

AUTO - EVALUATIONS

2022

## Synthèse des rapports d'auto-évaluation des programmes CEE se terminant en 2023

Comme cela avait été réalisé au cours de 2021 pour les programmes dont l'échéance était à fin 2022, la DGEC a lancé en 2022 une campagne d'auto-évaluation des programmes CEE qui se terminent en 2023 au travers d'un document modèle mis à disposition. Cette auto-évaluation est complémentaire à la méthodologie de suivi et d'évaluation mise en œuvre dès le début du programme et présentée en COPIL de chaque programme. Elle vise à évaluer les résultats et les impacts en économies d'énergie du programme, ainsi que les autres aspects, y compris qualitatifs, comme les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux qui y sont liés. Il s'agit d'un premier retour d'expérience formalisé sur l'avancement de ces programmes, les opportunités et les freins rencontrés au cours de leur déploiement, ainsi que, plus globalement sur le dispositif des programmes CEE. Les éléments présentés le sont sous la responsabilité des porteurs de programme qui en sont à l'origine.



## Table des matières

<b>1. Résumé exécutif Programme ADVENIR</b> .....	4
Résumé du programme.....	4
Livrables du programme.....	4
Résumé de l'évaluation .....	4
<b>2. Résumé exécutif Programme TOITS D'ABORD</b> .....	8
Résumé du programme.....	8
Livrables du programme.....	8
Résumé de l'évaluation .....	8
<b>3. Résumé exécutif Programme EVE 2</b> .....	12
Résumé du programme.....	12
Livrables du programme.....	12
Résumé de l'évaluation .....	13
<b>4. Résumé exécutif Programme MOBY</b> .....	16
Résumé du programme.....	16
Livrables du programme.....	16
Résumé de l'évaluation .....	17

# AUTO - EVALUATION 2022

## Programme Advenir

PRO-INNO-61

**ADVENIR**



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE

# 1. RESUME EXECUTIF ADVENIR

## RESUME DU PROGRAMME

L'Avere-France pilote le programme CEE Advenir sous l'égide du Ministère de la Transition écologique et de l'ADEME. Il se décline en deux volets : Advenir Infrastructures, depuis 2016, pour le financement de bornes de recharge pour véhicules électriques et Advenir Formations, depuis 2020, pour la formation et la sensibilisation du grand public, des élus et acteurs locaux ainsi que des professionnels de l'immobilier à la mobilité électrique.

<b>Porteur(s)</b>	Avere-France		<b>Financier(s)</b>	Aidee, Bolloré Energy, Distridyn, Dyneff, EDF, ES, Siplec	
<b>Budget</b>	320 M€	<b>Volume de CEE</b>	52,556 TWhc	<b>Durée du programme</b>	108 mois

## LIVRABLES DU PROGRAMME

Avancement des livrables (à date)	Livrables produits	Exploitation et reprise possible
<b>Volet Infrastructures :</b> Livrable 1 : 80%  <b>Volet Formations :</b> Livrable 1 : 40%	<b>Volet Infrastructures :</b> 100 000 PDC finances  <b>Volet Formations :</b> 20 000 personnes formées	<b>Volet Infrastructures :</b> Reprise des outils et équipes pour le financement d'autres aides  <b>Volet Formations :</b> Reprise de l'ensemble des supports de communication et de formation et diffusion publique

## RESUME DE L'ÉVALUATION

### ANALYSE SWOT

Points forts	Points faibles
<ul style="list-style-type: none"><li>- Programme piloté par l'Avere-France (association nationale pour le développement de la mobilité électrique)</li><li>- Déploiement sur l'ensemble du territoire français</li><li>- Plusieurs primes pour répondre à la pluralité des besoins de recharge</li><li>- La labellisation Advenir et plus de 3 000 installateurs qualifiés référencés</li></ul>	Manque de visibilité/notoriété

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contenus pédagogiques complets validés par le Ministère de la Transition écologique et l'ADEME</li> <li>- Des événements et sessions de formation entièrement financés via le mécanisme des CEE</li> <li>- L'appui de 12 chargés de mission répartis dans chaque région de France et les DOM-TOM</li> <li>- Partenariats structurants avec des fédérations professionnelles pour atteindre les cibles (FNAIM, USH, UNIS et FNCCR)</li> </ul>	
Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Législations nationale et européenne en faveur de la mobilité électrique</li> <li>- Développement continu de l'offre de modèles électriques proposés par les constructeurs automobiles</li> </ul>	Programme soumis aux évolutions du marché et des décisions politiques en lien avec la mobilité électrique

#### ECONOMIES D'ENERGIES ESTIMEES

Estimation des économies d'énergie générées par le programme, sur toute sa durée (kWh) selon la méthodologie élaborée par le porteur

1 000 000 de t CO2 évités ainsi que l'économie de 2,3 TWhc de consommations d'énergie finale.

#### CONCLUSIONS DE L'EVALUATION

*Il s'agit de présenter de manière synthétique et en **ordre d'importance/de priorité** vos remarques concernant le programme et le dispositif des programmes CEE.*

<b>Conclusions clés concernant le programme</b>	<p>Programme en cours de réalisation de ses objectifs. Forte attractivité des primes pour l'installation de bornes puisque le programme a atteint 80% de ces objectifs et devrait atteindre 100% deux ans avant la fin du programme. Sur le volet Formations, la mobilisation des cibles du programme a été plus difficile que prévue toutefois la dynamique actuelle est très positives puisque le programme a atteint 40% de son objectif et pense être en mesure d'approcher les 100% d'ici fin 2023.</p>
<b>Retours d'expérience</b>	<p>La gestion des dossiers de prime est une activité très complexe. Les difficultés rencontrées par les bénéficiaires pour produire les pièces justificatives génèrent des situations conflictuelles quotidiennes pour les équipes du programme, ce qui pèse sur l'ambiance de travail et la motivation.</p> <p>Le programme accomplit un travail de défrichage pour l'ensemble de la filière, notamment sur les points où la réglementation n'a pas encore défini des critères précis, notamment sur le sujet de l'ouverture au public des bornes de recharge.</p>

	<p>A cela s'ajoute les enjeux financés associés à certains grands projets et les multiples interlocuteurs qui y sont associés.</p> <p>Avec la mise en place d'une démarche d'amélioration continue en très étroite collaboration avec son comité de pilotage, le programme a toutefois réussi à accompagner la très grande majorité des bénéficiaires et a développé une expertise de pointe et une équipe de spécialistes pour répondre à ses besoins, contribuant également à améliorer le niveau de professionnalisme de l'ensemble de la filière.</p> <p>Sur le volet Formations, la mobilisation des cibles du programme est très chronophage et nécessite des compétences commerciales de prospection qui ne sont complexes à trouver auprès des ressources formateurs du programme.</p> <p>Toutefois, la persévérance des association en région et des équipes du programme a permis au programme d'atteindre une dynamique en phase avec ses ambitions de déploiement. Différents dispositifs de soutien ont toutefois été nécessaires au démarrage (formations, coaching, partage de bonnes pratiques, team-building, suivi individualisé des objectifs, ...) et doivent être maintenues en parallèle pour le succès du programme.</p>
<p><b>Recommandations clés / points d'amélioration</b></p>	<p>La gestion de la fin du programme et l'extinction de ses primes et un sujet en cours de traitement pour lequel des points d'amélioration existent. Le pilotage budgétaire du programme est notamment rendu difficile par des phénomènes de réservation de prime dont il est complexe de mesurer l'ampleur précise.</p> <p>L'accélération du déploiement des actions de sensibilisation et formation est un point d'amélioration également car bien qu'une dynamique ait été créé, chaque nouveau semestre nécessite un nouvel effort de prospection plus important que le précédents puisque les cibles « plus faciles » ont déjà été touchées.</p>

# AUTO – EVALUATION

# 2022

## Toits d’abord

PRO-PE-02



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE

# 1. RESUME EXECUTIF TOITS D'ABORD

## RESUME DU PROGRAMME

Le programme Toits d'Abord vise à soutenir la production de logements locatifs « très sociaux » et à très haute performance énergétique, réalisés et/ou gérés par des associations agréées par l'Etat et destinés à des ménages les plus défavorisés, en situation de précarité sociale, économique et énergétique.

<b>Porteur(s)</b>	Fondation Abbé Pierre		<b>Financier(s)</b>	EDF / FAP (45%/55%)	
<b>Budget</b>	15 699 902 € (dont 6,3 M€ par les CEE et 9,4 M€ en fonds propre)	<b>Volume de CEE</b>	900 GWhc	<b>Durée du programme</b>	36 mois

## LIVRABLES DU PROGRAMME

Avancement des livrables (à date)	Livrables produits	Exploitation et reprise possible
<p><u>Livable 1</u> (production de logements / objectifs à terme : 1632 / réalisés à date : 754) : 46%</p> <p><u>Livable 2</u> (audit et évaluation) : 50%</p> <p><u>Livable 3</u> (outillage) : 50%</p>	<p>-Participation à la production de plus de 700 logements sociaux sur la période</p> <p>-Documents (vidéos, études, fiches, mémos ...)</p> <p>-Participation à des lieux d'échange et d'expertise</p>	<p>Soutien à la production de logements sur le long terme - Production de documents et participation à la réflexion dans le but d'un partage de connaissance - Soutien à des acteurs, notamment les associations agréées par l'Etat, organismes HLM, acteurs de la précarité énergétique, en ingénierie au regard de la capitalisation globale du programme</p>

## RESUME DE L'EVALUATION

### ANALYSE SWOT

Points forts	Points faibles
<p>-Le programme soutient la production (à majorité en réhabilitation) de logements sociaux dans une vision globale et à long-terme à destination des personnes les plus précaires : enjeux économiques, énergétiques, territoriales, sociales, etc.</p> <p>-Le programme s'articule de manière souple pour permettre l'accès d'acteurs diversifiés plus ou moins outillés. L'accompagnement en ingénierie permet une consolidation des projets et des acteurs.</p> <p>-Le programme est en lien avec des acteurs publics et</p>	<p>-Le programme soutient indirectement la production de logements, à travers des acteurs partenaires. Il dépend donc de leur organisation, notamment territoriale, de leurs moyens et des changements possibles.</p> <p>-Le programme porte un financement levier, mais minoritaire dans la plupart des projets, sauf des territoires où les subventions publiques sont très faibles et/ou non mobilisables.</p>



privés pour maximiser son impact. Il est également complémentaire des autres soutiens de la Fondation Abbé Pierre, ce qui participe à cette amplification. Il bénéficie de la visibilité de la structure.	
Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Les enjeux de la précarité deviennent plus visibles, ainsi que ceux du mal-logement depuis quelques années.</li> <li>-La question des énergies et de son coût est au centre de l'actualité, tout comme celle du logement à la suite du confinement et de l'inflation actuelle.</li> <li>-Les obligations en termes de sortie de la précarité énergétique (par exemple à travers les DPE) permettent un renouvellement du sujet et de son appréhension.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La production de logements très sociaux est dépendante en partie de la volonté de politiques publiques, notamment locales.</li> <li>-Le développement de ce type de projets est long, ce qui les rend plus fragiles face aux différents aléas comme l'a rappelé la crise sanitaire.</li> <li>-Le besoin important de logements, notamment très sociaux, induit une préoccupation extérieure moindre pour les enjeux énergétiques notamment.</li> <li>-La réduction de la sortie de la précarité, notamment énergétique, à des micro-gestes ou à des actions ciblées ne permettent pas la prise en compte globale du sujet.</li> </ul>

#### ECONOMIES D'ÉNERGIES ESTIMÉES

Estimation des économies d'énergie générées par le programme, sur toute sa durée (kWh) selon la méthodologie élaborée par le porteur	396 000 kWh
--	-------------

#### CONCLUSIONS DE L'ÉVALUATION

*Il s'agit de présenter de manière synthétique et en **ordre d'importance/de priorité** vos remarques concernant le programme et le dispositif des programmes CEE.*

<b>Conclusions clés concernant le programme</b>	Afin de produire une offre de logements ajustée aux situations des personnes en précarité, le programme s'est construit autour d'un soutien financier et en ingénierie aux acteurs. Un des enjeux importants repose sur la partie énergétique du bâti intégré dans son environnement, afin notamment de maximiser le reste pour vivre, avec une visée environnementale (par la réhabilitation/rénovation). Le dispositif des programmes CEE permet de développer plus fortement les impacts recherchés, tout en légitimant le besoin et l'exigence d'appréhender les enjeux de la précarité énergétique. De nouvelles impulsions dans un contexte particulier, tant internes qu'externes, permettent de renouveler la manière d'agir au plus près des besoins des acteurs et des personnes.
<b>Retours d'expérience</b>	L'impact d'une prise en compte globale, tel que défendue par le programme, est parfois difficile à comprendre par les différents acteurs au regard de leurs opportunités ou de leur périmètre. La technisation du sujet de la précarité énergétique tend à réduire l'action et l'opportunité d'agir réellement sur le logement dans une temporalité

	longue avec des effets sociaux et sociétaux démultipliés (lutte contre la précarité énergétique, contre le mal-logement et contre la précarité en général)
<b>Recommandations clés / points d'amélioration</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Prendre en compte le besoin d'itération de présentation du programme et de son périmètre au regard des changements du personnel dans les différentes fédérations, au sein des différentes structures et des acteurs publics</li> <li>-Amplifier le relai des partenaires du programme pour toucher de nouveaux acteurs</li> <li>-Evaluer l'opportunité de redéfinir finement certains critères de soutien financier pour s'adapter aux besoins et amplifier les effets positifs.</li> <li>-Poursuivre le renouvellement des outils de communication, de l'accompagnement et de l'instruction.</li> </ul>

# AUTO – EVALUATION 2022

**EVE2**

**PRO-INFO-54**



**ENGAGEMENTS  
VOLONTAIRES POUR  
L'ENVIRONNEMENT**  
transport et logistique



**Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE**

# 1. RESUME EXECUTIF EVE 2

## RESUME DU PROGRAMME

Programme d'information portant sur les « Engagements volontaires pour l'environnement des acteurs de la chaîne logistique et du transport de voyageurs (EVE2) 2 », porté par l'ADEME (Agence de la transition écologique), visant la sensibilisation, la formation et l'accompagnement des acteurs professionnels du transport et de la logistique (transporteurs, commissionnaires et chargeurs) à l'amélioration de leur performance énergétique et environnementale. Le programme s'appuie sur trois dispositifs d'engagements volontaires : Objectif CO2 pour les transporteurs de marchandises et de voyageurs, FRET21 pour les chargeurs, et EVCOM pour les commissionnaires. Le programme s'appuie également sur une plate-forme d'échange de données environnementales entre les acteurs du transport. L'ADEME assure la cohérence de ces quatre composantes ainsi que le développement, la maintenance et les éventuelles évolutions des outils informatiques associés. Pour chaque composante, des objectifs chiffrés sont définis dans la convention du programme. Le volume de certificats d'économies d'énergie délivré dans le cadre de ce programme n'excède pas 5,4 TWh cumac sur la période 2021-2023.

<b>Porteur(s)</b>	ADEME, AUTF, Logistic Low Carbon (CGI), Eco CO2, FNTR, FNTV Services (FNTV), TR Services (OTRE), TLF Services (Union TLF)		<b>Financeur(s)</b>	CARFUEL, ENDESA, PETROPLUS, SHELL, SIPLEC, TOTALENERGIES, VARO	
<b>Budget</b>	27,00 M€	<b>Volume de CEE</b>	5,4 TWhc	<b>Durée du programme</b>	36 mois

## LIVRABLES DU PROGRAMME

Avancement des livrables (07/2022)	Livrables produits	Exploitation et reprise possible
Livrable 1 27% Livrable 2 35% Livrable 3 60% Livrable 4 46% Livrable 5 26% Livrable 6 22% Livrable 7 0%	Attestations de sensibilisation : 1850 entreprises Lettres d'adhésions : 804 entreprises Chartes Objectif CO2 : 839 entreprises Engagements Fret 21 : 183 entreprises Engagement EVCOM : 51 entreprises Labels Objectif CO2 : 201 entreprises Labels Fret 21 : 0	Livrables fixes et valorisés suivant l'Annexe 2 « Le processus opérationnel du programme » de la Convention EVE2

## RESUME DE L'ÉVALUATION

### ANALYSE SWOT

Points forts	Points faibles
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forte maturité des outils développés, notamment le dispositif Objectif CO2 existe depuis 2007.</li> <li>• Implication directe des Organisations Professionnelles du transport routier, des chargeurs et commissionnaires.</li> <li>• Outils développés par l'ADEME pour le programme : SI EVE2, Fiches Actions, Plate-forme d'Echange de Donnée (PFE-DET)</li> <li>• Implication des services de l'état au national (DGEC et DGITM) et dans les territoires (DREAL).</li> <li>• EVE est un outil opérationnel qui place les entreprises de transport directement dans l'action à travers les engagements volontaires et les labels délivrés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EVE : un enjeu parmi d'autres pour certains acteurs impliqués.</li> <li>• EVE touche 10% des 40.000 entreprises du secteur, pour autant et en dépit des enjeux, il faut fournir des efforts importants pour toucher une partie de la cible visée qui reste difficile à convaincre.</li> <li>• Les engagements volontaires des entreprises sont solides et sont tenus en fin d'engagement, cependant au regard des enjeux de la SNBC ils pourraient être plus ambitieux.</li> </ul>
Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• EVE embarque l'essentiel de l'écosystème du transport intérieur dans les économies d'énergie (90% du transport intérieur en mode routier).</li> <li>• Enjeux de transition très forts pour la profession comme nous le rappelle la crise énergétique actuelle.</li> <li>• Liens entre EVE et d'autres programmes CEE transport (Colis Activ, InTerLUD et projet Remove) permettant des synergies entre programmes dont profitent les bénéficiaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faiblesse de la reconnaissance du Label Objectif CO2 par les acheteurs y compris publics.</li> <li>• Arrêt du financement CEE 31/12/2023 pour autant les engagements sont sur une durée de 3 ans ce qui implique l'obligation d'une continuité au-delà du programme pour assurer les engagements pris auprès des bénéficiaires.</li> </ul>

### ECONOMIES D'ÉNERGIES ESTIMÉES

Estimation des économies d'énergie générées par le programme, sur toute sa durée (kWh) selon la méthodologie élaborée par le porteur

3.780 000 000 kWh

### CONCLUSIONS DE L'ÉVALUATION

*Il s'agit de présenter de manière synthétique et en **ordre d'importance/de priorité** vos remarques concernant le programme et le dispositif des programmes CEE.*

<b>Conclusions clés concernant le programme</b>	Le programme EVE2 fournit une méthodologie éprouvée et des outils opérationnels pour aider la filière du transport terrestre routier à réussir sa transition énergétique. Il représente ainsi un instrument puissant de décarbonation dans la mesure où 95% du parc routier utilise le carburant diesel B7. En associant les Organisations Professionnelles comme porteurs associés, EVE2 fédère de manière consensuelle la profession vers un même objectif. A mi-parcours et compte tenu de l'importance que revêt le programme au regard des enjeux de la SNBC, il convient de poursuivre le projet en maintenant et développant ses 4 composantes.
<b>Retours d'expérience</b>	À la suite de l'audit de fin de programme EVE1 il a été décidé d'une action de valorisation du Label Objectif CO2 auprès des acheteurs et donneurs d'ordres afin de bien distinguer le Label (à fort niveau d'exigence) de l'engagement volontaire, dont les moyens d'action sont à la main de l'entreprise qui s'engage.
<b>Recommandations clés / points d'amélioration</b>	Il convient de dynamiser l'action de prospection terrain (attestations de sensibilisation et lettres d'engagement) afin de recruter davantage de nouvelles entreprises dans le programme en dépit d'une conjoncture particulièrement difficile pour le secteur : ce point a été abordé lors du dernier COPIL en septembre 2022.

AUTO - EVALUATION  
2022

**MOBY**

PRO-INFO-09

**MOBY**



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE

# 1. RESUME EXECUTIF

## RESUME DU PROGRAMME

MOBY permet, à partir d'un diagnostic local, de proposer et de mettre en œuvre des actions favorables au développement de la marche, du vélo, des transports en commun ou du co-voiturage pour les trajets domicile /établissement scolaire. Il incite les élèves, mais aussi les personnels, à se déplacer autrement.

<b>Porteur(s)</b>	Eco CO2	<b>Financier(s)</b>	ENGIE, EDF, SCA PETROLE ET DERIVES, SAVE, ENERCOOP, DISTRIDYN		
<b>Budget</b>	40 740 014 € dont 8 893 088 € hors CEE (Watty Moby)	<b>Volume de CEE</b>	6 369 GWH cumac	<b>Durée du programme</b>	3 ans

## LIVRABLES DU PROGRAMME

Avancement des livrables (à date)	Livrables produits	Exploitation et reprise possible
Comptes rendus Copil 68%	Compte-rendu copil, gestion du fonds	Ces livrables sont exploités avec les membres du COPIL. Ils sont très spécifiques au programme et ne présentent pas d'intérêt de reprise hors gestion du programme
Grilles tarifaires et Modèles de conventions 100%	Grilles tarifaires et comptes rendu des réunions d'informations aux commerciaux des obligés. Modèles de conventions	La grille tarifaire est exploitée par nos chargés d'affaires et les comptes rendus dans nos relations avec nos financeurs Ces livrables sont très spécifiques au programme et ne présentent pas d'intérêt de reprise hors gestion du programme.
Sites vitrines, supports de communication et espaces connectés 100%	Supports communication (flyers, kakemono, CP, affiches, plaquettes etc.) Sites de communication commerciale actualisé <a href="https://www.moby-ecomobilite.fr/">https://www.moby-ecomobilite.fr/</a> Espaces connectés des sites internet Nouveau site concours. Rapport sur trafic	Ces livrables sont très spécifiques au programme et ne présentent pas d'intérêt de reprise hors gestion du programme. Ils sont exploités dans le cadre du déploiement du programme
Cartographie 100%	Cartographie du réseau Comptes-rendus des échanges	Ce livrable est très spécifique au programme et ne présente pas d'intérêt de reprise hors gestion du programme. Ils sont exploités dans le cadre du déploiement du programme
Mallettes pédagogiques et mallettes PDES 100%	Mallettes pédagogiques écoles (Watty et Moby), collèges et lycées (Moby) Catalogue d'activités et d'évènements à destination des enseignants Malette PDES collège et lycée Recueil de préconisation pour un PDES en milieu rural	Ces livrables sont exploités lors du déploiement des programmes par nos partenaires. Livrable disponible
Formation en ligne 100%	Outils de formation (MOOC, sessions d'échanges à distance, documentations diverses, grille d'audit etc.)	Ces livrables sont exploités lors du déploiement des programmes par nos partenaires. Livrable disponible.
Bilan, évaluation et statistiques 65%	Rapport de bilan et d'évaluation Publication régulière des statistiques et reporting	Ces livrables sont très spécifiques au programme et ne présentent pas d'intérêt de reprise hors gestion du programme. Ils sont exploités dans le cadre de la relation avec nos partenaires.



Communication, réseaux sociaux et outils numériques. Chartes graphiques 70%	Synthèse des événements et actions de communication Fréquentation des réseaux sociaux Chartes graphiques, logos et documents actualisés	Ces livrables sont très spécifiques au programme et ne présentent pas d'intérêt de reprise hors gestion du programme. Ils sont exploités dans le cadre de la relation avec nos partenaires.
Prospection 78%	Nombre de collectivités contactées, avec type de contacts sur une période déterminée	Ce livrable est très spécifique au programme et ne présente pas d'intérêt de reprise hors gestion du programme. Il est exploité dans le cadre de la relation avec nos partenaires.
Nouveaux territoires Moby 34%	Nombre de structures partenaires nouvellement recrutées et accompagnées, et nombre de personnes (coordinateur / animateur) formés	Ce livrable est très spécifique au programme et ne présente pas d'intérêt de reprise hors gestion du programme. Il est exploité dans le cadre de la relation avec nos partenaires.
Conventions : Moby primaires 9% Moby secondaires 12%	Conventions signées	Ce livrable est très spécifique au programme et ne présente pas d'intérêt de reprise hors gestion du programme. Il est exploité dans le cadre de la relation avec nos partenaires.
Equipements 0%	Facture équipements (prime Moby)	Les premières primes interviendront lors de l'élaboration des plans d'action.

## RESUME DE L'ÉVALUATION

### ANALYSE SWOT

Points forts	Points faibles
<ul style="list-style-type: none"> <li>Organisation des équipes : Une équipe de chargés d'affaires pour la commercialisation dans les territoires et une équipe de coordination par grande région pour l'organisation du déploiement</li> <li>Réseau de prestataires locaux (principalement des associations) pour le déploiement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reste à charge qui peut être parfois trop élevé pour les collectivités</li> </ul>
Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>Forte demande sur les mobilités actives</li> <li>Développement des politiques vélo dans les collectivités</li> <li>Loi LOM et forte demande des collectivités (EPCI) sur les mobilités actives</li> <li>Mise en place des ZFE et nécessité de mise en œuvre d'actions correctives sur la qualité de l'air</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contexte de la crise sanitaire qui a contraint parfois des collectivités à faire des priorités budgétaires</li> <li>Durée de la mobilisation des collectivités (7.5 mois à ce jour entre le premier contact et la décision)</li> <li>Multiplication des programmes d'écocomobilité actives qui provoque de la confusion dans les collectivités</li> </ul>

### ECONOMIES D'ÉNERGIES ESTIMÉES

Estimation des économies d'énergie générées par le programme, sur toute sa durée (kWh) selon la méthodologie élaborée par le porteur

21 534 967 kWh (Hypothèse 20% de report modal)  
32 302 451 kWh (Hypothèse 30% de report modal)

## CONCLUSIONS DE L'ÉVALUATION

Il s'agit de présenter de manière synthétique et en **ordre d'importance/de priorité** vos remarques concernant le programme et le dispositif des programmes CEE.

<b>Conclusions clés concernant le programme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Lisibilité du programme</b> : Le programme est de mieux en mieux repéré par les collectivités, les efforts de communication et de commercialisation ont permis en 6 mois de multiplier par 10 le nombre d'opérations. Une prolongation du programme pourrait permettre d'accentuer ces efforts et ces premiers résultats.</li><li>• <b>Demande sociale forte</b> : Une majorité de parents (55%) souhaite que les collectivités s'emparent des mobilités actives et 75% d'entre eux souhaite se mobiliser avec la collectivité pour un programme sur les mobilités actives. Source Sondage Eco CO2/IFOP 2021.</li><li>• <b>Réglementation</b> : La loi LOM accélère aussi le recours aux mobilités actives, elle concerne les EPCI, une des cibles privilégiées de Moby.</li><li>• <b>Concrétisation</b> : Moby est une mise en œuvre concrète d'une stratégie plus globale d'une collectivité (schéma vélo, schéma piéton, ...)</li></ul>
<b>Retours d'expérience</b>	<p>Le programme est opérationnel depuis le premier trimestre 2020, il se déroule sur 2 ans. Nous n'avons donc pas à ce jour de retour d'expérience complet. Néanmoins, les retours de nos prestataires et les retours des collectivités sont tous très positifs. Ces retours nous ont d'ores et déjà permis de modifier des outils (enquête, contenus pédagogiques) et le déroulement du programme dans le cadre de l'amélioration continu du dispositif. Nous avons à ce jour un taux de réponse d'environ 25% à nos enquêtes de diagnostic ce qui est plutôt satisfaisant.</p>
<b>Recommandations clés / points d'amélioration</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réduire la durée de contractualisation entre le premier contact et la signature, cette durée va probablement diminuer au fur et à mesure que le programme sera reconnu.</li><li>• Mettre en place un contrôle qualité de nos prestataires.</li><li>• Inscrire le programme dans la durée.</li><li>• Donner de la cohérence aux CEE portant sur l'écomobilité (nous avons alerté l'ADEME à ce sujet)</li></ul>