



“

LA MOBILITÉ DOUCE  
AU SERVICE DE  
L'ÉGAL ACCÈS À LA  
VILLE ET À  
L'ATTÉNUATION DE  
L'EXCLUSION  
SOCIALE

Saison 2024

# SERVICE VÉLO&CO

## Transport en triporteur

Étude d'impact social sur le service de triporteur "Vélo&Co" pour la saison 2024. Comprendre l'utilité du triporteur, ses effets sur le comportement des bénéficiaires et la satisfaction globale des habitants et habitantes de Brest dans le quartier QPV de Bellevue.

**Autrice**  
Kali Abraham

**Relecture par**  
Alice Grasset  
Clarisse le Guevel  
Edouard Vaughan

À l'intention de BAPAV et de  
la fondation RATP



## **Sommaire**

<b>0. Résumé exécutif :</b> .....	3
<b>1. Description du projet:</b> .....	5
<b>2. Méthodologie:</b> .....	8
a. Cadre de l'étude d'impact.....	8
b. Utilisation de la théorie du changement.....	9
c. Outils d'analyse : entretiens semi-directifs et enquête quantitative.....	11
<b>3. Analyse des impacts sociaux</b> .....	12
<b>4. Données quantitatives</b> .....	12
4.1 Evolution de la fréquentation.....	13
4.2 Implication des bénévoles.....	14
4.3 Profil des bénéficiaires.....	15
4.4 Analyse des trajets.....	16
4.5 Répartition des modes de transports qui auraient substitué au triporteur.....	17
4.6 Classification des motifs d'utilisation du service.....	18
4.7 Satisfaction des utilisateurs.....	19
4.8 Sécurité et confort.....	20
<b>5. Données qualitatives</b> .....	21
5.1 Mobilité et transport.....	21
5.2 Renforcement du lien social.....	22
5.3 Impacts indirects.....	23
5.4 Barrières psychologiques.....	23
<b>6. Conclusion</b> .....	24
<b>7. Annexes</b> .....	26
<b>8. Bibliographie</b> .....	30

## ***Résumé exécutif***

L'association Brest à pied et à vélo (BAPAV), dont la mission est de promouvoir les mobilités actives sur le Pays de Brest, mène depuis 2022, une initiative expérimentale de transport à la demande en vélos triporteurs. Ce service gratuit est conçu à destination de personnes rencontrant des difficultés de mobilité (âge, handicap, précarité économique et sociale) dans le périmètre de la ville de Brest.

L'ambition de BAPAV à travers ce programme est double: premièrement, de faciliter pour les utilisateurs, qui ne sont généralement pas en mesure de se déplacer de façon autonome en mode actif, l'accès aux multiples bénéfices associés à ce type de mobilité. Deuxièmement, l'association aspire à accroître la visibilité et l'accessibilité de ces modes de transport, écologiques et bénéfiques pour la santé, pour en faire un service pérenne et généralisable. Grâce à l'implication d'une trentaine de bénévoles et avec un parc actuel de trois vélos triporteurs, l'association a effectué 71 trajets en 2022, et un peu plus de 70 de janvier à octobre 2023. Avec l'acquisition d'un quatrième véhicule, le recrutement d'une salariée dédiée au projet, de nouveaux partenariats avec les administrations de différents quartiers de la ville de Brest et un processus de réflexion stratégique approfondie, BAPAV s'est fixé comme objectif une augmentation du nombre de trajets pour 2024. En raison des moyens limités de l'association, l'action 2024 s'est centrée dans un premier temps sur le quartier de Bellevue, zone classée en quartier prioritaire de la ville (QPV).

C'est avec l'objectif final de transférer cette activité à une entité tierce après une troisième année de preuve du concept et d'amélioration continue du service que BAPAV a initié un groupe de travail en octobre 2023. Le groupe est constitué des parties prenantes au projet susceptibles de contribuer à la reprise du service après cette période d'expérimentation poussée. Dans cette perspective et dans le cadre du financement de la fondation Groupe RATP, BAPAV souhaite comprendre l'impact de son service sur les bénéficiaires.

Dans le cadre de cette d'étude d'impact, l'association Ti Mobzh s'est manifestée pour la mener. Créée en 2022, Ti Mobzh est une association réunissant des acteurs concernés par la mobilité durable en Bretagne avec pour mission d'accompagner à la transition vers des modes de transport durables tout en luttant contre l'autosolisme. Les actions de Ti Mobzh portent principalement sur la mise en œuvre de solutions innovantes pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Elle est née du projet de recherche citoyenne "Fabrique des Mobilités Durables en Bretagne", financée par la Région Bretagne et co-portée par le Laboratoire d'études et de recherche en sociologie de l'Université de Brest (LABERS), et le Lieu-dit, association de structures et de personnes qui agissent en faveur des transitions sur le Pays de Brest. Ti Mobzh incarne un pont entre la réflexion académique et des actions de terrain. Ancrée dans la recherche citoyenne, elle tient une posture unique, alliant théorie et pratique, pour l'évolution des comportements en matière de mobilité.

Elle maintient des relations solides avec le milieu de la recherche scientifique par le développement de projets conjoints avec des laboratoires des institutions académiques. Par exemple, l'accompagnement à la réalisation d'une étude sur les véhicules intermédiaires, une gamme de véhicules situés entre le vélo traditionnel et la voiture, incluant de ce fait les vélos triporteurs. Fort de cette expérience, les membres et la salariée de l'association viennent soutenir les démarches d'études et d'actions en faveur d'une mobilité durable sur l'ensemble du territoire breton. En ce sens,

l'élaboration d'une mesure d'impact du service "Vélo&Co" pour BAPAV entre directement dans ses champs de compétences.

### ***Principaux résultats***

Après l'étude des données quantitatives collectées auprès d'utilisateurs entre le 18 janvier 2024 et le 18 octobre 2024, 3 tendances ont été observées. Tout d'abord, parmi les 390 trajets effectués durant ces 9 mois, près de 94% des personnes interrogées recommandent ce service pour sa facilité. Le triporteur a permis effectivement de pallier aux différentes problématiques du territoire comme les travaux, depuis début 2024, de la seconde ligne de tram. Les bénéficiaires sont principalement des personnes vulnérables : 30% des bénéficiaires avaient plus de 60 ans (108 sur 355 trajets), parmi eux, 45 personnes ne se seraient pas déplacées sans l'existence du service triporteur. Ensuite, la diversification des motifs d'utilisation du service montre une tendance plus générale vers l'accès aux services essentiels comme les achats (faire ses courses) à 36% et aux soins médicaux à 23%. En 9 mois, le service Velo&CO a permis de réaliser 234 trajets vers des services essentiels depuis des quartiers de la ville socialement et économiquement défavorisés. Enfin, le service a permis d'éviter 195 trajets en voiture (soit 55% des trajets), c'est le nombre de personnes qui auraient demandé à un proche de les accompagner en voiture. Cela signifie par extension que 195 trajets ont pu s'organiser en toute autonomie. Ceci permet aux proches aidants de retrouver un peu de temps disponible pour d'autres activités.

Un tiers des personnes transportées en triporteur déclarent qu'ils auraient essayé d'atteindre leur destination à pied sans le service Velo&CO. Parmi eux, 10 ont effectué un trajet de moins de 10 minutes à vélo, comme passager du véhicule. Pour les autres, chaque trajet se situe entre 10 et 20 minutes sur le triporteur à assistance électrique. On peut supposer que le trajet à pied aurait été beaucoup plus long et fatiguant pour certaines personnes, notamment pour les 65 personnes dont l'objectif était de faire des achats alimentaires. Pour d'autres, la marche leur permet d'aller au marché et de se faire ramener en triporteur avec des sacs de course relativement lourds. Sans le service, il est également possible de supposer que ces personnes ne se seraient pas déplacées et n'auraient pas dépensé leur budget dans les commerces de proximité.

Parmi les personnes ayant fait appel au service, 40 trajets avaient pour motif un rendez-vous médical, tous situés dans un périmètre de 10 à 20 minutes en triporteur. Si les personnes interrogées déclarent qu'ils y seraient allés à pied (28 trajets) ou en transport en commun (13 trajets), là aussi le temps de parcours et la fatigue auraient été plus importants. Par ailleurs, on peut se demander ici, si les marcheurs le feraient par habitude ou par manque de ressource économique pour accéder aux transports en communs. Une étude plus approfondie permettrait également de tester l'hypothèse d'un manque de compétence pour prendre les transports en commun (se situer dans l'espace, lire une carte, acheter un billet, phobie sociale, etc).

## 1. Description du projet

Depuis 2021, BAPAV développe un projet de déplacements à vélo-tripporteur pour des personnes éloignées de la mobilité. La même année, le service prend forme par l'acquisition du premier vélo, d'un deuxième l'année suivante puis d'un troisième en 2023. En 2022, le financement de la Fondation RATP est alloué à la location d'un garage pour les stationner, la formation de pilotes et la construction d'un réseau de partenaires. BAPAV a déjà établi des liens avec les acteurs de la mobilité et de l'action sociale sur le territoire de Brest et sa métropole tels que Bibus et le service Mobilité de Brest métropole, le CLIC de la ville de Brest (Centre Local d'Information et de Coordination gérontologique) ou encore l'Office des retraités de Brest (ORB) et les Maisons pour tous.

En 2022, BAPAV a lancé à titre expérimental le service de transport à la demande (TAD) à vélo-tripporteur, nommé « Vélo&Co » dans le cadre d'un groupe de travail avec Bibus, Brest métropole, le CLIC et l'ORB. Depuis, des réunions mensuelles des acteurs du projet permettent de faire le point sur le service et de réfléchir au devenir du service. Financé par la fondation RATP, ce service devait permettre aux personnes âgées et aux personnes en situation de handicap de se déplacer en vélo-tripporteur de porte à porte, sur de courtes distances, pour des motifs privés.

Année	Bénéficiaires du service	Nombre de trajets	Taux de satisfaction	Nombre de pilotes formés
2022	629	71	~100%	41

En 2023, l'intérêt pour le TAD se confirme avec autant de trajets réalisés à la mi-novembre qu'en 2022. Cet engouement pour le service permet à l'association de comptabiliser en tout 3 vélos triporteurs, deux vélos taxis et un vélo avec une plateforme pouvant accueillir une personne en fauteuil roulant manuel.



*Vélo taxis*



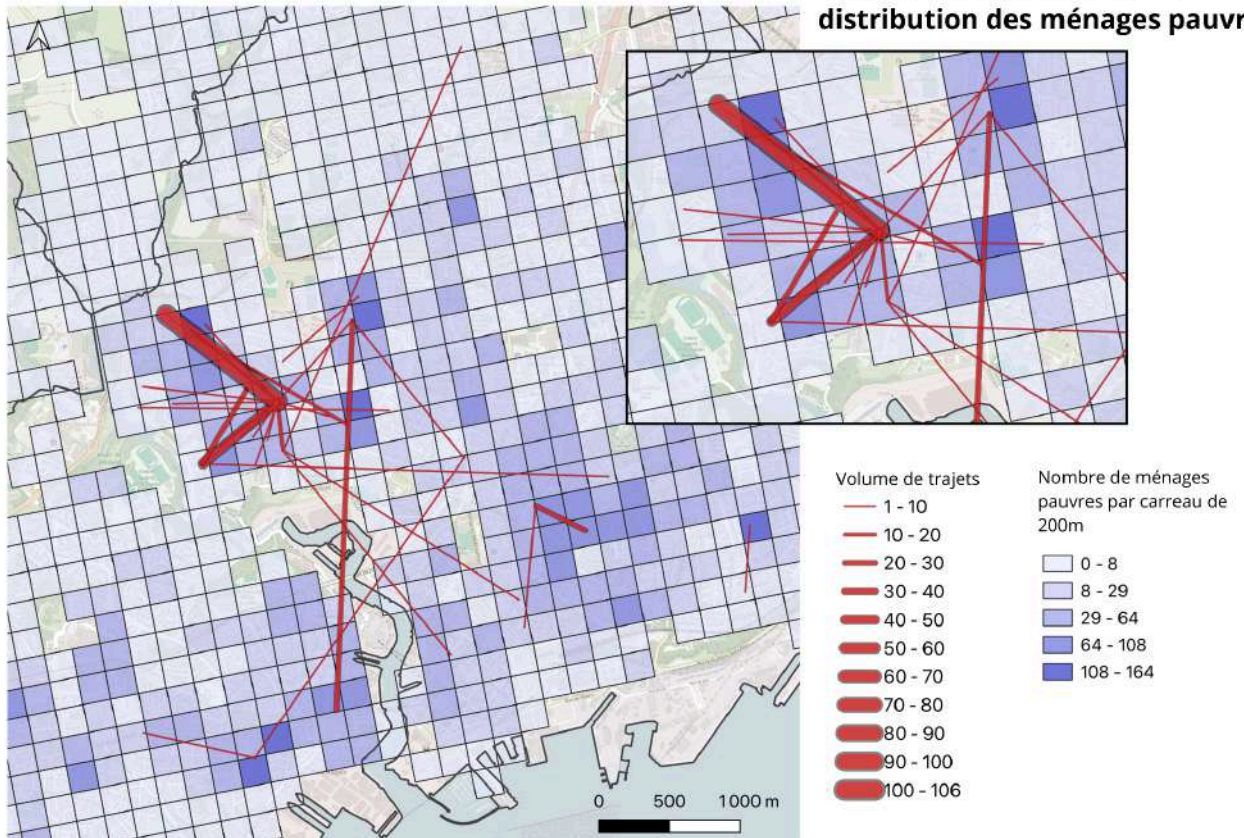
*Vélo porte fauteuil*

Pour la saison 2023–2024, BAPAV a souhaité continuer le développement du service «Vélo&Co» dans le quartier de Bellevue, (QPV) afin de toucher davantage de personnes en précarité socio-économique et de leur faciliter l'égal accès à la ville. Le quartier de Bellevue est particulièrement visé par la précarité mobilière avec plus de 40% de pauvreté et des zones non couvertes par les transports en commun dont le trajet en direction du marché à Bellevue (figure 1, p7). La précarité mobilière étant un facteur d'aggravation de l'exclusion sociale, le développement du service Vélo&Co à Bellevue est un outil précieux au titre de l'insertion sociale.

Objectifs 2024	Nombre de trajets visé au total
	150

Le projet s'est également articulé autour du constat que les travaux effectués par la ville pour créer une deuxième ligne de tram occasionnent des difficultés supplémentaires à se déplacer. En effet, cette nouvelle ligne de tram traversera le quartier QPV de Bellevue (figure 2, p7) alors que l'été 2024 fut marqué à Brest par un arrêt complet du tram. Le développement du TAD s'inscrit en ce sens comme un mode de substitution.

## Carte des flux de trajets et distribution des ménages pauvres



Sources : BaPaV, INSEE, GéoPaysdeBrest Réalisation : 2024

Figure 1

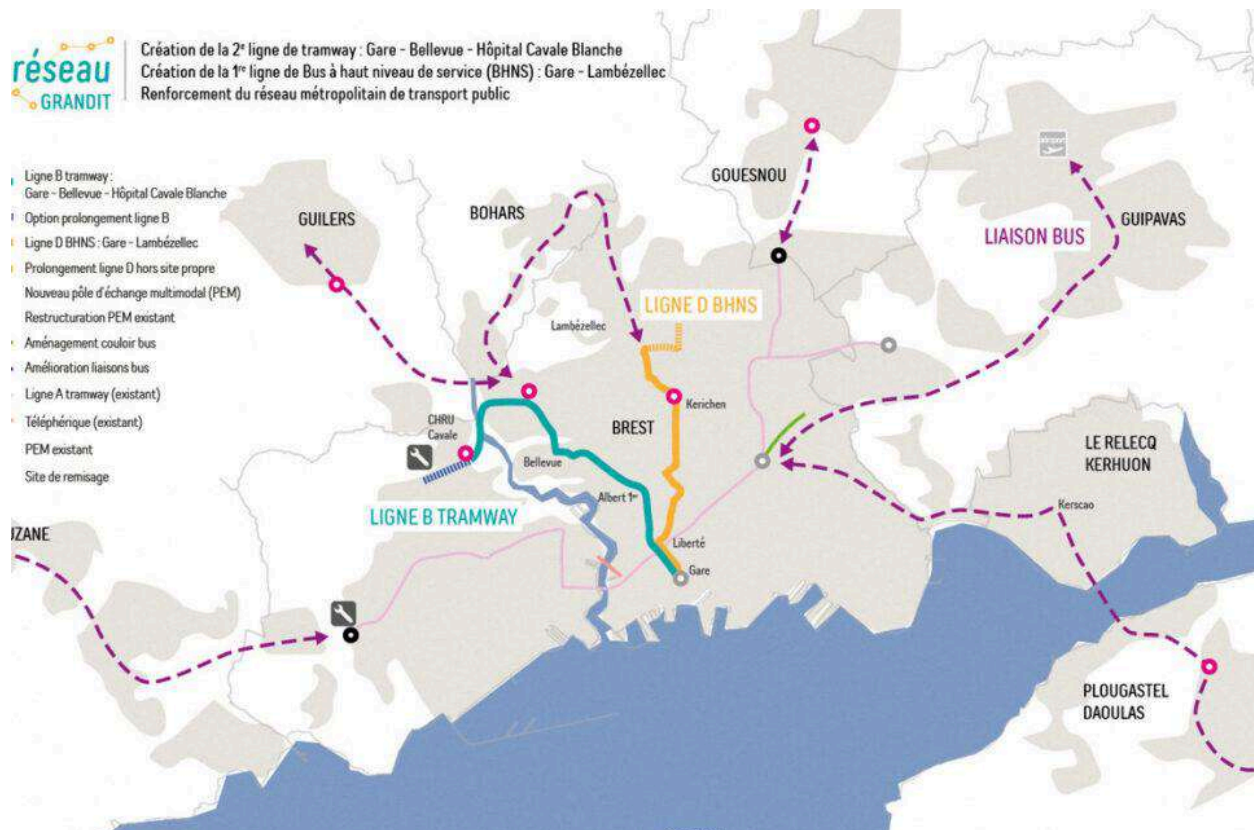


Figure 2 : Prochaine ligne de tram passant à Bellevue

Conséquemment, l'objectif principal du service développé en 2024 était d'améliorer l'accès à la ville pour les personnes dites en situation de précarité. Le deuxième objectif, lié au premier, était alors de multiplier les motifs de déplacements comme les loisirs, la culture et l'éducation en plus des déplacements utilitaires comme ce fut le cas les années précédentes. En identifiant ces deux cibles, le projet espérait impacter à la fois le bénéficiaire dans son bien-être global et la société dans l'amélioration des liens sociaux et de l'égalité des chances.

## ***2. Méthodologie***

Le première étape pour concevoir cette étude d'impact fut d'abord d'établir un cadre. Les objectifs étaient les suivants :

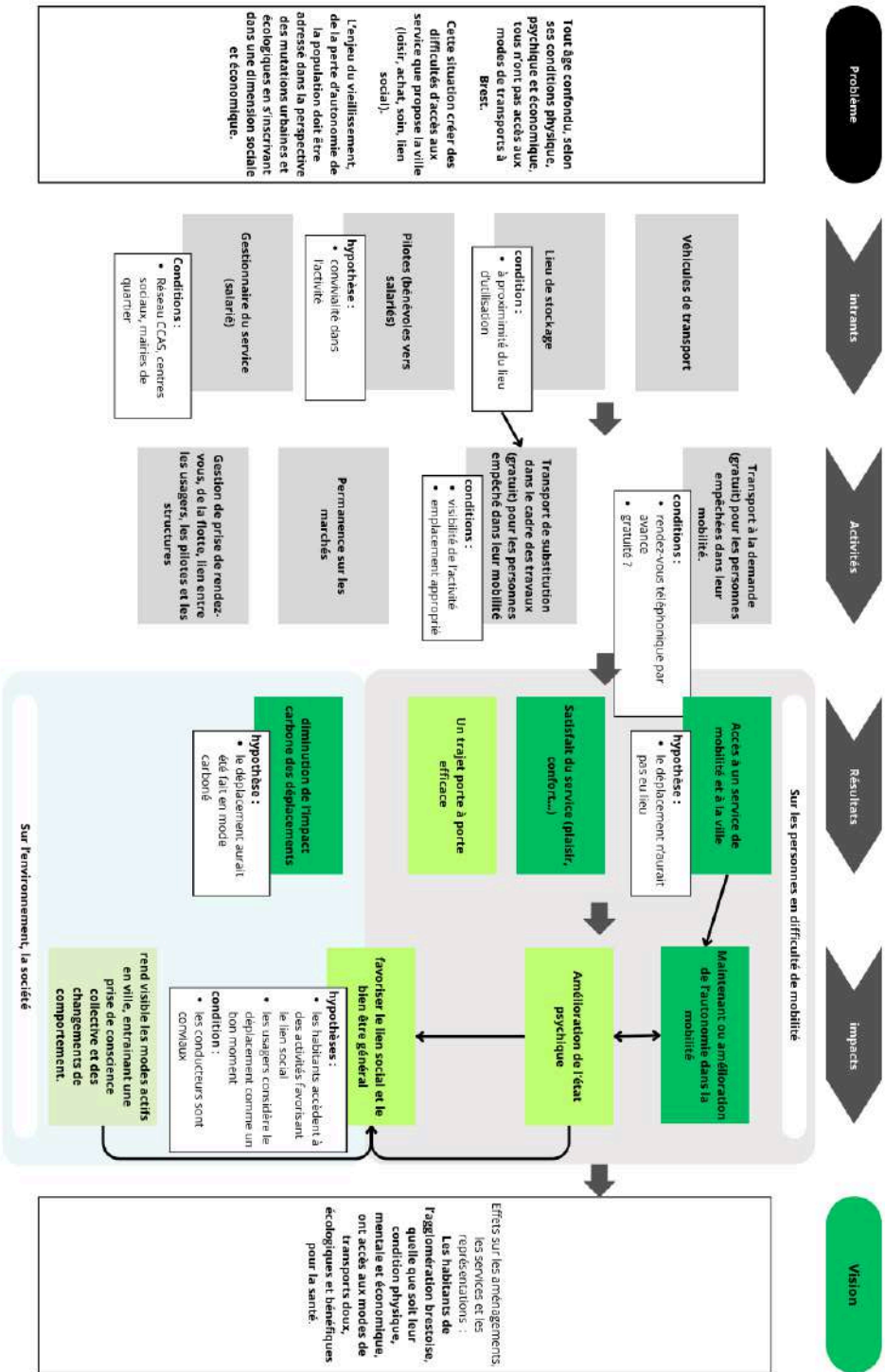
- Définir les objectifs partagés de la mesure d'impact avec les parties prenantes
- Consolider les indicateurs de la mesure d'impacts
- Définir les outils de mesure

Pour ce faire, une réunion de travail avec les parties prenantes au projet a été organisée pour consolider les objectifs partagés de l'étude. La méthode s'est ensuite appuyée sur l'outil de théorie du changement (Autissier 2018 voir annexe p26) afin d'identifier la valeur du service, les résultats et impacts attendus, les hypothèses sous-jacentes et les facteurs pouvant influencer l'impact. Suite à ce travail, deux éléments ont été identifiés:

- Identification des indicateurs et moyens de mesure pour chacun des impacts.
- Priorisation des indicateurs en fonction des moyens et objectifs.
- Diagramme théorie du changement

La théorie du changement est une méthode de planification mise en place pour identifier les étapes nécessaires à la réussite d'un projet. Dans le cadre du service "Vélo&Co", la théorie du changement identifie les actions à mener pour encourager l'adoption du triporteur. Ici par exemple, la mise en place de permanences au marché créant une récurrence et ainsi, un sentiment de confiance et d'habitude envers le service. Parallèlement, cette action permet la fidélisation et facilite la réservation, donc l'utilisation du service.





En partant de l'identification des besoins des bénéficiaires, le projet a pu s'articuler autour d'actions permettant la mise en place d'un changement progressif des habitudes. Pour 2024, le service Vélo&Co était gratuit afin de correspondre au profil socio-économique des bénéficiaires. En 2017, le revenu médian annuel à Bellevue était de 16 840 euros, un revenu bien inférieur au reste de la ville qui s'élevait à 19 640 euros (Adeupa 2022). De ces actions, les hypothèses et les résultats attendus permettent de créer une feuille de route pour évaluer les impacts sociaux du service et de l'ajuster au besoin par la suite. Ici, les hypothèses sont les objectifs du projet soit l'amélioration de l'accès à la ville, la satisfaction vis à vis du service et des trajets de porte à porte. Ces hypothèses mènent à plusieurs impacts : une plus grande autonomie, un meilleur état psychique et un renforcement du lien social. De part la création de la théorie du changement, le projet a su identifier un objectif de long terme, dit "vision" (voir l'annexe p26), que les habitants et habitantes de la région brestoise "quelque soit leur condition physique, mentale et économique puissent accéder aux modes de transports doux, écologiques et bénéfiques pour la santé".

Pour mesurer l'impact du service Vélo&Co, deux outils ont par la suite été identifiés. Les entretiens semi-directifs et une enquête quantitative. Pour ce faire, un guide d'entretiens a été construit afin d'explorer et qualifier les impacts du service auprès des bénéficiaires. Des réunions de travail avec l'association BAPAV ont été organisées pour valider le guide d'entretien. Ce guide a été testé avec des utilisateurs et utilisatrices des années précédentes afin de s'assurer de sa pertinence.

L'enquête quantitative a également fait l'objet de réunions avec BAPAV pour adapter l'outil préexistant aux indicateurs quantitatifs sélectionnés. Le questionnaire a par la suite fait l'objet d'un test qui s'est révélé concluant auprès des usagers et usagères du service par l'association BAPAV. L'objectif de ces deux outils de mesures est d'identifier la diversité de profils parmi les bénéficiaires du service, d'évaluer leurs motivations et de mesurer l'impact social du service par rapport à leur situation.

# Détails du Questionnaire et Données Collectées

Les données quantitatives ont été récoltées par BAPAV après chaque trajet. Un ensemble de 12 questions ont été posées et les données ont été collectées via un formulaire en ligne avec la possibilité pour les personnes le souhaitant de rester anonyme. La date du trajet et le nom du bénévole figurent dans la base de données. Enfin, les personnes interrogées sont toutes des personnes ayant utilisé le triporteur à minima une fois.

Avant d'aborder les résultats de cette étude, voici la liste exhaustive des éléments récoltés dans le questionnaire:

## Informations sur le Trajet

- La date du trajet
- Le type de triporteur
- Le nom du pilote
- L'adresse de départ et d'arrivé
- La durée du trajet

## Informations sur l'Utilisateur

- Le nom et prénom
- Le genre de la personne
- Le numéro de téléphone

## Évaluation du Service

- Comment la personne se serait déplacé si le triporteur n'était pas là
- Le motif de déplacement
- La satisfaction de la personne, de 1 (médiocre) à 5 (très satisfait)
- Le confort, de 1 (médiocre) à 5 (très satisfait)
- La sécurité, de 1 (médiocre) à 5 (très satisfait)

# Détails des entretiens et données collectés

Ti MOBZH a mené une étude qualitative approfondie sur l'utilisation du service triporteur entre juin et novembre 2024. Cette étude s'est basée sur 8 entretiens semi-directifs réalisés par téléphone, d'une durée de 10 à 30 minutes chacun. L'objectif était de recueillir des informations détaillées sur les expériences des bénéficiaires, leurs habitudes de déplacement, et leur satisfaction vis-à-vis du service triporteur.

## Profil socio-démographique

Nom, âge, métier, milieu de vie, type d'habitat

## Types de véhicules à disposition

Voiture, vélo, autre ?

## Habitudes de déplacements

Modes utilisés et satisfaction de ces moyens de transport, type de trajets effectués

## Utilisation du service triporteur

Type de trajets, fréquence, alternatives si le service n'existait pas, amélioration de l'accès aux services, avantages divers

## Processus d'adoption du service

Motivations, connaissances du service, appréhensions antérieures

## Questions sur le coût

Prêt à payer pour ce service ?

## Expérience utilisateur et utilisatrice

Sentiment d'autonomisation, facilité à réserver ou non

## Satisfaction

Ressenti pendant le trajet et en général, suggestions d'amélioration

À la suite de cette collecte de données, une analyse par des méthodes classiques d'analyse textuelle et statistique pour en extraire les indicateurs clés (voir section 3 et 4 ci après.)

### ***3. Analyse des impacts sociaux***

#### **I. Données quantitatives**

Dans un souci de rigueur, il est important de souligner que les résultats qui seront énoncés et traités ci-dessous peuvent contenir une certaine marge d'erreur. Pour cet échantillon, le niveau de confiance utilisé est de 95%.

## 4.1 Fréquentation du service Vélo&Co



### Constat

Avec un total de 390 trajets, le service a quasiment triplé son objectif initial qui était d'effectuer 150 trajets. En 2023, 74 trajets avaient en tout été effectués sur l'année contre 390 trajets en 9 mois cette année.

2023 :

- 74 trajets = 12 mois

2024 :

- 390 trajets = 9 mois
  - $(1 \times 390) \div 9 = 43,3$
  - $43,3 \times 12 = 519$
- 519 trajets = 12 mois

Calcul de la différence de fréquentation en pourcentage :

- $519 - 74 = 445$
- $445 \div 74 \approx 6.01$
- $6.01 \times 100 \approx 601\%$

Si l'on suppose que le service continue sur la même lancée, nous pouvons donc rapporter le nombre de trajets effectués en 2024 en 1 mois et le multiplier sur 12 mois pour comparer avec le nombre de trajets effectué en 2023. Cela représente 519 trajets. En pourcentage, cela représente une augmentation de 601%.

Cette augmentation peut être expliquée par un intérêt croissant pour ce mode de transport dû en partie aux permanences régulières sur le marché Bellevue qui a assuré la promotion du service. Les permanences permettent de créer un contact direct avec les usagers potentiels et de visibiliser le service. L'explication est tout à fait nécessaire car ce n'est pas toujours aisé pour les personnes qui ne le connaissent pas de s'en faire une idée via les réseaux sociaux ou la campagne d'affichage. Cette interaction directe permet de gagner en confiance et de susciter la curiosité des personnes, aboutissant ainsi plus facilement à de la fidélisation.

### *Hypothèse*

À plus grande échelle, les brestois et brestoises pourraient devenir réceptifs à des solutions de transports notamment en raison des préoccupations environnementales, de la hausse des prix des carburants ou de la recherche de solutions plus pratiques et écologiques. De ce fait, il est réaliste de concevoir une augmentation de fréquentation du service d'ici 2025, en l'étendant à d'autres QPV. Par ailleurs, si le nombre de bénéficiaires augmente trop rapidement, il pourrait y avoir des problèmes de saturation du service, rendant plus difficile la gestion de la demande. Cela pourrait conduire à des temps d'attente plus longs et à une expérience utilisateur moins agréable, surtout lors des heures de pointe comme lors des permanences du marché.

### *Solution*

Pour répondre à l'augmentation de la fréquentation du service, une montée en puissance progressive est à envisagée (quartier après quartier) et la création d'une branche entièrement dédiée au service Vélo&Co serait souhaitable. De même, la prise en compte de la saisonnalité est importante car certaines semaines connaissent d'avantages d'aléas météorologiques ou de demande. La professionnalisation du service permettrait également de répondre à toutes les demandes avec une ligne de téléphone rattachée à un ou une employée entièrement dédiée au service.

## **4.2 Implication des bénévoles**

<b>9</b>	<b>43</b>	<b>222</b>
<b>Bénévoles Actifs</b>	<b>Trajets Moyens</b>	<b>Trajets Maximum</b>
Nombre de bénévoles engagé-es dans le transport des bénéficiaires.	Nombre moyen de trajets effectués par un-e bénévole.	Nombre de trajets du bénévole le plus impliqué.

### *Constat*

Le service a pu se déployer en grande majorité grâce à un bénévole qui a su se mobiliser sur plus de 222 trajets. Ce nombre de trajets est en partie expliqué par le fait que le bénévole se positionne sur la permanence, et effectue un nombre de trajets important sur un court laps de temps. Sur les 9 bénévoles, seulement deux font quasiment l'entièreté des trajets. Pour autant, le service a su répondre à l'augmentation des demandes tout en assurant le transport sur réservation et sur la permanence.

### Hypothèses

Avec un total de 9 bénévoles et d'une moyenne de 43 trajets par bénévoles, le service risque de bloquer si d'autres bénévoles ne prennent pas la relève, notamment pour couvrir les trajets actuellement effectués par le bénévole qui effectue la majeure partie des trajets. Un essoufflement est alors fortement envisageable d'autant plus que le service peut être mis en tension si la demande augmente mais pas le nombre de bénévoles. Le local pour le triporteur étant situé à 15 minutes du quartier de Bellevue, le temps bénévole est en amont et en aval du trajet d'accompagnement du bénéficiaire, également très important. En moyenne, un déplacement de 20 à 40 minutes est effectué pour déplacer le vélo jusqu'au point de départ ou jusqu'à la permanence. Dans ce contexte, il est donc probable que le recrutement soit plus difficile si le temps d'investissement des bénévoles est trop long.

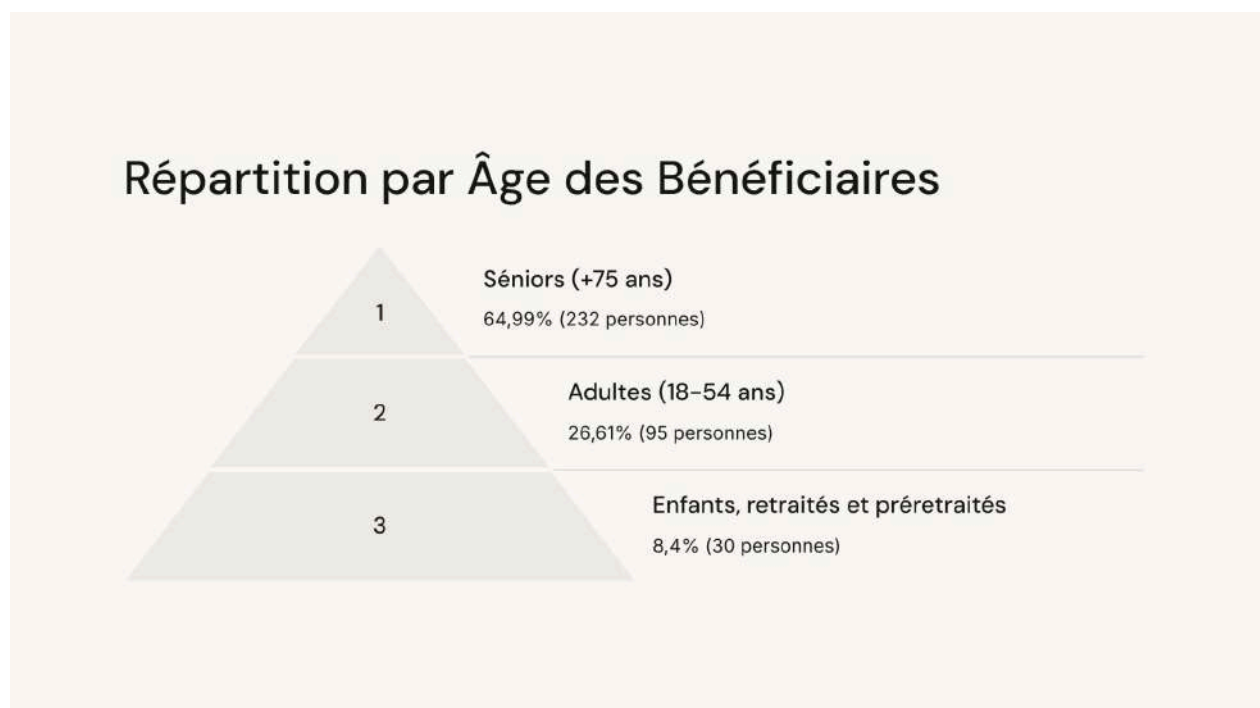
### Solutions

La création de poste d'un ou d'une salariée dédiée entièrement au service permettrait de mettre en place une stratégie de recrutement, de formation et de suivi des bénévoles suffisante pour la suite du service. La professionnalisation devrait également permettre au triporteur de bénéficier d'un local à proximité des zones d'intervention afin d'optimiser les trajets et de réduire le coût temps/investissement des bénévoles.

## 4.3 Profil des bénéficiaires du services

Total de personnes ayant utilisé le service:

- 357 (100%)



### Constat

Le groupe d'âge majoritaire sont les séniors à 64,99%. Ce groupe d'âge, qui se caractérise par une mobilité réduite et/ou un besoin accru de transport adapté bénéficie pleinement des avantages du triporteur, particulièrement une amélioration de qualité de vie et un gain d'autonomie. Les adultes utilisant le triporteur ainsi que les enfants sont en grande partie des personnes avec un handicap

moteur ou cérébral ou avec des besoins de mobilité spécifiques. Si des enfants ont été bénéficiaires du triporteur, il est important de noter qu'ils sont toujours accompagnés.

Le quartier de Bellevue étant occupé à 25% par des personnes de plus de 60 ans, l'utilisation majoritaire des retraités et des séniors du service démontre un besoin important d'autonomie, de soutien pour les proches aidants et d'accès aux services de la ville.

### *Hypothèses*

La faible utilisation par les adultes reflète un besoin moins important de transports adapté et peut être dû à un attachement plus fort à l'autosolisme et/ou à leurs meilleures capacités physiques comme organisationnelles, à prendre les transports en commun. La conception du triporteur vu comme un transport pour des personnes à mobilité réduite impact la volonté pour ces publics d'essayer le triporteur bien que le besoin risque d'augmenter avec le prolongement des travaux de la ligne de tram. Il semble toutefois important de noter que si ce public devient bénéficiaire du service Vélo&Co, il faudra s'assurer d'avoir les ressources humaines suffisantes pour assurer les trajets.

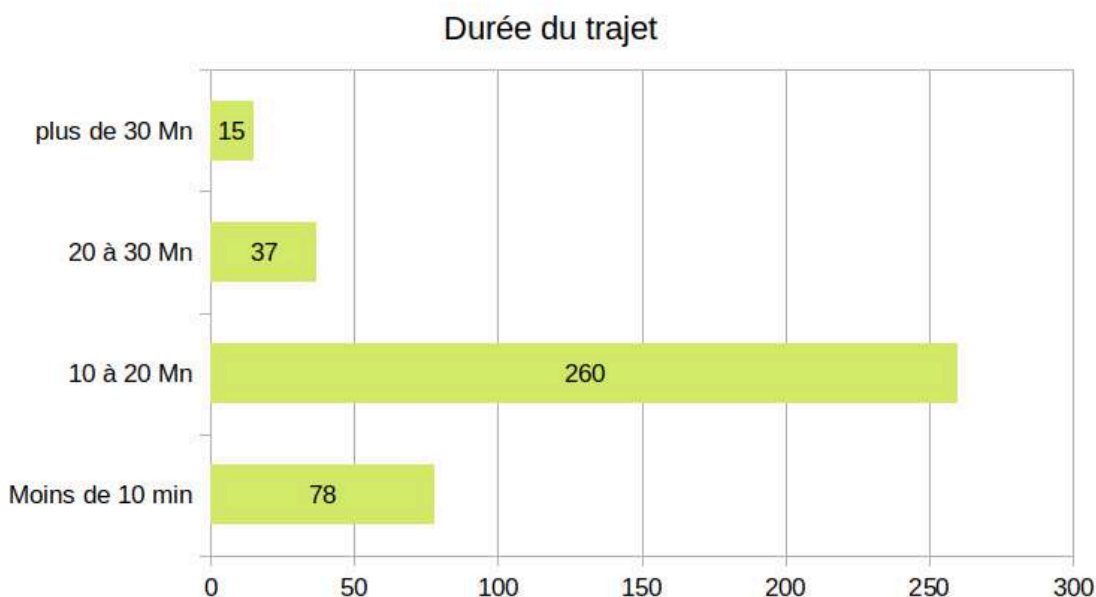
### *Solutions*

La mise en place d'un service régulier sous forme de lignes ou circuits dans un quartier permettrait à la fois d'améliorer la visibilité et son accessibilité. Aussi, l'élaboration d'une communication ciblée et d'une collaboration avec des structures comme les écoles ou maisons de quartiers augmenterait l'utilisation du service par d'autres tranches d'âge.

## **4.4 Analyse des trajets**

Durée moyen d'un trajet :

- **14,8 minutes**



### *Constat*

Avec une majorité de trajets d'une quinzaine de minutes, le triporteur répond à son objectif de rapprocher les habitants et habitantes du quartier de Bellevue aux différents services de la ville de Brest en une vingtaine de minutes.

### *Hypothèse*

Une prolongation des travaux de la seconde ligne de tramway pourrait engendrer un besoin d'engagements plus conséquent de la part des bénévoles. L'augmentation des demandes au-delà du quartier de Bellevue augmenterait par la même occasion les temps de trajet. L'extension des zones

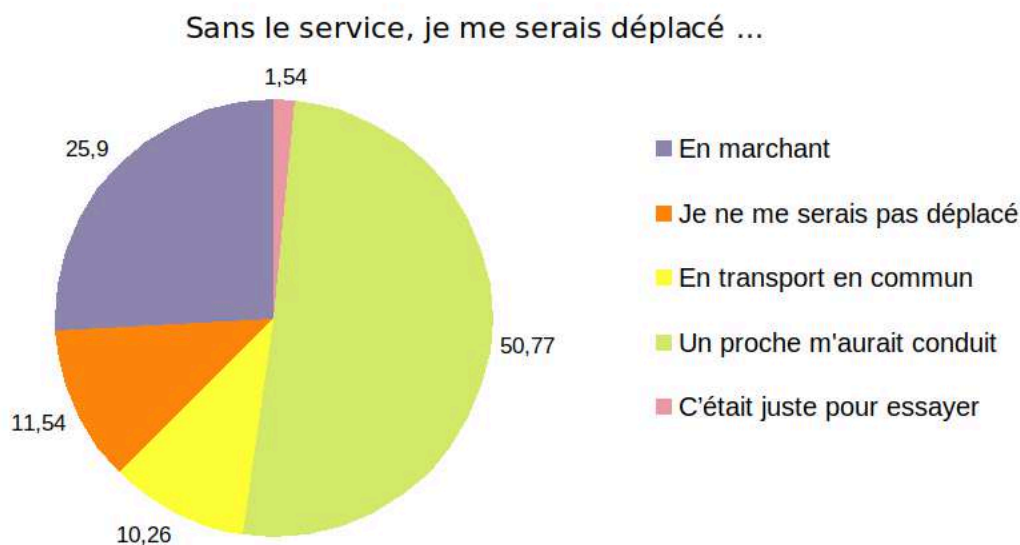


d'intervention devrait également s'accompagner d'une mise en place d'une permanence supplémentaire. Aussi, une logistique adéquate est nécessaire pour optimiser le temps d'utilisation de la batterie électrique et le temps bénévole. L'embauche d'un salarié est là encore tout à fait pertinente.

### *Solution*

L'accompagnement d'autres quartiers au développement du service triporteur permettrait à BPAV d'étendre ses zones d'intervention tout en optimisant l'utilisation de ses vélos. La mise en place d'une autre permanence permettrait par ailleurs de rapprocher plus de personnes empêchées dans leur mobilité et ainsi d'augmenter le nombre de trajets. Pour optimiser le temps entre chaque trajet, il serait alors bénéfique d'avoir un local dans chaque quartier ciblé par le service de TAD

## **4.5 Répartition des modes de transports qui auraient substitué au triporteur**



### *Constat*

Sur 390 trajets, près de la moitié (51%) ont permis d'éviter un trajet en voiture. Avec une voiture essence ou diesel émettant en moyenne 1,6kg de CO<sub>2</sub> en 15 minutes de trajets en ville, le triporteur a permis d'économiser environ 312 kg de Co<sub>2</sub>. Cela correspond à un Paris-Lisbonne en voiture ou bien un vol Paris-Barcelone. Le trajet en triporteur est donc un moyen simple et écologique de favoriser l'accès des personnes en précarité mobilière à des services essentiels. 12% de ces trajets ne seraient pas réalisés sans le triporteur .

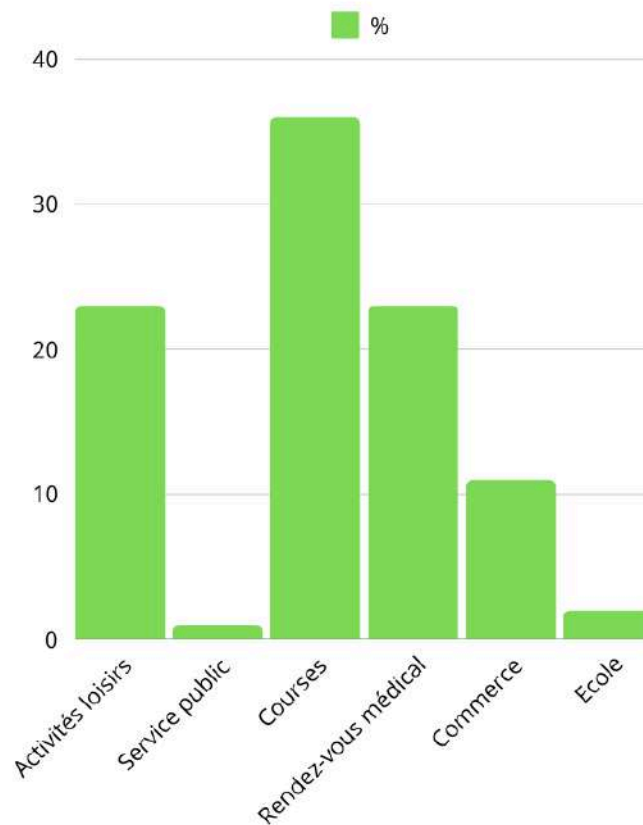
### *Hypothèse*

Avec une population vieillissante en France, et plus particulièrement dans certains QPV, comme à Bellevue, le transport adapté sera probablement davantage demandé dans les prochaines années (Voir l'annexe p26). Par ailleurs, si la marche est un mode de déplacement plébiscité en ville, nombre de personnes l'utilisent par manque de moyens ou d'un manque d'accessibilité au réseau de transports. Certaines zones restent non desservies. En ce sens, le triporteur est un bon moyen de combler les zones où, à terme, les personnes seront discriminées dans leur accès à la mobilité.

### *Solution*

La fidélisation du service via le maintien ou le développement de permanences couplé à une campagne de sensibilisation des mobilités douces auprès des habitants et habitantes de Brest touché-es par la précarité mobilitaire permettrait non seulement d'augmenter leur autonomie mais aussi de transformer leur comportement afin de développer de nouvelles habitudes de déplacement qui soient adapté à leur besoins et qui soit également durable.

### **4.6 Classification des motifs d'utilisation du service**



### *Constat*

Parmi les 6 motifs les plus récurrents, le service Vélo&Co est majoritairement utilisé pour faire les courses alimentaires. Dû notamment à la permanence au marché le jeudi matin, certains bénéficiaires ont pris l'habitude d'utiliser exclusivement Vélo&Co pour se rendre au marché. S'ensuit les rendez-vous médicaux et les activités loisirs, le service permet d'établir une plus grande proximité avec les services essentiels de la ville. Cette récurrence dans les déplacements démontre le rôle clé du triporteur dans l'inclusion sociale et l'égal accès aux services essentiels.

### *Hypothèses*

Certains bénéficiaires utilisent le triporteur uniquement pour faire des courses, cela implique pour une partie d'entre eux une modification des habitudes de mobilité et démontre que cela répond à un besoin spécifique (commodité, d'accessibilité et des coûts). L'intégration de ce mode de transport dans une routine hebdomadaire pourrait pour certains remplacer des alternatives comme la marche ou la voiture. Par ailleurs, si pour les bénéficiaires le service est devenu un élément clé parallèlement il peut engendrer une dépendance au service, qui pourrait avoir des effets négatifs avec un arrêt de l'expérimentation..

### *Solution*

L'ancrage local du triporteur renforcé par les permanences au marché démontre un lien significatif entre le service en lui-même et sa récurrence dans un espace temps. De par la nécessité de faire ses courses souvent, la présence du triporteur sur d'autres marchés permettrait de répondre davantage à ce besoin de déplacer des charges (sacs de provisions alimentaires). En tout cas, les habitudes de mobilité adoptées via le triporteur nécessitent une campagne de sensibilisation aux autres modes de transports en prévision d'une éventuelle fin de l'expérimentation.

## **4.7 Satisfaction des utilisateurs et utilisatrices**



### **Facilité d'utilisation**

93,33% des utilisateurs apprécient la facilité du service.



### **Aspect convivial**

5,64% soulignent l'aspect sympathique du service.



### **Gratuité**

0,51% mentionnent la gratuité comme avantage principal.

### *Constat*

Le service de triporteur dit en "porte à porte" est indéniablement une des raisons qui explique le taux de satisfaction. Avec une majorité de bénéficiaires ayant plus de 75 ans, la perte de capacités motrices impose des modes de transports adaptés. Le triporteur répond à cela, en permettant aux personnes d'arriver le jour J devant chez eux après une simple réservation faite 48h à l'avance. Dans des zones parfois non desservies par les transports en commun, le triporteur dépose les personnes à destination sans effort de leur part.

### *Hypothèse*

Si peu de personnes mentionnent la gratuité comme argument de satisfaction du service, cet élément pourra être davantage mis de l'avant par de futurs bénéficiaires avec la hausse des demandes. Toutefois, si le service venait à se professionnaliser, la mise en place d'une grille tarifaire pourrait convenir à une majorité de bénéficiaires qui ne semblent pas utiliser le service pour sa gratuité. Cet apport financier pourrait de surcroît soutenir l'activité dans le moyen-long terme.

### *Solution*

La mise en place d'une étude approfondie sur la tarification pourrait être bénéfique au service seulement s'il s'adapte aux différentes situations économiques des personnes afin de ne pas exclure les catégories les plus précaires. Par ailleurs, compte tenu des résultats de satisfaction du service, il est important de continuer d'amener les personnes à quelques pas de leur destination et depuis leur point de départ car il alimente significativement l'objectif d'égal accès à la ville.

## 4.8 Evaluation du confort et de la sécurité

Critère	Note moyenne	Commentaire
Confort	3,09/5	66,66% donnent une note de 3/5
Sécurité	3,22/5	75,89% attribuent une note de 3/5

### *Constat*

Le sentiment de confort et de sécurité des bénéficiaires est tout à fait satisfaisant pour des trajets qui se font parfois sous de mauvaises conditions météorologiques. L'absence de votes exprimant un manque de confort ou de sécurité reflète une adaptation réussie du service de triporteur aux besoins des usagers.

### *Solution*

En espérant une hausse de la demande et un accroissement des types de publics bénéficiaires, l'acquisition d'autres types de triporteur permettant d'embarquer par exemple d'autres fauteuils roulants serait souhaitable pour réduire l'exclusion à l'accès à la ville.

## II. Données qualitatives



*Le triporteur sur la permanence du marché de Bellevue*

Sur les 8 personnes interrogées 6 des personnes interrogées avaient plus de 60 ans, 7 personnes n'avaient pas de voitures et toutes ont utilisé au moins une fois le triporteur.

### 5.1 Mobilité et transport

Au total, 7 personnes sur 8 ne possèdent pas de voitures et une majorité dépendent des transports publics ou de la marche pour effectuer leurs déplacements. Le plus souvent, les personnes ont exprimé des problèmes de santé et une peur de conduire pour expliquer leur choix. Pour d'autres, les infrastructures des transports en commun ne sont plus adaptées à leurs conditions physiques et sont contraints de se déplacer en taxi ou par un proche.

Deux personnes ont par exemple mentionné le bus comme un transport jugé inadéquat avec la peur de tomber, alors que deux personnes ont exprimé que la marche ne leur permettait plus de rentrer du marché avec des sacs de provision trop lourds. De ce fait, la marche est également considérée comme un moyen de déplacement de moins en moins accessible pour 4 personnes sur 8 notamment lorsqu'il faut faire l'aller puis le retour à pied.

*“ Autrement on n'irait peut être pas toutes les semaines faire nos courses, mais avec le triporteur on sait qu'on sera ramené ”*

S'exprime une personne de 75 ans quant au triporteur. Certaines personnes utilisent en effet le service que pour le retour de leur course et témoigne d'un véritable enjeu d'accessibilité des

services essentiels aux séniors. C'est aussi une satisfaction d'avoir accès à des produits frais, de voir du monde au marché et de discuter avec le conducteur du triporteur.

*“j'ai beaucoup de difficultés à me déplacer. Maintenant pour aller chez le médecin, c'est toujours le triporteur que je prends”*

Avec plus de 5 personnes sur 8 utilisant le triporteur pour accéder à des soins médicaux, ce service de mobilité contribue à l'amélioration du bien être chez les bénéficiaires. Le triporteur, comme le vélo, assure un temps de parcours connu à l'avance contrairement aux transports en communs qui peuvent être bloqués dans la circulation.

## **5.2 Renforcement du lien social**

Le triporteur est perçu comme une solution clé pour combler les lacunes des autres moyens de transport, particulièrement pour des déplacements spécifiques comme l'explique une mère qui témoigne de l'utilité du service pour amener son fils autiste chez le médecin :

*“(Avec le triporteur), je vais à l'orthophoniste pour mon fils, ça me permet de participer à ses soins. Pour lui le trajet est une aventure, il adore !”*

Depuis qu'elle utilise le service avec son fils, elle affirme que cela lui permet de retrouver un équilibre dans son rôle de mère en participant plus activement aux soins de son enfant. En facilitant l'accès à des rendez-vous ou des sorties, Vélo&Co aide les personnes à se reconnecter avec leur environnement social et à rester intégrées dans leur quartier. Les personnes atteintes de symptômes du trouble du spectre autistique peuvent ressentir une phobie sociale ou une hyperacousie qui leur est surmontable en triporteur.

Par ailleurs, le service autorise aussi des activités sociales comme le restaurant. 3 personnes utilisent le triporteur pour accéder à des loisirs comme la librairie, le restaurant ou des cours de poterie. Sans le triporteur, ces personnes expriment qu'elles n'auraient pas pu faire le déplacement. En alimentant leur cercles sociaux, les personnes se reconnectent ainsi à l'extérieur, à la société. Pour une tranche d'âge qui se retrouve souvent seule, le service leur permet ainsi de contrer l'isolement.

À ce titre, une personne affirme :

*“Sans le triporteur, je resterais chez moi, je verrais moins de monde”*

Ces déplacements sont donc l'occasion pour ces personnes de créer du lien social au-delà de leur déplacement initial. 7 personnes sur 8 déclarent que le rapport positif avec les bénévoles contribue à leur appréciation du service.

Une personne affirme :

*“les bénévoles ont bon cœur avec nous”*

Elle témoigne ainsi d'un aspect important au service de triporteur, le lien social créé avec les pilotes. Avant même d'atteindre leur destination, les personnes bénéficient déjà d'une interaction “personnalisée” due au service en lui-même. C'est un aspect de santé mentale tout à fait important. Les bénévoles et la personne apprennent à se connaître et la discussion permet de rompre l'isolement de ces personnes en difficulté de mobilité. En effet, une simple discussion pendant le trajet ou de montrer de l'intérêt pour l'autre contribue à renforcer des liens sociaux. Cet aspect est tout à fait significatif d'autant plus qu'il se renforce lorsque les trajets sont récurrents. Avec le temps, une relation de confiance s'établit. Une personne dit à ce sujet :

*“pendant le trajet, on prend soin de nous, et on fait attention à nous”*

Les trajets étant parfois partagés entre des groupes sociaux d'âge différents, les échanges intergénérationnels qui en ressortent contribuent à l'enrichissement des personnes et des pilotes et améliore leur bien être.

En favorisant les liens sociaux, Vélo&Co est également un moyen de gagner en autonomie. 6 personnes expriment ainsi qu'elles ne seraient pas sorties si le service n'existait pas, exprimant encore une fois une reconnection à l'extérieur, mais signal d'un même coup d'une plus grande agentivité dans leur quotidien. Une personne s'exprime dans ce sens ainsi :

*“ avec le triporteur, je peux faire mes courses, aller à la banque et aller à la pharmacie, le tout en une seule fois. Avant, je me déplaçais de moins en moins à cause de ma santé ”*

### **5.3 Impacts indirects**

Cette amélioration de leur qualité de vie s'accompagne ainsi souvent d'un gain de temps. 4 personnes interrogées ont affirmé que le trajet en triporteur était moins long que leur mode précédemment utilisé (marche ou transports en commun) pour le même motif.

*“le trajet est moins long avec eux que passer par le tram et faire tout un tour et des détours. Eux ils connaissent la route et vous déposent directement à l'endroit où vous voulez aller.”*

Ce temps gagné est aussi un moyen de passer plus de temps dans leurs loisirs alors que le service leur permet d'accéder à des services qui sont parfois devenus difficiles d'accès. C'est le cas notamment d'une mère qui affirme :

*“Avant je me rendais en poussette à son rdv, mais c'est rendu impossible avec les travaux”*

Vélo&Co évite une perte de temps et une préoccupation supplémentaire. Pour les familles ne pouvant pas accompagner leur proche, elles peuvent trouver du soulagement en sachant que leur proche a trouvé une solution pour se rendre au rendez-vous, principalement sur les rendez-vous médicaux.

### **5.4 Barrières psychologique**

Sur le plan psychologique, certaines personnes ont exprimé une réticence initiale à cause d'une perception de "honte", de "stigmatisation" ou d'illégitimité associée à ce type de service. Une personne affirme ainsi :

*J'ai un peu hésité parce que j'avais un peu honte d'aller là-dedans.*

Une autre ajoute :

*“ Je préfère tout de même éviter de le prendre (triporteur) et le laisser à des personnes plus handicapées, car je suis capable de marcher”*

L'utilisation d'un moyen de transport encore peu usuel dans l'espace public peut être un frein pour certaines personnes par peur du regard des autres. Si le service Vélo&Co témoigne de sa pertinence, les barrières psychologiques peuvent exercer un frein à son utilisation. Un travail de communication approfondi donnerait lieu à une atténuation significative de ces à priori. De même qu'une plus grande visibilité de ce genre de service dans la ville permettrait, par accoutumance, de banaliser son utilisation.

## 6. Conclusion

Les conditions socio-économiques structurent et maintiennent parfois les personnes dans une situation d'inégalité face aux enjeux de mobilité. Cette précarité mobilitaire met en difficulté les foyers touchés pour accéder aux services de la ville que ce soit pour des services de loisir, d'achat, de soin ou pour répondre au besoin de lien social. Durant cette saison 2024, le service Vélo&Co avait donc deux objectifs. Améliorer l'accessibilité de la ville aux personnes précaires et améliorer leur bien être via un mode de transport décarboné. Les aspirations du programme Vélo&Co se sont réalisées via l'augmentation du nombre de trajets et la multiplication des motifs d'utilisation du triporteur. Afin de mesurer l'impact social du service, la mise en place d'un questionnaire a permis de collecter les données quantitatives tandis que des entretiens semi-directifs ont permis de rassembler des données qualitatives. L'analyse montre des tendances principales et prouve son utilité comme l'impact social du dispositif.

À partir de l'ensemble des données collectées (qualitatives et quantitatives), il est cohérent d'affirmer que le triporteur répond bien à un besoin d'accessibilité et d'autonomie pour une population majoritairement âgée, avec 64,9% des personnes ayant plus de 75 ans et en difficulté avec les modes de transport préexistant à l'expérimentation. Le service permet non seulement d'effectuer des déplacements utilitaires, mais aussi de maintenir des liens sociaux. Il modifie également le comportement des personnes et peut engendrer une dépendance au service.

Avec 390 trajets effectués pour un objectif de 150 trajets, le projet dépasse largement son objectif de départ. De plus, les motifs d'utilisation du service sont dorénavant élargis aux activités loisirs en plus des courses alimentaires et des rendez-vous médicaux.

La quasi-totalité des personnes interrogées témoignent du lien social comme un facteur directement corrélé à leur satisfaction du service, l'amélioration de l'état psychique des personnes induit à l'amélioration de leur mobilité est directement liée à la mise en place d'un service adapté à leurs besoins. La prise en compte des besoins spécifiques des habitants et habitantes de Brest s'est construite à travers les années d'expérimentation du service Vélo&Co. L'organisation d'une offre porte à porte et de permanences sur un marché très fréquenté à Bellevue ont été des clés du succès.

Par ailleurs, la satisfaction exprimée s'accompagne d'une hausse des demandes qui impose une réflexion sur l'évolution de Vélo&Co. Sa professionnalisation permettrait de conjuguer plusieurs enjeux. D'abord, de mieux répondre à la hausse des demandes en employant une personne entièrement dédiée au service. En effet, cette personne pourrait mettre en œuvre une stratégie de recrutement de nouveaux pilotes afin que l'essoufflement des bénévoles ne soit pas un frein au maintien du service. Par la suite, la mise en place d'un local à proximité des zones d'intervention ferait économiser du temps et permettrait d'effectuer plus de trajets. Ce temps donnerait lieu à la création d'une ligne régulière de trajets, augmentant la visibilité du service et sa fidélisation. Enfin, la création d'une autre permanence permettrait de cibler davantage de personnes et de démocratiser la solution.

Un autre point important de cette étude relève des liens sociaux associés au service Vélo&Co. En effet, en contribuant à l'accessibilité des services de soins qui pour certains étaient inaccessibles hors triporteur, Vélo&Co participe à l'amélioration de la santé publique. Le lien social est quant à lui bonifié grâce aux trajets effectués par un pilote qui discute et porte attention au bénéficiaire en plus de permettre un accès à des services culturels ou sociaux comme la librairie ou le restaurant. Cette reconnection au monde s'accompagne enfin d'une meilleure autonomie des personnes qui deviennent plus actives dans leur quotidien. Ce constat se vérifie lorsque l'on voit que plus de



50,7% des personnes auraient demandé à un proche de les amener si le triporteur n'existait pas. Vélo&Co élargit le cercle social.

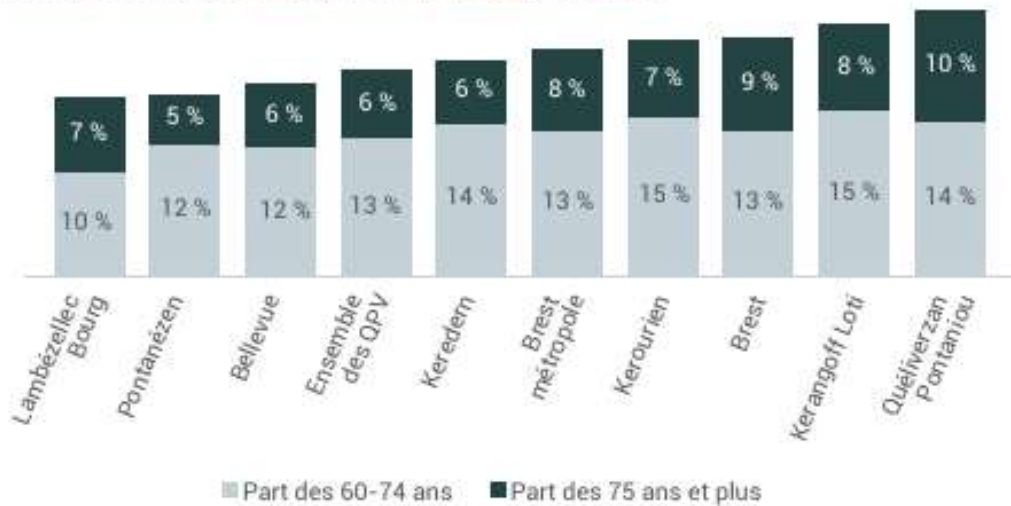
Enfin, une campagne de communication pourrait renforcer encore plus son attractivité et son impact social. Une étude approfondie sur les besoins spécifiques des autres groupes d'âge comme les retraités et des collaborations avec des centres sociaux ou des maisons de retraites par exemple, permettrait de toucher un public plus large. De même, une campagne de sensibilisation améliorerait la visibilité du service et ainsi augmenter les personnes touchées par la précarité mobilière.



*Trajet en triporteur effectué par un bénévole*

## 7. Annexes

Part des 60 ans et plus dans la population totale



Source : Insee, Estimations démographiques 2018



**Durée : 10-30 minutes**

**Objectif : Identifier l'impact du service vélo&Co sur la vie des habitants empêchés dans leur mobilité.**

**Changement de comportement auprès des usagers du service Vélo & Co**

**Profil sociologique**

Nom, prénom

Âge

Métier (CSP)

Situation patrimoniale, véhicule(s)

Adresse : milieu urbain, rural, péri-urbain (besoin et disponibilité des réseaux de transports)

**Présentation personnelle**

Pouvez-vous vous présenter ?

Avez-vous une voiture ?

**Habitudes et besoins en déplacement**

Quels sont vos principaux modes de transport ?

Diriez-vous que vous pouvez répondre à vos besoins en déplacement de façon satisfaisante ?

Vous faites appel à d'autres services de transport ? (TUS...)

**Utilisation du service**

Pour quels types de trajets utilisez-vous le service (courses, visites médicales, loisirs, etc.) ?

À quelle fréquence utilisez-vous le service Vélo & Co ?

Comment vous déplaçiez-vous pour ces trajets avant d'utiliser le service Vélo & Co ?

Le service vous permet-il de faire des déplacements que vous n'auriez pas faits autrement ?

En utilisant ce service, quels sont les principaux avantages que vous en tirez (gagner du temps, économiser de l'argent, améliorer votre bien-être, etc.) ?

**Processus de découverte et adoption du service**

Comment avez-vous découvert le service Vélo & Co ?

Qu'est-ce qui vous a motivé à essayer ce service ?

Aviez-vous des hésitations ou des appréhensions avant d'utiliser le service ? Si oui, lesquelles ?

**Questions sur le coût**

Auriez-vous utilisé le service s'il n'était pas gratuit ?

Combien seriez-vous prêt à payer :

le prix d'un bus ?

d'un taxi ?

**Autonomie et expérience utilisateur**

Diriez-vous que le service Vélo & Co vous rend plus autonome dans vos déplacements ? Si oui, comment ?

Avez-vous rencontré des difficultés pour réserver ou utiliser le service ? Si oui, lesquelles ?

**Satisfaction et bien-être**

Comment vous êtes-vous senti pendant votre dernier trajet avec le service Vélo & Co ?

Comment évalueriez-vous votre satisfaction globale avec le service ?

Avez-vous des suggestions pour améliorer le service ?

Extrait de la base de données quantitatives

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
Semaine	Date	Triporteur	Nom du pilote	Age	Catégorie Professionnelle	Téléphone passager	Adresse de départ	Adresse d'arrivée	Durée	Sans le service je me serai déplacé	Avec le service je vais	Satisfact ion	Confort Sécu
1	19/02/2024	Troobiké	Anne	Senior (+75 ans)	Autre ?	0615627918	2. Rue André Messag	Clinique Pasteur	20 à 30 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
2	19/02/2024	Troobiké	Anne	Senior (+75 ans)	Autre ?	0615627918	2. Rue André Messag	Clinique Pasteur	20 à 30 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
3	22/02/2024	Yokler	Eduard	Senior (+75 ans)	Employé	0687174733	Depart Marché Belle	20 rue Saint-Guenolé	10 à 20 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
4	22/02/2024	Yokler	Eduard	Senior (+75 ans)	Autre	0687174733	Depart Marché Belle	20 rue Saint-Guenolé	10 à 20 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
5	22/02/2024	Yokler	Eduard	Senior (+75 ans)	Autre	0687174733	Depart Marché Belle	20 rue Saint-Guenolé	10 à 20 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
6	22/02/2024	Yokler	Eduard	Retraité (65-74)	Employé		Depart Marché Belle	Keigoat	10 à 20 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
7	22/02/2024	Yokler	Eduard	Retraité (65-74)	Employé		Depart Marché Belle	Keigoat	10 à 20 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
8	24/02/2024	Troobiké	Anne	Adulte (18-54)	Autre ?		Manifestation	Manifestation	plus de 30 Min	Rien de tout ça, je ne	Autre Manifest	C'est symp	3
9	24/02/2024	Troobiké	Anne	Adulte (18-54)	Autre ?		Manifestation	Manifestation	plus de 30 Min	Rien de tout ça, je ne	Autre Manifest	C'est symp	3
10	27/02/2024	Troobiké	Anne	Senior (+75 ans)	Autre ?	0615627918	2. Rue André Messag	La Cantoché 51, Rue	20 à 30 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
11	27/02/2024	Troobiké	Anne	Senior (+75 ans)	Autre ?	0615627918	La Cantoché 51, Rue	2. rue AndréMessag	20 à 30 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
12	29/02/2024	Yokler	Clarisse	Senior (+75 ans)	Autre	Employée de bijouterie	10 rue de Rennes	Marché Bellevue	Moins de 10	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
13	29/02/2024	Yokler	Fabian	Senior (+75 ans)	Autre	Employée de bijouterie	Marché Bellevue	10 rue de Rennes	Moins de 10	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
14	29/02/2024	Yokler	Clarisse	Senior (+75 ans)	Autre	Aide à la personne / auxiliair	Marché Bellevue	11 rue du général C	Moins de 10	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
15	29/02/2024	Yokler	Clarisse	Adulte (18-54)	Autre ?	0771404142	10. Rue Archinard	Marché de Bellevue	10 à 20 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
16	29/02/2024	Yokler	Clarisse	Adulte (18-54)	Autre ?	0771404142	Marché de Bellevue	10. Rue Archinard	10 à 20 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
17	01/03/2024	Troobiké	Anne	Adulte (18-54)	Autre ?		Manifestation	Manifestation	plus de 30 Min	Rien de tout ça, je ne	Autre Manifest	C'est symp	3
18	01/03/2024	Troobiké	Anne	Adulte (18-54)	Autre ?		Manifestation	Manifestation	plus de 30 Min	Rien de tout ça, je ne	Autre Manifest	C'est symp	3
19	05/03/2024	Troobiké	Anne	Senior (+75 ans)	Autre ?	0615627918	2. Rue André Messag	La Cantoché 51, Rue	20 à 30 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
20	05/03/2024	Troobiké	Anne	Senior (+75 ans)	Autre ?	0615627918	La Cantoché 51, Rue	2. rue AndréMessag	20 à 30 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3
21	05/03/2024	Yokler	Eduard	Adulte (18-54)	Prof. intermédiaire		Bapav Rue Bruat	Pont de la villeneuve	plus de 30 Min	Rien de tout ça, je ne	Autre Reportag	C'est facile	3
22	05/03/2024	Yokler	Eduard	Adulte (18-54)	Prof. intermédiaire		Bapav Rue Bruat	Pont de la villeneuve	plus de 30 Min	Rien de tout ça, je ne	Autre Reportag	C'est facile	3
23	07/03/2024	Yokler	Eduard	Senior (+75 ans)	Autre	Employée de bijouterie	10 rue de Rennes	Marché de Bellevue	10 à 20 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	2
24	07/03/2024	Yokler	Eduard	Senior (+75 ans)	Autre	Employée de bijouterie	Marché Bellevue	10 rue de Rennes	10 à 20 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	2
25	07/03/2024	Yokler	Eduard	Senior (+75 ans)	Autre	Aide à la personne / auxiliair	Marché Bellevue	11 rue du général C	Moins de 10	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	2
26	08/03/2024	Troobiké	Anne	Adulte (18-54)	Autre ?		Manifestation	Manifestation	plus de 30 Min	Rien de tout ça, je ne	Autre Manifest	C'est symp	3
27	08/03/2024	Troobiké	Anne	Adulte (18-54)	Autre ?		Manifestation	Manifestation	plus de 30 Min	Rien de tout ça, je ne	Autre Manifest	C'est symp	3
28	12/03/2024	Troobiké	Pierre La Hir	Senior (+75 ans)	Autre ?	0615627918	La Cantoché 51, Rue	2. rue AndréMessag	20 à 30 Min	un proche m'aurait con	à une activité	C'est facile	3

## 8. Bibliographie

### Articles académiques

- **Autissier, David**, et al. « Du changement à la transformation ». *Question(s) de management*, 2018/2, n° 21, 2018, p. 45-54. Disponible sur CAIRN.INFO : [shs.cairn.info/revue-questions-de-management-2018-2-page-45](https://shs.cairn.info/revue-questions-de-management-2018-2-page-45).
- 

### Rapports et publications associatives

- **BaPaV**. *Triporteur 2023*. Disponible en ligne : [BaPaV - Transport à la demande](#).
  - **BaPaV**. *Triporteur 2022*. Disponible en ligne : [BaPaV - Transport à la demande](#).
- 

### Données et statistiques

- **INSEE**. *Taux d'erreur*. Disponible en ligne : [insee.fr](https://insee.fr).
- 

### Études locales

- **ADEUPa Brest**. *Évolution des sept quartiers prioritaires de la politique de la ville de Brest Métropole*.
- **Santé Brest**. *Portrait social du quartier de Bellevue*. 7 avril 2022. Disponible en ligne : [sante-brest.net](https://sante-brest.net).