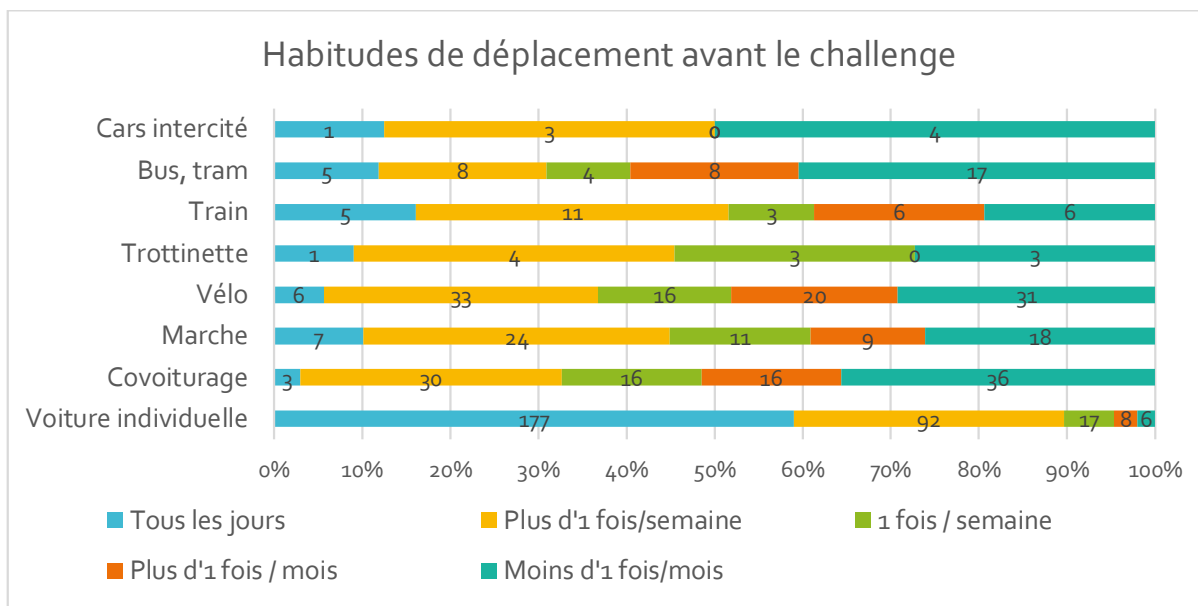
*NB : Dans le graphique ci-dessus, la réponse « Jamais » a été exclue afin de se concentrer sur l'usage (et pas le non-usage).*

### Zoom sur les participants ayant modifié leurs habitudes de déplacement

Ce sont **315 répondants** qui indiquent avoir changé leurs habitudes. Le profil de ces participants est sensiblement identique avec le profil général de l'ensemble de l'échantillon.

Si l'on compare ces profils avec celui des personnes qui n'ont pas modifié leurs habitudes, on remarque une plus grande proportion de femmes (+6%), et une plus grande proportion des personnes ayant entre 46 et 55 ans (+4 %).





**Clé de lecture des graphiques :** parmi les personnes qui utilisent le mode de transport « cars intercity », après le Challenge, 2 l'empruntent tous les jours, 4 plus d'une fois par semaine, 2 une fois par semaine, etc.

**NB :** Dans les deux graphiques ci-dessus, la réponse « Jamais » a été enlevée afin de se concentrer sur l'usage (et pas le non-usage).

En étudiant ces changements d'habitudes, on remarque une **baisse notable de l'usage quotidien de la voiture individuelle** pour les personnes qui ont indiqué avoir changé leurs habitudes après le challenge. Au quotidien, le **vélo** et la **marche** sont les modes de déplacements qui ont le plus augmenté, alors que l'usage de **cars Intercités**, de **bus et tram**, du **covoiturage** et du train n'ont que légèrement augmenté.

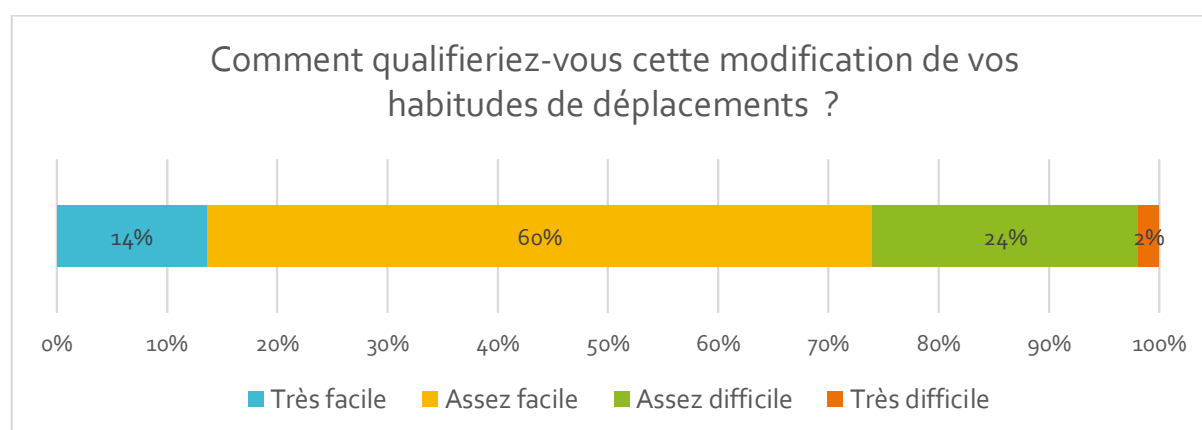
L'usage hebdomadaire du vélo et du covoiturage a augmenté significativement après le challenge, l'usage du bus et du tram a aussi augmenté et celui du train a légèrement augmenté.

Si l'on compare la modification de l'usage sur le pas de temps d'un mois, en prenant en compte le nombre de réponses « Tous les jours », « Plus d'1 fois/semaine », « 1 fois / semaine », « Plus d'1 fois / mois » (cf. tableau ci-dessous), on remarque une diminution de l'usage de la voiture individuelle, et une augmentation de l'usage de tous les autres modes, en particulier **du covoiturage et du vélo**.

	Voiture individuelle	Covoiturage	Marche	Vélo	Trottinette	Train	Bus, tram	Cars intercity
Usage mensuel avant le challenge	294	65	51	75	8	25	25	4
Usage mensuel après le challenge	266	121	71	125	10	35	44	9
<b>Différence</b>	<b>-28</b>	<b>+56</b>	<b>+20</b>	<b>+50</b>	<b>+2</b>	<b>+10</b>	<b>+19</b>	<b>+5</b>

Enfin, parmi ces 315 personnes qui ont modifié leurs habitudes, **149 résident (47%) en zone rurale**, 106 (34%) en zone périurbaine et 58 (18%) en zone urbaine. 2 personnes n'ont pas souhaité répondre à la question du domicile.

Les participants ayant mis en avant un changement de pratiques à la suite de leur participation au challenge, évoquent des **difficultés** pour 26% d'entre eux, **soit 14% plus que l'an passé**.



Si l'on croise ces données avec le type de milieu habité par les personnes (cf. tableau ci-dessous), on constate que les personnes qui ont répondu « Très facile » résident en majorité en zone urbaine, que les personnes qui ont répondu « Assez difficile » ou « Très difficile » résident davantage en zone rurale.

Qualification de la modification des habitudes	Lieu de domicile				Total
	En zone périurbaine	En zone rurale	En zone urbaine	Ne souhaite pas répondre	
Très facile	14%	35%	51%	0%	100%
Assez facile	18%	47%	34%	1%	100%
Assez difficile	22%	53%	25%	0%	100%
Très difficile	17%	83%	0%	0%	100%

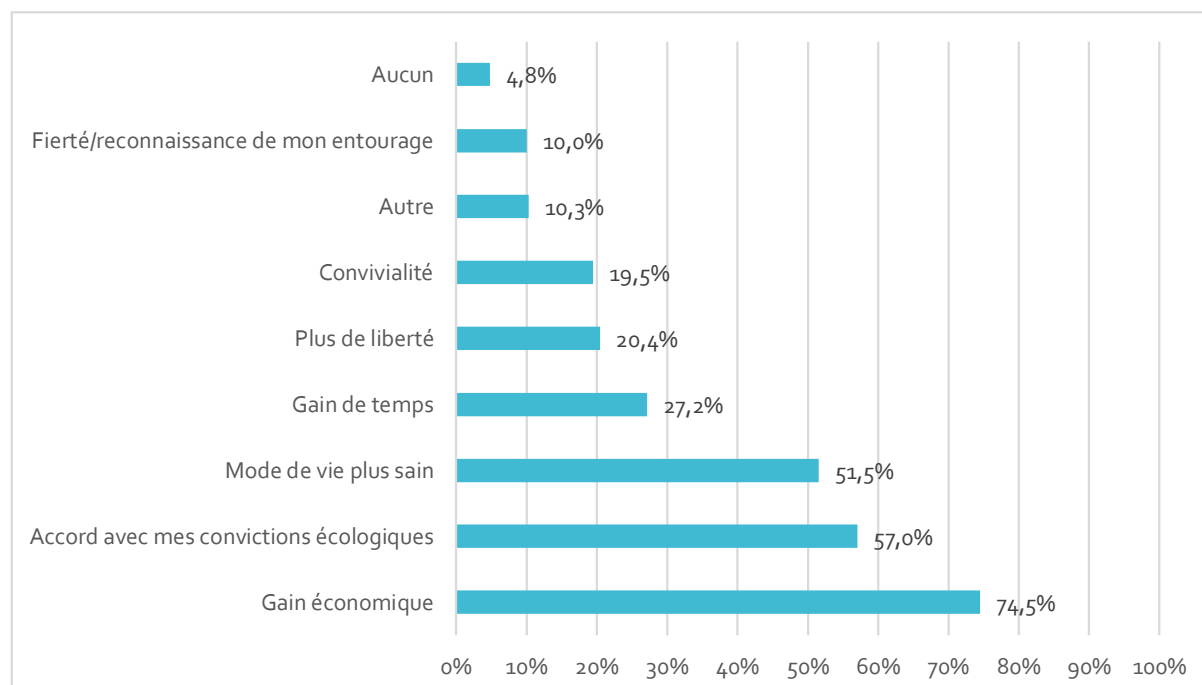
Clé de lecture du graphique : parmi les personnes qui ont répondu « Très facile », 14% résident en zone périurbaine.

### Avantages des déplacements alternatifs

Pour conclure, à la question « Quel(s) avantage(s) avez-vous trouvé à vous déplacer autrement qu'en voiture individuelle uniquement ? », près de 75% des 1715 répondants ont mis en avant le **gain économique**.

57% d'entre eux évoquent également la mise en accord avec leurs **convictions écologiques** et 51% un **mode de vie plus sain**. Moins de 5% d'entre eux déclarent ne trouver aucun avantage à se déplacer autrement qu'en voiture individuelle uniquement.

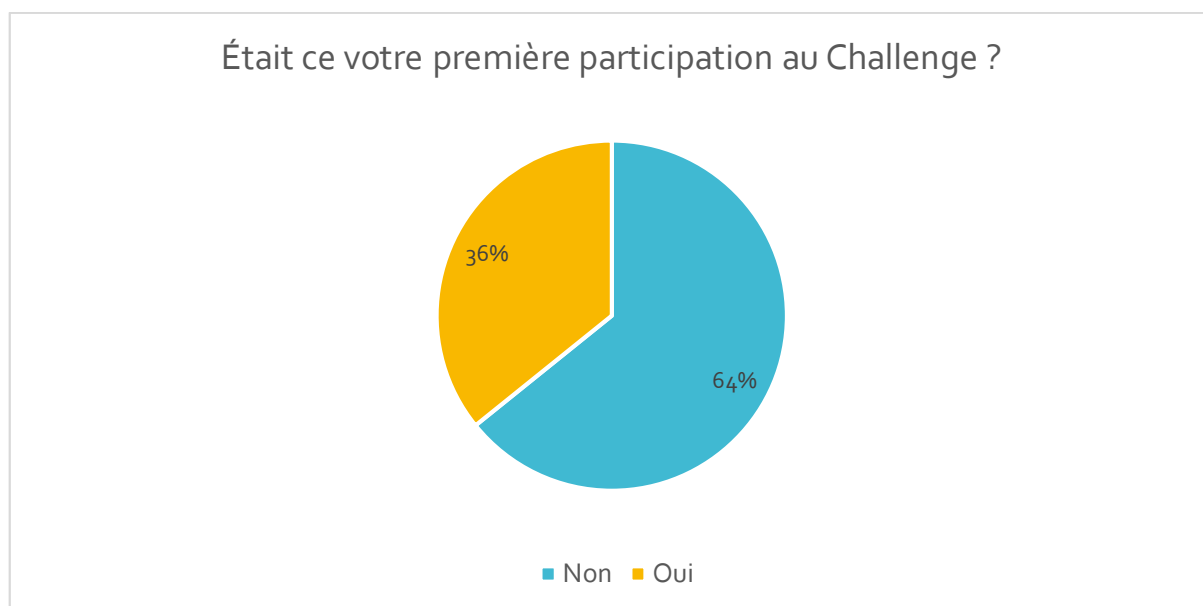
Par rapport aux données de l'année précédente, l'avantage du **gain économique** a légèrement augmenté, et les avantages de l'accord avec les convictions écologiques et du mode de vie plus sain ont légèrement diminué. Les autres données sont restées stables dans l'ensemble.



**Pour en savoir plus : données brutes en annexe 1.**

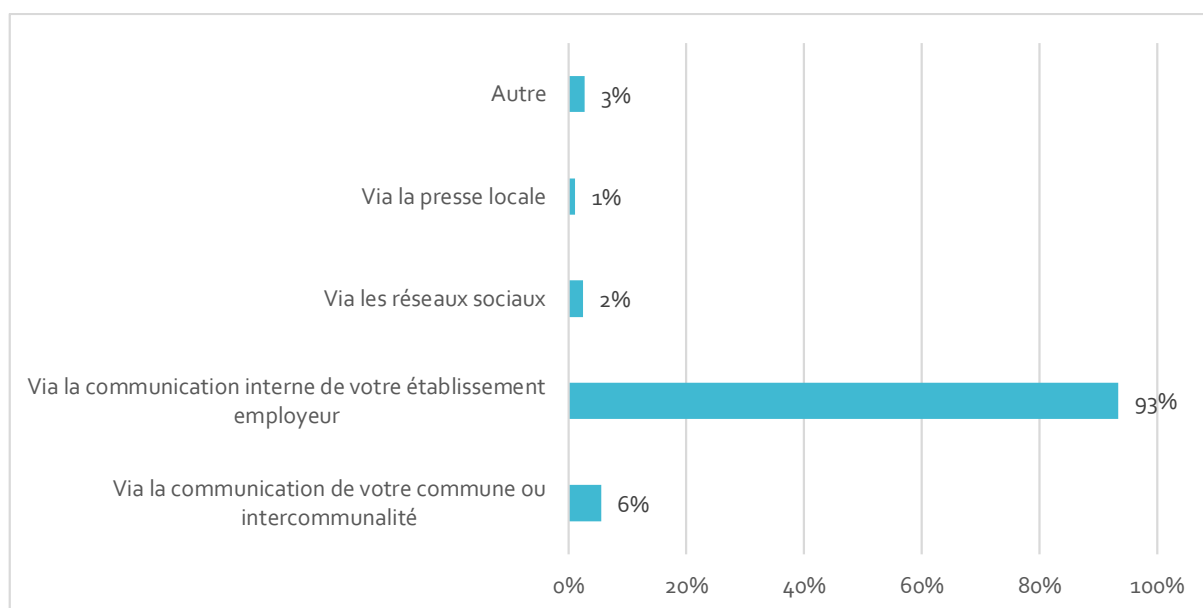
## Participation au Challenge de la Mobilité BFC

1101 répondants à cette enquête ont déjà participé au Challenge de la Mobilité BFC ce qui représente 64%.



### Communication

**93%** des participants à l'enquête déclarent avoir eu connaissance de ce Challenge grâce à la **communication interne de leur établissement employeur**.



Parmi les personnes ayant répondu « Autre » et ajouté une précision, on retrouve plusieurs réponses qui mentionnent un collègue de travail ou un partenaire du challenge, ainsi qu'une communication reçue par email.

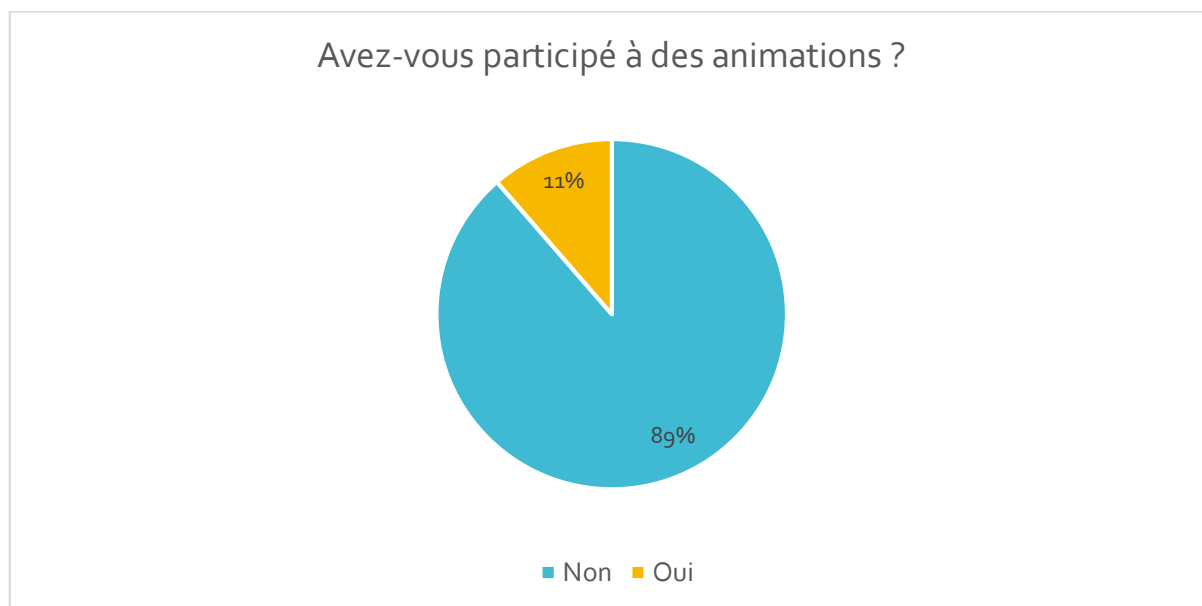
*Pour en savoir plus sur les réponses « Autre » : données brutes en annexe 2.*

*Pour en savoir plus sur les réponses à « Pouvez-vous nous en dire plus ? » : données brutes en annexe 3.*



## Participation aux animations et évènements

Le pourcentage de répondants ayant participé à une animation est relativement faible, un peu plus de 11%, mais en augmentation par rapport à l’an dernier de 3%.



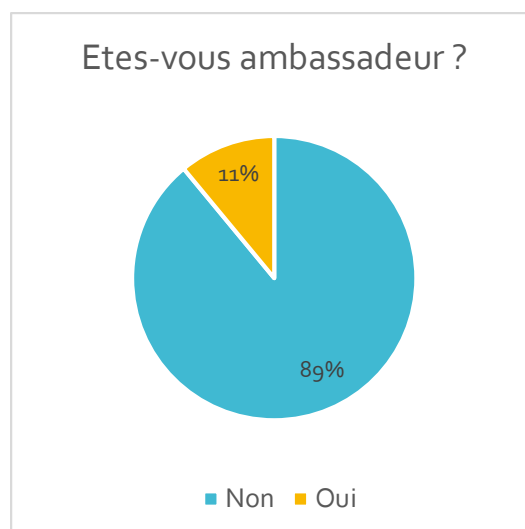
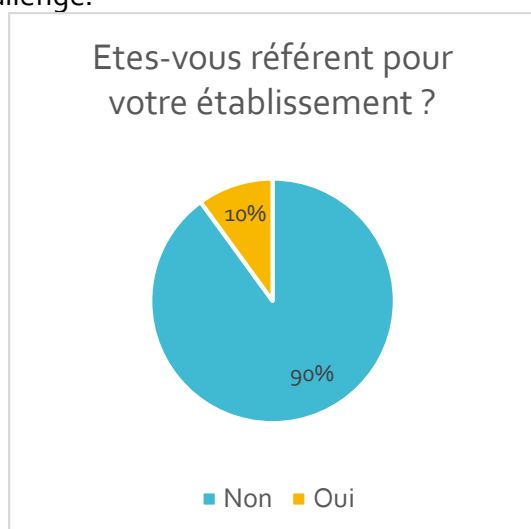
Parmi les réponses écrites recueillies, apportant des précisions sur ces animations, on note :

- Plusieurs moments de convivialité au sein de l’entreprise (petit-déjeuner, pique-nique, cafés thématiques, concours photo, vélo smoothie, théâtre, quizz)
- Plusieurs animations de sensibilisation (contrôle technique de vélo) ou de présentation d’offres de mobilité (intervention de Divia)
- Des essais et tests de d’offres de mobilité (ex. prêt de vélo avec VéloZoom Chalon)

**Pour en savoir plus sur les réponses à la question « Si oui, lesquelles ? » : données brutes en annexe 4.**

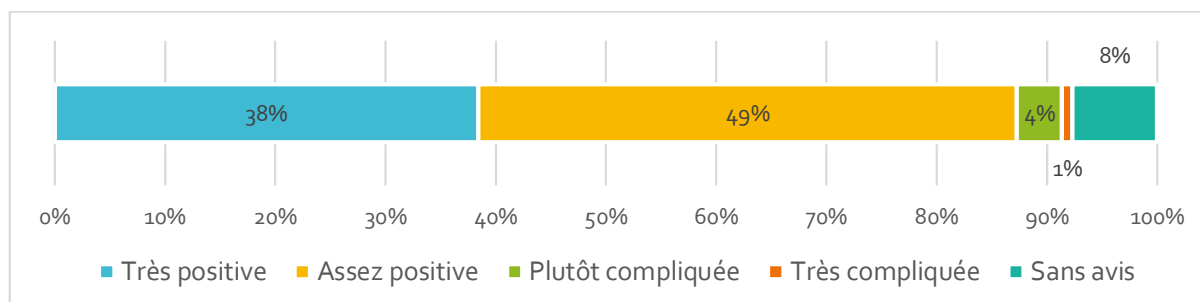
## Référents et ambassadeurs

Environ 10% des répondants étaient référents ou ambassadeur pour cette édition du Challenge.



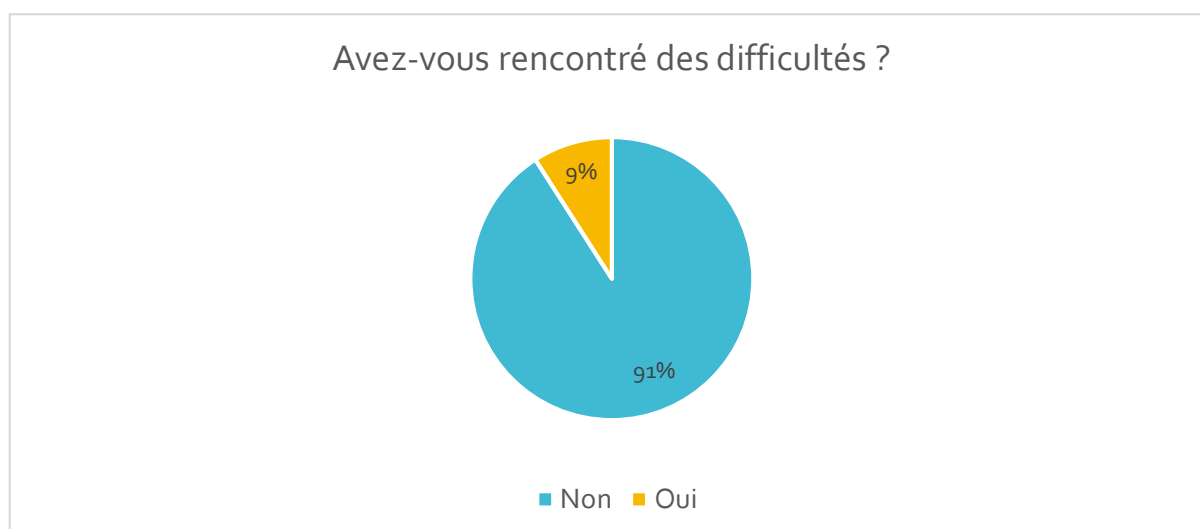
## Évaluation de la participation

A la question « Globalement, comment qualifieriez-vous votre participation au Challenge de la Mobilité Bourgogne Franche-Comté ? », on note près de **90% de réponses positives**, et 8% de personnes « Sans avis ».



## Zoom sur les difficultés rencontrées

**158 participants indiquent avoir rencontré des difficultés** lors de leur participation, ce qui représente près de 10% des répondants, ce qui est en augmentation (+5%) par rapport à l'année précédente.



Pour ces répondants, des précisions ont été recueillies dans la question ouverte obligatoire.

La synthèse de ces commentaires met en avant :

- des difficultés liées à la **saisie des données sur le site du Challenge (42)** (complexité, inadaptée aux cas spécifiques, manque d'ergonomie, etc.),
- des difficultés liées au **manque d'infrastructures pour les déplacements doux (18)** (pistes cyclables manquantes, interrompues, dangereuses, manque d'abris à vélo, sanitaires, etc.) et à la dangerosité des déplacements cyclistes notamment,
- des difficultés liées à **leur organisation personnelle (15)** comme le fait d'aller récupérer les enfants à leurs activités,
- des difficultés liées à **mobilisation interne des équipes (14)**,
- des difficultés liées à **l'organisation du covoiturage (10)** (horaires difficiles à faire coïncider, organisation et gestion des trajets avec covoitureurs, plateformes de covoiturages peu adaptées, perte de temps, etc.).

#### Aperçu d'autres réponses :

- « Temps de trajet doublé / train court et donc bondé »
- « Gestion du temps avec les horaires de bus et de train à respecter »
- « Toujours pas de douche à disposition.... »
- « Météo très mauvaise cette semaine-là. »
- « A part le télétravail, il a été compliqué pour moi de trouver d'autres modes de transport que la voiture personnelle (route très fréquentée et dangereuse pour les vélos, peu de transport en commun) »
- « Au cours de la semaine de la mobilité, sur les 10 trajets en train (normalement d'une durée de 25 minutes chacun) le cumul des retards était de 1h50 !!! »

**Pour en savoir plus sur les réponses à la question « Si oui, pouvez-vous nous en dire plus ? » : données brutes en annexe 5.**

#### Recueil de propositions pour améliorer le Challenge

A la question, « Avez-vous des propositions ou des idées pour enrichir ou faire évoluer ce challenge ? » **301 personnes** ont répondu par l'affirmative et ont apporté des précisions dans la question ouverte.

L'analyse des réponses a permis de mettre en évidence de **grandes propositions listées** ci-dessous :

- **Améliorer la communication** (plus en amont, plus large, plus de moyens, interne et externe, etc.) : 52 occurrences
- **Création ou amélioration d'infrastructures pour les mobilités douces** (parking relais, pistes cyclables, nouvelles voies de transport en commun, etc.) : 31 occurrences
- **Récompenser les participants** (par tirage au sort par exemple) : 30 occurrences
- **Changement de la période ou modification de la durée du Challenge** : 28 occurrences
- **Développer les animations et actions de sensibilisation pendant le Challenge** : 23 occurrences
- **Développer des incitations financières** (forfait mobilité, aides par l'employeur, etc.) : 21 occurrences
- **Faciliter la saisie les trajets** : 18 occurrences

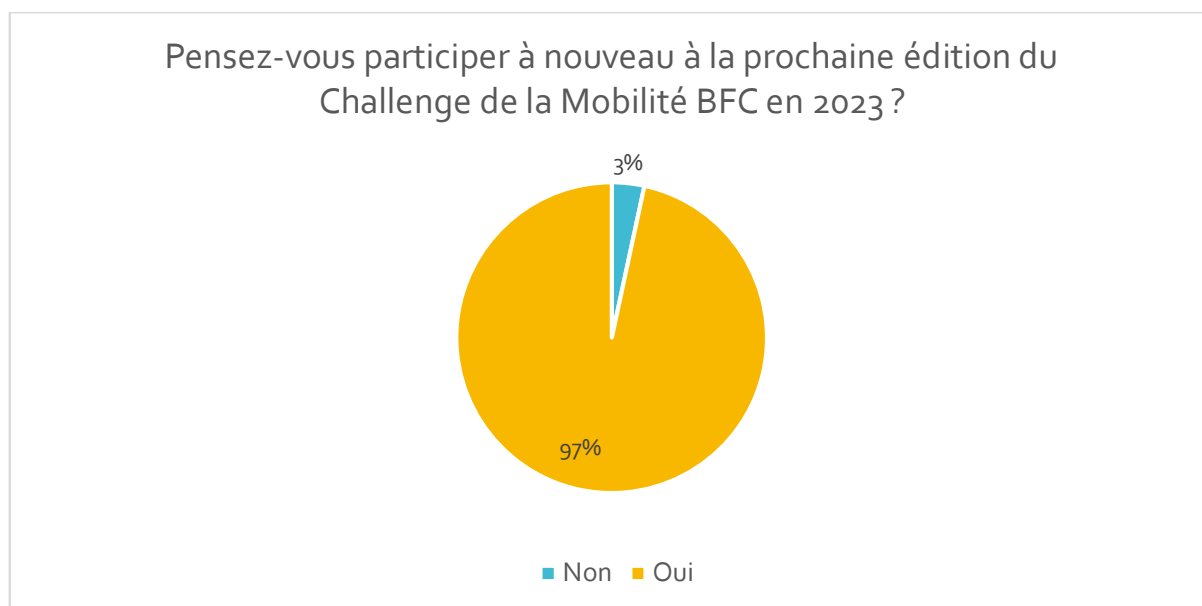
On retrouve également de nombreuses suggestions et autres commentaires sur le Challenge.

**Aperçu d'autres réponses :**

- « Challenge sur Ouilive ? »
- « faire un bilan annuel des pratiques pour les Ets participants, hors strictement la semaine de la mobilité, pour prendre mieux la mesure de ce que chaque Ets fait sur une année concernant la mobilité douce »
- « Mieux valoriser les efforts réalisés tout au long de l'année + les personnes qui font l'effort d'habiter au plus proche de leur lieu de travail. »
- « Proposer des bases de questionnaires pour interroger les participants sur les freins au passage aux mobilités douces. Nous voulions le faire mais par manque de temps, nous n'avons pas eu le temps. Je suis sûre que d'autres territoires sont dans le même cas que nous et il pourrait être intéressant de mutualiser ce type de démarche au niveau régional. »
- « Challenge ok. Moi qui utilise le train, la SNCF devrait améliorer son offre ! Tous les jours il y a qqch qui ne va pas , train en retard, train annulé, etc! C'est pénible. Comment voulez-vous faire quand les offres en face ne sont pas efficaces?? »
- « Proposer des histogrammes ou autres visualisations actualisés au jour le jour pour motiver la communauté de travail »
- « Pouvoir faire des propositions d'amélioration des transports publics et autres infrastructures qui pourraient permettre d'améliorer encore plus cette mobilité.
- « prendre en compte les déplacements professionnels »
- « Valoriser les bénéfices sanitaires (en plus d'environnementaux) de lutter contre l'autosolisme. Valoriser la QVT. »
- « L'obtention d'un diplôme de participation rappelant les kms évités - le nombre de participants... à afficher pour motiver les agents l'année prochaine »

**Pour en savoir plus : données brutes en annexe 6.**

## Participation à la 4<sup>ème</sup> édition du Challenge



Parmi les personnes qui ont répondu « Non », trois motifs principaux sont exprimés :

- Les personnes vont avoir un **changement dans leur vie personnelle et/ou professionnelle** (déménagement, changement d'emploi, retraite) (16)
- Les personnes **utilisent déjà les modes de transport alternatifs** (11)
- Les personnes indiquent **ne pas comprendre l'intérêt du challenge ou formulent une critique** à son encontre (manque de liberté, prise en compte uniquement du trajet domicile-travail, etc.) (11)

*Pour en savoir plus sur les réponses à la question « Si non, pourquoi ? » : données brutes en annexe 7.*

## Synthèse des résultats

Les personnes ayant répondu au questionnaire d'évaluation représentent principalement :

- des femmes (60%)
- des personnes ayant de 16 à 55 ans (61%)
- des personnes qui travaillent Saône et Loire (26%), dans le Doubs (25%) et la Côte d'Or (20%)
- des personnes qui travaillent dans le secteur public (48%) et dans le secteur privé (41%)
- des personnes qui travaillent en zone urbaine (73%)
- des personnes qui résident en zone urbaine (43%) et en zone rurale (39%)
- des personnes qui résident à moins de 5 km de leur lieu de travail (37%) et à plus de 15 km (33%)

**Avant le Challenge, ces personnes utilisent principalement la voiture individuelle comme moyen de déplacement pour se rendre à leur travail**, le vélo, la marche puis le covoiturage. Les cars Intercités et la trottinette représentent les modes de transports les moins utilisés au quotidien.

**18% des répondants indiquent avoir modifié leurs pratiques depuis le Challenge de la mobilité**, soit 2% de plus que lors de la précédente édition en 2022. Parmi eux, on remarque une évolution des habitudes principalement en faveur du vélo et de la marche, et une baisse notable de l'usage quotidien de la voiture individuelle qui est passée de 177 personnes à 48 personnes. L'usage hebdomadaire du vélo et du covoiturage a augmenté significativement après le challenge, celui des bus, des tramways et des trains a également augmenté dans une moindre mesure. Enfin, parmi ces 315 personnes qui ont modifié leurs habitudes, 149 résident en zone rurale, 106 en zone périurbaine et 58 en zone urbaine (2 n'ont pas souhaité répondre à la question du domicile). Toutefois, les personnes qui qualifient la modification de leurs habitudes de déplacement comme « difficile » habitent majoritairement en zone rurale.

Parmi les 82% des répondants qui indiquent ne pas voir modifié leurs pratiques depuis le Challenge de la mobilité :

- **634** déclarent **utiliser au quotidien au moins un des moyens de transports alternatifs** à la voiture individuelle pour se rendre au travail,
- **21%** utilisent **leur voiture individuelle au quotidien**, en complément d'autres modalités

**Le principal avantage qui ressort à se déplacer autrement est le gain économique pour 75% des répondants**, puis l'accord avec les convictions écologiques pour 57% et enfin un mode de vie plus sain pour 52%. Les autres avantages recueillent moins de 30% des réponses.

**64% des répondants avaient déjà participé au Challenge de la mobilité** lors d'une précédente édition.

**93%** des répondants ont eu connaissance du Challenge grâce à la **communication interne de leur établissement employeur**.

11% ont participé à une animation au cours du Challenge.

**87% qualifient leur participation de positive.**

**9% ont rencontré des difficultés** lors de leur participation (saisie des données sur le site du Challenge, manque d'infrastructures pour les déplacements doux, organisation personnelle, mobilisation interne des équipes, organisation du covoiturage, etc.)

**301 personnes ont fait des propositions pour améliorer le challenge**, réparties dans des thématiques comme : Améliorer la communication, Création ou amélioration d'infrastructures pour les mobilités douces, Récompenser les participants, Changement de la période ou modification de la durée du Challenge, Développer les animations et actions de sensibilisation, Développer des incitations financières, Faciliter la saisie les trajets, etc.

**Enfin, 97% des répondants pensent participer à la prochaine édition du challenge !**