

**EMMAÜS
FRANCE**
FONDATEUR ABBÉ PIERRE

RAPPORT FINAL DE MESURE D'IMPACT



**les ateliers
du bocage**
employer - réemployer



Générateur d'innovation sociale



Cabinet de
conseil en
performance
économique
responsable

SOMMAIRE

1

**Présentation du contexte
et de la méthode**
p.3

2

Résultats
p.12

3

**Conclusion et suite
de la démarche**
p.39



1

Présentation du contexte et de la méthode

Présentation du contexte et de la méthode

La précarité et la mobilité

Éléments de contexte

La recherche de solutions de mobilité novatrices devient un élément de plus en plus important d'un point de vue sociétal et social. En effet, la croissance de la demande de transport, tirée par l'étalement urbain, a conduit à une situation de **réelle dépendance vis-à-vis de l'automobile individuelle**. La voiture reste le mode motorisé le plus utilisé (38% des déplacements et 52% des kilomètres parcourus). Cette tendance se fait d'autant plus ressentir lorsque le territoire est peu dense ou mal desservi par les réseaux de transports publics. Elle est également souvent associée à un **accroissement du stress et une dégradation de la qualité de vie, en lien direct avec la hausse des dépenses des ménages pour se déplacer**.

La mobilité doit être perçue comme une capacité générique, permettant l'accès à un panel de droits fondamentaux (droit à l'emploi, droit au logement, droit à l'éducation, etc.). **Alors qu'un tiers des ménages les plus pauvres n'ont pas de voiture et qu'un quart des chômeurs n'ont pas de permis, l'accompagnement social doit s'inscrire en plein dans la démarche d'aide à l'accès à la mobilité.**

Avec la mise en place de différents plans de déplacements au niveau territorial, **on note un certain éparpillement des compétences entre les différents niveaux**, engendrant ainsi des politiques peu lisibles.

Face à ce constat, on voit émerger, depuis une dizaine d'années, des acteurs de l'emploi, de l'insertion ou des collectivités faisant évoluer leurs compétences pour offrir des solutions concrètes aux personnes en situation de précarité. Ainsi, des « plateformes mobilité » naissent, qui tentent de réaliser un diagnostic de la situation spécifique des personnes précaires pour mieux les accompagner vers une mobilité autonome. Ces plateformes tâchent de les orienter au mieux vers les aides et solutions existantes. Lorsque cela est insuffisant, la tendance est au développement d'offres de service propre, plus individualisées. Toutefois, ce type d'offre est loin d'être systématisé sur l'ensemble du territoire. Le Laboratoire de la mobilité inclusive en recense ainsi une centaine.

Selon ce même Laboratoire, les trois principaux enjeux identifiés de la mobilité inclusive sont l'apprentissage de la mobilité, la transversalité et la coopération, et l'essaimage des expériences. **Le projet-pilote d'Emmaüs entre en plein dans la résolution des différents enjeux présentés dans cette introduction.**

Présentation du contexte et de la méthode

Le projet de mobilité inclusive

Conscient des enjeux de la mobilité inclusive, Emmaüs a décidé de créer un **projet pilote à ce sujet**, porté par le Pôle Innovation & Développement d'Emmaüs France. Ce projet vise à mettre en place un **système de mobilité répondant aux besoins des salariés en insertion et de ménages précaires sur un territoire défini** et conjuguant tout à la fois efficacité économique, préservation de l'environnement et équité sociale. Il doit aussi permettre de **tester la possibilité d'atteindre un équilibre économique** pour un tel système de mobilité inclusive.

À terme, Emmaüs vise la **diffusion de ce dispositif** à d'autres entités et d'autres territoires et donc l'accroissement du nombre de personnes soutenues.

Le territoire sélectionné : la zone du Bocage



- Territoire rural en périphérie, doté d'un maillage en transports en commun peu dense
- Territoire zéro chômeurs
- Présence d'Ateliers du Bocage (ADB), SCIC, SIAE membre d'Emmaüs, et de ses 4 unités de production
- Présence d'une Communauté Emmaüs
- Des distances relativement faibles entre ces différents sites (Mauléon-Bressuire = 26 km)

Les modalités de déploiement du projet



Accompagnement social

Sensibilisation et accompagnement pour aider à l'adoption de nouveaux usages



Formation aux usages

Code de la route pour améliorer les capacités de mobilité du public cible



Panier de solutions

Mise à disposition de deux solutions de déplacement innovantes : covoiturage solidaire et voitures en autopartage

Présentation du contexte et de la méthode

Le contexte de la démarche

Le projet Mobilité inclusive a été lancé en 2019 de manière expérimentale. En amont du lancement opérationnel de la démarche, une première étude avait été réalisée par le Cabinet Goodwill-Management afin d'évaluer de manière prospective les coûts évités possibles.

Emmaüs et les Ateliers du Bocage souhaitent à présent suivre les impacts réels réalisés sur les cibles du projet et le territoire. Pour cela, deux cabinets ont travaillé sur la mesure d'impact social, afin d'apporter un regard sur les dimensions économiques et relatives aux coûts évités, ainsi que sur les dimensions qualitatives du projet (apport en matière de confiance en soi, etc.).

Ce travail doit permettre d'identifier les conditions de réussite du projet, et de comprendre ce qu'il produit afin de mesurer l'intérêt de son déploiement sur d'autres territoires et les enjeux de développement sur son territoire d'expérimentation.

La démarche de mesure d'impact social a été menée sur 18 mois, entre début mai 2019 et fin octobre 2020 (en tenant en compte l'arrêt des activités pendant la période de confinement du à la Covid19). A ce stade, les premiers résultats présentés dans ce rapport présentent principalement les impacts des étapes de lancement du projet, et donnent ainsi à voir des résultats en développement.

Présentation du contexte et de la méthode

Cadrage de la démarche

Un travail de structuration de la démarche de mesure d'impact social a été mené afin de s'accorder sur les hypothèses qui allaient être étudiées dans le cadre de la mesure d'impact social.

Six hypothèses principales ont été retenues avec pour ambition de mesurer la capacité du projet à atteindre ces objectifs.

In fine, il s'agit de comprendre dans quelle mesure le projet a-t-il permis :

1. De faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi,
2. De réduire les coûts de transport pour les usagers,
3. De mettre en place une dynamique territoriale,
4. De permettre aux usagers de gagner en confiance en eux au regard de leurs capacités de mobilisé,
5. D'augmenter la capacité de recrutement des entreprises du territoire
6. De réduire les coûts pour les parties prenantes

1. Faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi

2. Réduire les coûts de transport pour les usagers

3. Mettre en place une dynamique territoriale

4. Hausse de la confiance en soi des usagers vis-à-vis de leur capacité de mobilité

5. Augmenter la capacité de recrutement pour les entreprises

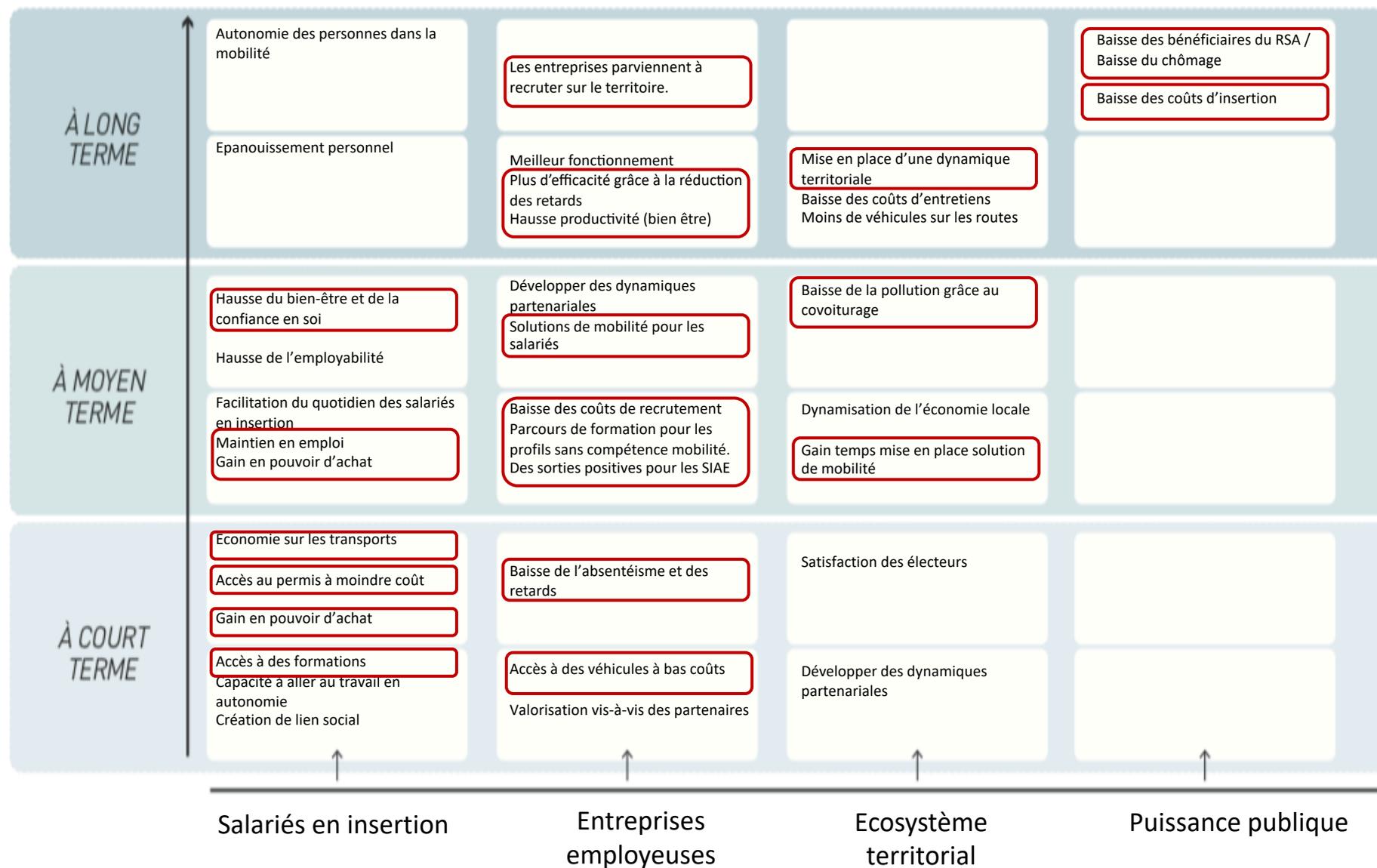
6. Réduction des coûts pour les parties prenantes

Présentation du contexte et de la méthode

Cadrage de la démarche

Liste des effets potentiels répertoriés :

Effets identifiés et recherchés (qualitatifs, quantitatifs ou économiques)



Présentation du contexte et de la méthode

Les outils

Différents outils de collecte des données ont été mis en place afin d'analyser les impacts du projet :

1. Un questionnaire transmis aux usagers des services mobilité lors de la première utilisation

2. Un questionnaire transmis aux usagers des services mobilité 4 mois après (et tous les 4 mois à partir de ce moment là)

3. Un questionnaire transmis aux usagers des services mobilité 8 mois après la première utilisation

3. Un outil de reporting permettant de suivre l'activité

4. Un outil de calcul des impacts économiques (cf. page suivante)

5. Des entretiens semi directifs auprès des partenaires du programme (5 entretiens réalisés)

PRENOM	Date de naissance	Lieu d'habitation (commune et code postal)	Statut (administratif) de la personne	Structure	Ancienneté dans la str
Huïgagui	6/5/1995				
Alli	17/11/1992	VAP	ex-salarié.e CDDi -	Ateliers du Bocage	entre 6 et 12 mois
Mohammad	1/1/1990	VAP	ex-salarié.e CDDi -	Ateliers du Bocage	plus de 12 mois
Jean-Christophe	9/5/1981	Bressuire	ex-salarié.e CDDi -	Ateliers du Bocage	plus de 12 mois
Guillaume	27/12/1999	Le Pin	ex-salarié.e CDDi -	Ateliers du Bocage	plus de 12 mois
David	1/12/1976	Ternes	CDDi -	Ateliers du Bocage	entre 6 et 12 mois
Falze	juil.-99	La Forêt s/ Sèvre	ex-salarié.e CDDi -	Ateliers du Bocage	Moins de 3 mois
		Crizay			entre 6 et 12 mois

Quel projet/ambition mobilité ?	Remarques diverses éclairant sur la situation
souhaite passer son permis AM / BSR	Mr n'est pas encore prêt pour engager cette démarche, il doit travailler sur la commune communs. Trajet domicile - travail avec transport en commun le fait lever très tôt ce qui
Reprendre confiance dans la conduite	Possibilité de passer son permis AM ? Mr a pu échanger son permis étranger, il a très peu conduit en France donc aucun visuel. Il priorise ses démarches de la barrière de la langue. A trouvé un emploi dernièrement dans une entreprise proche. Comment vient-il au travail
te être accompagné pour acheter une voiture	Mr a fait la demande d'échange de son permis étranger, il est en attente. Mr devra reprendre à être accompagné pour acheter une voiture, l'accompagnement sur l'achat permettrait d'être vigilant (arnaques)
souhaite passer son permis B	Mr a déjà eu le permis mais lui a été retiré et annulé. Mr doit se renseigner si il peut engager
souhaite passer son permis B	Mr a commencé les cours de conduite, vient de commencer un CDDi accompagnement pendant 7h de cours réalisés le 19.04.19
te être accompagné pour acheter une voiture	Mr souhaite acheter une voiture, à ce jour on lui en prête une (famille). Mr attend d'avoir
souhaite passer son permis B	20 ans. Habite sur Crizay, ne connaît personne, donc pas de possibilité de faire de la conduite auprès de la région. Vu avec J. Giffard (Conseiller ML); dossier en cours.

4. Quel(s) outil(s) de mobilité avez-vous utilisé ? (plusieurs réponses possibles)

Formation mobilité (permis, code, etc.)

Co-voiturage

Auto partage

Prêt de vélo / scooter

Autre (veuillez préciser)

5. Concernant le covoiturage, une fois mis en relation avec d'autres personnes, avez-vous continué à covoiturer ?

Oui, quotidiennement Oui, rarement (une ou deux fois par mois)

Oui, régulièrement (plusieurs fois par semaine) Non, je n'ai pas covoituré à nouveau

Oui, de temps en temps (plusieurs fois par mois)

6. Pour vous, la solution de mobilité est/était :

	Tout à fait vrai	En partie vrai	Pas du tout
Un gain de temps	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un moyen d'aller au travail (sans la solution, je n'aurais pas pu m'y rendre)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Présentation du contexte et de la méthode

Mesure de l'impact socio-économique : recherche des bénéfices cachés

La mesure d'impact présentée dans ce document inclut une partie de **mesure d'impact socio-économique**. Ce travail vise à **expliquer et à quantifier en euros lorsque cela est possible les bénéfices cachés et coûts évités** lié au dispositif de mobilité mis en place. Pour des raisons d'accès à la donnée, une telle mesure chiffrée en euros **ne peut pas rendre compte de tous les impacts** réels du dispositif.

> Recherche des bénéfices cachés pour les parties prenantes

La méthode de quantification utilisée pour estimer l'impact socio-économique du système de mobilité est se nomme **recherche des bénéfices cachés**. Elle consiste à estimer les **bénéfices cachés et les coûts évités induits par le dispositif pour toutes les parties prenantes concernées**. On distingue ainsi quatre grandes catégories de parties prenantes :



Les **salariés** utilisateurs des solutions de mobilité



Les **entreprises** employant ces salariés



La **puissance publique**



L'écosystème territorial au sens large, comprenant ses habitants, ses institutions et ses entreprises

> Périmètre temporel : la première année de fonctionnement du dispositif

Les impacts socio-économiques ont été estimés en euros et additionnés sur **la première année de fonctionnement du dispositif de mobilité**. La mesure a été menée sur 18 mois, entre début mai 2019 et fin octobre 2020 (comprenant la période de confinement de mars à mai 2020). Les résultats ont ensuite été ramenés à une année de 12 mois.

> Données utilisées : sources extérieures et suivi du dispositif

La valorisation des impacts socio-économiques en euros s'appuie sur deux types de données :

- Les **données extérieures issues de sources publiques, institutionnelles ou universitaires** (par exemple le montant mensuel brut moyen de l'allocation chômage) ;
- Les **données collectées sur le terrain par le chargé de mission mobilité à l'aide d'outils de suivi des résultats** (tableaux de reporting, questionnaires et informations des entreprises).

Présentation du contexte et de la méthode

Limites méthodologiques

Limites méthodologiques

- > Tous les usagers n'ont pas pu compléter le questionnaire pour diverses raisons (départs de la structure, problématiques linguistiques, etc.). 41 personnes ont répondu au premier questionnaire (62% des usagers). 36 usagers ont répondu au second questionnaire, et 13 personnes ont répondu au troisième questionnaire. Le fait que les taux de réponse diminuent pour les seconds et troisièmes questionnaires s'expliquent par le fait que ces questionnaires n'ont été transmis qu'aux personnes mobilisant les outils mobilité depuis plus de 4 et 8 mois, limitant de fait la taille de l'échantillon des personnes à interroger.
- > Les questionnaires auprès des usagers ont été administrés en direct par le chargé de projet de l'organisation, du fait de problématiques linguistiques et/ou d'accès au matériel informatique nécessaire et aux conditions requises pour le compléter en toute autonomie. Cette démarche pouvant induire des biais sur les réponses apportées, nous avons tâché de structurer les questions et le processus de collecte afin d'être en mesure d'analyser l'impact des services mobilité sur la durée pour les usagers.
- > Renforcer la mobilité induit souvent de nombreux impacts indirects sur le long terme : vie sociale, mobilité professionnelle, investissement dans la vie locale, etc. Si nous abordons certaines de ces questions, nous n'avons pas assez de recul pour en mesurer pleinement les effets à ce stade sur l'ensemble de ces dimensions.
- > Par ailleurs, la mobilité est souvent un élément contribuant à l'accès à l'emploi, au renforcement de la confiance en soi, etc. mais c'est généralement un élément parmi d'autres facteurs (accès à la formation, accompagnement social, etc.). Les autres facteurs facilitant ne seront pas étudiés dans ce rapport, mais contribuent nécessairement fortement aux impacts identifiés. Pour autant, la démarche méthodologique mise en place vise bien à identifier les impacts qui relèvent des services mobilité.



2

Résultats

Résultats

Profil des usagers et problématiques rencontrées

> Profil des usagers

75% des usagers ayant répondu au questionnaire sont des salariés des Ateliers du Bocage et les autres sont des chantiers Peupins.

La très grande majorité des usagers sont des salariés en CDDI ou d'anciens salariés en CDDI. Seuls 4,8% d'entre eux sont en CDI et 12,2% sont en CDD.

Les usagers ont, pour 51% entre 25 et 40 ans, 31% ont moins de 25 ans. Seulement 17% ont plus de 40 ans. Nous sommes donc sur un public relativement jeune. Il est par ailleurs composé de 70% d'hommes et de 30% de femmes.

Seuls 9,7% des usagers sont dans leur structure depuis plus d'un an. Etant donné que la majorité d'entre eux sont en CDDI, l'ancienneté est logiquement relativement courte (les CDDI étant des contrats d'une durée de deux ans). Une grande majorité sont des salariés très récents (66% sont arrivés depuis moins de 6 mois dont près de 30% depuis moins d'un mois).

Tous parcourent plus de 5km pour se rendre au travail, et 63% d'entre eux parcourent entre 15 et 30km par jour. 14,6% parcourent plus de 30km.

> Les problématiques de mobilité des usagers avant d'utiliser les outils mobilité

Instinctivement, les usagers expriment majoritairement leurs freins au prisme de l'absence de permis de conduire ou d'un véhicule. Ainsi, **70% des répondants estiment que leur frein est lié à l'absence du permis**. Pour autant, lorsqu'on les interroge plus en détail sur leur situation face à la mobilité, on constate que les enjeux ne sont pas que matériels, mais sont aussi cognitifs (confiance, appréhension, etc.). Cela met l'accent sur le besoin de **travailler à la fois sur le pouvoir bouger et sur le savoir bouger**.

En matière de transport pour se rendre sur son lieu de travail, seulement 23% des usagers déclarent que c'était facile. **Pour 30% d'entre eux, cela demande de l'organisation et pour 47% d'entre eux, c'est pesant dans la mesure où cela leur demande régulièrement de penser au meilleur système / trajet.**

Le transport domicile
– travail est complexe
pour 77% des
usagers

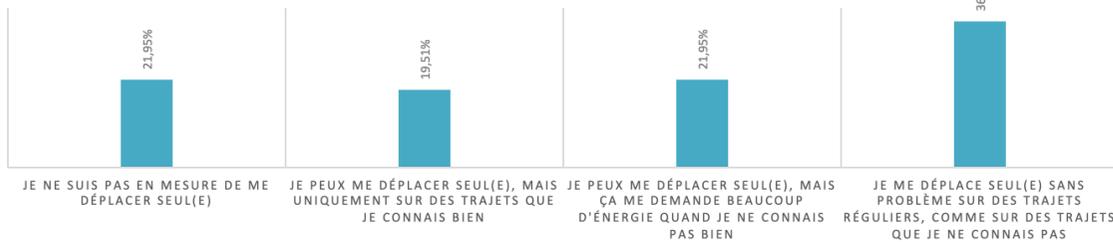
« C'est une question
d'organisation : ma
sœur doit m'emmener
exprès, et ça ne
l'arrange pas ! »

« Avant, je prenais le
bus, ça me coutait
cher et je perdais 4
heures par jour »

Résultats

Profil des usagers et problématiques rencontrées

Avant votre utilisation de l'outil mobilité, dans quelle mesure étiez-vous autonome dans vos transports ?

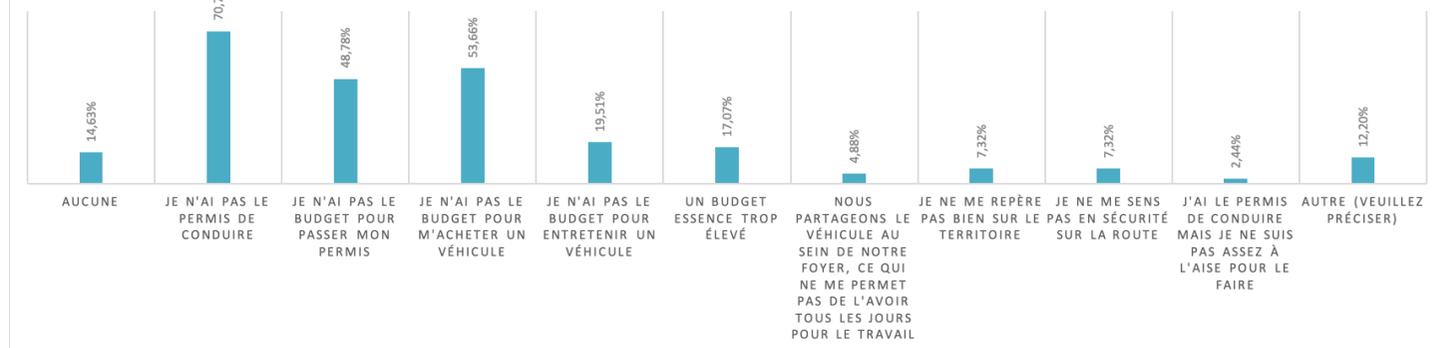


En matière d'autonomie dans les transports, **22% déclarent qu'ils ne sont pas en mesure de se déplacer seul(e)**, 19,5% qu'ils peuvent se déplacer seul(e) mais uniquement sur des trajets bien connus, 22% qu'ils peuvent se déplacer seul(e) mais que cela leur demande beaucoup d'énergie lorsqu'il s'agit de trajets inconnus. Seulement 36,5% des usagers des services mobilité estiment pouvoir se déplacer sans problématique particulière. On observe par ailleurs que **les plus jeunes ont moins de problématiques en matière d'autonomie dans les transports que les plus âgés** (40% n'ont pas de problématiques pour les moins de 40 ans).

Parmi les problématiques rencontrées par les usagers, on constate que **70% d'entre eux n'ont pas le permis de conduire**. 53,5% n'ont pas le budget pour acheter un véhicule et 49% n'ont pas le budget pour passer leur permis. Le budget d'entretien d'un véhicule (problématique pour 19% des usagers) et les problématiques relatives à la connaissance du territoire (problématique pour 7% des usagers) et au sentiment de sécurité sur la route (problématique pour 7% des usagers) ne sont un enjeu que pour un nombre limité d'usagers.

22% des usagers déclarent qu'ils ne sont pas en mesure de se déplacer seul(e)

Avant votre utilisation de l'outil mobilité, quelles étaient les problématiques que vous rencontrez en matière de mobilité ?



Impacts sur les salariés en insertion

Résultats

L'accès à la formation et le maintien dans l'emploi

> La mobilité, un frein à l'emploi et à la formation important

La mobilité apparaît comme **un frein significatif à la recherche d'emploi pour 57,5% des usagers, au maintien dans l'emploi pour 38,5% des usagers**, et pour les démarches en dehors du travail (pour 41% des usagers). Au total, 80% des usagers expriment que la mobilité représente un frein (fort ou partiel) pour rechercher un autre emploi, et 67% qu'elle représente un frein au maintien de leur emploi.

Il représente un frein aussi en matière de vie sociale, d'équilibre vie professionnelle / vie personnelle et pour les démarches en dehors du travail.

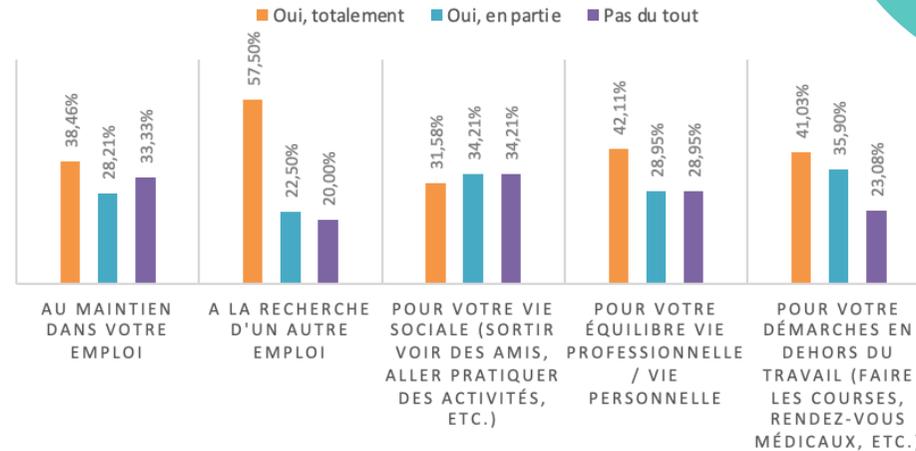
A contrario, seulement 20% des usagers déclarent que la mobilité n'est pas un frein à la recherche d'emploi.

Ainsi, ce sont **71% des usagers qui expliquent que leurs problématiques de mobilité les ont déjà amenés à ne pas postuler à un poste, et 29% à ne pas participer à une formation ou un stage.**

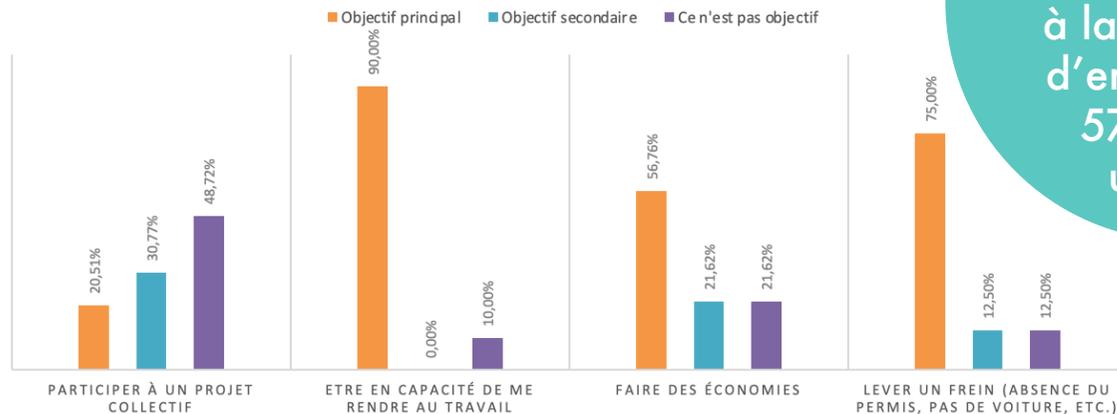
Les répercussions sur la vie sociale se font aussi ressentir dans la mesure où 26% des usagers déclarent ne pas avoir pratiqué d'activités à cause des enjeux de mobilité.

71% des usagers ont déjà été amenés à ne pas postuler à un poste à cause de la mobilité

Avant votre utilisation de l'outil mobilité, la mobilité était un frein :



Pourquoi avez-vous eu recours à la solution de mobilité ?



La mobilité représente un frein important à la recherche d'emploi pour 57,5% des usagers

Résultats

L'accès à la formation et le maintien dans l'emploi

> Des outils mobilité mobilisés pour répondre aux freins relatifs à l'emploi

La très large majorité des personnes ayant mobilisé les solutions mobilité proposées par Emmaüs expliquent que c'était pour être en capacité de se rendre au travail (pour 90%). Ils expliquent aussi chercher ainsi à lever un frein de mobilité (pour 75%), chercher à faire des économies (pour 57%).

Les raisons écologiques et le souhait de participer à un projet collectif viennent plutôt en objectif secondaire (37% des usagers) pour , voire ne sont pas un objectif pour 50% des usagers en moyenne.

Pour 70,7% des usagers, la solution mobilité proposée par les Ateliers du Bocage a totalement répondu à leur problématique. Pour 14,6%, c'est en partie qu'elle a répondu aux problématiques. Ce n'est que pour 2,4% qu'elle n'a pas du tout permis de répondre à la problématique et 12% ne sont pas concernés (car pas de problématique spécifique de mobilité).

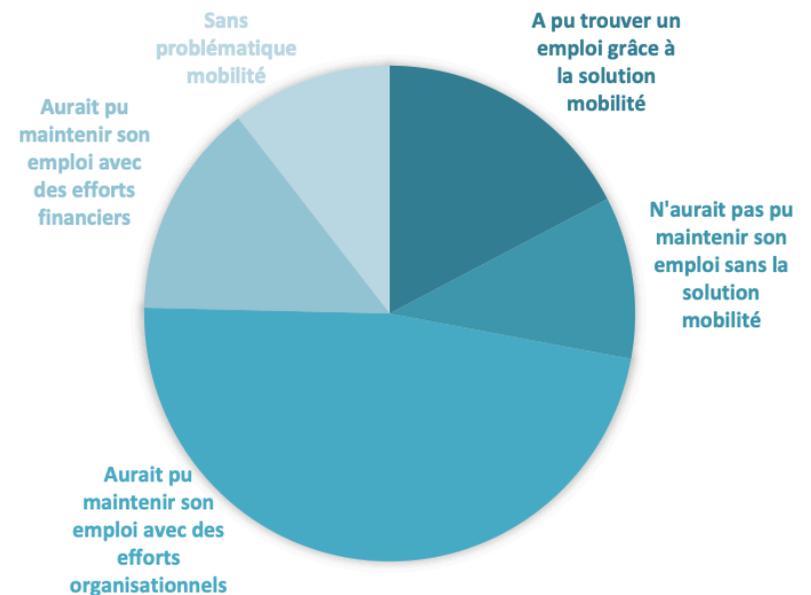
12,8% des usagers pensent qu'ils n'auraient pas pu maintenir leur emploi sans cette solution mobilité.

Pour 17%, ils auraient pu maintenir leur emploi mais avec des efforts financiers importants.

57,4% auraient pu maintenir leur emploi mais avec des efforts d'ordre organisationnels importants.

Et enfin seulement 12,8% expliquent que la mobilité n'était pas un enjeu pour leur vie professionnelle.

Impact de la solution mobilité sur le maintien en emploi



Résultats

L'accès à la formation et le maintien dans l'emploi

> Les impacts liés aux formations

Dans le cadre du projet de mobilité, l'accent a été mis non seulement sur les moyens matériels pour la mobilité mais aussi sur les compétences des usagers : le « **savoir bouger** ». Ainsi, partant du constat qu'une partie des freins à la mobilité sont d'ordres psychologiques ou cognitifs, Emmaüs et les ADB ont investi dans la formation des usagers.

Au total, **15 personnes qui ont bénéficié de formations dont 5 ont pu bénéficier de cours de code et conduite**. La valeur de ces financements s'élève à 9 350€, qui bénéficient directement aux salariés en augmentant leur capital savoir.

Valeur de la formation prise en charge

9 350€

de bénéfices cachés

Partie prenante concernée : les salariés

Résultats

L'accès à la formation et le maintien dans l'emploi

> Des outils mobilité qui favorisent la recherche d'emploi, mais pas les formations

Après 4 mois d'utilisation, **15% déclarent avoir pu postuler à un poste grâce à la solution mobilité**. Aucun n'a mobilisé ce soutien pour participer à un stage ou une formation.

Néanmoins, après 4 mois d'utilisation, on constate que la mobilité est toujours un frein en matière d'emploi pour les usagers, notamment en matière d'emploi (cf. schéma ci-dessous). Cela amène à faire l'hypothèse que **la temporalité pour lever les freins peut être relativement longue**, et que **les réponses apportées ne répondent pas nécessairement à tous les freins rencontrés**.

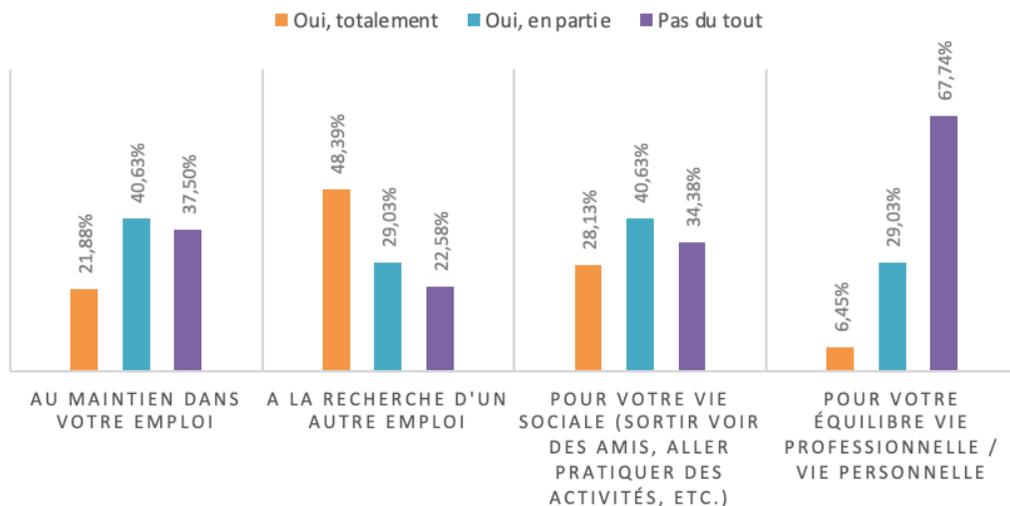
> Un accès au permis et à la formation à un coût moindre

Parmi les 15 personnes qui ont bénéficié de formations, 5 ont pu bénéficier de cours de code et conduite à 300 euros au lieu de 1 300 euros (le différentiel étant pris en charge par Emmaüs).

Une seule personne a obtenu le permis parmi elles à ce jour.

Les autres formations (évaluation conduite, etc.) ont quant à elles été prises en charge dans leur quasi-intégralité par Emmaüs.

Aujourd'hui, vous diriez que la mobilité est toujours un frein :



73 %
des usagers
déclarent que la
solution mobilité a
totalement répondu
à leur problématique

Résultats

Réception des salaires nets pour les salariés et le chargé de mission du fait du dispositif

> Des impacts économiques pour les salariés et le chargé de mission

Deux impacts liés au maintien dans l'emploi ont pu être mesurés financièrement : d'une part, en leur permettant de garder leur emploi, le dispositif de mobilité permet aux usagers de percevoir un salaire et donc de maintenir leur pouvoir d'achat ; d'autre part, la création du dispositif de mobilité a permis le recrutement d'un chargé de mission, qui à son tour perçoit un salaire et maintient son pouvoir d'achat.

12,8% des salariés interrogés déclarent qu'ils n'auraient pas pu se maintenir en emploi sans la solution de mobilité qui leur a été proposée. Sur l'ensemble des 66 usagers, cela représente donc **près de 8 personnes**. Ces personnes ont pu éviter une période de chômage et ont perçu un total de salaires nets du fait du dispositif de 123 000€.

> Les bénéfices cachés liés à la création d'un emploi : le salaire

La mise en place et l'animation du système de mobilité inclusive sur le territoire du Bocage nécessite un poste de chargé de mission mobilité sur le terrain. Elle implique donc une **création d'emploi, qui se traduit à la fois en un versement de salaires nets mais également en un maintien de gain de pouvoir d'achat.**

La retombée totale en termes de salaires nets versés au chargé de mission dédié au dispositif est de 26 900€.

Notons que les gains en matière de pouvoir d'achat ont bien été valorisés et comptabilisés comme bénéfices pour l'écosystème territorial en tant que consommation (*voir Impacts 2.1 et 2.2*).

Salaires nets versés aux personnes embauchées du fait du dispositif

123 148 €
de bénéfices

Partie prenante concernée : les salariés

Salaires nets versés au chargé de mission du fait du dispositif

26 856€
de bénéfices

Partie prenante concernée : les salariés

Résultats

La réduction des coûts de transport

> Une réduction des coûts conséquente

La solution de mobilité a permis de faire des économies pour 81% des salariés usagers. 6,4% d'entre eux considèrent que cela représente un coût supplémentaire. Pour les autres, il n'y a pas eu de changement en termes de coûts de transports (12,8%).

Le covoiturage permet notamment une réduction conséquente des frais de carburant. En moyenne, ces économies représentent près de **34€ par mois** pour les usagers qui notent une évolution.

Rapportée sur un an et pour l'ensemble des usagers, la réduction du coût de transports s'élève à 16 620€.

Baisse du coût des transports pour les salariés

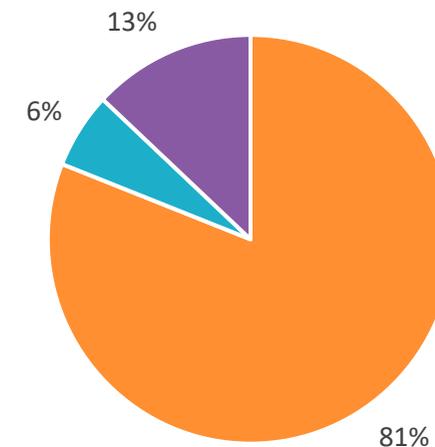
16 620 €
de coûts évités

Partie prenante concernée : les salariés

« Je ne paye plus d'essence pour me déplacer »

AVEZ-VOUS FAIT DES ÉCONOMIES GRÂCE À LA SOLUTION DE MOBILITÉ ?

■ Oui ■ Non, ça ne change rien ■ Non, ça me coûte plus cher maintenant



Résultats

Un levier de bien être au travail et au-delà

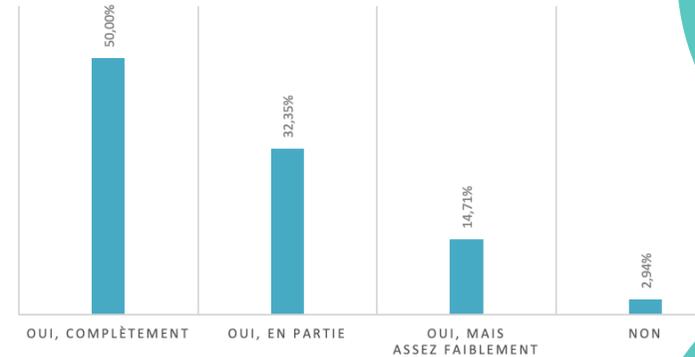
> Travailler sur sa mobilité, un levier significatif de bien être

Les outils mobilité ont eu un impact fort dans la facilitation du quotidien et dans le confort. Au-delà des enjeux d'accès au lieu de travail (cf. précédemment), nous observons ainsi que les outils mobilité permettent aux usagers de rendre le quotidien moins complexe, sans avoir besoin de déployer des énergies considérables, et en réduisant le budget d'organisation de ses déplacements. Ainsi, après 4 mois d'utilisation, **53% des usagers déclarent que la solution mobilité a significativement contribué à leur bien-être, 29% qu'elle y a contribué en partie, et 15% de manière relativement faible.** Seulement 3% déclarent que ça n'a pas contribué à leur bien-être.

Si pour la grande majorité, les solutions mobilité ont permis de faciliter ces démarches, il est intéressant de noter que, pour un nombre très faible d'usagers, la mise en place de solutions comme l'autopartage a, au contraire, nécessité plus de temps et d'organisation : *« nous n'avons qu'une voiture pour deux à la maison, l'autopartage m'a permis de trouver une solution efficace pour aller au travail. Par contre, ça me demandait plus de temps que toute seule et des efforts d'organisation ».*

Les solutions de mobilité ont par ailleurs eu un effet important sur la capacité à récupérer les enfants, la capacité à pratiquer des activités et à effectuer des déplacements autres cadre professionnelle (rendez-vous médicaux, administratifs, etc.).

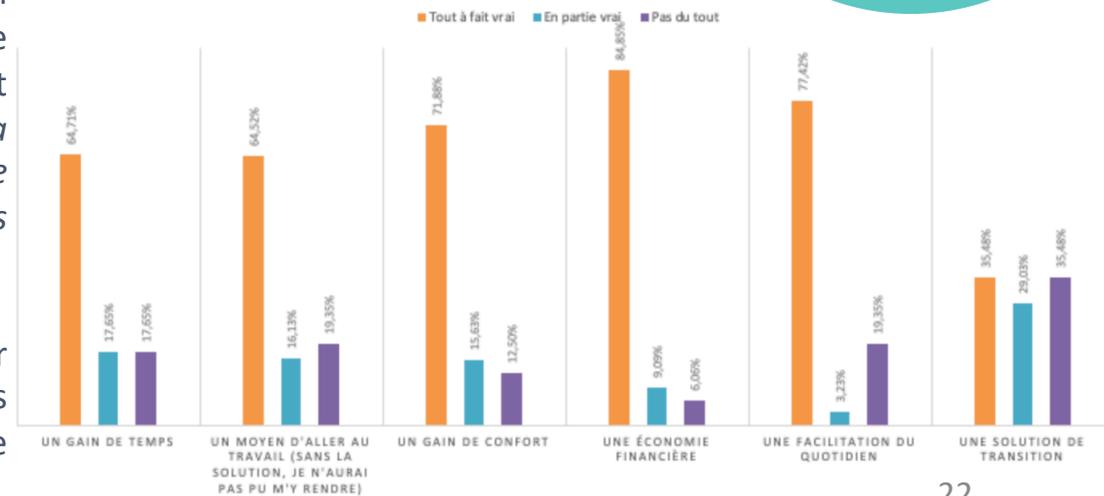
De manière générale, avez-vous le sentiment que la solution de mobilité a contribué à votre bien-être ?



« J'avais peur de conduire, et la formation au permis m'a aidé à retrouver de la confiance en moi »

97% des usagers déclarent sur la solution de mobilité a contribué à leur bien être

Pour vous, la solution de mobilité est/était :



Résultats

Le gain de confiance en soi

Les liens directs et indirects (comme pouvoir faire plus de sport grâce au gain de temps) sont particulièrement importants. De manière générale, les usagers expriment clairement que les outils mobilité leur facilitent l'organisation (trouver une solution pour se rendre au travail, trouver le meilleur trajet, les horaires conciliant les enjeux familiales et professionnels, etc.)

> La confiance en soi, un frein qui n'est pas encore levé

Plus 80% des usagers expriment qu'ils n'avaient pas de freins relatifs à la confiance en eux, à la difficulté de se repérer sur le territoire ou à un sentiment d'insécurité sur la route.

Si ces freins paraissent moins importants parmi les usagers (ou sont moins facilement exprimés), ils concernent néanmoins 16% des usagers expriment des difficultés sur ces dimensions. **Pour 80% de ces personnes, ce manque de confiance et d'appréhension de la mobilité n'a que peu voire pas du tout évolué grâce aux outils mobilité.**

Cela met l'accent sur les **temporalités longues** relatives aux enjeux de confiance en soi et de levée des freins relatifs au sentiment d'insécurité.

Ainsi, les services mobilité proposés dans le cadre du projet participent à renforcer la confiance en soi et le sentiment de sécurité sur la route, mais ne permettent pas de lever complètement ces freins.

« J'avais peur de conduire, et la formation au permis m'a aidé à retrouver confiance en moi. J'espère passer bientôt le permis »

« J'ai apprécié pouvoir covoiturer avec des collègues et échanger avec eux. J'ai aussi gagné en confort, surtout en hiver »

« La situation a un peu évolué, mais le problème n'est pas encore complètement résolu »



Impacts sur les entreprises employeuses

Résultats

Un levier de recrutement pour les entreprises sur le territoire grâce à l'apport de solutions de mobilité pour les salariés

> Des sorties positives

8 des usagers des services mobilité ont eu une sortie positive. Si nous ne sommes pas en capacité de savoir si ces sorties positives n'auraient pas pu avoir lieu sans la solution mobilité qu'ils avaient mobilisée, nous pouvons néanmoins faire le lien avec

> Accès à des véhicules à bas coûts, solutions de mobilité et parcours de formation pour les profils sans compétence mobilité

Le programme mobilité en partage donne accès à des services et solutions pour les salariés, qui peuvent permettre aux entreprises de recruter des personnes sans compétence ou outil mobilité, alors que c'était jusque là une problématique forte. Ainsi, **le programme a donné accès des formations relatives à la mobilité pour les salariés**. 15 personnes ont bénéficié de formations liées à la mobilité (formation conduite auto-école manuelle, journées test, stage code, etc.).

Les usagers peuvent par ailleurs accéder à des véhicules à bas coûts à travers l'auto partage, mais plus globalement, ils ont accès à différentes solutions de mobilité répondant aux diverses problématiques qu'ils peuvent rencontrer.

Parmi les **69 usagers des outils mobilité, 10 ont mobilité 2 outils**. Les outils proposés étaient l'autopartage, le covoiturage, le prêt vélo et la formation.
50 personnes ont fait de l'autopartage.
5 personnes ont bénéficié du prêt de vélo.

15 personnes ont bénéficié de formations liées à la mobilité

50 personnes ont fait de l'autopartage et 5 personnes ont bénéficié du prêt de vélo

« Les entreprises sont vraiment en recherche de personnes ici, mais n'ont pas de solutions mobilité et peinent parfois à recruter »

Résultats

Un levier de recrutement pour les entreprises sur le territoire grâce à l'apport de solutions de mobilité pour les salariés

> Un levier de recrutement pour les entreprises du territoire

Grâce à la mise en place de solutions mobilité au sein de l'entreprise, **les Ateliers du Bocage ont pu recruter 27 personnes** (cela concerne les personnes qui n'habitent pas Bressuire et qui travaillent sur un site inaccessible en transport en commun, ainsi que ceux qui habitent Bressuire mais n'auraient pas pu, pour différentes problématiques, prendre les transports en commun).

Au-delà des recrutements permis au sein des Ateliers du Bocage, le programme Mobilité en Partage a réalisé une expérimentation avec une agence de travail temporaire d'intérim, ADDECO. Les impacts de la mise à disposition de solutions mobilité sur le territoire sont très importants. **L'expérimentation a permis l'entrée en formation de 5 personnes.** Par ailleurs, la démarche de covoiturage a favorisé une **forte cohésion de groupe**. La référence au sein de l'agence rappelle par ailleurs l'enjeu crucial de la mobilité pour l'emploi et donc pour les entreprises.

Un autre entretien réalisé auprès du FASTT, a permis de souligner l'importance de la mise en place des solutions mobilité sur le territoire. En effet, bien qu'ils disposent d'un service SOS location de véhicules en France, ils n'avaient pas identifié d'interlocuteurs sur le territoire. La mise en place de ces solutions mobilité va leur permettre de conventionner et de proposer une solution aux salariés intérimaires, par ailleurs très nombreux sur le territoire. Bien qu'ils ne soient pas en capacité d'estimer quantitativement ce que cela peut représenter, on identifie clairement ici le **potentiel d'impact du programme, grâce à l'élargissement de ces cibles et à l'ouverture de ses outils au territoire.**

27 personnes ont pu être recrutées grâce aux solutions mobilité

« Quelqu'un qui n'a pas de voiture, il peut s'inscrire en agence d'intérim, mais on n'aura sans doute pas de poste à lui proposer »

Résultats

La diminution des retards des employés

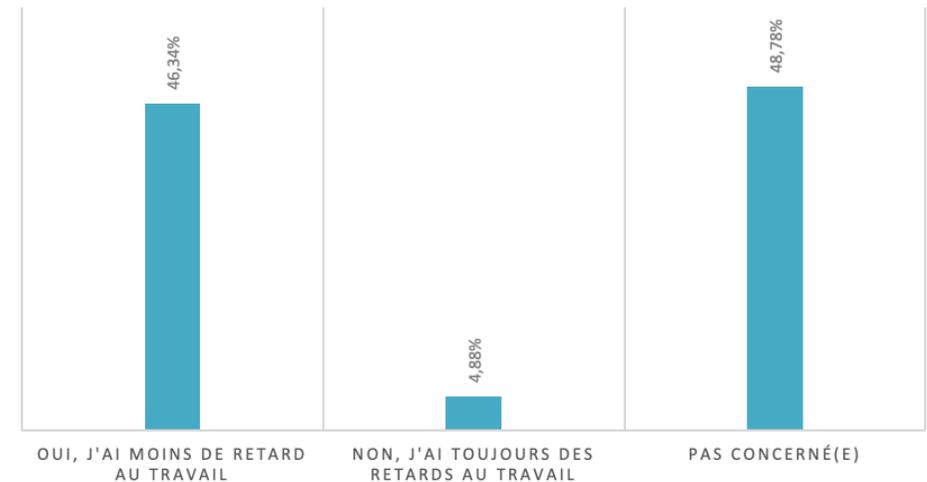
> Le moindre retard des employés

46,34% déclarent être moins en retard au travail.

En effet, hors solution de mobilité, les salariés des ADB utilisent généralement plusieurs moyens de transports pour se rendre au travail. Or, les horaires des transports en commun sont peu adaptés aux heures de travail et sont sources de retards systématiques ou ponctuels. D'autres salariés doivent arriver 40 minutes avant l'ouverture de l'entreprise pour s'adapter aux horaires des transports en commun. Mettre en place une solution de mobilité entraîne moins de retards, d'absences et de temps d'attente. Les retards sur le lieu de travail ont un coût pour les entreprises : cumulés ils aboutissent à des heures de travail payées et non travaillées, sans même parler des effets en termes de désorganisation.

Au total, on estime les **retards évités grâce à la solution de mobilité à plus de 360 heures** sur une période d'un an. Valorisées au coût horaire moyen des salariés, les coûts évités s'élèvent à 3 800€.

Cela vous permet-il d'éviter d'être en retard au travail ?



Coûts évités des heures de retard payées et non travaillées

3 798€

de coûts évités

Partie prenante concernée : les entreprises

Résultats

Augmentation de la productivité et baisse des coûts de recrutement pour l'entreprise

> L'impact économique de l'amélioration du bien-être des salariés

Au-delà du bienfait pour les usagers eux-mêmes, ce gain de bien-être a un effet économique pour les employeurs, puisque **le bien-être est un facteur de productivité en entreprise.**

Rapportée à l'ensemble des usagers, l'impact de cette hausse de la productivité liée à l'accroissement du bien-être est estimé à près de 2 500€.

Hausse de la productivité grâce à un meilleur bien-être global

2 480€

de bénéfices cachés

Partie prenante concernée : les entreprises

> Les coûts évités liés aux recrutements et remplacements de salariés

Les départs de salariés liés à des problèmes de mobilité représentent aussi un coût pour leur employeur qui doit les remplacer. En effet, on estime que **le recrutement d'un salarié coûte à l'entreprise près d'un cinquième de son salaire.** Cela est particulièrement vrai dans les Deux-Sèvres, où le marché de l'emploi est en tension et les recrutements sont donc plus difficiles.

La retombée totale en termes de coûts de recrutement évités pour les employeurs est estimée à 30 000€.

Coûts évités en recrutement

30 079€

de coûts évités

Partie prenante concernée : les entreprises

Résultats

Contribution au résultat de l'entreprise par les salariés

> L'impact économique du maintien des emplois des salariés pour l'entreprise

En versant des salaires, les employés participent à la création de richesse ou de valeur ajoutée pour l'entreprise. En se basant sur les des dernières données statistiques de l'INSEE (2016) pour la branche Santé Humaine et Action Sociale, nous pouvons estimer la participation moyenne au résultat par salarié de cette même branche.

Par conséquent, les 8 salariés en réinsertion déclarant qu'ils n'auraient pas pu se maintenir en emploi sans la solution de mobilité ont participé à hauteur de 222 000€ dans le résultat de leur entreprise.

Participation au résultat de l'entreprise par les salariés en réinsertion du fait du dispositif

221 599€

de bénéfices

Partie prenante concernée : les entreprises

> L'impact économique de la création du poste de chargé mission du fait du dispositif

En appliquant le même raisonnement décrit précédemment pour le chargé de mission, la retombée totale en termes de participation au résultat de l'entreprise par le chargé de mission est estimée à 37 000€.

Notons que la contribution au résultat des salariés et du chargé de mission correspond à la valeur ajoutée produite de laquelle sont retranchés les salaires.

Participation au résultat de l'entreprise par le chargé de mission du fait du dispositif

36 802€

de bénéfices

Partie prenante concernée : les entreprises

Impacts sur l'écosystème territorial

Résultats

La mise en place d'une dynamique territoriale

> Un projet de territoire

Afin de bien comprendre le Projet Mobilité des Ateliers du Bocage, il faut resituer son contexte de développement, à savoir, qu'aujourd'hui, bien que les actions que nous mesurons soient dédiées aux ateliers du Bocage, **une dynamique mobilité est en cours sur l'ensemble du territoire du Bocage Bressuirais.**

Ici, il ne s'agit pas de mesurer l'impact du projet de territoire, mais bien de comprendre **quel a été le rôle d'Emmaüs et des Ateliers du Bocage dans la construction de la dynamique du territoire.** Cela permettra d'identifier des impacts complémentaires aux premiers impacts sur les bénéficiaires, et de donner à voir les futurs impacts possibles. Pourquoi cet intérêt sur les impacts indirects du programme de mobilité étudié ?

D'une part, car **les impacts indirects du projet sont conséquents** et que, ne regarder que les impacts sur les bénéficiaires directs, omettrait un impact majeur sur les autres acteurs du territoire. Si nous ne sommes à ce jour en capacité de mesurer l'impact du programme sur tous les habitants du territoire, du fait de la mise en œuvre progressive du programme mobilité du territoire, nous pouvons néanmoins mesurer l'impact du programme d'Emmaüs sur la dynamique territoriale.

D'autre part, car il apparaît clairement que **cette dynamique territoriale fait partie intégrante du modèle de développement du projet mobilité** au sein des Ateliers du Bocage, et notamment du modèle économique.

Or, dans une perspective où la mesure d'impact social puisse être mobilisée afin d'étudier l'intérêt et les conditions de duplication du projet, il semble primordial de s'interroger sur la place du projet des ADB dans la dynamique plus large instaurée.

> Des impacts indirects qui augmentent considérablement l'impact social du programme Mobilité

Au regard des entretiens semi directifs réalisés auprès des parties prenantes, on comprend que **les Ateliers du Bocage ont permis d'initier une démarche territoriale.**

Si le territoire du Bocage Bressuirais avait déjà positionné la question de la mobilité sur l'agenda politique, la démarche des Ateliers du Bocage a permis de **dynamiser le projet et de lancer les projets des autres partenaires** (association, Agglomération, Maison de l'emploi).

Résultats

La mise en place d'une dynamique territoriale

Les autres **projets mobilité initiés sont articulés les uns aux autres**, avec une **volonté d'approche décloisonnée**. Par exemple, comme l'explique un partenaire : « pour l'instant, les ateliers du Bocage sont surtout positionnés sur le covoiturage et l'autopartage. Il y a une volonté de l'ouvrir à d'autres entreprises, une fois que ce sera bien établi chez eux ». Leur expérience sert de socle d'expérimentation pour les partenaires : « les Ateliers du Bocage ont mis en place une formation pour le permis de conduire. On a aussi eu cette réflexion chez nous. Du coup, on est en réflexion avec eux maintenant pour savoir ce qui est positif ou négatif et pour le décliner sur d'autres publics du territoire ».

Ainsi, au-delà de la cible initiale des personnes en grande précarité accueillies au sein des Ateliers du Bocage, on constate qu'il y a un impact indirect sur les habitants du territoire à travers le rôle joué dans la dynamique de territoire.

A ce stade, nous ne sommes pas en capacité de dire ce que produira la dynamique territoriale de mobilité puisque les actions ne sont pas encore déployées de manière suffisante, mais on constate que **le programme territorial est ambitieux et coordonné avec une diversité de partenaires impliqués** dans sa structuration et sa mise en œuvre.

On peut ainsi conclure que **le programme Mobilité des Ateliers du Bocage, en travaillant sur la dynamique territoriale, a contribué de manière significative à développer des projets mobilité pour l'ensemble des habitants du territoire**. Le choix opéré par Emmaüs d'investir du temps sur la dynamique territoriale pour construire son projet interne, s'appuyait sur l'hypothèse selon laquelle l'impact du programme mobilité interne aura davantage d'impact si la dynamique territoriale évolue simultanément (plan de transports en commun, etc.)

« Clairement, c'est grâce aux Ateliers et à Emmaüs France qu'il y a eu une dynamique mobilité »

« Les Ateliers du Bocage ont bien mis en place les synergies des acteurs, c'est pour cela que ça a pris »

« Sans les ADB, il y aurait eu une dynamique, mais sans doute pas aussi rapidement. Ils ont mis les acteurs autour de la table »

Résultats

Impact du maintien de l'emploi sur la consommation des salariés sur le territoire

> L'impact économique du maintien des emplois des salariés en réinsertion en termes de consommation

Le dispositif de mobilité a permis à près de **8 usagers de maintenir leur emploi et donc leur pouvoir d'achat.**

Ces personnes ont pu éviter une période de chômage pendant laquelle elles auraient été plus ou moins indemnisées. En attendant de retrouver un emploi, leur pouvoir d'achat aurait donc chuté.

La retombée totale en termes de maintien de pouvoir d'achat pour ces salariés s'élève à près de 62 000€. Ce maintien de pouvoir d'achat profite à l'écosystème via la consommation des salariés.

Consommation sur le territoire grâce au maintien de l'emploi des salariés

61 956€

de bénéfices cachés

Partie prenante concernée : l'écosystème territorial

> L'impact économique du maintien des emplois du chargé de mission : la consommation sur le territoire

De même, la création du dispositif de mobilité a permis le recrutement d'un chargé de mission, qui se traduit par un maintien de gain de pouvoir d'achat.

Ainsi, le gain de pouvoir d'achat du chargé de mission a permis une consommation sur le territoire estimée à 19 560€.

Consommation sur le territoire grâce à la création du poste de chargé de mission

19 560€

de bénéfices cachés

Partie prenante concernée : l'écosystème territorial

Résultats

Bénéfices apportés par les formations, le bénévolat et le travail du chargé de mission

> Les impacts liés aux formations sur les entreprises du territoire

Emmaüs et les ADB ont investi dans la formation des usagers : évaluation à la conduite, stages et cours de conduite préparant à l'examen du permis de conduire...

Ces formations **mobilisent des prestataires locaux et bénéficient ainsi à l'économie du territoire**. Au total, on estime que les financements mobilisés dans le cadre du projet ont permis de générer directement 3 200 € de valeur ajoutée chez des entreprises du territoire.

Augmentation de la valeur ajoutée des prestataires des formations

3 179€

de bénéfices cachés

Partie prenante concernée : l'écosystème territorial

> Les bénéfices cachés liés au travail de mis en œuvre de la solution de mobilité

Le chargé de mission mobilité ADB et les bénévoles de la SCIC travaillent à la mise en place de solutions de mobilité qui bénéficient non seulement aux salariés des ADB et des Chantiers Peupins mais qui vont aussi bénéficier à terme aux autres personnes du territoire.

Ainsi, on estime que **20% du temps de travail du chargé de mission est consacré au développement du territoire au sens large**. De plus, **une cinquantaine d'heures de bénévolat a été mobilisée** sur un an pour le projet. Ce travail dont la valeur totale est estimée à 9 240€ bénéficie plus largement au territoire.

Valeur du temps de travail consacré à la mise en place de la solution de mobilité

9 240€

de bénéfices cachés

Partie prenante concernée : la puissance publique

Résultats

Réduction de l'impact des déplacements grâce au covoiturage et VAE

> La baisse des émissions de gaz à effet de serre

Selon le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, 30% des émissions de gaz à effet de serre sont imputables aux transports. Les solutions de mobilité qui valorisent l'usage plutôt que la possession (autopartage et covoiturage) et les modes de transport doux (vélo électrique) permettent de réduire l'impact carbone des déplacements sur le territoire.

En moyenne sur la période étudiée, **les usagers ont utilisé les solutions de mobilité du dispositif pour 40% de leurs déplacements domicile-travail**. C'est autant de pollution en moins. La valeur de cette pollution évitée a été estimée via le prix du carbone à 740€.

Baisse de l'impact des déplacements par le recours au covoiturage et au VAE

740€

de bénéfices cachés

Partie prenante concernée : l'écosystème territorial

Si le nombre de bénéficiaires peut apparaître limité, le nombre de kilomètres évités est quant à lui très important. C'est un service quotidien réalisé sur une vingtaine de kilomètres. Avec 11 véhicules, c'est plus de 2x le tour de la terre de km évités chaque année, et ce uniquement sur les trajets domicile-travail.

Données issues du travail de modélisation économique produit par Ellyx

En considérant les baisses d'émissions en CO2 grâce au recours au covoiturage ou VAE par rapport à une solution de type voiture individuelle (en comptant l'ensemble du cycle de vie), nous estimons que le dispositif a permis d'éviter les émissions en CO2 de près de 18 voitures individuelles.

Données issues du travail de modélisation réalisé par les Ateliers du Bocage

Impacts sur la puissance publique

Résultats

Baisse du nombre de bénéficiaires du RSA et des chômeurs

Le dispositif de mobilité mis en place par Emmaüs et les Ateliers du Bocage engendre des économies pour la puissance publique. En effet, le maintien en emploi d'une partie des usagers se traduit par des coûts évités en prestations sociales et d'autres coûts indirects.

> Les coûts évités liés au maintien dans l'emploi

12,8% des usagers n'auraient pas pu se maintenir en emploi sans la solution. Pour les salariés en contrat d'insertion, cela correspond à autant de parcours d'insertion que se seraient terminés prématurément, dont une part auraient pu déboucher sur un retour pérenne à l'emploi.

Pour les autres salariés, cela correspond directement à autant de chômage en plus. Or, **le non-emploi a un coût pour la collectivité**. Non seulement il induit des frais pour la puissance publique en termes de prestations sociales (allocation de retour à l'emploi, RSA...) et de manques à gagner en recettes fiscales, mais il a également d'autres effets délétères lorsqu'il se prolonge : délinquance, échec scolaire, maladie...

A l'échelle des 66 usagers de solutions de mobilité, ces coûts évités pour la puissance publique liés au maintien dans l'emploi s'élèvent ainsi à 70 000€.

De même, le recrutement d'un chargé mission mobilité permet d'estimer des coûts évités à la puissance publique de l'ordre de 7 000€.

Coûts évités en prestations sociales du fait du maintien en emploi des salariés en réinsertion

70 042€

de coûts évités

Partie prenante concernée : la puissance publique

Coûts évités en prestations sociales du fait du recrutement du chargé de mission

7 223€

de coûts évités

Partie prenante concernée : la puissance publique

Résultats

Baisse des coûts d'insertion

> Les bénéfices cachés liés au travail mis en œuvre

Le dispositif de mobilité est mis en place grâce à un ensemble d'acteurs impliqués dans le projet, comme les accompagnateurs socio-professionnels.

Grâce au projet de mobilité, les accompagnateurs socio-professionnels peuvent mieux accompagner les salariés en insertion. Ce gain d'efficacité a une valeur pour l'Etat, et est mesuré via le coût du temps de travail des accompagnateurs socio-professionnels.

Le temps d'accompagnement social supplémentaire mobilisé grâce au projet sur les questions de mobilité est estimé à 205 heures sur un an. La valeur de ce temps est estimée à 3 750€.

Par ailleurs, la puissance publique perçoit de la part de l'entreprise (via le salaire des employés en réinsertion et chargé de mission) des cotisations sociales, estimées à 8 400€.

Valeur du gain d'efficacité sur l'accompagnement social

3 743€

de bénéfices cachés

*Partie prenante concernée : la puissance
publique*

Cotisations sociales de chômage versées par les salariés en réinsertion et le chargé de mission du dispositif

8 413€

de bénéfices cachés

*Partie prenante concernée : la puissance
publique*



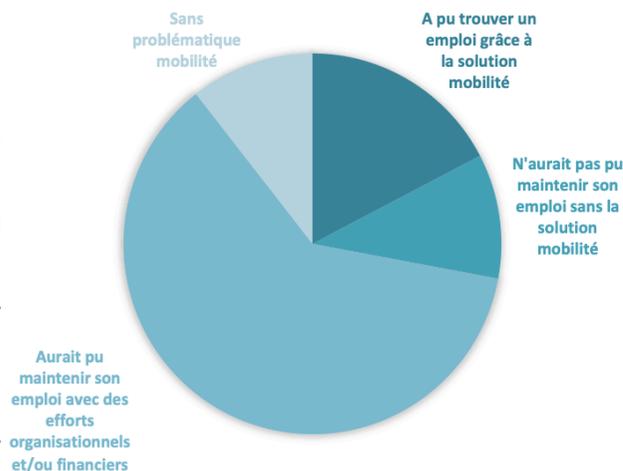
3

Conclusion et suite de la démarche

> Différents profils d'utilisateurs

La mesure d'impact social réalisée permet de distinguer 4 catégories d'utilisateurs (certains utilisateurs peuvent correspondre à deux catégories):

1. Les utilisateurs qui ont pu trouver un emploi grâce à la solution mobilité (21% des utilisateurs)
2. Les utilisateurs qui n'auraient pas pu maintenir leur emploi sans la solution mobilité (12,8%)
3. Les utilisateurs qui auraient eu des difficultés organisationnelles et/ou financières pour maintenir leur emploi (74,4%)
4. Les utilisateurs sans problématique de mobilité mais qui souhaitent participer à une dynamique d'entreprise collective et/ou une dynamique environnementale (12,8%)



Après plusieurs mois d'utilisation :

12,8% des utilisateurs pensent qu'ils n'auraient pas pu maintenir leur emploi sans cette solution mobilité.

18,7% déclarent avoir pu postuler à un poste grâce à la solution mobilité.

62,5% déclarent être moins en retard au travail.

> Un accès ou un maintien en emploi favorisé

L'impact majeur du programme mobilité en partage, est de permettre aux utilisateurs de se rendre au travail, et/ou de trouver un emploi.

Cela passe dans un premier temps par un accès à une solution directe pour se rendre au travail (véhicule partagé notamment, ou permis de conduire, etc.). Cela passe ensuite par le fait que les utilisateurs sont ensuite moins souvent en retard. Enfin, il devient plus simple de se rendre au

travail ou possible d'en chercher un autre, grâce à la réduction de la charge mentale liée à l'organisation des déplacements.

> Des freins inégalement levés

Bien que les impacts pour les utilisateurs et les entreprises en matière d'employabilité sont conséquents, les freins rencontrés par les utilisateurs, s'ils sont pour certains entièrement levés, demeurent pour la plupart en partie problématiques, même après l'utilisation des outils mobilité.

Les principaux freins que le programme a permis de lever de manière forte, sont les freins financiers. En apportant des solutions à moindre coût et des solutions d'accès (à des formations, des véhicules, etc.), le programme lève ces freins de manière forte.

> Un levier de bien-être conséquent

Le programme mobilité en partage contribue de manière très significative à l'amélioration du bien être de ses usagers.

En effet, **97% des usagers déclarent que le programme a eu un impact en matière de bien être**, facilitant la gestion la vie du quotidien (tensions familiales liées au partage des outils mobilité, tensions budgétaires, gestion organisationnelle de la mobilité, etc.).

Cela induit un effet important sur la vie familiale, la capacité à pratiquer des activités, et à effectuer des déplacements hors cadre professionnel (rendez-vous médicaux, administratifs, etc.).

> Des recrutements facilités pour les entreprises

Au-delà des impacts pour les bénéficiaires directs des outils mobilité, **le programme mobilité a permis à la première entreprise ayant mobilisé le dispositif de recruter plus facilement 27 personnes qu'elle n'aurait pas pu recruter faute de solutions de mobilité adaptées**. Alors que le programme entend s'étendre à d'autres entreprises du territoire, cet impact tendra sans doute à augmenter considérablement au fil des mois.

> Un projet qui dynamise le territoire en matière de mobilité

Le programme mobilité en partage **favorise le développement d'une approche territoriale intégrée en matière de mobilité**. Cette approche se développe progressivement et devrait pouvoir permettre le développement d'actions d'envergure permettant une dynamique territoriale forte pour favoriser la mise en place d'outils de mobilité pour les habitants et les entreprises du territoire. Ces dynamiques s'inscrivent en complémentarité avec les outils mobilité mis en place par les Ateliers du Bocage, et visent à répondre plus globalement aux besoins identifiés.

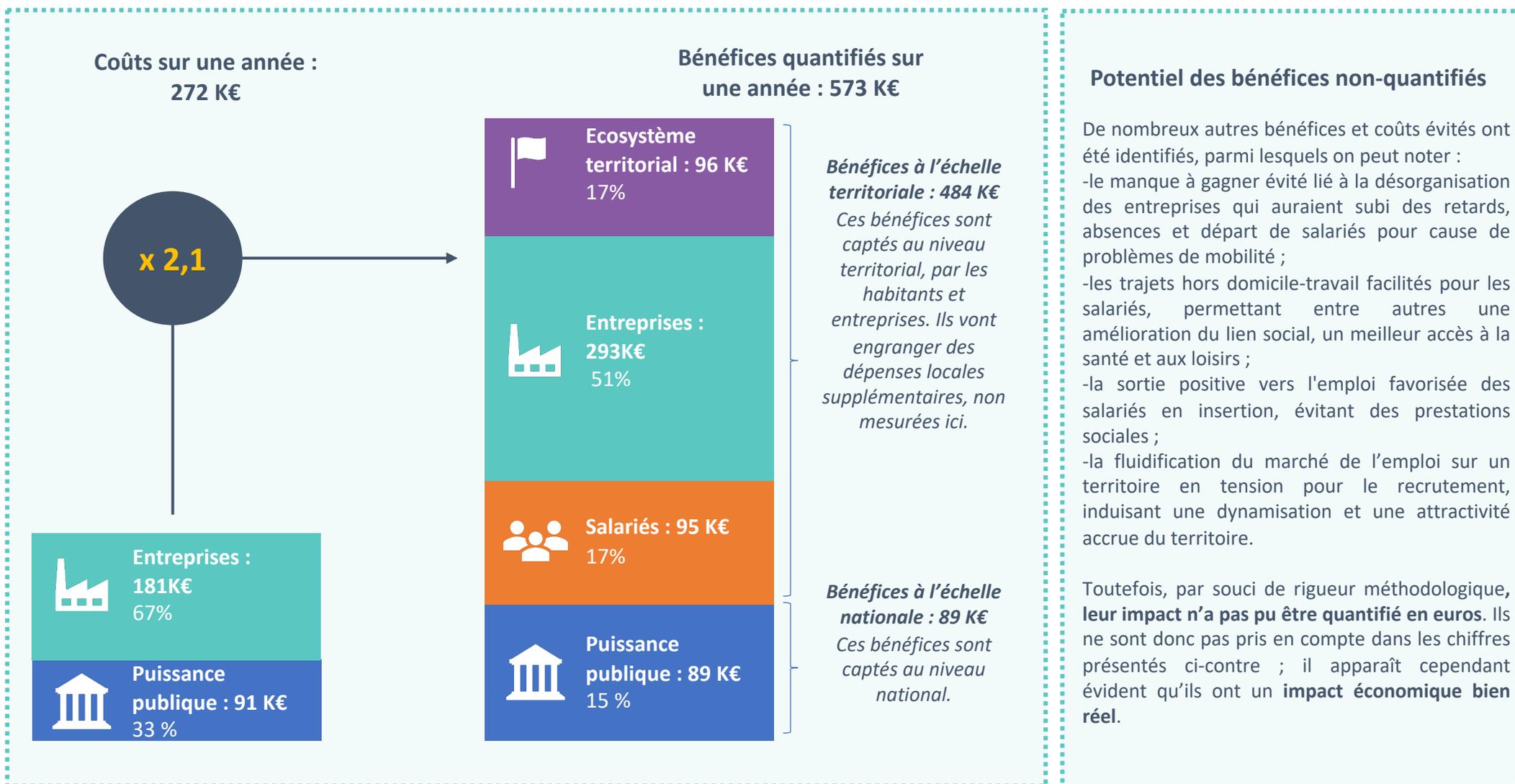
> Des bénéfices économiques de plus de 573 300€

Les coûts évités et bénéfices cachés mesurés sur cette première année du projet de mobilité s'élèvent au total à **plus de 573 000€**. Au regard des coûts annualisés de 272 000€, cela représente **un effet de levier important, à plus de 2,1**. Ce premier résultat, mesuré sur une période correspondant à l'année de lancement des solutions de mobilité, et marqué de plus par l'arrêt de l'activité dès ADB à cause du confinement, est très encourageant. **Le développement du dispositif et l'attraction de nouveaux usagers devraient encore en augmenter l'impact économique à l'avenir**.

Résultats

Synthèse

> Détails des coûts et bénéfices par partie prenante du projet « Mobilité en partage »



In fine, l'étude des impacts du projet « Mobilité en partage » permet de tirer trois grandes conclusions :

1. Le projet permet de faciliter le maintien et/ou l'accès à l'emploi pour les personnes rencontrant des difficultés liées en matière de mobilité. Les outils de mobilité permettent à la fois de se rendre plus facilement sur un lieu de travail (actuel ou à trouver), mais également d'alléger la charge mentale liée à la mobilité et de réduire les potentiels retards au travail.
2. Le projet facilite la vie sociale et l'équilibre vie professionnelle / vie personnelle en permettant d'alléger la charge mentale liée à l'organisation de la mobilité professionnelle, et en travaillant sur le rapport à la mobilité de manière plus générale. En cela, les outils de mobilité contribuent fortement au bien être et à un renforcement de la confiance en soi des usagers. L'accroissement du bien-être au travail influence positivement la productivité des salariés.
3. Le projet permet de réaliser des économies, tant pour les usagers, les entreprises, que pour l'écosystème territorial. Il est donc rentable pour la société. Nous pouvons ainsi estimer **qu'un euro investi dans les solutions de mobilité pour le bénéficiaire rapporte à toutes les parties prenantes près de 2,1 euros**. Autrement dit, pour un coût par usager estimé à 4 100€, les bénéfices sont de 8 700€ pour les usagers, les entreprises, l'écosystème territorial et la puissance publique

A large, bold, teal-colored number '4' is positioned on the left side of the page. It is set against a light grey circular background that features a pattern of small, white, semi-transparent dots. The number '4' is the central focus of this graphic.

Annexes

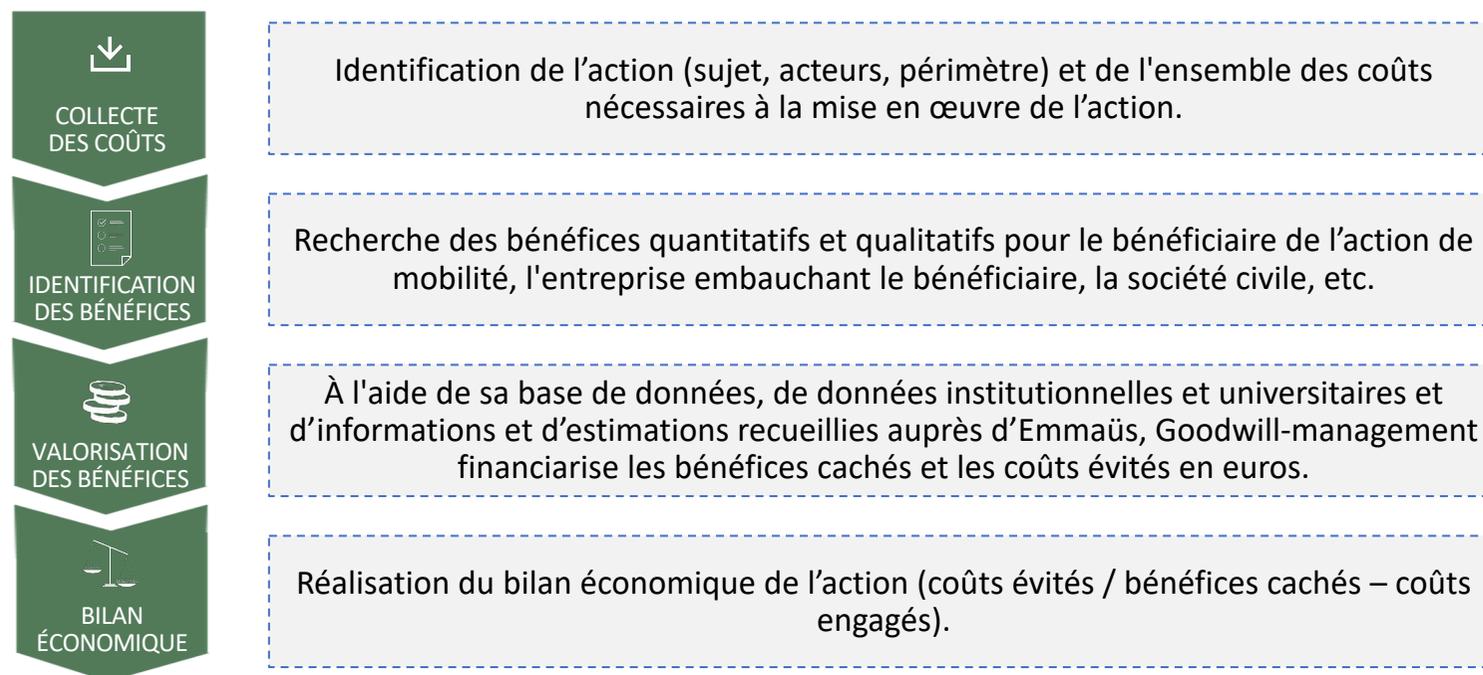
Annexes

Méthode : la recherche des bénéfices cachés

L'outil utilisé par Goodwill-management pour mesurer l'impact socio-économique du projet est la **méthode « Thésaurus-RBC »** (RBC pour Recherche des Bénéfices Cachés). Il s'agit d'une **méthode de type SROI** (« Social Return On Investment ») qui a permis de réaliser **plus de 100 études** de rentabilité de projets RSE et d'impacts socio-économiques pour différents clients du cabinet.

Cette méthode permet d'évaluer les coûts et les bénéfices engendrés par une action (ex : « *Un salarié bénéficiant d'une solution de mobilité adaptée n'arrive plus systématiquement en retard de 15 minutes au travail. Ces 15 minutes non-travaillées sont payées par son employeur, ce qui représente une perte, quantifiable à partir du coût horaire moyen d'un salarié. En remédiant à ce problème de retard pour X salariés, l'entreprise économise donc Y euros par an.* ») et in fine d'établir la somme des bénéfices cachés et coûts évités liés au dispositif de mobilité.

Cette méthode se déroule en 4 temps :



POUR NOUS CONTACTER

Clara Bourgeois - Ellyx
clara.bourgeois@ellyx.fr

Wadie El Awad - Goodwill-management
wadie.elawad@goodwill-management.com