

 Webinaires
de la mobilité solidaire

Tous
Mobiles


LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE

Sous l'égide de FACE


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*





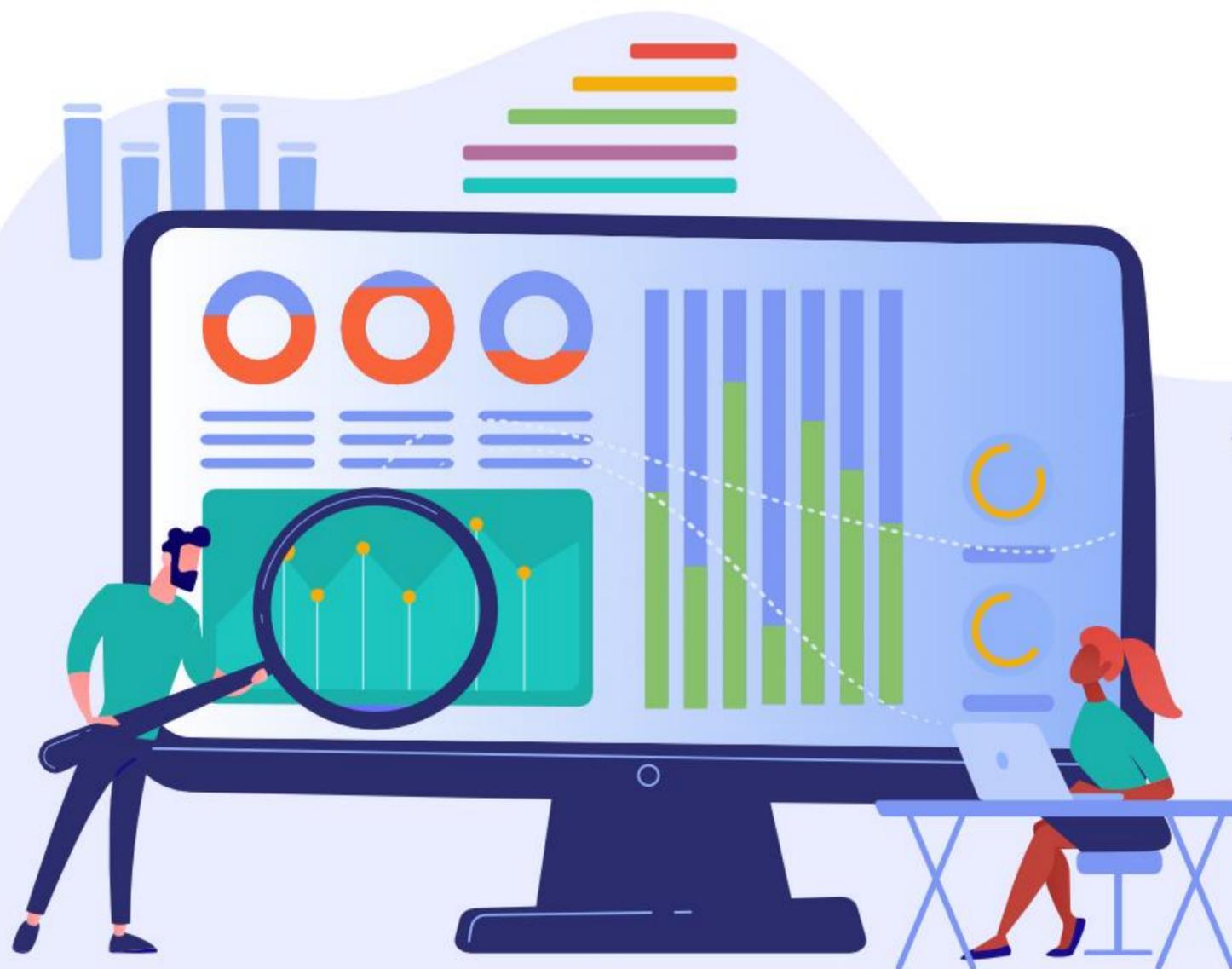
Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**

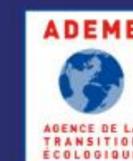
Épisode 16

Mardi 05 novembre - 14h à 15h30

Pourquoi et comment évaluer les **impacts** de la **mobilité inclusive** ?



PLUS D'INFORMATIONS SUR [TOUS-MOBILES-KIT.COM](https://tous-mobiles-kit.com)



Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**

05 novembre 2024 - Épisode #16
Pourquoi et comment évaluer les impacts de la mobilité inclusive ?

PROGRAMME

OUVERTURE

- **Pierre Taillant.** Économiste au Service transports et mobilité de l'ADEME.
- **Francis Demoz.** Délégué Général du LMI.

PRÉSENTATION ET RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE

- **Anne-Laure Hernandez.** Déléguée Générale d'Improve.

→ ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

- **Sandrine de Boras.** Cheffe de projets innovation Transdev.

RETOURS D'EXPÉRIENCE DES ACTEURS DE TERRAIN

- **Teddy Delaunay.** Responsable de Développement Croix-Rouge Mobilités.
- **Michèle Morgan.** Déléguée générale Réseau Agil'ess.
- **Matthieu Denoux.** Responsable services numériques d'aide à la décision AURA-EE, programme CEE TIMS

→ ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

- **Sandrine de Boras.** Cheffe de projets innovation Transdev.



Le webinaire sera enregistré pour sa rediffusion sur le site Tous Mobiles ainsi que sur les chaînes Youtube du LMI et sur le site de France Mobilités.



OUVERTURE

Francis Demoz
Délégué Général du LMI

Pierre Taillant
Économiste au Service transports et mobilité de l'ADEME.

PRÉSENTATION ET RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE

“POURQUOI ET COMMENT ÉVALUER LES IMPACTS
DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?”

RÉALISÉE PAR IMPROVE.

Anne-Laure Hernandez
Déléguée Générale d'Improve.



IMPROVE

Créé il y a 15 ans, Improve est une entreprise sociale qui s'est donnée pour mission **d'éclairer et d'aiguiller** les acteurs en mouvement vers le bien commun.

Quels que soient le stade de développement ou le dimensionnement d'un projet à vocation sociale, Improve accompagne les organisations dans l'atteinte de leur mission sociale en apportant son **expertise de l'évaluation de l'impact**. Les méthodologies mobilisées sont les méthodologies d'évaluation quantitative, qualitative et l'analyse des coûts évités.

À travers le conseil mais aussi la formation et le coaching, notre expertise démarre dès la conception de votre stratégie d'impact jusqu'à l'évaluation de l'impact de vos activités.

Parmi **plus de 200 structures accompagnées** depuis sa création, Improve compte des fonds d'investissement, des fondations d'entreprises, des entreprises, des associations portant des projets d'innovation sociétale.

DÉMARCHE

L'étude s'appuie sur deux sources :

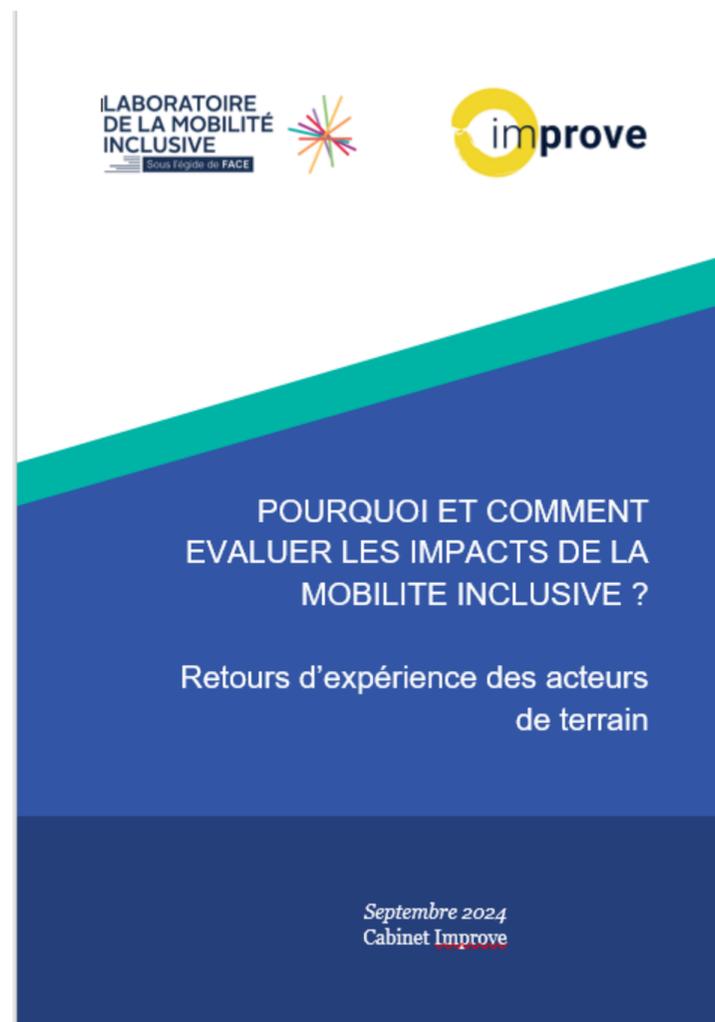
- **Revue documentaire** : études d'impact sur la mobilité inclusive, précédents travaux sur l'évaluation d'impact dans la mobilité inclusive, guides généralistes sur l'évaluation d'impact, etc.
- **Des entretiens** avec des porteurs de projets de mobilité inclusive qui ont eu une expérience en évaluation d'impact :

Lucie Avril, (Directrice opérationnelle du Musée Mobile), Elodie Carafray (Cheffe de projets Action sociale, Agirc-Arrco), Nathan Crouzevialle (Chargé d'accompagnements et de formation, Réseau Agil'ESS), Romain Dallari (Directeur de projets Mobilité inclusive, Wimoov), Matthieu Denoux (Responsable Services numériques d'aide à la décision · Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement (AURA-EE), Nicolas Douziech (Chef de projet, Action Tank), Sandrine Duflot Morard (Cheffe de projet – Direction de l'Action Sociale, Agirc-Arrco), Guillaume Florenson (Vice président de Mob'In France, et Président de Mob'in Centre Val de Loire, Directeur de l'association Mobilité Solidaire 37), Thibault Guérin (Chargé de mission Énergie, transport & mobilité, Wimoov), Félicie Joby (Chef de projet Mobilité des seniors, Wimoov), Lénaïg Lharidon (Co-directrice en charge des relations partenariales collectivités et entreprises, EHOP) , Michèle Morgan (Déléguée Générale, Réseau Agil'ESS), Jean-François Virot Daub (Directeur Général, Citiz Grand Est).

RÉSULTATS

Deux documents,
disponibles sur le site du
LMI

- Mobilité inclusive et évaluation d'impact – De quoi parle-t-on ?
- Les enjeux partagés de la mobilité inclusive et de l'évaluation d'impact
- Quels impacts évaluer pour répondre aux enjeux de la mobilité inclusive ?
- Actions concrètes pour une évaluation d'impact accessible pour tous



MOBILITÉ INCLUSIVE ET ÉVALUATION D'IMPACT DE QUOI PARLE-T-ON ?

L'impact est un ensemble de changements durables, qu'ils soient positifs ou négatifs, attendus ou inattendus, qui sont attribuables aux activités étudiées, de nature environnementale, économique ou sociale.

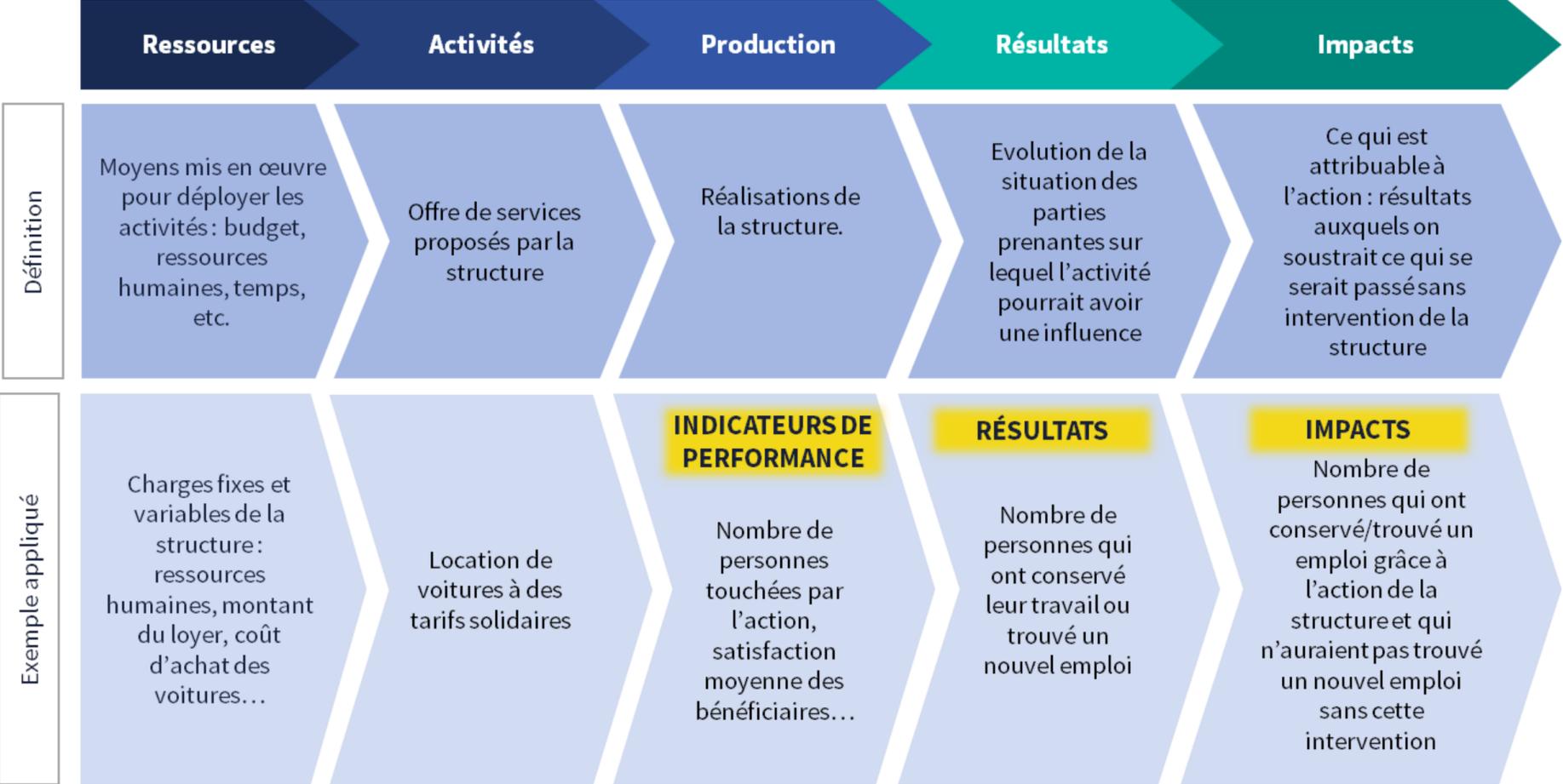


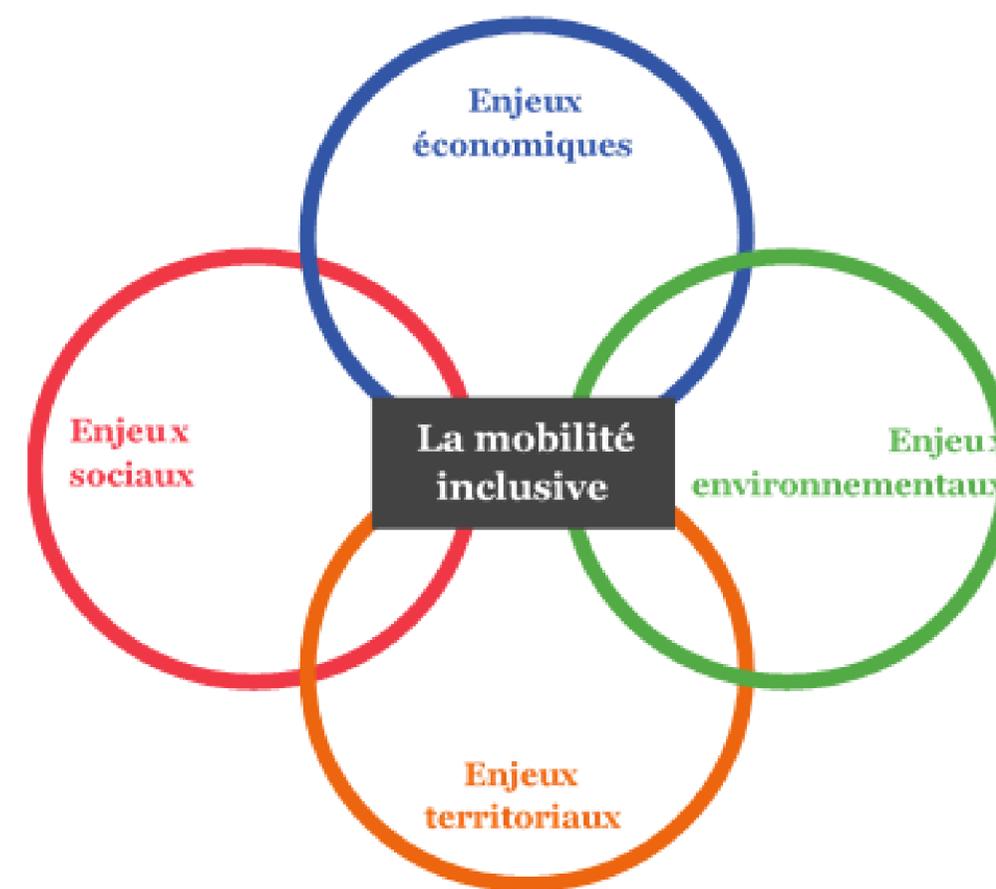
Figure 1. Chaîne de valeur de l'impact

LES ENJEUX PARTAGÉS DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ET DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Les enjeux de la mobilité inclusive

- **multidimensionnels** : économiques, sociaux, territoriaux, et environnementaux
- **interdépendants** >> il est nécessaire de les traiter conjointement
- **accrus par** : un manque de moyens financiers ; Un manque de connaissance des différentes solutions de mobilité existantes par certains publics ; Des disparités territoriales parfois élevées

*« Les aides tendent à trouver un équilibre actuellement entre impact social et écologique, il est nécessaire de faire attention à ne pas pénaliser les plus pauvres dans ce secteur (...) les aides mises en place doivent continuer à servir un impact social »
(Nicolas Douziech, Club mobilité)*



LES ENJEUX PARTAGÉS DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ET DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Les enjeux de l'évaluation d'impact

Les enjeux externes

Légitimer son action

Porter un plaidoyer

Etablir de nouveaux partenariats et financements

Les enjeux internes

Piloter son activité

Optimiser ses actions

Comprendre son impact

Essaimer son programme

« Il s'agit de convaincre de nouveaux partenaires ou pérenniser des partenariats » (Nicolas Douziech, Club mobilité)

« La location est financée par les pouvoirs publics, donc avoir un outil de collecte de données dans une forme compatible avec ce que nous demandent nos financeurs nous fait gagner énormément de temps : c'est un outil de justification de subventions » (Guillaume Florenson, Association mobilité solidaire 37).

« Ça m'a permis de remobiliser mes équipes et de revaloriser ce qu'on faisait. » (Jean-François Viroit Daub, Citiz Grand Est)

LES ENJEUX PARTAGÉS DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ET DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Conclusion

L'évaluation d'impact est un outil cohérent pour répondre à la pluralité des enjeux de la mobilité inclusive,

qu'il s'agisse de l'orientation de ces enjeux (internes ou externes)

ou de leur dimension (sociale, environnementale, économique, territoriale).

« La mesure d'impact nous a permis de constater que nous avons un impact non seulement sur les parts modales des bénéficiaires en leur permettant d'accéder à des modes plus vertueux, mais aussi sur la sobriété en leur permettant d'utiliser plus efficacement les transports. Ainsi, même en redonnant à nos bénéficiaires les moyens de se déplacer, on constate des résultats très positifs. » (Thibault Guérin, Wimoov).

QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Définir un périmètre d'évaluation

La typologie d'action : l'évaluation portera-t-elle sur toutes les actions de la structure, ou seulement une partie ?

Le périmètre temporel : l'évaluation portera-t-elle sur les actions depuis que la structure existe, ou les actions d'une année spécifique, les actions d'un projet de x années, ... ?

Les parties prenantes, il s'agira par exemple d'identifier si ce sont les bénéficiaires directs de la structure qui seront étudiés, ou des bénéficiaires indirects. Le terme « partie prenante » ici est à prendre au sens très large : il peut s'agir de groupes sociaux spécifiques, de la société, de l'Etat, de collectivités, de l'environnement, de partenaires, d'entreprises, etc.

La typologie d'impact doit être clairement définie : s'intéresse-t-on à des impacts sociaux, environnementaux, économiques ?

QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Adopter une démarche globale d'évaluation d'impact

Répondre à la question « Comment ? » prend deux formes :

1/ Comment méthodologiquement évaluer tel ou tel impact ?

2/ Avec quelles ressources (financières, RH, ...) réaliser une évaluation d'impact ?

>> sections suivantes

QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Impact social

1/ auprès de quelles parties prenantes collecter les données

2/ quels types de données vont être collectées

3/ à quel moment collecter les données

« Aujourd'hui on a un certain nombre de bénéficiaires qu'on accompagne et forcément entre le moment où on fait passer le premier questionnaire (T0) et le questionnaire à + 4 mois (T2), il peut se passer du temps. Donc parfois on n'arrive pas forcément à rappeler les bénéficiaires ou en tout cas à les recontacter. » (Félicie Joby, Wimoov)

4/ avec quels outils de collecte

« Il faut se souvenir que le qualitatif c'est aussi plus coûteux en temps et si on fait appel à des ressources externes, plus coûteux en argent donc, ce n'est pas toujours possible de le faire. » (Sandrine Duflot Morard, Agirc-Arrco)

QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Impact social

Exemples : Mobilité (% de personnes qui sont plus mobiles et effectuent des déplacements qu'ils n'envisageaient pas auparavant) ; Insertion professionnelle (taux de réduction des bénéficiaires sans emploi ; hausse des situations d'emploi durable) ; Insertion sociale (fréquences de sorties pour voir ses proches / participation à des activités sportives culturelles ou de loisir)

Niveaux d'avancement :

Niveau 1 – étude par questionnaire, après l'action

Niveau 2 – étude via des entretiens, après l'action

Niveau 3 – étude avec différents temps de mesure (avant vs. après l'action par exemple)

Niveau 4 – étude avec un groupe témoin de référence

QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Impact environnemental

Les impacts intermédiaires = conséquence de chaque élément constituant une activité + quantification des impacts ; Base Empreinte® de l'ADEME

Par ex. la fabrication d'un véhicule électrique est constituée de différents processus élémentaires : fabrication de matériaux, transport, utilisation de machines pour assembler les pièces, etc

Trois périmètres sont pris en compte dans le cadre d'une évaluation d'impact carbone, nommés « scopes ».

Scope 1 : émissions directes de GES (directement liées à l'action) = ce qui est produit dans la structure.

Scope 2 : émissions indirectes liées à l'énergie (par exemple, concernant l'électricité : des émissions carbonées sont nécessaires à la production de l'électricité).

Scope 3 : tout le reste (achats de marchandises, matières premières, déplacements domiciles-travail, etc.), c'est à dire ce que la structure utilise, ce dont elle a besoin pour fonctionner.



QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Impact environnemental

Exemples : Emissions de GES (calculés sur la base d'indicateurs de pratiques de mobilité, de consommation énergétique et d'activités internes) ; Mobilité (pour révéler le potentiel des actions : augmentation de l'utilisation des transports en commun, du co-voiturage, du vélo, etc.)

Niveaux d'avancement :

- Niveau 1 - Les indicateurs d'impacts sur la mobilité
- Niveau 2 – Valorisation de quelques indicateurs en matière d'émission carbone, avec la Base Empreinte® de l'ADEME
- Niveau 3 – Utiliser l'outil Valor'Ess « Mesurez votre empreinte carbone » pour une première évaluation carbone un peu plus complète
- Niveau 4 - Réaliser un Bilan Carbone

QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Impact économique

	L'ACB (Analyse Coûts-Bénéfices)	Le SROI (Social Return On Investment)	L'étude socio-économique
Point de vue	Une partie prenante cible, souvent l'Etat	La société	La société
Méthode	Stricte ; données témoins obligatoire	Souple ; enquête quali ou par questionnaire possible	Scénario témoin (littérature académique)
Données	indicateurs économiques (évolution des factures) ou socio-économiques (diminution du taux de chômage, transformé en allocations chômage évitées, etc.).	Indicateurs (socio)économiques + sociaux. >> monétarisés à l'aide de <i>proxys</i> (par exemple le prix moyen sur le marché d'une action équivalente à celle proposée par la structure) ou de « <i>value games</i> » (enquête au cours de laquelle un échantillon d'individus évalue le montant qu'ils seraient prêts à payer pour un bénéfice donné)	

QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Impact économique

*Exemples : **Situation professionnelle** (Diminution du recours aux aides sociales liées à l'accès à un véhicule ; Calcul de la valeur sociétale associée aux salariés en CDDI) ; **Budget automobile** (part du budget voiture dans les revenus ; Coût d'une prestation de réparation du véhicule)*

Niveaux d'avancement :

- Niveau 1 – Relever 1 ou 2 indicateurs économiques max, intégrés à une évaluation plus globale
- Niveau 2 – Réaliser une méthode d'évaluation d'impact « complète » type ACB, SROI ou étude socio-économique

QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Impact territorial

Approche centrée sur les bénéficiaires

- Les bénéficiaires participant à l'étude sont exclusivement issus d'un territoire précis (un département, une région, ou un QPV par exemple).
- Les impacts visés et mesurés concernent directement le territoire

Approche centrée sur les acteurs locaux

- Interroger d'autres parties prenantes locales (collectivités territoriales, entreprises, structures éducatives, habitants, etc.). Ce sont des méthodes qualitatives (via des entretiens notamment) qui seront souvent privilégiées

Approche centrée sur les activités internes

- Ne relève pas de l'évaluation d'impact à proprement parlé. Il s'agit de rendre compte de l'ancrage territorial de la structure, et donc de tous les efforts favorisant notamment l'entrepreneuriat local, l'animation et la vie publique des territoires. S'appuie généralement sur des données administratives et financières déjà existantes, même si elles peuvent nécessiter d'être retravaillées

QUELS IMPACTS ÉVALUER POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Impact territorial

Exemples : Lieu d'habitation des bénéficiaires (territoire de vie du répondant) ; Vie locale (Accès aux services et infrastructures locales ; Création de liens sociaux avec des gens de sa commune)

Niveaux d'avancement :

- Niveau 1 - Mesurer le territoire des bénéficiaires et croiser avec d'autres indicateurs d'impact (social, environnemental ou économique)
- Niveau 2 - Mesurer ce que l'accès à la mobilité apporte aux individus dans leur vie locale (cf. Exemples ci-dessus).
- Niveau 3 – Adopter une approche centrée sur les acteurs locaux = interroger d'autres parties prenantes locales (collectivités territoriales, entreprises, structures éducatives, habitants, etc.) via des méthodes qualitatives

ACTIONS CONCRÈTES POUR UNE ÉVALUATION D'IMPACT ACCESSIBLE POUR TOUS

1 - Maîtriser les ressources disponibles et faire des choix proportionnés

- Connaitre précisément ses ressources financières et RH mobilisables
- Choisir entre internalisation, externalisation ou un mixte des deux
- Prévoir un budget pour l'évaluation proportionné par rapport au budget du projet
- Prévoir une évaluation proportionnelle à l'ampleur du projet

« Pour faire une étude de l'impact il faut de l'humain, il faut du temps, il faut financièrement avoir un peu d'argent pour être accompagné, pour se structurer, pour mettre tout ça en place » (Michèle Morgan, Agil'Ess)

« C'était compliqué de passer plus de temps et d'investir plus d'énergie en sachant que financièrement, ce n'était pas « rentable ». (Nathan Crouzevialle, Réseau Agil'ESS)

ACTIONS CONCRÈTES POUR UNE ÉVALUATION D'IMPACT ACCESSIBLE POUR TOUS

2 – Gérer son temps

- Planifier : faire un calendrier détaillé de chaque étape de l'évaluation
- Suivre : mettre en place des temps de suivi réguliers

« Une bonne pratique, c'est qu'on s'est fixé un temps toutes les deux semaines pour faire le point sur les avancées. On avait également les bons outils pour suivre qui a répondu et qui n'a pas répondu donc être bien outillé est important. Mais en fait, il faut surtout avoir cette phase de réflexion et de planification sur le long terme dès le départ. Il ne faut pas faire au fur et à mesure, il faut quadriller dès le départ avec les personnes ressources et c'est vrai que l'accompagnement nous a permis ça. Par exemple, début septembre, on doit avoir fait telle chose et telle chose. Du coup ça te force à suivre un calendrier, à te dire qu'on ne peut pas laisser couler, il faut qu'à ce moment-là, on travaille sur cette question-là et que ce soit fait. » (Nathan Crouzevialle, Réseau Agil'ESS)

ACTIONS CONCRÈTES POUR UNE ÉVALUATION D'IMPACT ACCESSIBLE POUR TOUS

3 - Prendre les mesures nécessaires pour optimiser la collecte de données

- Ne pas sous-estimer l'importance de la collecte de données
- Identifier + Informer + Sensibiliser + Mobiliser les personnes ressources
- Suivre régulièrement la remontée de données
- Prioriser ! (les indicateurs, le nombre de parties prenantes interrogées, etc)

« La construction du référentiel était rapide, mais la collecte était plus complexe. Il faut courir après les gens, il y a énormément de relances (...) on était une association avec 3 salariés, il faut un peu choisir entre assurer le quotidien et mener à bien l'évaluation » (Lucie Avril, MUMO) »

ACTIONS CONCRÈTES POUR UNE ÉVALUATION D'IMPACT ACCESSIBLE POUR TOUS

4 - Se baser sur le collectif & la co-construction

- Impliquer l'ensemble des parties prenantes, et faire varier les opportunités de mobilisation : cadrage, cartographie des impacts, création des outils, etc
- Ne pas hésiter à associer les bénéficiaires dans l'évaluation, notamment à l'étape de cadrage,
- Constituer un comité de pilotage

"C'était bien de ne pas être seul aussi, pouvoir se dire, on est tous un peu dans la même galère et du coup d'échanger avec d'autres personnes qui sont sur des sujets différents de la mobilité." (Nathan Crouzevialle, Réseau Agil'ESS)

ACTIONS CONCRÈTES POUR UNE ÉVALUATION D'IMPACT ACCESSIBLE POUR TOUS

5 – Allier l'utile à l'utile

- Profiter de la formalisation de la Théorie du Changement nécessaire à l'évaluation d'impact pour : réinterroger la pertinence de sa stratégie d'impact, co-construire avec différentes parties prenantes et récolter les avis de chacun, fédérer autour d'une mission sociale formalisée collectivement. La théorie du changement une fois formalisée peut même devenir un objet de communication.
- Les entretiens exploratoires sont aussi l'occasion d'échanger avec différentes parties prenantes (partenaires, bénéficiaires, ...) pour mieux comprendre leurs enjeux, leurs attentes, et leurs retours d'expérience par rapport à votre projet.
- Exploiter les données déjà recueillies sur et pour le terrain : les compiler pour les analyses à une échelle collective large peut être utile à une évaluation, en évitant de saturer les équipes.

« Cette mesure d'impact est basée sur nos outils d'accompagnement, on ne crée pas de nouveaux outils » (Félicie Joby, Wimoov)

ACTIONS CONCRÈTES POUR UNE ÉVALUATION D'IMPACT ACCESSIBLE POUR TOUS

6 – Capitaliser sur ses efforts

- **Capitaliser sur une source de données principale** = faire en sorte qu'une même donnée serve différents objectifs d'évaluation d'impact.

Exemple : un indicateur d'évolution de la situation professionnelle peut autant servir à l'évaluation d'impact social (impact en matière d'insertion professionnelle) qu'à l'évaluation de l'impact économique (que représente un emploi retrouvé en matière de coûts évités pour l'Etat).

Ce même indicateur, croisé avec le lieu d'habitation du bénéficiaire peut servir à une évaluation d'impact territorial centrée sur la plus-value économique du projet pour le territoire

QUESTIONS / RÉPONSES

Sandrine De-Boras

Cheffe de projets innovation Transdev



RETOURS D'EXPÉRIENCE DES ACTEURS DE TERRAIN

Teddy Delaunay

Responsable de Développement Croix-Rouge Mobilités.

L'Impact social et économique des dispositifs de Transport d'Utilité Sociale (TUS)

Teddy Delaunay

Responsable de Développement
Croix-Rouge française



1

Le contexte



2

La méthodologie



UNE ÉTUDE TRANSVERSALE EN DEUX VOLETS

Volet #1 : que fait-on ?

- mesurer le niveau d'activités des solutions de mobilité déployées par les bénévoles
- dresser un état des lieux des projets à l'échelle nationale

Volet #2 : quel est notre impact ?*

- identifier le profil des bénéficiaires,
- comprendre leurs besoins de mobilité et pourquoi ont-ils recours au TUS
- évaluer l'impact socioéconomiques des nos solutions de mobilité pour les bénéficiaires ⇒
la **méthode des "coûts évités"**

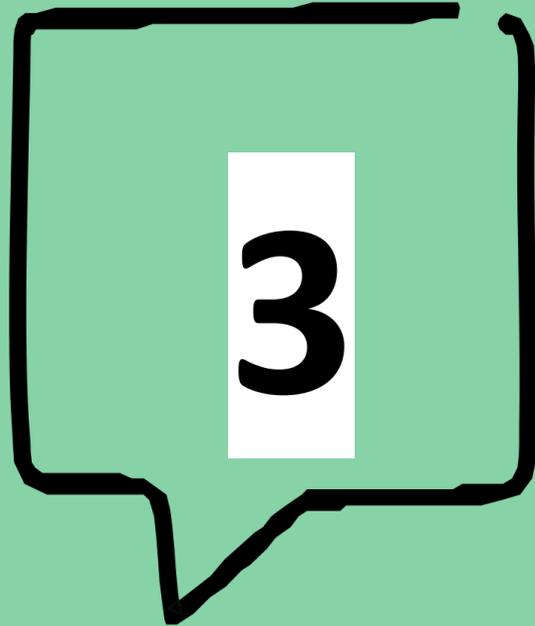
* Les UL de Pontarlier (25), d'Auxerre (89), de la Bresse Bourguignonne (71), de Boussac (23), du Thillot et de Fraize (88) nous ont transmis des listes de contacts de bénéficiaires acceptant de nous répondre.

* 62 bénéficiaires sur 131 ont répondu à notre enquête par téléphone (20 minutes environ)

LES UNITÉS LOCALES AYANT CONTRIBUÉ À L'ENQUÊTE



- UNITE LOCALE D'AMBOISE VOUVRILLON
- UNITE LOCALE DE NOGENT SUR SEINE
- UNITE LOCALE DE PONT A MOUSSON
- ANTENNE LOCALE DE BOUSSAC
- UNITE LOCALE D'ANTONY
- UNITE LOCALE DE SÉZANNE ET DU SUD OUEST MARNAIS
- EQUIPE SOCIALE DE NOYON
- ANTENNE LOCALE DE FRAIZE
- ANTENNE LOCALE DE GERARDMER CORCIEUX
- UNITE LOCALE DE MEULAN
- UNITE LOCALE DE VIROFLAY VELIZY
- UNITE LOCALE COTIERE DOMBES
- UNITE LOCALE DU GRAND AMIENOIS
- UNITE LOCALE DE CHALON SUR SAÔNE
- ANTENNE LOCALE DU THILLOT
- UNITE LOCALE DE PONTARLIER
- UNITE LOCALE GRAND LOCHOIS
- UNITE LOCALE DE LUNEVILLE
- UNITE LOCALE DE REDON



État des lieux des projets



ÉTAT DES LIEUX DES DISPOSITIFS DE TUS

- La majorité des projets fonctionnent avec une équipe de **5 bénévoles impliqués** dans l'activité
- Une moyenne de **4 nouveaux bénévoles recrutés par projet**
- Les UL effectuent **en moyenne 19 trajets / mois** - soit environ **228 trajets par an**
- Une mission dure en moyenne **2,5 heures**
- Les trajets effectués sont d'une **distance moyenne de 35 km aller/retour**
- **30% de kms** parcourus "**à vide**"
- En moyenne, les UL aident **49 personnes différents à se déplacer chaque année**
- 63% des trajets sont effectués pour des **motifs médicaux**

ÉLÉMENTS FINANCIERS

Tarif pratiqué	Nb trajets par an	Nb km estimé à l'année	Assurance, entretien	Carburant (0,115€/km)	Forfait de prise en charge (2€)	Recettes	Bilan
0,15€/km	612	21 420	750€	2 463 €	372€	3 213 €	0€
0,25€/km	159	5 565	750€	640€	152€	1 391 €	1€
0,32€/km	105	3 675	750€	423€	108€	1 176 €	3€

Le tarif pratiqué influence fortement le nombre de trajets à effectuer pour atteindre le seuil d'équilibre financier

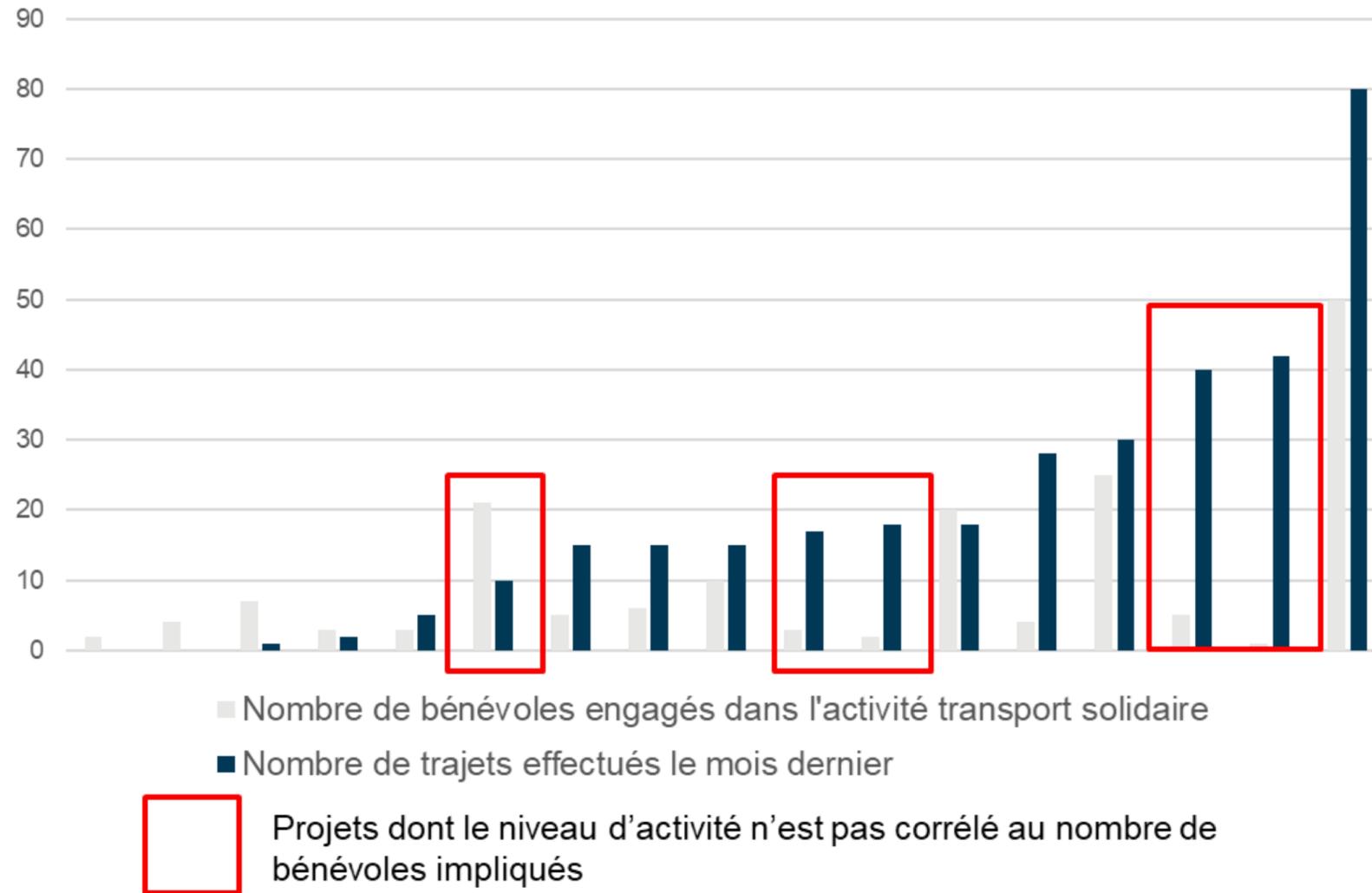
Les bénévoles sont limités à environ 230 trajet par an et par véhicule

Les motifs des trajets ont une influence sur l'engagement demandé aux bénévoles et sur la rentabilité

Proposer "l'automission" pour réduire le trajet "à vide"

LIEN ENTRE LE NOMBRE DE BÉNÉVOLES IMPLIQUÉS, LE NOMBRE DE VÉHICULES UTILISÉS ET LE NOMBRE DE TRAJETS EFFECTUÉS

Lien entre le nombre de bénévoles et le nombre de trajet effectué le mois précédent

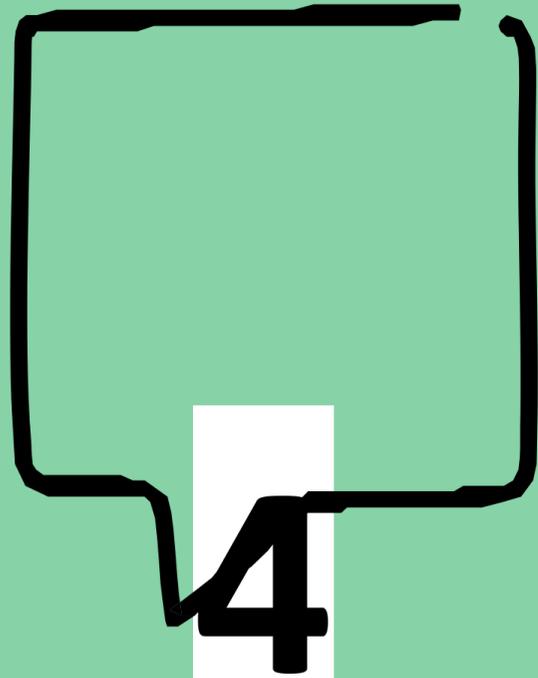


Nb de km/mois	Nb véhicules utilisés
23	1
33	1
100	1
125	2
347	5 et +
374	1
380	2
408	2
417	2
420	1
500	1
641	1
653	1

LES PARTENAIRES DES PROJETS

- **58%** des personnes accompagnées ont été **orientés par un partenaire**
- Dans **65%** des projets, **le rôle des partenaires** se limite à celui de **prescripteur** ou de **relai de communication**.
- **Seulement 12%** des porteurs de projet sont **en partenariat avec des acteurs de la santé (5% pour l'insertion)**
- **25%** seulement des UL sont **subventionnées par des partenaires pour financer** leur solution de transport solidaire.

Tisser des liens avec des partenaires pour **financer les projets** (CPAM, ARS, CPTS) et/ou **atteindre d'autres publics** (mission locale, DDEETS, France Travail)



Impact des projets



QUEL EST LE PROFIL DES BÉNÉFICIAIRES ?

- **69%** des bénéficiaires sont **des femmes**
- **65%** des bénéficiaires **ont plus de 60 ans**
- **29%** sont **des actifs, dont 17% sont au chômage**
- **62,3 %** des bénéficiaires vivent **en dessous du seuil de pauvreté**
- **92%** vivent dans une commune où **l'offre de transport en commun est insuffisante**



**LA MOITIÉ DES BÉNÉFICIAIRES SONT
ENTIÈREMENT DÉPENDANT D'UN PROCHE**

- Pour **45%** des bénéficiaires, **le recours à un proche** est **l'unique solution de mobilité dont ils disposent.**

**QUEL EST L'IMPACT DE NOS PROJETS POUR LES PERSONNES
DÉPENDANTES ?**

- Augmentation de l'autonomie : **54 %** des bénéficiaires déclarent que grâce au dispositif, ils **font moins appel à leurs proches** pour se déplacer au quotidien.
- En moyenne, chaque projet permettrait d'**éviter à l'ensemble des proches des bénéficiaires environ 200 heures de trajet (2 229 € au tarif du SMIC)**

UN TIERS DES BÉNÉFICIAIRES SONT DANS UNE SITUATION D'ISOLEMENT

- **30,80%** des bénéficiaires sont dans une **situation d'isolement social fort** : ils **ne peuvent pas compter sur leur entourage** pour les aider à se déplacer.

QUEL EST L'IMPACT DE NOS PROJETS POUR LES PERSONNES DÉPENDANTES ?

- Soit ils renoncent à se déplacer
- soit ils sont contraints de recourir aux services de **taxis**, au prix d'un **coût monétaire élevé**
- Soit ils sont contraints de marcher sur de longues distances ou d'effectuer de longs trajets en **transport en commun**, au prix d'un **coût temporel élevé**.

SI CROIX-ROUGE MOBILITÉ N'EXISTAIT PAS, COMMENT AURAIENT FAIT LES PERSONNES ACCOMPAGNÉES ?

- **30%** des bénéficiaires auraient été contraints de **faire appel à un taxis**
- 13% des bénéficiaires auraient renoncé au déplacement, **10,5% auraient renoncer à des soins médicaux.**

Plus largement, 75% des bénéficiaires déclarent avoir réduit leurs dépenses de transport

DES PROJETS QUI RENFORCENT LE LIEN SOCIAL

Impacts	% bénéficiaires concernés
Effectuer de nouvelles démarches médicales	81%
Effectuer de nouvelles activités	48,5%
De rencontrer de nouvelles personnes	62%
De faire moins appel à des proches pour vous aider à vous déplacer	54%
De vous sentir moins seul.e	65%
De vous impliquer dans la vie locale (association, etc.)	27%
De fréquenter plus souvent vos proches	35%

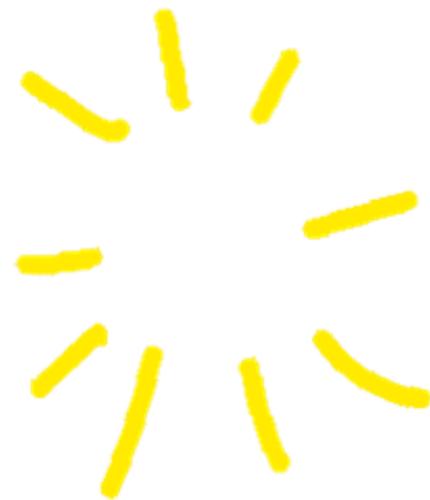
QUELLE PART DE LA POPULATION EST TOUCHÉE PAR UN PROJET DE TRANSPORT SOLIDAIRE ?

En moyenne*, un projet Croix-Rouge Mobilités apporte une aide au déplacement pour :

- **0,20%** des personnes précaires âgées de **moins de 30 ans**
- **1%** des personnes précaires âgées **de 30 à 60 ans**
- **10%** des personnes précaires âgées de **plus de 60 ans**

*** pour une EPCI de taille moyenne**

**Merci pour
votre attention**



RETOURS D'EXPÉRIENCE DES ACTEURS DE TERRAIN

Michèle Morgan
Déléguée générale Réseau Agil'ess.

Présentation du Réseau Agil'ess

- ❖ Michèle MORGAN, **Déléguée Générale** du réseau Agil'ess et d'une équipe,
- ❖ Né sous le nom de réseau **APREVA en 2016** issu de la volonté de **3 garages solidaires**,
- ❖ Chaque année sa **zone d'action s'est élargie** passant d'un **niveau régional à un niveau national**,
- ❖ **Réseau national ayant** pour objectif de **rassembler** et d'œuvrer pour **le développement et la professionnalisation des garages et loueurs solidaires** qui interviennent en faveur de la mobilité pour tous,
- ❖ **Un changement d'échelle** passant de **3 adhérents à 53 adhérents et 61 structures** aujourd'hui,

↳ Dépôt d'une **candidature en déc. 2021** au programme d'évaluation d'impact social **« Size Up »**

↳ « Dans quelle mesure les **activités proposées par le réseau Agil'ess permettent-elles à ses adhérents de consolider et développer leur impact sur les publics bénéficiaires ?** »

Un projet de mesure d'impact en 2 étapes

- ❖ **La méthode de la théorie du changement**, a permis de définir les **indicateurs pertinents à la mesure d'impact**,
- ❖ **Double impact :**
 - **Disposer d'indicateurs** permettant de connaître l'impact social de l'activité de nos adhérents sur leurs bénéficiaires (ex : le retour à l'emploi...)
 - **Quantifier et qualifier l'impact** des actions du réseau Agil'ess sur la pérennisation de leurs structures,
- ❖ **Double partie prenante :**
 - **Les adhérents du réseau** (garages et loueurs)
 - **Les bénéficiaires de nos adhérents** (personnes confrontées à des problématiques de mobilité)

Cadre méthodologique

- Objectifs :** **Etendre les résultats de l'étude** d'impact de 2018 à l'ensemble de nos adhérents,
Intégrer l'impact du réseau,
Doter les structures adhérentes d'une méthodologie permettant de mesurer l'impact social.
- Intérêts :** **Bénéficiaire d'indicateurs en interne** et vis-à-vis des **financeurs** (**légitimer** les actions menées),
Renforcer la crédibilité auprès des **prescripteurs,**
Prouver les impacts positifs et permettre de **nouveaux partenariats,**
Recueillir des données sur les garages en général.
- Etapes :** **Entretiens qualitatifs** par téléphone,
3 questionnaires quantitatifs,
- Retours terrain :** Entretien avec les adhérents : **21 structures** (41 adhérents sur cette période)
Questionnaires **bénéficiaires actuels** : 161 réponses
Questionnaires **bénéficiaires sortants** : 78 réponses
Questionnaires **adhérents** : 21 réponses

Les résultats de l'impact et son analyse

Les bénéficiaires des garages :

Majoritairement des femmes
de 26-55 ans
Personnes actives vivant seules
de 18-25 ans,
(7,7% en 2018 à 20 % en 2023)

Les besoins de mobilité :

Pas uniquement pour la vie
professionnelle.
Impact sur la vie sociale, santé mentale et
du bien-être des usagers, qualité de vie
Le besoin évolue depuis 2018 vers la
location d'un véhicule.

L'impact du réseau :

Rencontre entre pairs,
Echanges de bonnes pratiques,
Visualiser des projets au niveau
national,
Retours d'expérience, intelligence
collective,
Consortium à un AAP sur un territoire.



Impact et perspectives

- **L'étude à montrer :**
 - **Un changement dans les besoins de mobilité** (location solidaire),
 - Les réponses apportées aux bénéficiaires sont **bénéfiques sur la situation professionnelle** (stabilité),
 - **L'intervention des garages auprès des publics génère un sentiment d'amélioration** de leur santé physique, mentale et de bien-être, (conséquence indirecte mais positive),
 - **Se fédérer et retrouver un réseau pour les adhérents** démontre de l'importance de l'aspect social et relationnel.
- **Les perspectives :**
 - **Développement de solutions plus douces, décarbonées et partagées,**
 - **Mettre en place d'une évaluation de l'impact énergétique et environnemental,**
 - **Nouvel éclairage à l'utilité sociale des acteurs de la mobilité** et pour le réseau **initiation de nouveaux programmes visant à développer une mobilité solidaire et durable pour tous.**

RETOURS D'EXPÉRIENCE DES ACTEURS DE TERRAIN

Matthieu Denoux

Responsable services numériques d'aide à la décision AURA-EE,
programme CEE TIMS



Tims

Pour une mobilité durable et inclusive

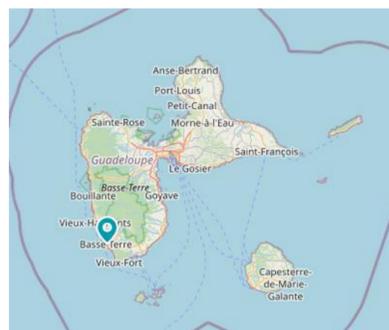
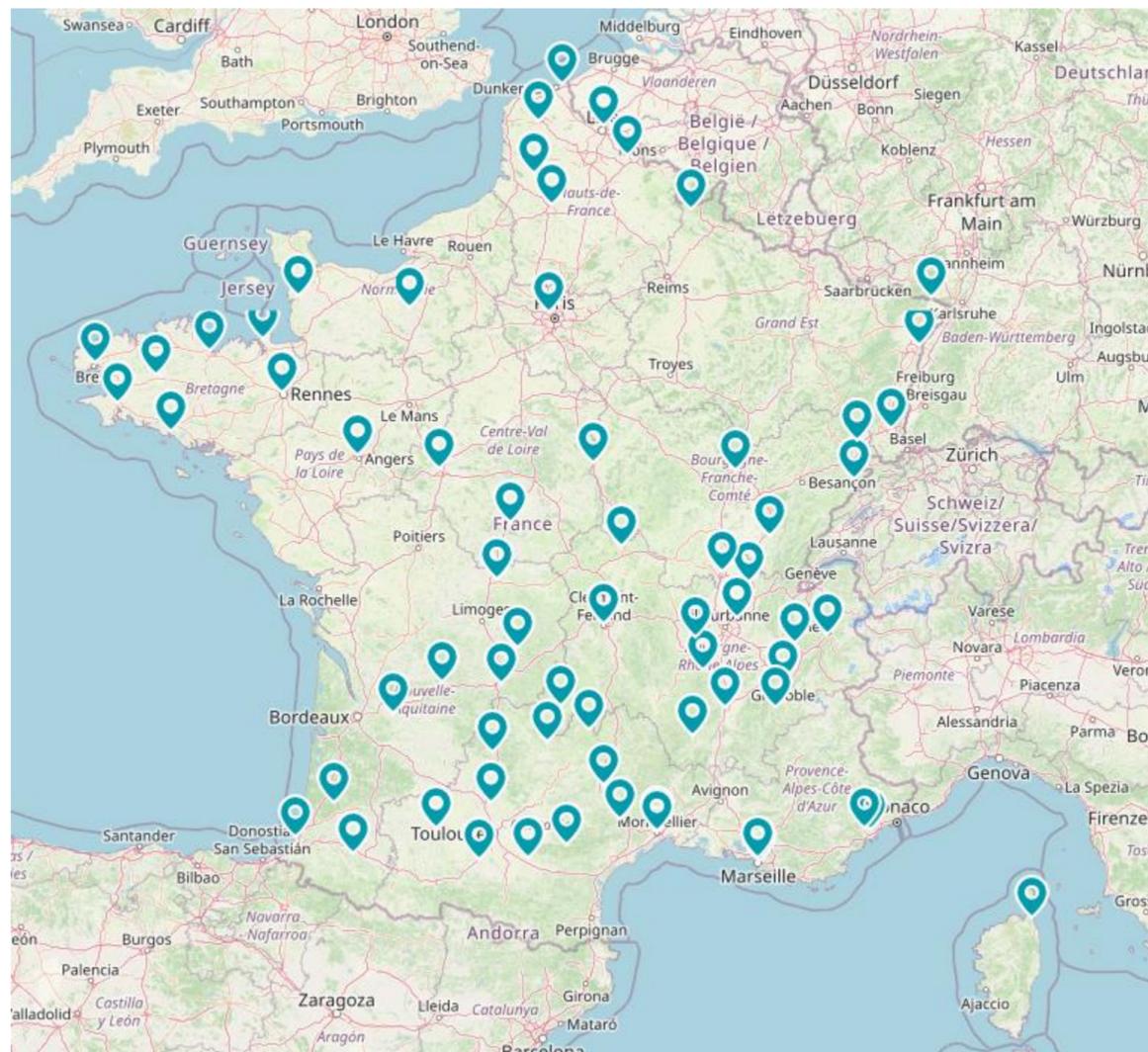


Quels impacts évaluer pour répondre aux enjeux de la mobilité inclusive ?

5 novembre 2024



Le contexte du programme Tims



Un programme CEE visant à développer la **mobilité durable et inclusive** en France

L'enjeu est de permettre à toutes et tous de se déplacer avec un impact écologique réduit, et de réaliser des économies d'énergie.

4 ans
2023 → 2026

70
projets
locaux

~380
actions

Le contexte du programme Tims

Un programme qui se décline en deux **axes structurants** et deux **axes transverses**

Axe de **communication**

Axe de **suivi-évaluation**

Axe **professionnalisation**

Deux formations
professionnalisantes

Un centre de
ressources

Un réseau

Axe de **déploiement**

70 projets locaux

14 pilotes
régionaux

10 Territoires de la Mobilité
durable et inclusive

Le suivi-évaluation du programme - objectifs

Mesurer les impacts

- en termes de **mobilités** : où, quand, motifs, distances, reports modaux
- **environnementaux** : consommations, émissions de GES / polluants
- **sociaux et économiques** : isolement, freins levés, accès à l'emploi / aux services, créations d'emploi
- **efficience** : bénéfiques / coût
- sur les **acteurs** / l'acculturation mais aussi les **écosystèmes locaux** autour de la mobilité durable et inclusive

Capitaliser et apprendre

- soutenir et faciliter le **déploiement d'actions** pendant et après le programme
- caractériser les situations à partir de **facteurs contextuels** / de **facteurs territoriaux**
- identifier les **conditions** qui améliorent l'impact des actions
- création de **fiches types**
- partage de **retours d'expérience** (REX)



Les ressources extérieures au programme

Benchmark de l'existant

- Capitalisation sur les projets / initiatives similaires passées
- Comparer / s'inspirer / identifier / recenser

Prise en compte des retours

- Questionnaire de consultation des porteurs de projets
- Rôle central des pilotes régionaux

Consultations d'experts

- COMEX / Groupe de travail élargi à des experts extérieurs au consortium
- Impliquer des experts des secteurs

La méthodologie mise en œuvre



Processus itératif

- Construire une base
- Améliorer au fur et à mesure
- Tester les différentes étapes

Volet qualitatif

- Mise en œuvre progressive
- Nourri par le volet quantitatif
- Démarche sur la durée

Évaluation globale

- Articulation avec l'évaluation globale du programme
- Collaboration avec les autres axes pour des questions transversales

Le suivi-évaluation du programme

Deux travaux menés en parallèle



Construire un **référentiel global d'évaluation du programme** et identifier des questions évaluatives transversales à tous les axes



Fournir des éléments **opérationnels** pour lancer rapidement la collecte des données des projets locaux

Les outils mis à disposition



Document cadre

Mise à jour de quelques éléments



Fiches standards

- Une fiche par typologie
- Liste exhaustive des indicateurs et modalités attendus



Exemple de questionnaires

- Pour l'accompagnement individuel
- Deux versions **complète et simplifiée**

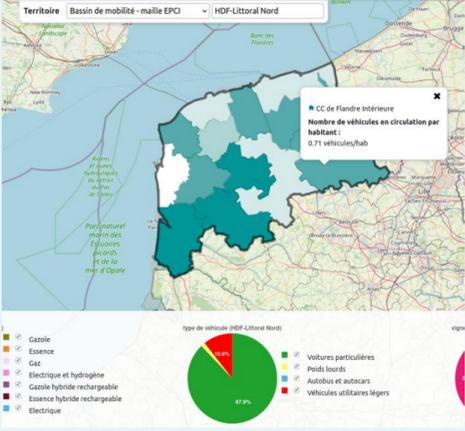


Fichiers excels types

- Exemples simples
- Format attendu par la plateforme
- Utilisables tels quels



Les outils mis à disposition



Indicateurs territoriaux

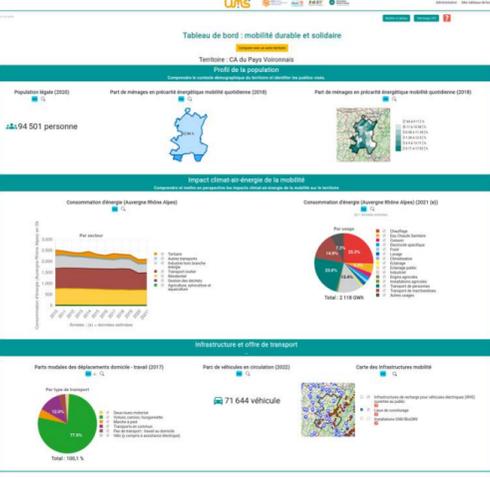
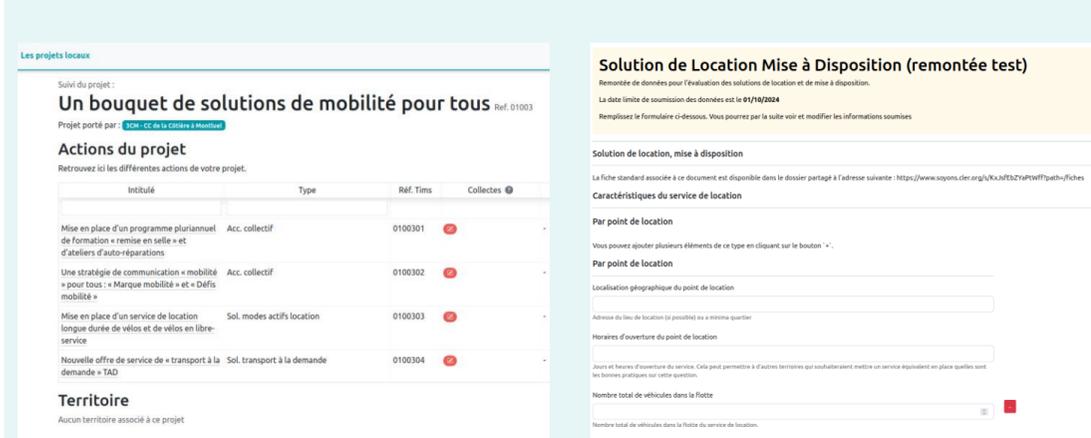


Tableau de bord territorial

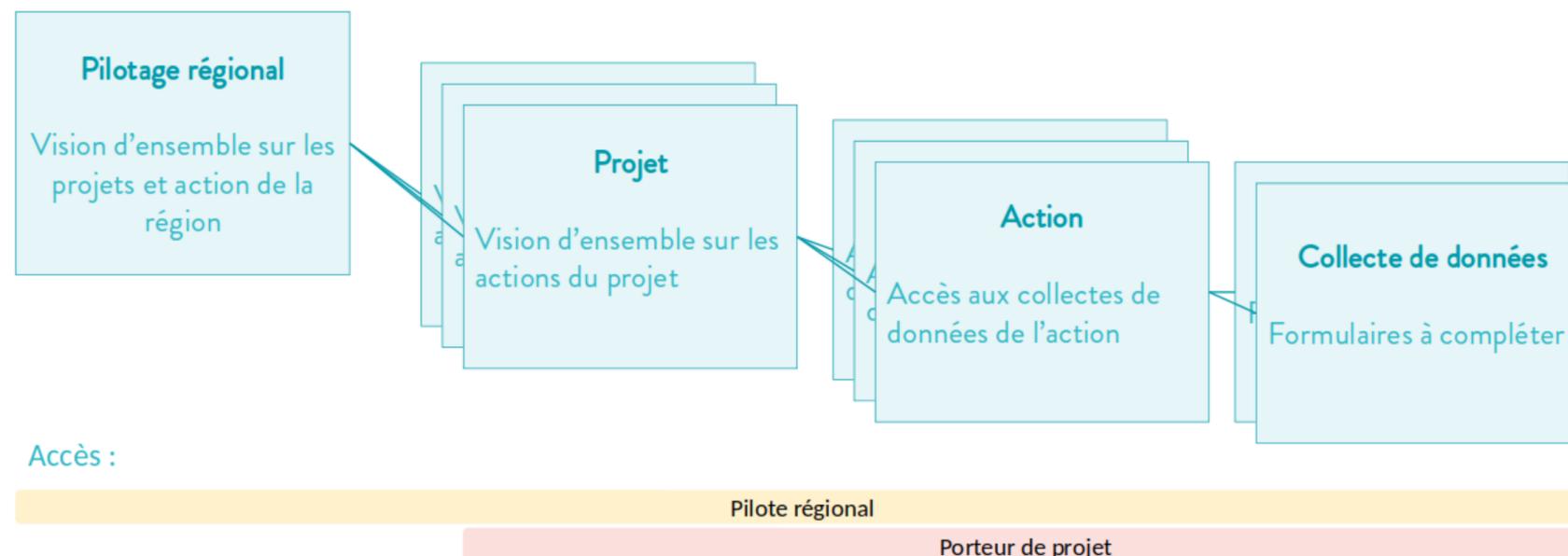
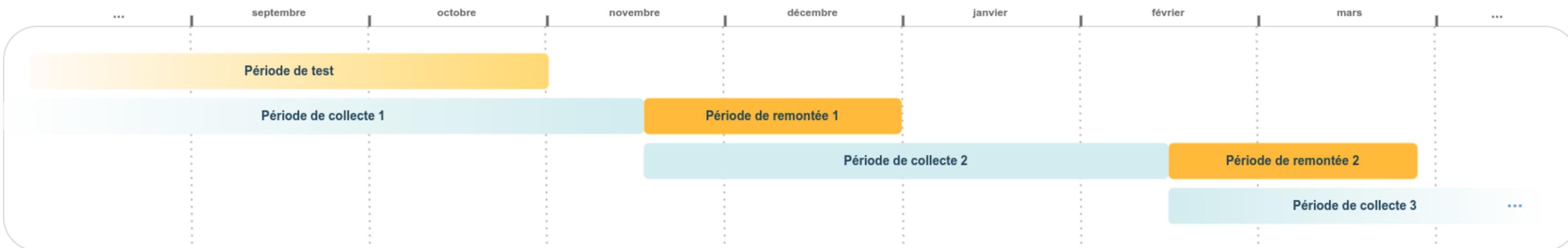


Pages projets et actions

Formulaires de remontée de données

Construction d'une plateforme dédiée rassemblant « aide à la décision / diagnostic territorial » et « remontée de données »

La mise en œuvre de l'évaluation des projets locaux





Tims

Pour une mobilité durable et inclusive

MERCI & À Bientôt



Matthieu Denoux - matthieu.denoux@auvergnerrhonealpes-ee.fr



QUESTIONS / RÉPONSES

Sandrine De-Boras

Cheffe de projets innovation Transdev



L'étude est désormais disponible en ligne

LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE
Sous l'égide de FACE



POURQUOI ET COMMENT
EVALUER LES IMPACTS DE LA
MOBILITE INCLUSIVE ?

Retours d'expérience des acteurs
de terrain

Septembre 2024
Cabinet Improve

sur le site du LMI

et sur le site Tous Mobiles.



Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**

05 novembre 2024 - Épisode #16

Pourquoi et comment évaluer les impacts de la mobilité inclusive ?



Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**



PROCHAIN WEBINAIRE

EPISODE #17

L'actualité de la mobilité solidaire
dans les territoires

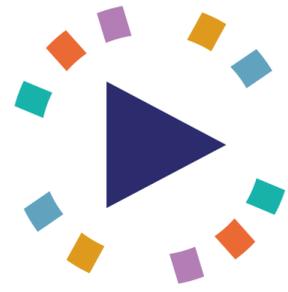
MARDI 28 JANVIER 2025



Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**

05 novembre 2024 - Épisode #16
Pourquoi et comment évaluer les impacts de la mobilité inclusive ?



Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**

REVOIR LES WEBINAIRES EN REPLAY



Sur le site Tous Mobile

<https://tousmobiles-kit.com/voir-les-replays>

Sur la chaine YouTube du LMI



Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**

05 novembre 2024 - Épisode #16

Pourquoi et comment évaluer les impacts de la mobilité inclusive ?