
Travail de fin d'études / Projet de fin d'études : Étude de la mobilité partagée en province de Liège - Analyse et identification des barrières et des leviers à leur adoption

Auteur : Baltimor, Océane

Promoteur(s) : Cools, Mario

Faculté : Faculté des Sciences appliquées

Diplôme : Master en ingénieur civil architecte, à finalité spécialisée en ingénierie architecturale et urbaine

Année académique : 2024-2025

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/23324>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative" (BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

Documents complémentaires

Tableau complémentaire pour la partie des résultats

Analyse bivarié

Test de Kruskal-Wallis : Revenu mensuel vs Fréquence d'utilisation

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif ? | Interprétation |
|------------|------------------|-----|---------|----------------|---|
| Getaround | 3.16 | 2 | 0.206 | Non | Pas de différence d'usage selon le revenu |
| Cozycar | 3.40 | 2 | 0.183 | Non | Idem |
| Wibee | 2.00 | 1 | 0.157 | Non | Idem |
| BlaBlaCar | 1.81 | 2 | 0.404 | Non | Idem |
| Carpool.be | 4.98 | 2 | 0.083 | Presque | Tendance faible à varier selon le revenu |
| UGo | 3.82 | 2 | 0.148 | Non | Idem |
| Blue-bike | 0.76 | 1 | 0.382 | Non | Idem |
| ShareABike | 1.76 | 1 | 0.185 | Non | Idem |
| TIER | 2.13 | 2 | 0.344 | Non | Idem |
| Lime | 0.65 | 1 | 0.419 | Non | Idem |
| Bolt | 2.71 | 2 | 0.258 | Non | Idem |
| Pony | 0.32 | 2 | 0.852 | Non | Idem |

Test de Kruskal-Wallis : Localisation vs fréquence d'utilisation

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif ? | Interprétation |
|------------|------------------|-----|---------|----------------|---|
| Getaround | 3.000 | 3 | 0.3916 | Non | Aucune différence significative entre les groupes de revenu. |
| Cozycar | 3.555 | 3 | 0.3137 | Non | L'utilisation ne varie pas significativement selon le revenu. |
| Wibee | 1.500 | 3 | 0.6823 | Non | Fréquence d'utilisation indépendante du revenu. |
| BlaBlaCar | 3.618 | 3 | 0.3058 | Non | Pas de lien significatif entre revenu et usage. |
| Carpool.be | 2.903 | 3 | 0.4069 | Non | Aucune variation significative selon le revenu. |
| UGo | 1.229 | 3 | 0.7460 | Non | Le revenu n'a pas d'effet observable sur l'utilisation. |
| Blue-bike | 0.618 | 3 | 0.8922 | Non | Résultat très non significatif : aucun effet du revenu. |
| ShareABike | 3.000 | 3 | 0.3916 | Non | Usage similaire dans tous les groupes de revenu. |
| TIER | 1.490 | 3 | 0.6846 | Non | Pas de différence d'utilisation selon le revenu. |
| Lime | 1.196 | 3 | 0.7539 | Non | L'utilisation est stable quel que soit le revenu. |
| Bolt | 0.936 | 3 | 0.8168 | Non | Aucun lien significatif entre revenu et fréquence d'usage. |
| Pony | 1.692 | 3 | 0.6387 | Non | Usage indépendant du niveau de revenu. |

Analyse de la relation entre la fréquence d'utilisation des services et le niveau d'étude

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|------------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Getaround | 3.000 | 2 | 0.2231 | Non | Aucune différence significative entre les groupes. |
| Cozycar | 5.360 | 2 | 0.0686 | Non (limite) | Tendance à une variation selon les groupes, mais non significative au seuil de 5 %. |
| Wibee | 1.500 | 1 | 0.2207 | Non | Fréquence d'utilisation similaire entre les groupes. |
| BlaBlaCar | 2.454 | 3 | 0.4837 | Non | Aucun lien significatif n'est observé. |
| Carpool.be | 4.574 | 2 | 0.1016 | Non | Différences possibles, mais non significatives. |
| UGo | 2.062 | 2 | 0.3566 | Non | Utilisation indépendante de la variable testée. |
| Blue-bike | 1.176 | 2 | 0.5553 | Non | Aucune variation significative entre les groupes. |
| ShareABike | 3.000 | 2 | 0.2231 | Non | Pas de différence significative. |
| TIER | 0.215 | 2 | 0.8980 | Non | Résultat très non significatif : les groupes se comportent de manière similaire. |
| Lime | 2.961 | 3 | 0.3977 | Non | Fréquence d'utilisation similaire dans tous les groupes. |
| Bolt | 2.806 | 3 | 0.4225 | Non | Aucun effet de la variable testée sur l'usage. |
| Pony | 1.689 | 2 | 0.4298 | Non | Aucune différence statistique détectée. |

Analyse de la relation entre la fréquence d'utilisation des services et l'âge

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|----------------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Getaround | 2.13 3 | 2 | 0.3442 | Non | Pas de différence significative entre les groupes. |
| Cozycar | 4.63 6 | 2 | 0.0985 | Non (limite) | Une tendance semble émerger, sans atteindre la signification statistique. |
| Wibee | 2.00 0 | 1 | 0.1573 | Non | Fréquence d'utilisation relativement homogène selon les groupes. |
| BlaBlaCar | 2.93 5 | 2 | 0.2305 | Non | Aucune différence statistique détectée. |
| Carpool.be | 5.12 0 | 2 | 0.0773 | Non (limite) | Tendance à une variation selon les groupes, mais non significative au seuil de 5 %. |
| UGo | 0.73 5 | 2 | 0.6924 | Non | Fréquence d'utilisation très similaire selon les groupes. |
| Blue-bike | 0.87 3 | 1 | 0.3500 | Non | Aucune différence significative. |
| ShareABik e | 2.33 3 | 1 | 0.1266 | Non | Résultats non significatifs. |
| TIER | 2.76 4 | 2 | 0.2511 | Non | Pas d'effet significatif détecté. |
| Lime | 6.49 8 | 1 | 0.0108 | Oui | Différences significatives entre les groupes en termes d'usage. |
| Bolt | 6.77 6 | 2 | 0.0338 | Oui | Fréquence d'utilisation significativement différente selon les groupes. |
| Pony | 3.55 6 | 2 | 0.1690 | Non | Aucune différence significative. |

Analyse de la relation entre le genre et la satisfaction

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Blue-bike | 2.000 | 1 | 0.1573 | Non | Aucune différence significative de satisfaction selon le genre. |
| BlaBlaCar | 1.652 | 2 | 0.4379 | Non | La satisfaction vis-à-vis de BlaBlaCar ne varie pas selon le genre. |
| Cambio | 1.485 | 2 | 0.4758 | Non | Les niveaux de satisfaction envers Cambio sont similaires entre genres. |
| Bolt | 0.378 | 1 | 0.5386 | Non | Pas d'effet significatif du genre sur la satisfaction concernant Bolt. |
| Lime | 0.351 | 1 | 0.5536 | Non | Pas de variation significative de satisfaction entre genres pour Lime. |
| TIER | 0.167 | 1 | 0.6831 | Non | La satisfaction envers TIER est équivalente quel que soit le genre. |
| Pony | 0.068 | 1 | 0.7944 | Non | Aucune différence de satisfaction entre genres pour le service Pony. |

Analyse de la relation le lieu de résidence et la distance entre les arrêts

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|---------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Bus | 9.619 | 3 | 0.0221 | Oui | La distance à l'arrêt de bus varie significativement selon le lieu de résidence. |
| Tram | 1.462 | 3 | 0.6911 | Non | Aucune différence significative n'est observée entre les lieux de résidence pour la distance à l'arrêt de tram. |
| Train | 4.267 | 3 | 0.2341 | Non | La distance à l'arrêt de train ne varie pas significativement selon le lieu de résidence. |

Analyse de la possession d'abonnement et la satisfaction

| Type d'abonnement | Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|---------------------------------|------------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Abonnement_Bus_Tam_Metro | BlaBlaCar | 5.884 | 2 | 0.0528 | Non | Aucune différence significative de satisfaction selon l'abonnement. |
| | Lime | 2.105 | 1 | 0.1468 | Non | Pas de différence significative. |
| | UGo | 2.000 | 1 | 0.1573 | Non | Pas de différence significative. |
| | Blue Bike | 2.000 | 1 | 0.1573 | Non | Pas de différence significative. |
| | Carpool.be | 1.000 | 1 | 0.3173 | Non | Pas de différence significative. |
| | Bolt | 1.189 | 2 | 0.5518 | Non | Pas de différence significative. |
| | Cambio | 1.119 | 2 | 0.5714 | Non | Pas de différence significative. |
| | TIER | 0.917 | 2 | 0.6323 | Non | Pas de différence significative. |
| | Pony | 0.327 | 2 | 0.8491 | Non | Pas de différence significative. |
| Abonnement_Train | BlaBlaCar | 6.614 | 2 | 0.0366 | Oui | Les usagers avec ou sans abonnement train diffèrent |

| | | | | | | significativeme nt. |
|--------------------------------|------------|-------|---|--------|-----|-----------------------------------|
| | Pony | 2.717 | 1 | 0.0993 | Non | Tendance, mais non significative. |
| | Cambio | 3.850 | 2 | 0.1458 | Non | Pas de différence significative. |
| | Lime | 2.105 | 1 | 0.1468 | Non | Pas de différence significative. |
| | UGo | 2.000 | 1 | 0.1573 | Non | Pas de différence significative. |
| | Bolt | 3.264 | 2 | 0.1955 | Non | Pas de différence significative. |
| | Blue Bike | 2.000 | 2 | 0.3679 | Non | Pas de différence significative. |
| | TIER | 0.167 | 1 | 0.6831 | Non | Pas de différence significative. |
| Abonnement_Vélo_partagé | Lime | 2.105 | 1 | 0.1468 | Non | Pas de différence significative. |
| | UGo | 2.000 | 1 | 0.1573 | Non | Pas de différence significative. |
| | Cambio | 2.828 | 2 | 0.2432 | Non | Pas de différence significative. |
| | Carpool.be | 1.000 | 1 | 0.3173 | Non | Pas de différence significative. |

| | | | | | | |
|--|-----------|-------|---|--------|-----|--|
| | TIER | 0.889 | 1 | 0.3458 | Non | Pas de différence significative. |
| | BlaBlaCar | 1.802 | 2 | 0.4061 | Non | Pas de différence significative. |
| | Blue Bike | 0.500 | 1 | 0.4795 | Non | Pas de différence significative. |
| | Bolt | 0.590 | 2 | 0.7447 | Non | Pas de différence significative. |
| | Pony | 0.170 | 2 | 0.9186 | Non | Pas de différence significative. |
| Abonnement_Trotinet te_partagée | Cambio | 2.943 | 1 | 0.0862 | Non | Résultat proche du seuil, mais non significatif. |
| | Pony | 2.717 | 1 | 0.0993 | Non | Tendance non significative. |
| | Lime | 2.105 | 1 | 0.1468 | Non | Pas de différence significative. |
| | UGo | 2.000 | 1 | 0.1573 | Non | Pas de différence significative. |
| | Blue Bike | 2.000 | 1 | 0.1573 | Non | Pas de différence significative. |
| | BlaBlaCar | 1.633 | 1 | 0.2012 | Non | Pas de différence significative. |
| | Bolt | 2.942 | 2 | 0.2297 | Non | Pas de différence significative. |

| | | | | | | |
|--|----------------|-------|---|--------|-----|--|
| | Carpool.b e | 1.000 | 1 | 0.3173 | Non | Pas de différence significative. |
| | TIER | 2.250 | 2 | 0.3247 | Non | Pas de différence significative. |

Analyse entre le statut professionnel et la mobilité active

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|--|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Taxi | 20.5574 | 10 | 0.0244 | Oui | La différence de fréquence d'utilisation entre les groupes est significative. |
| Vélo | 16.6132 | 10 | 0.0834 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |
| Scooter | 14.5264 | 10 | 0.1503 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |
| Train | 13.8102 | 10 | 0.1818 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |
| Voiture_Conducteur | 11.7578 | 10 | 0.3016 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |
| Marche | 11.4372 | 10 | 0.3245 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |
| Voiture_Passager_ménage | 10.2379 | 10 | 0.4199 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |
| Bus_Tam_Metro | 9.3365 | 10 | 0.5005 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |
| Voiture_Passager_Autre_conducteur | 8.9574 | 10 | 0.5361 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |
| Vélo_électrique | 7.7932 | 10 | 0.6490 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |

| | | | | | |
|------------|--------|----|--------|-----|---|
| TEP | 6.4429 | 10 | 0.7768 | Non | Pas de différence significative au seuil de 5%. |
|------------|--------|----|--------|-----|---|

Analyse entre les affirmations (leviers/freins) et la mobilité active

Pour la marche

| Affirmation | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|--------------|--|
| Avantage | 15.16 | 4 | 0.0044 | Oui | Il existe une différence significative entre les groupes pour cette affirmation, ce qui suggère que l'avantage perçu des services de mobilité partagée influence la fréquence d'utilisation. |
| Soutien | 8.66 | 4 | 0.0702 | Non | La différence entre les groupes n'est pas significative, indiquant que le soutien perçu n'affecte pas la fréquence d'utilisation de manière statistiquement significative. |
| Connaissance | 7.26 | 4 | 0.1226 | Non | La connaissance des services de mobilité partagée n'a pas d'effet significatif sur les fréquences d'utilisation. |
| Intégration | 9.49 | 4 | 0.0499 | Oui | L'intégration des services semble influencer la fréquence d'utilisation de manière significative, avec une valeur p proche du seuil de 0.05. |
| Application mobile | 4.96 | 4 | 0.2914 | Non | L'usage de l'application mobile n'est pas lié de manière significative à la fréquence d'utilisation des services. |
| Efficacité | 3.23 | 4 | 0.5201 | Non | La perception de l'efficacité des services n'a pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Engagement régulier | 3.41 | 4 | 0.4913 | Non | L'engagement régulier n'affecte pas de manière significative la fréquence d'utilisation des services de mobilité partagée. |
| Utilisation régionale | 4.13 | 4 | 0.3892 | Non | L'utilisation régionale des services de mobilité n'influence pas de manière significative la fréquence d'utilisation. |

| | | | | | |
|-------------------------|-------|---|--------|-----|---|
| Appréciation | 4.81 | 4 | 0.3074 | Non | L'appréciation des services n'est pas significativement liée à la fréquence d'utilisation. |
| Adéquation | 7.45 | 4 | 0.1140 | Non | L'adéquation perçue des services de mobilité partagée n'a pas d'effet statistiquement significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Fréquence d'utilisation | 11.73 | 4 | 0.0195 | Oui | Cette affirmation montre une relation significative avec la fréquence d'utilisation des services. Plus la fréquence d'utilisation est élevée, plus cette variable est influencée. |
| Habitude | 4.61 | 4 | 0.3300 | Non | L'habitude d'utilisation des services n'est pas significativement liée à la fréquence d'utilisation. |

Pour le vélo

| Affirmation | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|--------------------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Avantage | 3.43 | 4 | 0.4891 | Non | L'affirmation concernant les avantages perçus des services de mobilité partagée n'a pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Soutien | 3.15 | 4 | 0.5329 | Non | Le soutien perçu ne semble pas influencer significativement la fréquence d'utilisation des services de mobilité partagée. |
| Connaissance | 5.38 | 4 | 0.2504 | Non | La connaissance des services de mobilité partagée n'a pas d'effet significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Intégration | 3.25 | 4 | 0.5167 | Non | L'intégration des services de mobilité partagée dans le quotidien n'affecte pas de manière significative la fréquence d'utilisation. |
| Application mobile | 6.05 | 4 | 0.1955 | Non | L'utilisation des applications mobiles n'est pas statistiquement liée à la fréquence d'utilisation des services. |

| | | | | | |
|-------------------------|------|---|--------|-----|--|
| Efficacité | 3.23 | 4 | 0.5194 | Non | La perception de l'efficacité des services de mobilité partagée n'a pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Engagement régulier | 3.46 | 4 | 0.4841 | Non | L'engagement régulier dans l'utilisation des services de mobilité partagée ne semble pas avoir de lien significatif avec la fréquence d'utilisation. |
| Utilisation régionale | 2.76 | 4 | 0.5989 | Non | L'utilisation régionale des services n'a pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation des services de mobilité partagée. |
| Appréciation | 1.35 | 4 | 0.8534 | Non | L'appréciation des services de mobilité partagée ne semble pas influencer la fréquence d'utilisation de manière significative. |
| Adéquation | 4.34 | 4 | 0.3617 | Non | L'adéquation perçue des services de mobilité partagée n'a pas d'effet significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Fréquence d'utilisation | 1.74 | 4 | 0.7841 | Non | La fréquence d'utilisation des services de mobilité partagée n'est pas significativement influencée par les affirmations étudiées. |
| Habitude | 5.98 | 4 | 0.2005 | Non | L'habitude d'utilisation des services de mobilité partagée n'a pas d'effet significatif sur la fréquence d'utilisation. |

Pour le vélo électrique

| Affirmation | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-------------|------------------|-----|---------|--------------|--|
| Avantage | 2.11 | 4 | 0.7159 | Non | L'affirmation concernant les avantages perçus des services de mobilité partagée n'a pas d'effet significatif sur la fréquence d'utilisation. |

| | | | | | |
|-----------------------|-------|---|--------|-----|--|
| Soutien | 1.98 | 4 | 0.7386 | Non | Le soutien perçu pour les services de mobilité partagée ne semble pas affecter significativement la fréquence d'utilisation. |
| Connaissance | 0.76 | 4 | 0.9436 | Non | La connaissance des services de mobilité partagée n'a pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Intégration | 6.40 | 4 | 0.1714 | Non | L'intégration des services de mobilité partagée dans le quotidien ne semble pas avoir d'effet significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Application mobile | 1.63 | 4 | 0.8031 | Non | L'utilisation des applications mobiles pour la gestion des services de mobilité partagée ne présente pas de lien significatif avec la fréquence d'utilisation. |
| Efficacité | 3.20 | 4 | 0.5244 | Non | La perception de l'efficacité des services de mobilité partagée n'affecte pas significativement leur fréquence d'utilisation. |
| Engagement régulier | 13.09 | 4 | 0.0109 | Oui | L'engagement régulier des utilisateurs dans les services de mobilité partagée a un impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Utilisation régionale | 1.69 | 4 | 0.7924 | Non | L'utilisation régionale des services de mobilité partagée n'est pas significativement liée à la fréquence d'utilisation. |
| Appréciation | 2.41 | 4 | 0.6614 | Non | L'appréciation des services de mobilité partagée ne semble pas avoir un effet significatif sur leur fréquence d'utilisation. |
| Adéquation | 4.14 | 4 | 0.3869 | Non | L'adéquation des services de mobilité partagée avec les besoins des usagers n'a pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |

| | | | | | |
|-------------------------|-------|---|--------|-----|---|
| Fréquence d'utilisation | 13.12 | 4 | 0.0107 | Oui | La fréquence d'utilisation des services de mobilité partagée elle-même est influencée par certains facteurs, et un lien statistiquement significatif est observé. |
| Habitude | 9.12 | 4 | 0.0581 | Non | Les habitudes d'utilisation des services de mobilité partagée n'ont pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |

Pour le scooter

| Affirmation | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|--------------------|------------------|-----|---------|--------------|--|
| Avantage | 4.77 | 3 | 0.1892 | Non | L'affirmation concernant les avantages perçus des services de mobilité partagée n'a pas d'effet significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Soutien | 1.75 | 3 | 0.6261 | Non | Le soutien perçu pour les services de mobilité partagée ne semble pas affecter significativement la fréquence d'utilisation. |
| Connaissance | 1.99 | 3 | 0.5744 | Non | La connaissance des services de mobilité partagée n'a pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Intégration | 1.12 | 3 | 0.7725 | Non | L'intégration des services de mobilité partagée dans le quotidien ne semble pas avoir d'effet significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Application mobile | 4.38 | 3 | 0.2233 | Non | L'utilisation des applications mobiles pour la gestion des services de mobilité partagée ne présente pas de lien significatif avec la fréquence d'utilisation. |

| | | | | | |
|-------------------------|------|---|--------|-----|--|
| Efficacité | 1.13 | 3 | 0.7689 | Non | La perception de l'efficacité des services de mobilité partagée n'affecte pas significativement leur fréquence d'utilisation. |
| Engagement régulier | 2.76 | 3 | 0.4295 | Non | L'engagement régulier des utilisateurs dans les services de mobilité partagée n'a pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Utilisation régionale | 3.97 | 3 | 0.2649 | Non | L'utilisation régionale des services de mobilité partagée n'est pas significativement liée à la fréquence d'utilisation. |
| Appréciation | 4.39 | 3 | 0.2221 | Non | L'appréciation des services de mobilité partagée ne semble pas avoir un effet significatif sur leur fréquence d'utilisation. |
| Adéquation | 6.92 | 3 | 0.0746 | Non | L'adéquation des services de mobilité partagée avec les besoins des usagers n'a pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |
| Fréquence d'utilisation | 3.55 | 3 | 0.3141 | Non | La fréquence d'utilisation des services de mobilité partagée elle-même n'est pas influencée de manière significative par les facteurs étudiés. |
| Habitude | 0.77 | 3 | 0.8575 | Non | Les habitudes d'utilisation des services de mobilité partagée n'ont pas d'impact significatif sur la fréquence d'utilisation. |

Pour les transports électriques personnels (TEP)

| Affirmation | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|--------------|--|
| Avantage | 7.86 | 4 | 0.0970 | Non | Tendance non significative : les usagers pourraient percevoir différemment les avantages selon leur fréquence, mais la différence n'est pas confirmée. |
| Soutien | 3.62 | 4 | 0.4605 | Non | Aucune différence significative dans le sentiment de soutien entre groupes de fréquence d'usage. |
| Connaissance | 3.13 | 4 | 0.5365 | Non | Le niveau de connaissance des services ne varie pas significativement selon la fréquence d'utilisation. |
| Intégration | 9.13 | 4 | 0.0580 | Non | Résultat proche du seuil : une tendance à une meilleure perception de l'intégration chez les usagers fréquents, mais non significative. |
| Application mobile | 7.00 | 4 | 0.1361 | Non | Aucune différence significative sur l'accessibilité via application mobile selon la fréquence d'utilisation. |
| Efficacité | 13.00 | 4 | 0.0113 | Oui | L'efficacité perçue varie significativement : les usagers fréquents évaluent plus positivement l'efficacité des services. |
| Engagement régulier | 6.86 | 4 | 0.1437 | Non | Pas de lien significatif entre la fréquence d'utilisation et l'engagement perçu. |
| Utilisation régionale | 3.31 | 4 | 0.5078 | Non | Aucune différence significative selon la fréquence d'utilisation pour la perception de l'usage à l'échelle régionale. |
| Appréciation | 5.59 | 4 | 0.2316 | Non | L'appréciation globale des services ne varie pas significativement en fonction de la fréquence d'utilisation. |

| | | | | | |
|-------------------------|------|---|--------|-----|---|
| Adéquation | 3.09 | 4 | 0.5433 | Non | Les perceptions d'adéquation des services avec les besoins des usagers ne diffèrent pas selon leur fréquence d'utilisation. |
| Fréquence d'utilisation | 5.08 | 4 | 0.2796 | Non | Ce résultat est une vérification de cohérence mais ne présente pas de lien significatif avec les autres dimensions. |
| Habitude | 2.23 | 4 | 0.6934 | Non | Les habitudes d'usage ne montrent pas de différences significatives entre les groupes de fréquence. |

Pour l'usage de la voiture en tant que conducteur

| Affirmation | Chi ² | ddl | p-vale | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|--------|--------------|--|
| Avantage | 4.230 | 4 | 0.376 | Non | Aucune différence significative selon le lieu de résidence. |
| Soutien | 3.672 | 4 | 0.452 | Non | Pas de lien significatif avec la localisation. |
| Connaissance | 6.072 | 4 | 0.194 | Non | Tendance non significative. |
| Intégration | 7.756 | 4 | 0.101 | Non | Résultat proche du seuil, mais pas significatif. |
| Application_mobile | 0.565 | 4 | 0.967 | Non | Aucune variation selon la zone géographique. |
| Efficacité | 3.728 | 4 | 0.444 | Non | Aucune différence notable. |
| Engagement_régulier | 2.588 | 4 | 0.629 | Non | Les réponses sont homogènes selon les lieux. |
| Utilisation_régionale | 1.681 | 4 | 0.794 | Non | Aucune influence du lieu de résidence. |
| Appréciation | 7.577 | 4 | 0.108 | Non | Résultat à surveiller, mais non significatif. |
| Adéquation | 1.359 | 4 | 0.851 | Non | Pas de variation selon la localisation. |
| Fréquence_utilisation | 7.282 | 4 | 0.122 | Non | Tendance non significative. |
| Habitude | 9.965 | 4 | 0.041 | Oui | Seule affirmation présentant une différence significative selon la localisation. |

Pour l'usage de la voiture (Autopartage)

| Affirmation | Chi ² | ddl | p-valeu e | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|--------------|--------------|--|
| Avantage | 4.230 | 4 | 0.376 | Non | Aucune différence significative selon le lieu de résidence. |
| Soutien | 3.672 | 4 | 0.452 | Non | Pas de lien significatif avec la localisation. |
| Connaissance | 6.072 | 4 | 0.194 | Non | Tendance non significative. |
| Intégration | 7.756 | 4 | 0.101 | Non | Résultat proche du seuil, mais pas significatif. |
| Application_mobile | 0.565 | 4 | 0.967 | Non | Aucune variation selon la zone géographique. |
| Efficacité | 3.728 | 4 | 0.444 | Non | Aucune différence notable. |
| Engagement_régulier | 2.588 | 4 | 0.629 | Non | Les réponses sont homogènes selon les lieux. |
| Utilisation_régionale | 1.681 | 4 | 0.794 | Non | Aucune influence du lieu de résidence. |
| Appréciation | 7.577 | 4 | 0.108 | Non | Résultat à surveiller, mais non significatif. |
| Adéquation | 1.359 | 4 | 0.851 | Non | Pas de variation selon la localisation. |
| Fréquence_utilisation | 7.282 | 4 | 0.122 | Non | Tendance non significative. |
| Habitude | 9.965 | 4 | 0.041 | Oui | Seule affirmation présentant une différence significative selon la localisation. |

Pour l'usage de la voiture (Covoiturage)

| Affirmation | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|--------------|--|
| Avantage | 6.660 | 4 | 0.155 | Non | Légère tendance, mais les différences ne sont pas significatives. |
| Soutien | 3.184 | 4 | 0.528 | Non | Aucune différence notable selon la localisation. |
| Connaissance | 8.396 | 4 | 0.078 | Non | Tendance relativement forte, mais juste au-dessus du seuil de signification. |
| Intégration | 8.380 | 4 | 0.079 | Non | Similaire à l'affirmation précédente, tendance non significative. |
| Application_mobile | 2.929 | 4 | 0.570 | Non | Pas de variation significative selon les zones. |
| Efficacité | 2.038 | 4 | 0.729 | Non | Réponses très homogènes selon les lieux de résidence. |
| Engagement_régulier | 1.647 | 4 | 0.800 | Non | Aucune tendance ou variation détectée. |
| Utilisation_régionale | 5.398 | 4 | 0.249 | Non | Variation modérée, mais statistiquement non significative. |
| Appréciation | 5.122 | 4 | 0.275 | Non | Pas de lien significatif avec la résidence. |
| Adéquation | 2.592 | 4 | 0.628 | Non | Aucune différence marquante selon les zones. |
| Fréquence_utilisation | 4.234 | 4 | 0.375 | Non | Légère variation, mais résultat non significatif. |
| Habitude | 2.745 | 4 | 0.601 | Non | Pas de variation statistiquement significative. |

Pour l'usage du train

| Affirmation | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Avantage | 4.853 | 4 | 0.303 | Non | Pas de variation significative selon la localisation. |
| Soutien | 16.078 | 4 | 0.003 | Oui | Les niveaux de soutien perçus varient fortement selon les zones géographiques. |
| Connaissance | 5.456 | 4 | 0.244 | Non | Pas de différence notable entre les zones. |
| Intégration | 9.071 | 4 | 0.059 | Non | Tendance à la variation, mais juste au-dessus du seuil de signification. |
| Application_mobile | 6.586 | 4 | 0.159 | Non | Aucune différence statistiquement significative observée. |
| Efficacité | 4.580 | 4 | 0.333 | Non | Réponses globalement homogènes entre les zones. |
| Engagement_régulier | 13.834 | 4 | 0.008 | Oui | L'engagement dans la mobilité partagée diffère significativement selon les zones. |
| Utilisation_régionale | 6.080 | 4 | 0.193 | Non | Variation modérée, mais statistiquement non significative. |
| Appréciation | 4.531 | 4 | 0.339 | Non | Les différences entre les zones sont faibles. |
| Adéquation | 5.257 | 4 | 0.262 | Non | Pas de différence significative observée. |
| Fréquence_utilisation | 15.368 | 4 | 0.004 | Oui | La fréquence d'utilisation varie significativement selon la localisation. |
| Habitude | 6.487 | 4 | 0.166 | Non | Aucune différence marquante selon les zones. |

Pour l'usage du bus, du métro et du tram

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|------------------------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Avantage | 8.137 | 4 | 0.087 | Non | Variation proche du seuil, mais pas significative. |
| Soutien | 6.557 | 4 | 0.161 | Non | Pas de différence significative selon la localisation. |
| Connaissance | 6.429 | 4 | 0.169 | Non | Répartition des réponses relativement homogène. |
| Intégration | 14.028 | 4 | 0.007 | Oui | L'intégration perçue varie significativement entre les zones géographiques. |
| Application_mob ile | 1.744 | 4 | 0.783 | Non | Aucune variation significative détectée. |
| Efficacité | 3.519 | 4 | 0.475 | Non | Réponses comparables quel que soit le lieu de résidence. |
| Engagement_ré gulier | 5.334 | 4 | 0.255 | Non | Pas de lien significatif avec la localisation. |
| Utilisation_régio nale | 4.195 | 4 | 0.380 | Non | Pas de variation marquante entre les zones. |
| Appréciation | 8.766 | 4 | 0.067 | Non | Résultat proche de la significativité, à surveiller. |
| Adéquation | 9.337 | 4 | 0.053 | Non | Très proche du seuil, mais non significatif. |
| Fréquence_utilis ation | 14.398 | 4 | 0.006 | Oui | La fréquence d'utilisation diffère significativement selon la zone. |
| Habitude | 13.767 | 4 | 0.008 | Oui | L'adoption de la mobilité partagée comme habitude varie significativement. |

Pour l'usage du Taxi

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|--------------|--|
| Avantage | 1.579 | 3 | 0.664 | Non | Les groupes ont une perception similaire de l'avantage des services. |
| Soutien | 1.705 | 3 | 0.636 | Non | Pas de différence notable en termes de soutien perçu. |
| Connaissance | 5.286 | 3 | 0.152 | Non | Une tendance possible, mais non significative. |
| Intégration | 8.425 | 3 | 0.038 | Oui | La perception d'intégration varie significativement selon les groupes. |
| Application_mobile | 1.018 | 3 | 0.797 | Non | Aucune différence dans la perception de l'application mobile. |
| Efficacité | 4.286 | 3 | 0.232 | Non | L'efficacité perçue reste constante entre les groupes. |
| Engagement_régulier | 6.091 | 3 | 0.107 | Non | Tendance vers une variation, mais non significative. |
| Utilisation_régionale | 6.658 | 3 | 0.084 | Non | Résultat proche de la significativité, à surveiller. |
| Appréciation | 4.133 | 3 | 0.248 | Non | Appréciation similaire dans tous les groupes. |
| Adéquation | 4.775 | 3 | 0.189 | Non | L'adéquation perçue ne varie pas significativement. |
| Fréquence_utilisation | 1.807 | 3 | 0.613 | Non | Les groupes ne diffèrent pas en termes de fréquence d'utilisation. |
| Habitude | 9.939 | 3 | 0.019 | Oui | L'ancrage des habitudes diffère selon les groupes comparés. |

Analyse entre les affirmations (leviers/freins) et le vélo partagé

Pour le vélo électrique

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|----------------|--|
| Avantage | 1.671 | 2 | 0.43369 | Non | Pas de lien significatif entre l'attitude perçue comme un avantage et l'usage |
| Application_mobile | 2.574 | 2 | 0.27615 | Non | L'intuitivité de l'application ne semble pas influencer l'usage |
| Soutien | 3.160 | 2 | 0.20596 | Non | Le soutien des autorités n'a pas d'effet significatif sur la fréquence |
| Connaissance | 1.766 | 2 | 0.41359 | Non | La connaissance du service n'est pas liée à la fréquence d'utilisation |
| Intégration | 2.982 | 2 | 0.22511 | Non | L'intégration du service n'est pas perçue différemment selon la fréquence |
| Engagement_régulier | 3.630 | 2 | 0.16286 | Non | L'idée d'un usage régulier ne varie pas significativement selon la fréquence |
| Utilisation_régionale | 0.403 | 2 | 0.81754 | Non | Pas de lien avec le fait que le service soit disponible à l'échelle régionale |
| Efficacité | 0.681 | 2 | 0.71141 | Non | Le ressenti sur l'efficacité ne diffère pas selon les usagers |
| Appréciation | 0.534 | 2 | 0.76561 | Non | Pas de différence significative sur l'appréciation du service |
| Adéquation | 0.034 | 2 | 0.98319 | Non | L'adéquation perçue n'est pas liée à l'usage |
| Fréquence_utilisation | 5.306 | 2 | 0.07043 | Non (tendance) | Tendance non significative : l'attitude sur l'usage pourrait varier légèrement |
| Habitude | 5.924 | 2 | 0.05173 | Non (tendance) | Tendance à la significativité : les habitués ont peut-être une attitude différente |

Pour le vélo

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|----------------|---|
| Avantage | 0.628 | 4 | 0.95991 | Non | Aucune différence d'attitude perçue selon la fréquence d'usage |
| Application_mobile | 4.929 | 4 | 0.29463 | Non | L'ergonomie perçue de l'application ne varie pas selon l'usage |
| Soutien | 3.045 | 4 | 0.55032 | Non | Le soutien perçu des autorités n'a pas d'effet discriminant |
| Connaissance | 3.312 | 4 | 0.50704 | Non | La connaissance du service n'est pas liée à la fréquence d'utilisation |
| Intégration | 2.573 | 4 | 0.63169 | Non | Pas de lien significatif entre l'intégration du service et son usage |
| Engagement_régulier | 5.087 | 4 | 0.27853 | Non | L'idée d'un usage régulier n'est pas significativement corrélée |
| Utilisation_régionale | 3.998 | 4 | 0.40621 | Non | L'échelle d'utilisation régionale n'a pas d'effet |
| Efficacité | 1.378 | 4 | 0.84796 | Non | Aucune variation de la perception d'efficacité selon la fréquence d'usage |
| Appréciation | 2.964 | 4 | 0.56383 | Non | L'appréciation générale du service est similaire entre les groupes |
| Adéquation | 2.411 | 4 | 0.66073 | Non | La perception d'adéquation du service ne varie pas selon l'utilisation |
| Fréquence_utilisation | 7.469 | 4 | 0.11310 | Non (tendance) | L'attitude perçue autour de la fréquence montre une légère tendance |
| Habitude | 7.186 | 4 | 0.12637 | Non (tendance) | Tendance à la significativité : les usagers habitués semblent plus favorables |

Analyse entre les affirmations (leviers/freins) et l'usage de la voiture

Autopartage

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Soutien | 3.668 | 3 | 0.29958 | Non | Aucune différence significative selon la fréquence d'usage de la voiture |
| Intégration | 3.465 | 3 | 0.32532 | Non | Idem, l'intégration perçue n'est pas liée à la fréquence d'usage |
| Avantage | 3.427 | 3 | 0.33041 | Non | L'idée que les services offrent un avantage n'est pas différenciée |
| Efficacité | 2.669 | 3 | 0.44559 | Non | L'efficacité perçue est similaire entre les groupes |
| Adéquation | 2.299 | 3 | 0.51263 | Non | Pas d'effet significatif sur l'adéquation perçue |
| Habitude | 1.883 | 3 | 0.59710 | Non | La notion d'habitude n'est pas liée à l'usage voiture |
| Fréquence_utilisation | 1.682 | 3 | 0.64093 | Non | La fréquence d'usage perçue des services ne varie pas selon l'usage voiture |
| Connaissance | 0.807 | 3 | 0.84769 | Non | La connaissance des services est équivalente entre groupes |
| Engagement_régulier | 0.749 | 3 | 0.86163 | Non | Pas de lien significatif avec l'engagement dans les services |
| Application_mobile | 0.690 | 3 | 0.87566 | Non | L'importance perçue des applis ne diffère pas selon l'usage |
| Utilisation_régionale | 0.490 | 3 | 0.92119 | Non | Aucun lien entre usage régional perçu et fréquence d'usage voiture |
| Appréciation | 0.391 | 3 | 0.94202 | Non | L'appréciation globale reste identique quel que soit l'usage voiture |

Covoiturage

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|--------------|--|
| Engagement_régulier | 6.594 | 3 | 0.08603 | Non | Tendance non significative : possible lien à explorer avec l'usage analysé |
| Avantage | 5.033 | 3 | 0.16941 | Non | Pas de différence significative selon les niveaux d'usage |
| Appréciation | 4.750 | 3 | 0.19105 | Non | Attitude similaire quelle que soit la fréquence d'usage |
| Connaissance | 3.971 | 3 | 0.26462 | Non | Pas d'effet notable de la connaissance sur la variable cible |
| Fréquence_utilisation | 3.245 | 3 | 0.35537 | Non | Pas de variation significative observée |
| Utilisation_régionale | 3.100 | 3 | 0.37651 | Non | Répartition homogène entre les groupes |
| Soutien | 2.929 | 3 | 0.40277 | Non | Soutien perçu similaire quel que soit le groupe |
| Application_mobile | 1.798 | 3 | 0.61539 | Non | Utilisation d'application sans lien avec les comportements étudiés |
| Efficacité | 1.642 | 3 | 0.64997 | Non | Aucune variation significative observée |
| Adéquation | 1.440 | 3 | 0.69613 | Non | Pas d'adéquation perçue différente selon l'usage |
| Intégration | 1.009 | 3 | 0.79905 | Non | Pas d'effet significatif |
| Habitude | 1.009 | 3 | 0.79905 | Non | Pas d'impact détecté |

Conducteur principal

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|--------------|--|
| Soutien | 10.239 | 4 | 0.03659 | Oui | L'attitude de soutien varie significativement selon la fréquence d'usage |
| Appréciation | 8.733 | 4 | 0.06812 | Non | Tendance non significative, mais à surveiller ($p \approx 0.07$) |
| Engagement_régulier | 8.554 | 4 | 0.07325 | Non | Résultat proche du seuil, pourrait refléter une dynamique intéressante |
| Avantage | 6.936 | 4 | 0.13933 | Non | Pas de différence significative observée |
| Intégration | 6.327 | 4 | 0.17600 | Non | Attitudes similaires entre les groupes d'usage |
| Habitude | 6.327 | 4 | 0.17600 | Non | Pas de lien clair entre habitude et fréquence d'usage |
| Fréquence_utilisation | 6.120 | 4 | 0.19036 | Non | Pas d'effet significatif |
| Adéquation | 5.964 | 4 | 0.20182 | Non | Aucune variation notable selon la fréquence |
| Connaissance | 5.774 | 4 | 0.21665 | Non | Connaissance équivalente entre les groupes |
| Efficacité | 4.848 | 4 | 0.30323 | Non | Pas d'association détectée |
| Utilisation_régionale | 3.683 | 4 | 0.45058 | Non | Résultats homogènes entre les groupes |
| Application_mobile | 3.077 | 4 | 0.54494 | Non | Pas d'effet discernable |

Analyse entre les affirmations (leviers/freins) et l'usage de la trottinette

| Service | Chi ² | ddl | p-value | Significatif | Interprétation |
|-----------------------|------------------|-----|---------|--------------|---|
| Fréquence_utilisation | 4.176 | 1 | 0.04101 | Oui | Une différence significative selon la fréquence d'usage. Variable pertinente. |
| Soutien | 3.301 | 1 | 0.06924 | Non | Tendance vers la signification. À surveiller comme levier possible. |
| Habitude | 3.102 | 1 | 0.07822 | Non | Effet modéré. L'habitude pourrait influencer l'usage mais reste non significatif. |
| Avantage | 1.975 | 1 | 0.15997 | Non | Pas de lien statistique fort avec l'usage. |
| Adéquation | 1.922 | 1 | 0.16562 | Non | Pas de différence notable selon cette perception. |
| Engagement_régulier | 1.678 | 1 | 0.19519 | Non | Variable peu discriminante dans ce contexte. |
| Intégration | 1.545 | 1 | 0.21383 | Non | Pas de lien significatif détecté. |
| Connaissance | 1.322 | 1 | 0.25025 | Non | La connaissance du service ne semble pas influencer la fréquence d'usage. |
| Appréciation | 0.843 | 1 | 0.35857 | Non | L'appréciation générale ne montre pas de lien fort avec l'usage. |
| Efficacité | 0.508 | 1 | 0.47619 | Non | L'efficacité perçue n'est pas un facteur de différenciation ici. |
| Utilisation_régionale | 0.240 | 1 | 0.62421 | Non | Aucune relation avec la fréquence d'usage observée. |
| Application_mobile | 0.007 | 1 | 0.93443 | Non | Aucune influence détectée. Probablement sans impact perçu. |

Test de corrélation de Spearman : Analyse de la monotonie
 Relations entre utilisation et satisfaction (logique de comportement)

Autopartage

| Service | S | p-value | rho |
|--|--------|----------|--------|
| Affirmation_A_Intégration | 403.72 | 0.1184 | 0.4063 |
| Affirmation_A_Engagement_régulier | 339.36 | 0.3806 | 0.2542 |
| Affirmation_A_Utilisation_régionale | 259.25 | 0.03899 | 0.5370 |
| Affirmation_A_Efficacité | 497.93 | 0.1219 | 0.3898 |
| Affirmation_A_Appréciation | 587.08 | 0.2754 | 0.2805 |
| Affirmation_A_Adéquation | 469.25 | 0.5639 | 0.1621 |
| Affirmation_A_Fréquence_utilisation | 609.17 | 0.1292 | 0.3713 |
| Affirmation_A_Habitude | 156.29 | 1.37e-05 | 0.8387 |

Covoiturage

| Service | S | p-value | rho |
|--|------------|-----------|--------|
| Affirmation_C_Intégration | 3.6637e-14 | < 2.2e-16 | 1.0000 |
| Affirmation_C_Engagement_régulier | 80.986 | 0.1328 | 0.5092 |
| Affirmation_C_Utilisation_régionale | 121.69 | 0.4637 | 0.2625 |
| Affirmation_C_Efficacité | 42.016 | 0.01335 | 0.7454 |
| Affirmation_C_Appréciation | 66.394 | 0.06807 | 0.5976 |
| Affirmation_C_Adéquation | 60.203 | 0.1722 | 0.4983 |
| Affirmation_C_Fréquence_utilisation | 42.016 | 0.01335 | 0.7454 |
| Affirmation_C_Habitude | 3.6637e-14 | < 2.2e-16 | 1.0000 |

Vélo partagé

| Service | S | p-value | rho |
|---|---------|-----------|--------|
| Affirmation_VP_Intégration | 40.521 | 0.1889 | 0.5176 |
| Affirmation_VP_Engagement_régulier | 14.884 | 0.2328 | 0.5747 |
| Affirmation_VP_Utilisation_régionale | 15.585 | 0.06711 | 0.7217 |
| Affirmation_VP_Efficacité | 18.959 | 0.1056 | 0.6614 |
| Affirmation_VP_Appréciation | 18.781 | 0.02347 | 0.7764 |
| Affirmation_VP_Adéquation | 26.782 | 0.2297 | 0.5217 |
| Affirmation_VP_Fréquence_utilisation | 39.056 | 0.1718 | 0.5350 |
| Affirmation_VP_Habitude | 0.86156 | 2.677e-06 | 0.9897 |

Trottinette partagée

| Service | S | p-value | rho |
|--|--------|----------|--------|
| Affirmation_T_Intégration | 37.825 | 0.04183 | 0.6848 |
| Affirmation_T_Engagement_régulier | 26.629 | 0.06191 | 0.6830 |
| Affirmation_T_Utilisation_régionale | 20.151 | 0.4018 | 0.4243 |
| Affirmation_T_Efficacité | 30.843 | 0.004234 | 0.8131 |
| Affirmation_T_Appréciation | 31.492 | 0.02332 | 0.7376 |
| Affirmation_T_Adéquation | 75.525 | 0.3261 | 0.3706 |
| Affirmation_T_Fréquence_utilisation | 60.639 | 0.04972 | 0.6325 |
| Affirmation_T_Habitude | 80.172 | 0.1285 | 0.5141 |

Relation entre l'accès/l'environnement et l'usage

Impact de l'emplacement résidentiel

| Service | S | p-value | rho |
|-------------------|--------|---------|---------|
| BlaBlaCar | 68517 | 0.09897 | -0.1988 |
| Blue_bike | 5098.1 | 0.4796 | -0.1342 |
| Bolt | 13406 | 0.5867 | -0.0863 |
| Cambio | 62961 | 0.4028 | -0.1016 |
| Carpool.be | 1231.5 | 0.2769 | -0.2709 |
| Comon | 2 | 1 | -1 |
| Covevent | 6 | 1 | -0.5 |
| Cozycar | 68.261 | 0.6372 | -0.2189 |
| Getaround | 20 | 1 | 0 |
| Lime | 6511.9 | 0.6153 | 0.088 |
| Pony | 804.74 | 0.9581 | 0.0138 |
| ShareABike | 128.59 | 0.1758 | -0.5308 |
| TIER | 1255.5 | 0.2336 | -0.2956 |
| UGo | 262.66 | 0.5678 | -0.1939 |
| Wibee | 30.882 | 0.3431 | -0.5441 |

Impact de la distance aux arrêts de bus

| Service | S | p-value | rho |
|-------------------|--------|---------|---------|
| BlaBlaCar | 41931 | 0.7534 | 0.0400 |
| Blue_bike | 1795.8 | 0.05142 | 0.3861 |
| Bolt | 8784.2 | 0.5015 | 0.1109 |
| Cambio | 37704 | 0.6964 | 0.0505 |
| Carpool.be | 652.75 | 0.1862 | 0.3264 |
| Comon | 2 | 1 | -1 |
| Covevent | 2 | 1 | -1 |
| Cozycar | 17.038 | 0.8121 | 0.1481 |
| Getaround | 7.2783 | 0.7278 | 0.2722 |
| Lime | 5476.5 | 0.6389 | 0.0848 |
| Pony | 805.22 | 0.4948 | -0.1841 |
| ShareABike | 32.275 | 0.3435 | 0.4237 |
| TIER | 524.34 | 0.159 | 0.3574 |
| UGo | 68.769 | 0.6674 | 0.1813 |
| Wibee | 7.418 | 0.7418 | 0.2582 |

Impact de la distance aux arrêts de train

| Test | S | p-value | rho |
|-------------------|--------|---------|---------|
| BlaBlaCar | 51725 | 0.1452 | -0.1842 |
| Blue_bike | 2483.3 | 0.4615 | 0.1510 |
| Bolt | 12145 | 0.1604 | -0.2292 |
| Cambio | 37494 | 0.6665 | 0.0558 |
| Carpool.be | 1154.3 | 0.4473 | -0.1912 |
| Comon | 2 | 1 | -1 |
| Covevent | 2 | 1 | -1 |
| Cozycar | 37.77 | 0.04392 | -0.8885 |
| Getaround | 12.582 | 0.7418 | -0.2582 |
| Lime | 6723.6 | 0.4932 | -0.1236 |
| Pony | 732.97 | 0.7743 | -0.0779 |
| ShareABike | 86.243 | 0.2108 | -0.5401 |
| TIER | 1039.2 | 0.2881 | -0.2735 |
| UGo | 98.927 | 0.6738 | -0.1777 |
| Wibee | 15.443 | 0.4557 | -0.5443 |

Relation entre étude entre les relations sociodémographiques et les fréquences d'utilisations

Âge et fréquence d'utilisation

| Test | S | p-value | rho |
|---|--------|---------|---------|
| Âge vs Fréquence_utilisation_BlaBlaCar | 62306 | 0.4581 | -0.0901 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Blue_bike | 5275 | 0.3591 | -0.1735 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Bolt | 17260 | 0.0089 | -0.3986 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Cambio | 65834 | 0.2095 | -0.1518 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Carpool.be | 1354.2 | 0.1023 | -0.3976 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Comon | 2 | 1 | -1 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Covevent | 6 | 1 | -0.5 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Cozycar | 98.715 | 0.0461 | -0.7628 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Getaround | 28.944 | 0.4502 | -0.4472 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Lime | 10261 | 0.0086 | -0.4372 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Pony | 1082.1 | 0.2014 | -0.3261 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_ShareABike | 132.5 | 0.134 | -0.5774 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_TIER | 1345 | 0.1116 | -0.3880 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_UGo | 277.85 | 0.4346 | -0.2630 |
| Âge vs Fréquence_utilisation_Wibee | 34.142 | 0.1817 | -0.7071 |

Revenu mensuel et fréquence d'utilisation

| Test | S | p-value | rho |
|--|--------|---------|--------|
| Revenu vs Fréquence_utilisation_BlaBlaCar | 64926 | 0.2617 | -0.136 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Blue_bike | 5049.4 | 0.5161 | -0.123 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Bolt | 14523 | 0.2627 | -0.177 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Cambio | 64117 | 0.3151 | -0.122 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Carpool.be | 1360.6 | 0.09629 | -0.404 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Comon | 2 | 1 | -1 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Covevent | 7.4641 | 0.3333 | -0.866 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Cozycar | 89.104 | 0.1622 | -0.591 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Getaround | 37.206 | 0.06134 | -0.860 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Lime | 7838.8 | 0.5759 | -0.098 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Pony | 757.78 | 0.7855 | 0.071 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_ShareABike | 126.07 | 0.2061 | -0.501 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_TIER | 1176.4 | 0.3938 | -0.214 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_UGo | 301.47 | 0.2623 | -0.370 |
| Revenu vs Fréquence_utilisation_Wibee | 34.142 | 0.1817 | -0.707 |

Statut professionnel et fréquence d'utilisation

| Test | S | p-value | rho |
|--|--------|---------|--------|
| Fréquence_utilisation_BlaBlaCar vs Statut_Professionnel | 54413 | 0.01473 | -0.306 |
| Fréquence_utilisation_Blue_bike vs Statut_Professionnel | 3377.1 | 0.8786 | -0.031 |
| Fréquence_utilisation_Bolt vs Statut_Professionnel | 12259 | 0.3556 | -0.150 |
| Fréquence_utilisation_Cambio vs Statut_Professionnel | 47611 | 0.7491 | -0.040 |
| Fréquence_utilisation_Carpool.be vs Statut_Professionnel | 885.48 | 0.7452 | -0.085 |
| Fréquence_utilisation_Comon vs Statut_Professionnel | 2 | 1 | -1 |
| Fréquence_utilisation_Covevent vs Statut_Professionnel | 2 | 1 | 0.5 |
| Fréquence_utilisation_Cozycar vs Statut_Professionnel | 56.539 | 0.9837 | -0.010 |
| Fréquence_utilisation_Getaround vs Statut_Professionnel | 15.528 | 0.7177 | 0.224 |
| Fréquence_utilisation_Lime vs Statut_Professionnel | 7004.1 | 0.3429 | -0.170 |
| Fréquence_utilisation_Pony vs Statut_Professionnel | 902.42 | 0.6858 | -0.106 |
| Fréquence_utilisation_ShareABike vs Statut_Professionnel | 133.09 | 0.1282 | -0.584 |
| Fréquence_utilisation_TIER vs Statut_Professionnel | 1130.7 | 0.5081 | -0.167 |
| Fréquence_utilisation_UGo vs Statut_Professionnel | 153.67 | 0.8505 | 0.069 |
| Fréquence_utilisation_Wibee vs Statut_Professionnel | 34.142 | 0.1817 | -0.707 |

Composition des ménages

| Test | S | p-value | rho |
|--|--------|---------|---------|
| Fréquence_utilisation_BlaBlaCar et Composition_Ménage_Adultes | 61701 | 0.5128 | -0.0795 |
| Fréquence_utilisation_BlaBlaCar et Composition_Ménage_Enfants | 65993 | 0.2012 | -0.1546 |
| Fréquence_utilisation_BlaBlaCar et Composition_Ménage_Seniors | 53251 | 0.5742 | 0.0683 |
| Fréquence_utilisation_Blue_bike et Composition_Ménage_Adultes | 4495 | 1 | 0 |
| Fréquence_utilisation_Blue_bike et Composition_Ménage_Enfants | 4420.7 | 0.9309 | 0.0165 |
| Fréquence_utilisation_Blue_bike et Composition_Ménage_Seniors | 4994.4 | 0.5589 | -0.1111 |
| Fréquence_utilisation_Bolt et Composition_Ménage_Adultes | 10816 | 0.4355 | 0.1236 |
| Fréquence_utilisation_Bolt et Composition_Ménage_Enfants | 11353 | 0.6142 | 0.0801 |
| Fréquence_utilisation_Bolt et Composition_Ménage_Seniors | 13625 | 0.5122 | -0.104 |
| Fréquence_utilisation_Cambio et Composition_Ménage_Adultes | 60282 | 0.929 | -0.0108 |
| Fréquence_utilisation_Cambio et Composition_Ménage_Enfants | 55721 | 0.5861 | 0.0657 |
| Fréquence_utilisation_Cambio et Composition_Ménage_Seniors | 66332 | 0.3515 | -0.1122 |
| Fréquence_utilisation_Carpool.be et Composition_Ménage_Adultes | 1184 | 0.8755 | -0.0386 |
| Fréquence_utilisation_Carpool.be et Composition_Ménage_Enfants | 787 | 0.197 | 0.3096 |
| Fréquence_utilisation_Carpool.be et Composition_Ménage_Seniors | 776.39 | 0.1832 | 0.319 |

| | | | |
|--|--------|---------|---------|
| Fréquence_utilisation_Comon et Composition_Ménage_Adultes | NA | NA | NA |
| Fréquence_utilisation_Comon et Composition_Ménage_Enfants | NA | NA | NA |
| Fréquence_utilisation_Comon et Composition_Ménage_Seniors | NA | NA | NA |
| Fréquence_utilisation_Covevent et Composition_Ménage_Adultes | NA | NA | NA |
| Fréquence_utilisation_Covevent et Composition_Ménage_Enfants | 0.5359 | 0.3333 | 0.866 |
| Fréquence_utilisation_Covevent et Composition_Ménage_Seniors | 0.5359 | 0.3333 | 0.866 |
| Fréquence_utilisation_Cozycar et Composition_Ménage_Adultes | 90.827 | 0.1359 | -0.6219 |
| Fréquence_utilisation_Cozycar et Composition_Ménage_Enfants | 68.32 | 0.6355 | -0.22 |
| Fréquence_utilisation_Cozycar et Composition_Ménage_Seniors | 27.888 | 0.251 | 0.502 |
| Fréquence_utilisation_Getaround et Composition_Ménage_Adultes | 32.5 | 0.2596 | -0.625 |
| Fréquence_utilisation_Getaround et Composition_Ménage_Enfants | 17.5 | 0.8413 | 0.125 |
| Fréquence_utilisation_Getaround et Composition_Ménage_Seniors | 4.1886 | 0.1114 | 0.7906 |
| Fréquence_utilisation_Lime et Composition_Ménage_Adultes | 6415.6 | 0.5619 | 0.1015 |
| Fréquence_utilisation_Lime et Composition_Ménage_Enfants | 7395 | 0.8386 | -0.0357 |
| Fréquence_utilisation_Lime et Composition_Ménage_Seniors | 8031.7 | 0.4747 | -0.1249 |
| Fréquence_utilisation_Pony et Composition_Ménage_Adultes | 333.36 | 0.01239 | 0.5915 |
| Fréquence_utilisation_Pony et Composition_Ménage_Enfants | 645.11 | 0.4198 | 0.2094 |

| | | | |
|---|--------|--------|---------|
| Fréquence_utilisation_Pony et Composition_Ménage_Seniors | 1026.3 | 0.318 | -0.2577 |
| Fréquence_utilisation_ShareABike et Composition_Ménage_Adultes | 91.937 | 0.8239 | -0.0945 |
| Fréquence_utilisation_ShareABike et Composition_Ménage_Enfants | 102.14 | 0.6075 | -0.216 |
| Fréquence_utilisation_ShareABike et Composition_Ménage_Seniors | 102.14 | 0.6075 | -0.216 |
| Fréquence_utilisation_TIER et Composition_Ménage_Adultes | 718.38 | 0.3001 | 0.2586 |
| Fréquence_utilisation_TIER et Composition_Ménage_Enfants | 860.89 | 0.6594 | 0.1116 |
| Fréquence_utilisation_TIER et Composition_Ménage_Seniors | 796.3 | 0.4792 | 0.1782 |
| Fréquence_utilisation_UGo et Composition_Ménage_Adultes | 213.52 | 0.9315 | 0.0295 |

Lieu de Résidence et Fréquence d'utilisation

| Service de mobilité | S | p-value | rho |
|---------------------|--------|---------|---------|
| BlaBlaCar | 68517 | 0.09897 | -0.1988 |
| Blue_bike | 5098.1 | 0.4796 | -0.1342 |
| Bolt | 13406 | 0.5867 | -0.0863 |
| Cambio | 67466 | 0.2753 | -0.1312 |
| Carpool.be | 1555.3 | 0.1252 | -0.3643 |
| Comon | 2 | 1 | -1 |
| Covevent | 6 | 1 | -0.5 |
| Cozycar | 68.261 | 0.6372 | -0.2189 |
| Getaround | 20 | 1 | 0 |
| Lime | 6511.9 | 0.6153 | 0.0880 |
| Pony | 804.74 | 0.9581 | 0.0138 |
| ShareABike | 128.59 | 0.1758 | -0.5308 |
| TIER | 1255.5 | 0.2336 | -0.2956 |
| UGo | 262.66 | 0.5678 | -0.1939 |
| Wibee | 30.882 | 0.3431 | -0.5441 |

Régression ordinale

Test de la multicolinéarité

Test de variance inflation factor (VIF)

| Variable | VIF |
|---|----------|
| Âge.num | 1,494789 |
| Genre.num | 1,181630 |
| Niveau_Etude.num | 1,053048 |
| Code_postal.num | 1,826746 |
| Statut_Professionnel.num | 1,568961 |
| Composition_Ménage_Adultes.num | 1,189988 |
| Composition_Ménage_Seniors.num | 1,124187 |
| Composition_Ménage_Enfants.num | 1,246618 |
| Lieu_Résidence.num | 2,094619 |
| Revenu_mensuel.num | 1,200781 |
| Distance_arrêt_Bus.num | 1,136631 |
| Distance_arrêt_Tram.num | 1,072368 |
| Distance_arrêt_Train.num | 1,059113 |
| Accès_Internet_mobile.num | 1,128146 |
| Rconnaissance.Connaissance_Autopartage.num | 1,184275 |
| Rconnaissance.Connaissance_Covoiturage.num | 1,210642 |
| Rconnaissance.Connaissance_Vélo_partagé.num | 1,012195 |
| Rconnaissance.Connaissance_Trottinette_partagée.num | 1,108451 |

Régression ordinaire

Association sociodémographique

Autopartage

| Variable | Coefficient (Value) | Erreur standard (Std. Error) | t-value | Significatif (p-value < 0.05) |
|------------------------|---------------------|------------------------------|---------|-------------------------------|
| Âge | 0.03812 | 0.02523 | 1.5106 | Non |
| Niveau d'étude | -0.45094 | 0.25728 | -1.7527 | Non |
| Genre | -0.38729 | 0.44700 | -0.8664 | Non |
| Revenu mensuel | 0.06410 | 0.14535 | 0.4410 | Non |
| Lieu de résidence | 0.18145 | 0.34400 | 0.5275 | Non |
| Recommandation moyenne | 0.06817 | 0.2322 | 0.2936 | Non |
| Satisfaction moyenne | 0.51166 | 0.5594 | 0.9146 | Non |

Covoiturage

| Variable | Coefficient | Erreur Std. | t-value | Interprétation |
|-------------------|-------------|-------------|---------|--|
| Âge | 0.0186 | 0.0257 | 0.72 | Aucun effet significatif |
| Niveau d'étude | -0.275 | 0.317 | -0.87 | Aucun effet significatif |
| Genre | -0.676 | 0.532 | -1.27 | Aucun effet significatif |
| Revenu mensuel | 0.326 | 0.197 | 1.65 | Proche du seuil, effet légèrement positif possible |
| Lieu de résidence | -0.431 | 0.469 | -0.92 | Aucun effet significatif |

Vélo partagé

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|-------------------|-------------|-----------------|---------|----------------|---|
| Âge | 0.1340 | 0.0896 | 1.50 | Non | Tendance positive, mais non significative |
| Niveau d'étude | 0.6170 | 0.5557 | 1.11 | Non | Pas d'effet significatif |
| Genre | -0.8000 | 1.7557 | -0.46 | Non | Aucun effet significatif |
| Revenu mensuel | 0.4474 | 0.3882 | 1.15 | Non | Tendance positive, mais non significative |
| Lieu de résidence | 0.3491 | 0.9094 | 0.38 | Non | Aucun effet significatif |

Trottinette partagée

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|------------------------|-------------|-----------------|---------|----------------|---|
| Âge | 0.0629 | 0.0379 | 1.6595 | Non | Tendance positive, mais non significative |
| Niveau d'étude | 0.1230 | 0.3819 | 0.3219 | Non | Tendance positive, mais non significative |
| Genre | -0.2663 | 1.0663 | -0.2497 | Non | Aucun effet significatif |
| Revenu mensuel | 0.3377 | 0.2884 | 1.1712 | Non | Aucun effet significatif. |
| Lieu de résidence | 0.5337 | 0.7266 | 0.7345 | Non | Aucun effet significatif. |
| Recommandation moyenne | -0.2617 | 0.6163 | -0.4247 | Non | Aucun effet significatif. |

| | | | | | |
|-----------------------------|---------|--------|---------|-----|---|
| Satisfaction moyenne | -2.1720 | 2.2708 | -0.9565 | Non | Tendance négative, mais non significative |
|-----------------------------|---------|--------|---------|-----|---|

Association comportementale

Autopartage

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|--------------------------------|-------------|-----------------|---------|----------------|--|
| Habitude | 2.1626 | 1.4354 | 1.5066 | Non | Tendance positive, mais non significative. |
| Engagement régulier | 0.1848 | 0.6246 | 0.2958 | Non | Aucun effet significatif. |
| Fréquence d'utilisation | -0.5845 | 1.2647 | -0.4622 | Non | Tendance négative, mais non significative |

Covoiturage

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|----------------------------|-------------|-----------------|----------|----------------|--|
| Habitude | 54.39 | 36 398 | 0.0015 | Non | Modèle instable, résultats non significatifs |
| Engagement régulier | -10.20 | 108 590 | -0.00009 | Non | Modèle instable, résultats non significatifs |

| | | | | | |
|--------------------------------|-------|--------|---------|-----|--|
| Fréquence d'utilisation | 17.33 | 35 427 | 0.00049 | Non | Modèle instable, résultats non significatifs |
|--------------------------------|-------|--------|---------|-----|--|

Vélo partagé

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|--------------------------------|-------------|-----------------|----------------------------|----------------|--|
| Engagement régulier | 13.203 | 1,771,168 | \approx 0.000007 | Non | Modèle instable, résultats non significatifs |
| Fréquence d'utilisation | 5.041 | 3,858,752 | \approx 0.000001 3 | Non | Modèle instable, résultats non significatifs |

Association attitudinale

Autopartage

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|--------------------|----------------|-----------------|----------------------|----------------|--|
| Soutien | -5.1839 | 323.430 | -0.016 03 | Non | Tendance négative, mais non significative |
| Habitude | 6.8546 | 323.431 | 0.0211 9 | Non | Tendance positive, mais non significative. |
| Intégration | -0.2155 | 1.168 | -0.184 54 | Non | Aucun effet significatif |

| | | | | | |
|---------------------|-----------------|---------------|----------------------|------------|--|
| Efficacité | 0.56913 | 0.4870 | 1.1685 5 | Non | Tendance positive, mais non significative. |
| Appréciation | -0.31216 | 0.5941 | -0.525 40 | Non | Aucun effet significatif |
| Adéquation | 0.04898 | 0.5667 | 0.0864 3 | Non | Aucun effet significatif |

Covoiturage

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|---------------------|-------------|-----------------|---------|----------------|--|
| Efficacité | 27.890 | 44.520 | 0.63 | Non | Tendance positive, mais non significative. |
| Appréciation | 5.396 | 6.360 | 0.85 | Non | Tendance positive, mais non significative. |
| Adéquation | -16.282 | 25.460 | -0.64 | Non | Tendance négative, mais non significative |

Vélo partagé

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|-------------------|-------------|-----------------|-----------------|----------------|--|
| Efficacité | 1.539 | 20 490 736 | 0.0000 00075 | Non | Modèle instable, résultats non significatifs |

| | | | | | |
|---------------------|-------|------------|-----------------|-----|--|
| Appréciation | 4.272 | 73 175 352 | 0.0000 00058 | Non | Modèle instable, résultats non significatifs |
| Adéquation | 9.563 | 72 682 919 | 0.0000 00131 | Non | Modèle instable, résultats non significatifs |

Trottinette partagée

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|---------------------|-------------|-----------------|---------|----------------|---|
| Efficacité | 60.605 | 388.4 | 0.156 | Non | Estimation très incertaine ; aucun lien fiable avec la fréquence. |
| Appréciation | -11.249 | 195.1 | -0.058 | Non | Aucun effet significatif. |
| Adéquation | 4.579 | 131.8 | 0.035 | Non | Effet non significatif. |

Association contextuelle

Autopartage

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|-----------------------------|-------------|-----------------|---------|----------------|--|
| Distance arrêt Bus | -0.241 | 0.197 | -1.22 | Non | Tendance négative, mais non significative. |
| Distance arrêt Train | 0.025 | 0.196 | 0.13 | Non | Aucun effet significatif |
| Distance arrêt Tram | 0.071 | 0.191 | 0.37 | Non | Aucun effet significatif |

| | | | | | |
|--|--------|-------|-------|--------|---|
| Abonnement Bus/Tram/Métro | -0.724 | 0.382 | -1.90 | Limite | Tendance négative, mais non significative., (effet proche du seuil de significativité (p ≈ 0.06)) |
| Abonnement Train | -0.722 | 0.386 | -1.87 | Limite | Tendance négative, mais non significative., (effet proche du seuil de significativité (p ≈ 0.06)) |
| Abonnement trottinette partagée | -3.865 | 1.646 | -2.35 | oui | Les personnes disposant d'un abonnement de trottinette partagée ont une probabilité significativement plus faible d'utiliser fréquemment l'autopartage. |
| Abonnement vélo partagé | -4.693 | 1.178 | -3.98 | oui | Les personnes disposant d'un abonnement de vélo partagé ont une probabilité significativement plus faible d'utiliser fréquemment l'autopartage. |

Covoitage

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|--|-------------|-----------------|---------|----------------|--|
| Distance arrêt Bus | -0.056 | 0.242 | -0.23 | Non | Effet très faible et non significatif. |
| Distance arrêt Train | 0.151 | 0.242 | 0.63 | Non | Aucun lien significatif. |
| Distance arrêt Tram | -0.232 | 0.206 | -1.13 | Non | Tendance négative, mais non significative. |
| Abonnement Bus/Tram/Métr o | +0.019 | 0.405 | 0.05 | Non | Aucun effet significatif. |
| Abonnement Train | -0.395 | 0.457 | -0.86 | Non | Aucun effet significatif. |
| Abonnement trottinette partagée | -9.363 | 27.421 | -0.34 | Non | Aucun effet significatif. |
| Abonnement vélo partagé | -0.538 | 0.566 | -0.95 | Non | Aucun effet significatif. |

Vélo partagé

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|---------------------------|-------------|-----------------|---------|----------------|---------------------------|
| Distance arrêt Bus | -0.234 | 0.412 | -0.57 | Non | Aucun effet significatif. |

| | | | | | |
|--|---------|---------|-------|-----|--|
| Distance arrêt Train | +0.434 | 0.457 | 0.95 | Non | Aucun effet significatif. |
| Distance arrêt Tram | +0.049 | 0.345 | 0.14 | Non | Aucun effet significatif. |
| Abonnement Bus/Tram/Métro | +0.808 | 0.752 | 1.07 | Non | Aucun effet significatif. |
| Abonnement Train | -0.968 | 0.763 | -1.27 | Non | Tendance négative, mais non significative. |
| Abonnement trottinette partagée | -12.659 | 148.782 | -0.09 | Non | Aucun effet significatif. |
| Abonnement vélo partagé | -0.461 | 0.915 | -0.50 | Non | Aucun effet significatif. |

Trottinette partagée

| Variable | Coefficient | Erreur standard | t-value | Significatif ? | Interprétation |
|----------------------------------|-------------|-----------------|---------|----------------|--|
| Distance arrêt Bus | -0.231 | 0.347 | -0.665 | Non | Aucun effet significatif. |
| Distance arrêt Train | -0.023 | 0.272 | -0.085 | Non | Aucun effet significatif. |
| Distance arrêt Tram | -0.039 | 0.281 | -0.138 | Non | Aucun effet significatif. |
| Abonnement Bus/Tram/Métro | -1.111 | 0.649 | -1.711 | Non (limite) | Coefficient négatif surprenant, tendance inverse attendue. |
| Abonnement Train | +1.244 | 0.765 | +1.625 | Non (limite) | Tendance négative, mais |

| | | | | | |
|--|---------|-------|--------|-----|---------------------------|
| | | | | | non significative. |
| Abonnement trottinette partagée | -4.411 | 36.17 | -0.122 | Non | Aucun effet significatif. |
| Abonnement vélo partagé | -14.614 | 45.50 | -0.321 | Non | Aucun effet significatif. |