



COLLECTIF
RÉCOLTE

Février 2026

Guide d'aide à la décision sur les véhicules de transport alimentaire

Chapitre V - Évaluer les effets et les
retombées d'un projet de transport mutualisé

produit dans le cadre du programme

Systeme alimentaire local et intégré à Montréal (SALIM)

grâce à Montréal en commun

TABLER DES MATIÈRES

Présentation du guide	2
ÉVALUER LES EFFETS ET LES RETOMBÉES D'UN PROJET DE TRANSPORT MUTUALISÉ	5
Pourquoi et comment évaluer et mesurer les effets et les retombées d'un projet de transport mutualisé?	6
Étapes clés pour planifier le suivi et l'évaluation des effets et des retombées du projet	7
Étape 1 – Sélectionner et prioriser les indicateurs à suivre	8
1.1 La chaîne des résultats « type » d'un projet de transport mutualisé	8
1.2 Deux types de transport mutualisé	9
1.3 Indicateurs suggérés	9
Étape 2 – Créer les scénarios « avec » et « sans » transport mutualisé	11
2.1 Construire des scénarios crédibles	11
2.2 Hypothèses pour créer un scénario « sans » transport mutualisé réaliste	12
2.3 Hypothèses pour créer un scénario « avec » transport mutualisé réaliste	13
Étape 3 – Identifier les méthodes de calcul et les données requises pour calculer les indicateurs	16
3.1 Identifier les données nécessaires pour chaque indicateur	17
3.2 Déterminer les méthodes de calcul	19
3.3 Vérifier la faisabilité et ajuster au besoin	20
3.4 Documenter vos choix	20
Étape 4 – Créer ou adapter les outils de collecte et partager les responsabilités	22
4.1 Choisir des outils simples et adaptés	22
4.2 Définir qui collecte quoi, et à quelle fréquence	23
4.3 Pourquoi le partage des rôles est-il essentiel?	23
4.4 Penser à la facilité d'utilisation	24
Étape 5 – Analyser et utiliser les résultats	24
Conclusion du guide	25
ANNEXES	26

PRÉSENTATION DU GUIDE

Ce guide vise à soutenir les organisations communautaires et celles en économie sociale et solidaire dans leurs projets de transport dans le but de faciliter la distribution d'aliments frais, sains et locaux, notamment auprès des populations vulnérables.

Diffusée chapitre par chapitre, cette publication évolutive vous outille dans toutes les étapes de votre projet de transport : de l'évaluation de vos besoins à la sélection de votre véhicule, en passant par les étapes nécessaires pour lancer et exploiter un projet de transport mutualisé.

Elle a été créée dans la volonté de diffuser nos apprentissages en transport mutualisé générés dans le cadre du programme Systeme alimentaire local et intégré à Montréal (SALIM). Afin d'assurer que son contenu est adapté aux besoins de nos partenaires, nous avons réalisé un sondage au printemps 2023 pour mieux comprendre les spécifications techniques recherchées lors de l'achat d'un camion. Notre accompagnement de la CDC Plateau-Mont-Royal dans le démarrage du projet SALADE et la réalisation d'un projet pilote de véhicule de livraison partagé dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal au sein de L'aube, pôle nourricier ont notamment requis plusieurs recherches et entrevues auprès d'assureurs, de concessionnaires et d'entreprises spécialisées en transport de marchandises.

Vous aimeriez être accompagné.e.s pour un projet de transport mutualisé?

Le Collectif Récolte est une entreprise sociale qui mise sur l'intelligence collective et la mobilisation des communautés pour catalyser des solutions qui mèneront à des pratiques alimentaires locales et durables. Nous œuvrons pour un écosystème alimentaire juste qui soutient des économies locales florissantes, des communautés saines et des environnements naturels résilients.

Nous accompagnons les acteur.trice.s de changement dans différentes initiatives et démarches à travers le Québec. Nous offrons un accompagnement adapté à vos besoins et ancré sur les acquis que vous avez déjà mis en place.

Découvrez notre [offre de services!](#)

Chapitre 5 - Évaluer les effets et les retombées d'un projet de transport mutualisé

Ce dernier chapitre du guide vise à outiller les porteur.euse.s de projets souhaitant **mesurer les effets directs et les retombées concrètes** de leur initiative de transport mutualisé. Il présente des **outils simples pour évaluer les répercussions économiques, environnementales et logistiques** d'un projet : économies de temps et de coûts, réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), volumes d'aliments transportés ou encore amélioration de la coordination entre partenaires.

Ce chapitre met aussi en lumière l'importance de **recueillir des données terrain** et de **consulter les différents groupes impliqués** – producteur.trice.s, organismes, chauffeur.euse.s, gestionnaires – afin de bien comprendre les retombées réelles du projet.

Ce chapitre du guide vous accompagne donc dans votre démarche d'évaluation en répondant à vos questions sur le transport mutualisé, qu'il s'agisse d'un camion partagé ou de transport groupé, en proposant une **sélection d'indicateurs clés à suivre** ainsi que des **méthodes pour les mesurer**. Enfin, des **outils pratiques de suivi** sont également fournis en annexe pour vous aider à documenter, à analyser et à valoriser les progrès accomplis collectivement.

Du même ouvrage

Chapitre 1 : Estimation des coûts de transport

Le premier chapitre amène le lecteur ou la lectrice à démarrer ses réflexions en abordant des questions clés telles que « Ai-je besoin d'un camion réfrigéré? » ou « Acheter ou louer un camion? ». Des suggestions de réponses émanent de ces questionnements, en comparant notamment les diverses possibilités. Le chapitre culmine en une grille d'analyse de critères à considérer, qui permet au lectorat d'évaluer ses besoins et d'ainsi mieux faire son choix.

Chapitre 2 : Acheter un camion

Pour sa part, le second chapitre traite de l'achat du camion et couvre des sujets tels que les spécifications techniques recherchées, les avantages et inconvénients des modèles de camions populaires, les subventions et le financement de même que la réglementation. Il se conclut par un questionnaire clés en main pour faciliter le magasinage chez les concessionnaires.

Chapitre 3 : Différents modèles de transports mutualisés

Le chapitre 3 vise à mobiliser et à inspirer les acteur.trice.s des systèmes alimentaires du Québec qui souhaitent explorer différents modèles de mutualisation du transport. Il présente les options possibles, les avantages et les défis. Pour ce faire, il s'appuie sur quelques exemples de transport mutualisé existants au Québec. Les informations des exemples principaux ont été relues et validées par les porteurs de projets cités.

Chapitre 4 : Démarrer et piloter un projet de transport mutualisé

Le quatrième chapitre accompagne les organisations dans la mise en œuvre concrète d'un projet de transport mutualisé. Il propose un parcours structuré, allant de l'analyse des besoins à la structuration du modèle opérationnel, en passant par la mobilisation des partenaires et la mise en place des outils de coordination. Le chapitre présente également les bonnes pratiques pour organiser les tournées, gérer le camion et assurer une communication efficace entre les membres. Il se conclut par des conseils pour suivre l'évolution du projet au quotidien et ajuster son fonctionnement en fonction des réalités du terrain.

Ce document est rédigé à des fins de partage d'apprentissage collectif. Vous êtes invité.e à le partager, le citer et en faire bon usage à des fins non lucratives. Toutefois, nous vous demandons de citer le rapport en tant que référence lors de l'utilisation des informations qui s'y trouvent.



Référence du guide : Collectif Récolte (2026). Chapitre V - *Évaluer les effets et les retombées d'un projet de transport mutualisé*. Dans : Guide d'aide à la décision sur les véhicules de transport alimentaire. Programme SALIM. <https://ressources.recolte.ca/ressource/guide-daide-a-la-decision-sur-les-vehicules-de-transport-alimentaire/>

Cette publication est une production du Collectif Récolte dans le cadre du Systeme alimentaire local et intégré à Montréal (SALIM), un programme multipartenarial, financé par Montréal en commun.

Montréal en commun est une communauté d'innovation pilotée par la Ville de Montréal et financée par le Gouvernement du Canada dans le cadre du Défi des villes intelligentes.

Montréal 

Canada 



CHAPITRE 5

ÉVALUER LES EFFETS ET LES RETOMBÉES D'UN PROJET DE TRANSPORT MUTUALISÉ

Vous avez mis en place votre projet de transport mutualisé et vous souhaitez maintenant comprendre ce qu'il a réellement changé?

Ce chapitre vous accompagne dans les étapes clés pour mesurer les effets, documenter les retombées et démontrer la valeur ajoutée de votre démarche auprès de vos partenaires et de vos bailleurs de fonds.



Note au lectorat : Les apprentissages, outils et suggestions relatés dans ce chapitre sont le fruit des leçons apprises par le Collectif Récolte à travers l'accompagnement de ses partenaires sur le terrain. Ils peuvent comporter une part d'interprétation et ne prétendent pas couvrir l'ensemble des réalités vécues dans chaque contexte. Les informations présentées reflètent l'état des connaissances au moment de la publication. Elles sont appelées à évoluer en fonction de plusieurs facteurs, notamment les réalités du terrain, l'émergence de nouveaux projets logistiques mutualisés, les conditions du marché, les avancées technologiques ou encore les transformations législatives et réglementaires.

Ce guide se veut un outil d'appui évolutif. Nous encourageons les lecteur.trice.s à l'adapter à leurs besoins, tout en y faisant référence.

POURQUOI ET COMMENT ÉVALUER ET MESURER LES EFFETS ET LES RETOMBÉES D'UN PROJET DE TRANSPORT MUTUALISÉ?

Après avoir planifié et mis en œuvre votre projet de transport mutualisé ([chapitre 4](#)), il est maintenant temps d'en **évaluer les effets concrets**. Cette étape vous permettra de **démontrer à vos bailleurs de fonds et à vos partenaires** les retombées positives de votre initiative. Pour ce faire, il s'agit de **mesurer et d'analyser plusieurs indicateurs touchant différents aspects du projet** : les gains financiers, l'efficacité dans l'utilisation des ressources et les bénéfices environnementaux.

Évaluer un projet, c'est comprendre ce qu'il a réellement changé pour votre organisation, vos partenaires et votre territoire.

L'évaluation permet :

- de vérifier si les objectifs ont été atteints;
- d'identifier les retombées économiques, environnementales et sociales du projet;
- de tirer des apprentissages utiles pour améliorer les prochaines étapes.

Concrètement, il s'agit d'observer comment la mutualisation du transport a **optimisé les ressources, réduit les coûts, simplifié la logistique et renforcé la collaboration entre acteurs**.

L'évaluation n'est pas une étape finale, mais bien une boucle d'apprentissage : elle aide à valoriser les résultats obtenus et à orienter les décisions futures de votre organisation. Ce principe est basé sur l'approche de la gestion axée sur les résultats (GAR), que le Collectif Récolte adopte dans toutes ses démarches de planification, d'évaluation et de mesure d'impact des initiatives mises en œuvre.

Pour explorer ces questions plus en détail, nous vous invitons à consulter notre *Guide pour l'évaluation, la mesure d'impact et la captation d'apprentissage dans des projets de mise en marché et d'approvisionnement alimentaire - Leçons apprises et recommandations issues du programme Système alimentaire local et intégré de Montréal*.

ÉTAPES CLÉS POUR PLANIFIER LE SUIVI ET L'ÉVALUATION DES EFFETS ET DES RETOMBÉES DU PROJET

L'évaluation d'un projet de transport mutualisé se prépare comme une démarche progressive. Elle vise à recueillir les bonnes données au bon moment et auprès des bonnes personnes. Voici les principales étapes pour y parvenir.

Étape 1 – Sélectionner et prioriser les indicateurs à suivre

Commencez par identifier ce que vous souhaitez mesurer : misez sur les résultats les plus significatifs et réalistes selon vos objectifs et vos capacités. Sélectionnez quelques indicateurs simples, compréhensibles par tous.tes, et déterminez ceux qui sont prioritaires pour votre initiative.

Étape 2 – Créer les scénarios « avec » et « sans » transport mutualisé

Pour mesurer les gains réels, il faut pouvoir comparer avec une situation de référence. Imaginez ce que seraient les déplacements si chaque partenaire gérait seul.e son transport : coûts, temps, kilomètres parcourus, émissions, etc. Ce scénario sert de point de comparaison.

Étape 3 – Identifier les méthodes de calcul et les données requises

Précisez comment chaque indicateur sera calculé et quelles données seront nécessaires (ex. : distances, heures, volumes, coûts). Vérifiez que ces données sont accessibles ou simples à collecter. Si certaines sont trop lourdes à obtenir, ajustez vos indicateurs pour rester réaliste.

Étape 4 – Créer ou adapter les outils de collecte et partager les responsabilités

Mettez en place des outils simples : feuille de route, carnet de bord du camion, tableau de suivi, formulaire en ligne, etc. Définissez aussi qui collecte quoi et à quelle fréquence : chauffeur.euse.s, gestionnaires, partenaires. Le partage des rôles rend la démarche plus efficace et durable.

Étape 5 – Analyser et utiliser les résultats

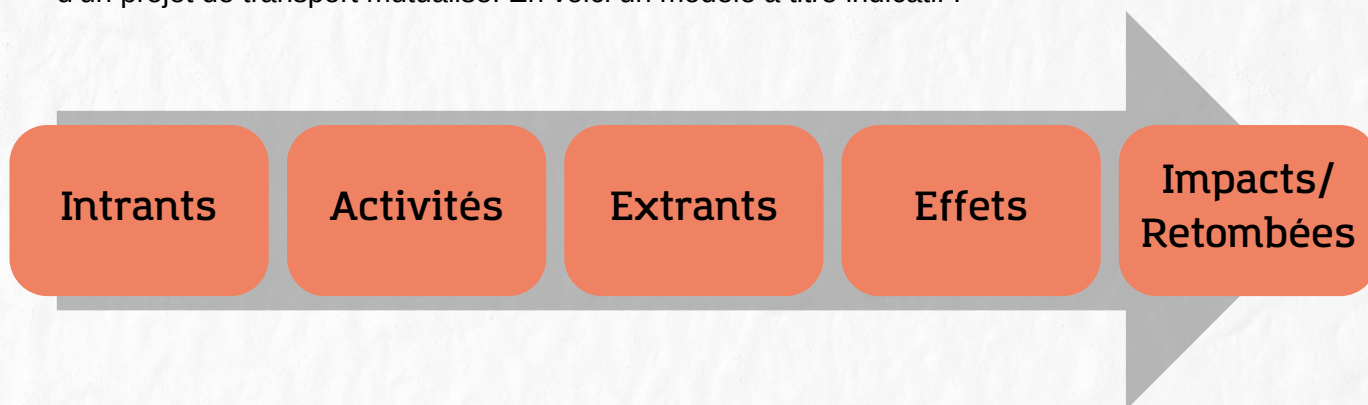
Une fois les données recueillies, prenez le temps de les interpréter. Que révèlent-elles? Quels apprentissages peut-on en tirer? Quels ajustements sont nécessaires? L'évaluation n'a de sens que si les résultats servent à améliorer la planification, la gestion et la communication du projet.

10 Sélectionner et prioriser les indicateurs à suivre

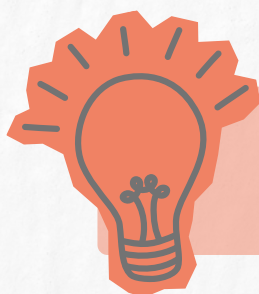
1.1. La chaîne des résultats « type » d'un projet de transport mutualisé

Avant de choisir quoi mesurer, il est utile de bien comprendre **ce que vous cherchez à démontrer**. Dans un projet de transport mutualisé, les indicateurs doivent permettre de suivre à la fois les **effets immédiats** (ou performance du projet) et les **effets à plus long terme** (ou retombées).

Pour structurer vos indicateurs, il peut être utile de visualiser une **chaîne de résultats** typique d'un projet de transport mutualisé. En voici un modèle à titre indicatif :



1. **Intrants** : ressources mobilisées (camion, temps de coordination, partenaires).
2. **Activités** : actions réalisées (tournées effectuées, chargement/déchargement, coordination logistique, planification des routes).
3. **Extrants** : produits ou services issus des activités réalisées (trajets mutualisés, livraisons soumises, coordination assurée).
4. **Effets** : résultats directs (réduction des coûts, diminution du nombre de trajets, économies de carburant).
5. **Impacts/Retombées** : changements observés à plus long terme (coopération accrue, renforcement du réseau alimentaire local, diminution des émissions de GES, durabilité du modèle).



Cette logique s'appuie sur la gestion axée sur les résultats (GAR), utilisée par le Collectif Récolte pour structurer les démarches d'évaluation, de mesure d'impact et de captation d'apprentissage dans ses projets.

1.2. Deux types de transport mutualisé

Lors de votre réflexion concernant la mise en commun des ressources de transport, vous aurez probablement rencontré différents modèles de mutualisation. Nous avons d'ailleurs détaillé les multiples modèles dans le chapitre 3 du guide. Dans le présent chapitre, nous distinguons deux grands types de mutualisation : par le **partage de véhicule** et par le **transport groupé**. Ceux-ci partagent l'idée de **regrouper les marchandises** de plusieurs expéditeurs et/ou destinataires pour **optimiser les coûts de transport**.

Véhicule partagé

Le transport mutualisé par partage de véhicule, c'est lorsque plusieurs organismes, entreprises ou institutions utilisent un même véhicule ou parc de véhicules pour en optimiser l'utilisation. Ils gèrent alors leurs déplacements respectifs. Il s'agit d'une gestion collective où les membres s'organisent entre eux pour planifier les trajets et répartir les coûts. Une structure de mutualisation (outils, processus) est mise en place et utilisée par les membres. Ce modèle s'avère bénéfique seulement pour des membres qui sont géographiquement rapprochés.

Transport groupé

Dans le cas du transport groupé, la coordination n'est pas assurée directement par les utilisateur.trice.s, mais par un tiers; souvent une coopérative, un OBNL ou une entreprise spécialisée. Ce modèle consiste à regrouper les marchandises de plusieurs producteurs ou commerces dans des routes de transport planifiées, souvent en boucle de transport optimisée. Le tiers responsable s'occupe de la collecte des produits, de la planification des itinéraires et de la distribution. Les utilisateur.trice.s n'ont donc pas à gérer la logistique, mais doivent bien coordonner leur demande de services selon leurs besoins. Ce modèle demande plus de coordination à un niveau centralisé, mais offre une meilleure efficacité, une logistique professionnelle et, souvent, un gain de temps pour les membres.



1.3. Indicateurs suggérés

Le choix des indicateurs dépend du type de démarche mise en œuvre en termes de transport mutualisé : **partage de véhicule** ou **transport groupé**. Certains indicateurs s'appliquent aux deux modèles, tandis que d'autres sont plus spécifiques à un seul contexte.

Les tableaux ci-dessous proposent une sélection d'indicateurs utiles pour évaluer les **effets directs** et les **retombées** d'un projet de transport mutualisé. Nous y reviendrons dans les sections subséquentes, couvrant les données à recueillir et les méthodes de calcul.



Sélectionner et prioriser les indicateurs à suivre

Indicateurs d'effets (I.E.) – Performance du projet

INDICATEUR	DESCRIPTIONS	DEGRÉ DE PERTINENCE DE L'INDICATEUR SELON LE TYPE DE MUTUALISATION	
		CAMION PARTAGÉ	TRANSPORT GROUPE
I.E.1 – Nombre de kilomètres parcourus	Mesure la performance logistique et l'optimisation des routes	★★★★	★★
I.E.2 – Coût par kilomètre	Évalue la rentabilité de la mutualisation	★★★★★	★★★★★
I.E.3 – Nombre total de trajets réalisés	Indique l'intensité d'utilisation du service	★★★★	★★★★★
I.E.4 – Volume total transporté (kg ou m ³)	Mesure la capacité réellement utilisée	★★★★★	★★★★★
I.E.5 – Taux d'occupation du véhicule	Indique l'efficacité de remplissage (réduction des trajets à vide)	★★★★★	★★★★★
I.E.6 – Nombre d'organisations utilisatrices	Reflète le niveau de collaboration	★★★★	★
I.E.7 – Temps de coordination ou de gestion logistique	Permet de voir si la mutualisation améliore l'efficacité	★★	★★★★

Indicateurs de retombées (I.R.) – Changements observés

INDICATEUR	DESCRIPTIONS	CAMION PARTAGÉ	TRANSPORT GROUPE
I.R.1 – Réduction du coût total	Mesure les économies globales générées par la mise en commun	★★	★★★★★
I.R.2 – Réduction du temps de travail en gestion	Possible si la mutualisation remplace plusieurs petits trajets individuels	★★	★
I.R.3 – Kilométrage évité (réduction du kilométrage total parcouru)	Indique la diminution des déplacements et du carburant consommé	★	★★★★★
I.R.4 – Réduction des émissions de gaz à effet de serre	Dépend du type de véhicule, des trajets évités et du kilométrage total	★★	★★★★★

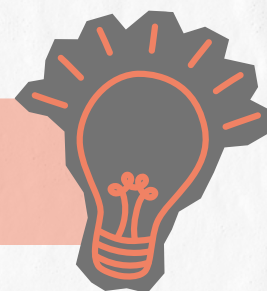
SUITE À LA PAGE SUIVANTE

10

Sélectionner et prioriser les indicateurs à suivre

INDICATEUR	DESCRIPTIONS	CAMION PARTAGÉ	TRANSPORT GROUPE
I.R.5 – Amélioration de la coordination entre acteur.trice.s	Peut être appréciée par un sondage ou par des retours d'expérience	★★★	★★★
I.R.6 – Satisfaction des utilisateur.trice.s ou des partenaires	Donne une vision qualitative de l'expérience vécue par les membres	★★★	★★★

Astuce pratique : Ces indicateurs peuvent être combinés dans un tableau de bord ou une **matrice des résultats** pour permettre de suivre l'évolution du projet.



20 Créer les scénarios « avec » et « sans » transport mutualisé

Pour évaluer correctement les gains générés par un projet de transport mutualisé, il est essentiel de comparer la situation **avec transport mutualisé** à une situation **sans transport mutualisé**.

Cette comparaison constitue la base de vos calculs et permet de mesurer les effets réels de la mutualisation : économies de coûts, réduction du kilométrage et du carburant, gains de temps, réduction des émissions de GES, amélioration de la coordination logistique, etc.

Dans bien des projets, il n'existe pas de données historiques sans transport mutualisé. Il faut alors construire un **scénario fictif**, basé sur des hypothèses réalistes et validées avec les partenaires. Ce scénario devient votre **point zéro**, c'est-à-dire votre référence pour mesurer les effets et les retombées de la démarche.

2.1 Construire des scénarios crédibles

Pour être utile et crédible, un scénario doit être :

- **réaliste** : basé sur des pratiques plausibles;
- **documenté** : reposant sur des données connues ou estimées;
- **validé collectivement** : discuté avec les partenaires;
- **transparent** : toutes les hypothèses doivent être explicites.

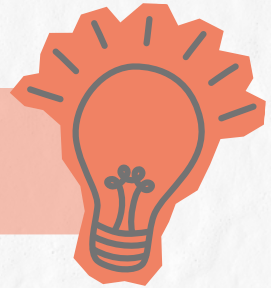
02

Créer les scénarios « avec » et « sans » transport mutualisé

Il doit permettre d'estimer :

- le kilométrage individuel;
- les coûts assumés par chaque partenaire;
- le temps de travail mobilisé.

Astuce pratique : Les partenaires connaissent mieux que quiconque leurs habitudes et leurs contraintes. Leur participation est essentielle pour éviter les erreurs et affiner le scénario.



2.2. Hypothèses pour créer un scénario « sans » transport mutualisé réaliste

Si vous n'avez pas accès à des données antérieures, vous pouvez construire un scénario fictif en « dégroupant » vos données actuelles. L'objectif est de reconstituer ce que chaque organisation aurait fait **si le transport mutualisé n'existait pas**.

Voici quelques hypothèses à explorer avec les membres partenaires par rapport au scénario « sans » transport mutualisé :

Chaque organisation aurait livré elle-même ses produits.

- Vous devez donc connaître les lieux de production et les lieux de livraison.
- Pour plus de précision, vous pouvez aussi vérifier quel type de véhicule serait utilisé.

Il est probable que les membres individuels auraient fait une tournée en boucle.

→ Vous devez donc explorer ensemble quelles seraient les boucles « logiques » pour chaque membre : départ; livraisons ou ramassages successifs; retour au point de départ.

Les livraisons ou les collectes seraient probablement moins fréquentes, car une ferme ne ferait pas plusieurs déplacements pour de petits volumes.

→ Vous devez donc sonder les partenaires membres pour déterminer une fréquence de déplacements réaliste.

02

Créer les scénarios « avec » et « sans » transport mutualisé

Le scénario « sans » représente donc :

- plusieurs véhicules individuels;
- des boucles ou des allers-retours répétitifs;
- un kilométrage et un temps de déplacement globaux plus élevés.

2.3. Hypothèses pour créer un scénario « avec » transport mutualisé réaliste

1. Dans le modèle de camion partagé

Le scénario consiste fort probablement en plusieurs déplacements avec un même véhicule. Encore une fois, il faudra penser aux responsabilités respectives de chaque organisation :

- Chaque organisation livre elle-même ses produits.
- Chaque organisation doit fournir une ressource humaine pour conduire le véhicule.
- Chaque organisation livre à une fréquence et à des moments différents (ex. : les denrées doivent être ramassées le lundi matin, les livraisons doivent être faites le jeudi avant 15 h, etc.).
- Chaque organisation a un volume différent de marchandises à déplacer.

Ce scénario représente donc :

- un seul véhicule;
- des allers-retours répétitifs;
- un kilométrage global peut-être moins élevé, si la capacité du camion permet de réduire les déplacements.



02

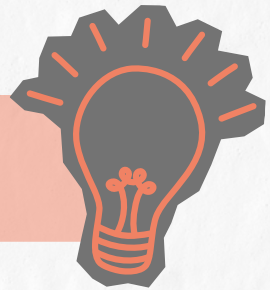
Créer les scénarios « avec » et « sans » transport mutualisé

2. Dans le modèle de transport groupé

Le scénario consiste probablement en une ou plusieurs boucles optimisées pour plusieurs partenaires.

- Chaque organisation doit communiquer ses besoins en services au tiers coordonnateur (fréquence, moments, volumes).
- Chaque organisation contribue au prorata du volume occupé dans le camion, du kilomètre parcouru et de la consommation globale de carburant.
- On calcule le kilométrage de la boucle de transport avec tous les lieux de ramassage et livraison.

Astuce pratique : Un schéma simple (par exemple, avec Google Maps) peut illustrer la différence entre les déplacements « avec » et « sans » mutualisation du transport.



Ce scénario représente donc :

- un seul véhicule;
- une boucle de transport optimisée;
- un kilométrage global moins élevé;
- un temps de coordination généralement plus élevé.

Toutes ces hypothèses sont bien sûr à ajuster selon les réalités du projet. Vos scénarios peuvent être un peu plus complexes que les scénarios types décrits ci-dessus.

Exemple de scénario « avec » transport groupé – L'aube, pôle nourricier

À partir de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, le camion de L'aube, pôle nourricier gère la distribution des commandes pour 18 fermes membres vers 61 clients répartis dans Montréal (2025).

Scénario « avec » transport groupé :

- Les fermes localisées en Outaouais mutualisent le transport vers le point de dépôt à Montréal (une boucle gérée par les fermes).
- Les fermes de l'Ouest-de-l'Île apportent leurs produits vers ce même point de dépôt, d'où part le camion de L'aube.

- Le camion effectue 3 boucles de livraison différentes par semaine afin de livrer les aliments aux 61 clients selon des parcours optimisés avec l'aide du planificateur de routes développé par Coop Carbone (voir chapitre 4, section 4.3).

Le scénario « avec » correspond donc à la somme des déplacements des fermes vers le point de dépôt et des trois boucles effectuées par le camion à partir du point de dépôt. Le scénario se répète environ chaque semaine pendant la période maraîchère, donc le calcul peut être effectué sur base d'une ou de quelques semaines « types ».




Scénario « sans » transport groupé :

- Chaque ferme livre les aliments aux clients qu'elle dessert (selon le registre de ventes).
- Il est peu probable que les fermes individuelles se déplacent plus d'une fois par semaine pour ces trajets, à l'exception de celles qui ont de gros volumes à distribuer.
- Des boucles fictives sont calculées pour chaque ferme.

Le scénario type « sans » transport groupé est donc la somme des boucles fictives pour chaque ferme.




Les calculs effectués estiment que le transport groupé de L'aube a permis d'éviter plus de 21 000 km de déplacements de 2021 à 2025.

Exemples de scénarios types

SCÉNARIO <u>SANS</u> MUTUALISATION	SCÉNARIO <u>AVEC</u> CAMION PARTAGÉ	SCÉNARIO <u>AVEC</u> TRANSPORT <u>GROUPÉ</u>
		
<p>Kilométrage : Chaque partenaire effectue des allers-retours avec son véhicule ou son camion.</p>	<p>Possiblement les mêmes allers-retours effectués par chacun des partenaires, mais effectués par le camion mutualisé, car il manquait un véhicule au projet des partenaires.</p>	<p>Le camion fait une boucle avec plusieurs arrêts, ce qui diminue le kilométrage parcouru.</p>
	<p><i>(Suite à la prochaine page)</i></p>	

02

Créer les scénarios « avec » et « sans » transport mutualisé

SCÉNARIO <u>SANS</u> MUTUALISATION	SCÉNARIO <u>AVEC</u> CAMION PARTAGÉ	SCÉNARIO <u>AVEC</u> TRANSPORT <u>GROUPÉ</u>
	 <p>Gains en kilométrage et en temps possibles si le camion a une plus grande capacité et permet d'éviter, par exemple, deux allers-retours avec un véhicule personnel, ou permet de faire une boucle avec plus d'arrêts.</p>	
<p>Temps RH : Chaque partenaire doit rendre une RH disponible pour charger, décharger et conduire le véhicule.</p>	<p>Chaque partenaire doit rendre une RH disponible pour charger, décharger et conduire le véhicule.</p>	<p>Diminue le temps de travail du ou des chauffeur.euse.s, qui font le travail pour tous les partenaires.</p>
<p>Coûts : Chaque partenaire paie son véhicule, ses assurances, son carburant, etc.</p>	<p>Potentielle réduction des coûts, car chaque partenaire ne doit pas payer la totalité de son véhicule, de ses assurances, de son carburant, etc. La différence dépend du coût total pour le camion mutualisé et du nombre de partenaires impliqués.e.s.</p>	<p>Plus grande réduction de coûts en lien avec la diminution du kilométrage, qui entraîne potentiellement une diminution des coûts de carburant (à valider en fonction du type de véhicule, toutefois).</p>

03

Identifier les méthodes de calcul et les données requises pour calculer les indicateurs

Une fois vos scénarios « avec » et « sans » transport mutualisé définis, la prochaine étape consiste à déterminer **comment vous allez mesurer vos indicateurs**. Pour obtenir des résultats fiables, il est important de préciser **quelles données seront nécessaires** et **quelle méthode de calcul sera utilisée** pour chacun d'entre eux.

Cette étape permet d'éviter les mauvaises surprises plus tard et d'assurer que les indicateurs choisis sont **réalistes**, **mesurables** et **adaptés** à votre capacité de collecte.



Identifier les méthodes de calcul et les données requises pour calculer les indicateurs

3.1. Identifier les données nécessaires pour chaque indicateur

Pour réaliser des analyses comparatives fiables, il est essentiel de disposer d'un **jeu minimal de données**. Avant de vous lancer dans des collectes complexes, commencez par identifier vos indicateurs (étape 1) et assurez-vous de collecter **uniquement les données dont vous avez réellement besoin**.

Cinq catégories de données constituent le strict minimum pour mesurer la performance et les retombées d'un projet de transport groupé :

1. **Données de distances et de trajets**
2. **Données de coûts fixes et variables**
3. **Données de temps**
4. **Données de volumes et de marchandises**
5. **Données environnementales**

Elles sont relativement simples à collecter et permettent de calculer une grande variété d'indicateurs utiles.

Données de distances et de trajets

DONNÉES	SOURCES POSSIBLES
Adresses de départ	Point de production, entrepôt ou lieu de collecte
Adresses d'arrivée	Adresses des clients ou des partenaires (obtenues via la facturation ou le suivi des livraisons)
Itinéraires ou boucles	Trajets réellement effectués par le véhicule (du point A au point B au point C, etc.) : allers-retours, boucles ou tout autre scénario (l'annexe présente une façon de calculer ces itinéraires)
Fréquence des livraisons	Calendrier des livraisons, feuilles de route
Kilomètres parcourus	Calcul via Google Maps ou outil SIG (système d'information géographique), ou encore registre/odomètre notant le kilométrage à chaque arrêt (plus rapide à analyser, mais nécessite une rigueur élevée)
Nombre de points de livraisons	Recensé par les équipes de livraison ou à partir des bons de livraison



Identifier les méthodes de calcul et les données requises pour calculer les indicateurs

Données de coûts fixes

DONNÉES	SOURCES POSSIBLES
Assurances, achat du véhicule, entretien régulier	Suivi administratif ou comptabilité interne
Dépréciation du véhicule	Estimation de la perte de valeur sur une période ÷ Kilomètres parcourus Outils possibles : CarEdge , données des constructeurs, évaluations d'assureurs
Amortissement	Normes comptables

Données de coûts variables

DONNÉES	SOURCES POSSIBLES
Nombre d'heures de gestion	Recensé par les équipes ou estimé : Nombre de livraisons × Temps moyen de gestion par livraison
Nombre d'heures de livraison	Recensé par les équipes ou estimé : Durée des tournées × Nombre de livreur.euse.s
Salaires (livraison + gestion)	Comptabilité interne : Salaire horaire × Nombre d'heures travaillées
Coût du carburant	Kilomètres parcourus × Coût du carburant par kilomètre (Coût carburant/kilomètre = Consommation L/100 km × Prix du litre)

Données de temps

DONNÉES	SOURCES POSSIBLES
Durée des trajets/Heures nécessaires pour les livraisons	Estimation avec Google Maps ou registre notant l'heure à chaque arrêt
Temps de chargement et de déchargement	Évaluation de la personne responsable du chargement – à colliger dans la feuille ou le registre de route, idéalement
Temps de préparation et de coordination	Évaluation de la personne responsable de la préparation et de la coordination – à colliger dans un registre, idéalement, ou sur base des feuilles de temps, le cas échéant



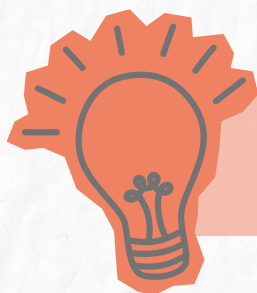
Identifier les méthodes de calcul et les données requises pour calculer les indicateurs

Données de volumes et de marchandises

DONNÉES	SOURCES POSSIBLES
Quantité transportée (kilogrammes, volume ou unités)	Recensée par les équipes ou à partir des bons de livraison
Capacité du véhicule	Spécifications techniques du véhicule

Données environnementales

DONNÉES	SOURCES POSSIBLES
Type de carburant et consommation moyenne du véhicule	Spécifications techniques du véhicule
Facteur d'émission CO ₂	Dépend de la consommation et du type de carburant Ressource : Outil de recherche pour les cotes de consommation de carburant Si le véhicule n'est pas listé, multiplier la consommation (L/km) par le facteur d'émission du carburant : <ul style="list-style-type: none">• Essence : 2,29 kg CO₂/L• Diesel : 2,66 kg CO₂/L• E10 : 2,21 kg CO₂/L• B5 : 2,65 kg CO₂/L• E85 : 1,61 kg CO₂/L• B20 : 2,62 kg CO₂/L



Astuce pratique : Chaque indicateur doit pouvoir être associé à un **type de données précis**. Si un indicateur nécessite des données que vous ne pouvez pas obtenir, il faut l'ajuster ou le remplacer.

3.2. Déterminer les méthodes de calcul

Les méthodes de calcul doivent être simples, transparentes et reproductibles. Ce n'est pas un exercice didactique, mais un outil pour soutenir vos décisions.

Voici quelques exemples de méthodes :



Identifier les méthodes de calcul et les données requises pour calculer les indicateurs

INDICATEUR	MÉTHODE DE CALCUL	NOTES OU PRÉCISIONS
I.R.3 – Kilométrage évité	Kilométrage sans transport groupé – kilométrage avec transport groupé	Sert de base à plusieurs autres calculs (temps, coûts, émissions de GES)
I.E.2 – Coût par kilomètre	Coût total du trajet (\$) ÷ Kilomètres parcourus	Utile pour comparer les coûts entre plusieurs modèles de transport
I.R.4 – Réduction des émissions de GES	Kilomètres évités × Facteur d'émission du véhicule	Utiliser le bon facteur selon le carburant (essence, diesel, etc.)
I.E.5 – Taux d'occupation du véhicule	Volume ou poids transporté ÷ Capacité maximale du véhicule	Indicateur clé pour évaluer l'efficacité logistique

3.3. Vérifier la faisabilité et ajuster au besoin

Avant de finaliser vos indicateurs, il est utile de se poser les questions suivantes :

- Avez-vous accès aux données nécessaires?
- La collecte est-elle réaliste pour vos équipes?
- Les méthodes de calcul sont-elles compréhensibles pour tous et toutes?
- Ces indicateurs vous aideront-ils réellement à prendre de meilleures décisions?

3.4. Documenter vos choix

Pour garantir la cohérence du suivi, notez pour chaque indicateur :

- un code unique permettant de le retrouver facilement;
- sa définition;
- les données requises;
- la méthode de calcul;
- la source des données;
- la fréquence de collecte;
- la personne responsable de la collecte.

Astuce pratique : On recommande de commencer simplement – de 4 à 6 indicateurs bien mesurés valent mieux que 18 indicateurs incomplets.





Identifier les méthodes de calcul et les données requises pour calculer les indicateurs

Ce tableau deviendra votre **référentiel de suivi et d'évaluation** pour l'ensemble du projet.

Indicateur	Définition	Données requises	Méthode de calcul	Source des données	Fréquence	Responsable
I.R.3 – Kilométrage évité	Différence entre les kilomètres parcourus sans transport groupé et les kilomètres parcourus avec transport groupé	<ul style="list-style-type: none">• Kilomètres « sans » (scénario)• Kilomètres « avec » (réel)	Kilomètres sans – Kilomètres avec	Feuilles de route ou registres/scénarios/GPS	Mensuel	Coordonnateur .trice du transport
I.E.2 – Coût au kilomètre	Coût d'un kilomètre parcouru en transport groupé	<ul style="list-style-type: none">• Coût total du transport• Kilomètres parcourus	Coût total ÷ Kilomètres	Budget, factures, carburant	Mensuel	Responsable des finances
I.E.5 – Taux d'occupation du véhicule	Niveau de remplissage du camion	<ul style="list-style-type: none">• Poids ou volume total livré• Capacité du véhicule	Volume livré ÷ Capacité	Registres de chargement	Hebdomadaire	Chauffeur.euse
I.R.4 – Réduction des émissions de GES	Réduction des émissions due aux kilomètres non parcourus	<ul style="list-style-type: none">• Kilomètres évités• Facteur d'émission	Kilomètres évités × Facteur d'émission	Outil GES/données énergétiques	Trimestriel	Responsable en environnement
I.R.6 – Satisfaction des partenaires	Niveau de satisfaction concernant le service	<ul style="list-style-type: none">• Résultats de sondage	Moyenne des résultats	Sondage interne	Semestriel	Coordination des partenaires

04 Créer ou adapter les outils de collecte et partager les responsabilités

Une fois vos indicateurs définis et vos méthodes de calcul établies, il est temps de mettre en place les **outils concrets** qui permettront de collecter les données. L'objectif est simple : rendre la collecte **facile, régulière et partagée** entre les membres du projet. Les outils n'ont pas besoin d'être sophistiqués. Ce qui compte, c'est qu'ils soient **clairs, accessibles et adaptés à votre réalité terrain**.

4.1. Choisir des outils simples et adaptés

Selon votre projet, plusieurs formats peuvent être utilisés pour collecter les données nécessaires.

Feuille de route

Document utilisé par le/la chauffeur.euse pour noter : les kilomètres parcourus, les points de livraison, les volumes transportés et le temps total de trajet.

Cet outil est indispensable pour les indicateurs de **kilométrage, de temps et de coûts**.

Carnet de bord du camion

Un carnet papier ou numérique qui suit la vie du véhicule : carburant, entretien, incidents, observations du/de la chauffeur.euse, heures d'utilisation, taux d'occupation, etc.

Cet outil est utile pour les calculs **de coûts, d'efficacité et de gestion du parc de véhicules**.

Tableau de suivi (Excel ou Google Sheets)

Outil central pour compiler les données de plusieurs semaines ou mois, suivre les indicateurs dans le temps et créer un tableau de bord simple.

Particulièrement efficace pour les projets **multiorganisations**.

Formulaire en ligne (Google Forms, Kobo, Typeform, etc.)

Idéal pour : recueillir la satisfaction des partenaires, mener un court sondage après quelques mois de fonctionnement et collecter des données qualitatives (commentaires, limites, suggestions).

04

Créer ou adapter les outils de collecte et partager les responsabilités

Application GPS ou suivi numérique (optionnel)

Pour les projets qui le souhaitent, des applications GPS simples (ex. : MileIQ) peuvent automatiser la collecte et l'enregistrement des kilomètres.

→ À utiliser seulement si les équipes sont à l'aise avec les outils.

4.2. Définir qui collecte quoi, et à quelle fréquence

Un bon système de suivi repose sur une règle simple : **si tout le monde est responsable, personne ne l'est réellement**. Il est donc essentiel de clarifier les responsabilités.

Rôles possibles selon les tâches

DONNÉE À COLLECTER	RESPONSABLE	FRÉQUENCE
Kilométrage, trajets, volume livré	Chauffeur.euse	À chaque trajet
Coût du carburant, entretien	Gestionnaire ou comptable	Mensuel
Satisfaction des partenaires	Coordinateur.trice du projet	Trimestriel ou semestriel
Données pour scénarios « sans » transport groupé	Partenaires/producteur.trice.s/organismes	Au début du projet, puis révision annuelle
Indicateurs environnementaux	Responsable en environnement ou équivalent	Trimestriel

4.3. Pourquoi le partage des rôles est-il essentiel?

Partager les rôles permet :

- d'éviter la surcharge d'une seule personne;
- d'assurer une **collecte continue et fiable**;
- de responsabiliser chaque membre du projet;
- de créer un **apprentissage collectif**;
- de faciliter la validation des données lors de l'analyse.

04

Créer ou adapter les outils de collecte et partager les responsabilités

Astuce pratique : Prévoir un court moment de collecte lors des réunions mensuelles ou hebdomadaires aide à maintenir la discipline et à détecter rapidement les incohérences dans les données.



4.4. Penser à la facilité d'utilisation

Un bon outil est :

- simple à comprendre;
- facile à remplir;
- accessible (papier ou numérique, selon l'équipe);
- uniforme pour tous les trajets;
- compatible avec vos indicateurs.

Si un outil est trop complexe, il ne sera pas utilisé.

05

Analyser et utiliser les résultats

Collecter des données est inutile si elles ne sont **ni analysées ni utilisées**. L'analyse est donc une étape essentielle : elle permet de donner un sens aux chiffres recueillis, de comprendre ce qui fonctionne bien et ce qui doit être corrigé.

Analyser les résultats consiste à :

- comparer les données « avec » et « sans » transport groupé;
- identifier les tendances (ex. : baisse des kilomètres, augmentation du taux d'occupation);
- repérer les points forts et les irritants;
- comprendre l'expérience des partenaires (retours qualitatifs).

L'objectif est de transformer ces informations en **décisions concrètes**, comme :

- ajuster la planification des tournées;
- améliorer la coordination et la communication;
- optimiser les coûts ou les horaires;
- valoriser les résultats auprès des partenaires et des bailleurs;
- démontrer les retombées du projet dans vos rapports ou vos communications publiques.

En d'autres mots : **si on collecte des données, mais qu'on ne les utilise pas, elles ne servent à rien**. L'analyse est ce qui permet de passer de la simple mesure à l'**apprentissage collectif** et à l'amélioration continue.

CONCLUSION DU GUIDE

Ce guide a été conçu pour accompagner les organisations, les fermes et les organismes communautaires qui souhaitent développer ou améliorer une démarche de transport mutualisé. À travers les différents chapitres, vous avez pu explorer les étapes clés : évaluer vos besoins, choisir un véhicule adapté, comprendre les modèles de mutualisation, organiser vos activités et, finalement, mesurer les effets et les retombées de votre projet.

Mettre en place un projet de transport mutualisé est un processus qui demande de la coordination, de la communication et une collaboration active entre partenaires. Mais c'est aussi une démarche qui peut générer des gains importants : réduction des coûts, optimisation des ressources, diminution des émissions de GES, meilleure accessibilité aux aliments locaux et renforcement des réseaux territoriaux.

L'évaluation joue un rôle central dans cette démarche : elle permet non seulement de démontrer les résultats obtenus, mais aussi d'apprendre ensemble, d'ajuster ce qui doit l'être et de renforcer la pérennité du projet. **Une donnée collectée mais jamais utilisée ne crée pas de valeur**. Ce sont les apprentissages, les discussions et les décisions prises ensemble qui transforment un projet en une initiative durable.

Nous espérons que ce guide vous aidera à avancer sereinement dans votre démarche, à renforcer vos partenariats et à soutenir le développement d'un système alimentaire plus efficace, plus solidaire et plus durable à l'échelle de votre territoire.

Annexes

Création de cartes de routes pour le transport groupé à l'aide d'outils gratuits et faciles d'utilisation

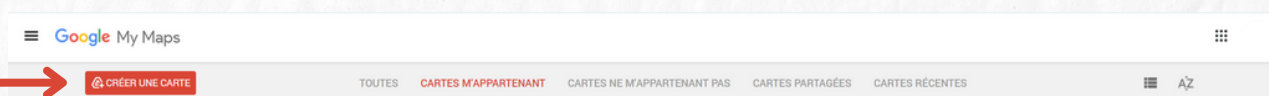
Cette section précise les processus, les méthodes et les outils nécessaires pour concevoir des cartes et planifier des trajets. Certains outils plus spécialisés peuvent être envisagés; nous en présentons quelques-uns à la section 4.3 du chapitre 4 du présent guide.

Guide d'utilisation de Google My Maps et création de cartes

Plusieurs outils et logiciels sont disponibles afin de vous permettre de créer des cartes de routes de transport groupé, souvent complexes et destinées à un public professionnel de géomaticien.ne.s et de géographes.

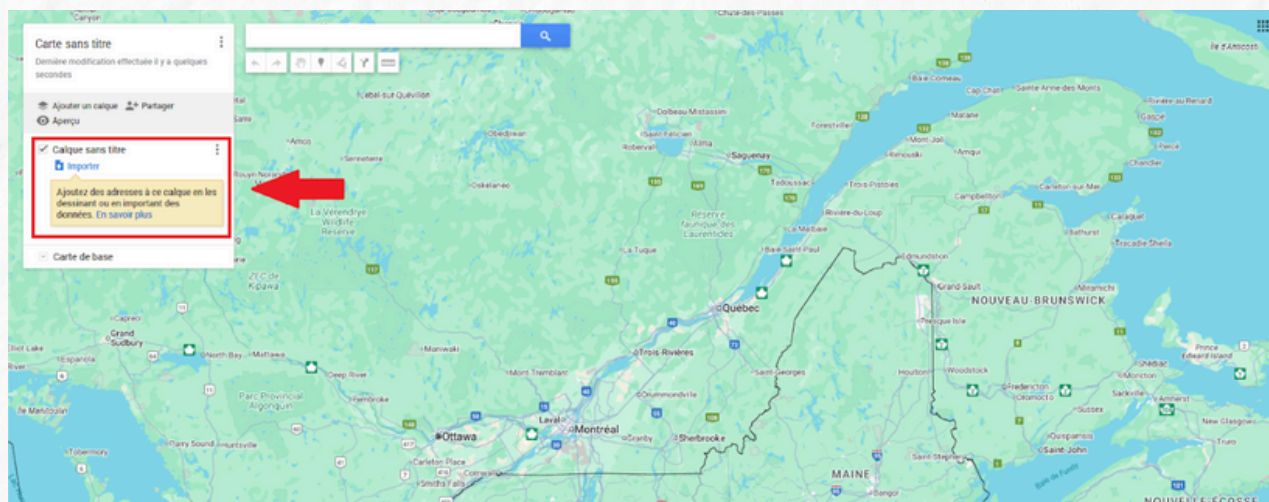
Première étape : création de la carte My Maps

Accédez d'abord à [Google My Maps](#) et créez votre première carte. L'application génère alors une carte vierge, accessible depuis l'interface My Maps et enregistrée sur votre espace Drive personnel. Vous pouvez maintenant ajouter des calques de différentes natures.

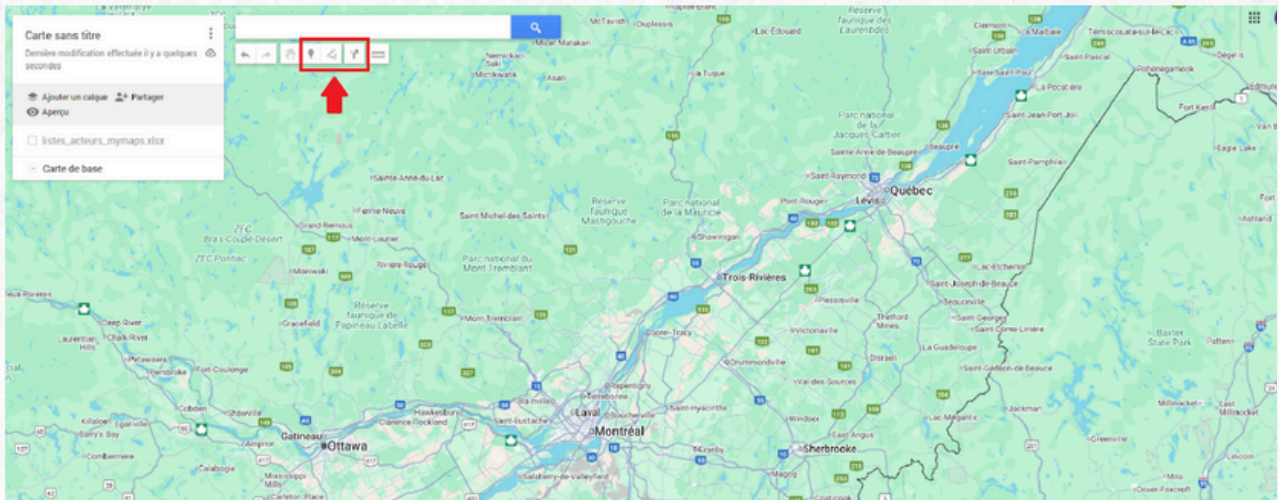


Deuxième étape : ajouter les calques

Tout d'abord, il est important de comprendre ce que sont les calques et les formes qu'ils peuvent prendre. Un calque, c'est tout simplement une couche d'information géographique de points, de lignes et de polygones. Ces trois formes permettent ainsi de représenter cartographiquement la réalité. Pour sa part, My Maps permet d'afficher jusqu'à **10 calques de 2 000 éléments chacun**. En cliquant sur « Importer », dans la section des calques, vous pourrez importer des calques en utilisant les formats CSV, XLSX ou Google Sheets, ainsi que des KML/KMZ (un type de fichier géographique) en respectant quelques règles.



Il est également possible de créer manuellement des calques de points, des lignes et des itinéraires en utilisant respectivement les fonctions « Ajouter un repère », « Tracer une ligne » et « Ajouter un itinéraire », situées sous la barre de recherche au haut de la page.

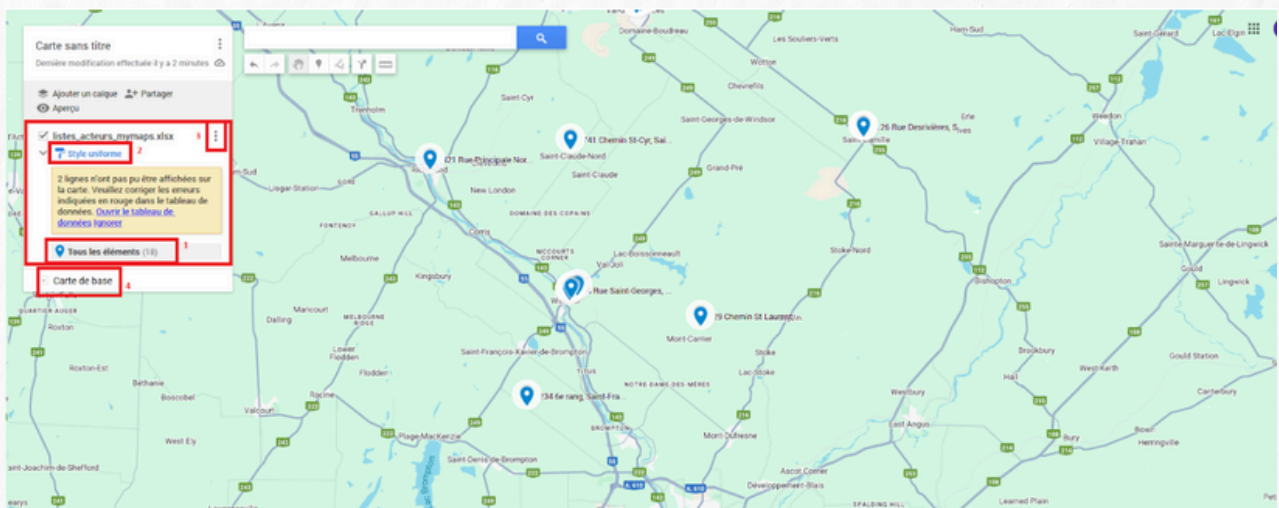


Les calques de points représentent les lieux ponctuels. Dans le cadre de calcul d'itinéraires, ce sont les lieux de production, d'entreposage et de distribution. Pour créer ces calques, vous pouvez sélectionner un fichier possédant au minimum des adresses ou des coordonnées géographiques.

Les calques de lignes représentent des frontières, des obstacles ou encore des routes. Ce sont donc ces types de calques qui permettent de visualiser les itinéraires calculés. Pour les calques de lignes, vous pouvez sélectionner un itinéraire en format KML.

Les calques de polygones représentent des surfaces. Dans le contexte de la mutualisation du transport, ceux-ci ne sont pas très utiles, mais peuvent être ajoutés aux cartes afin d'offrir plus de contexte pour les lecteurs et lectrices. Les polygones nécessitent également d'utiliser des KML.

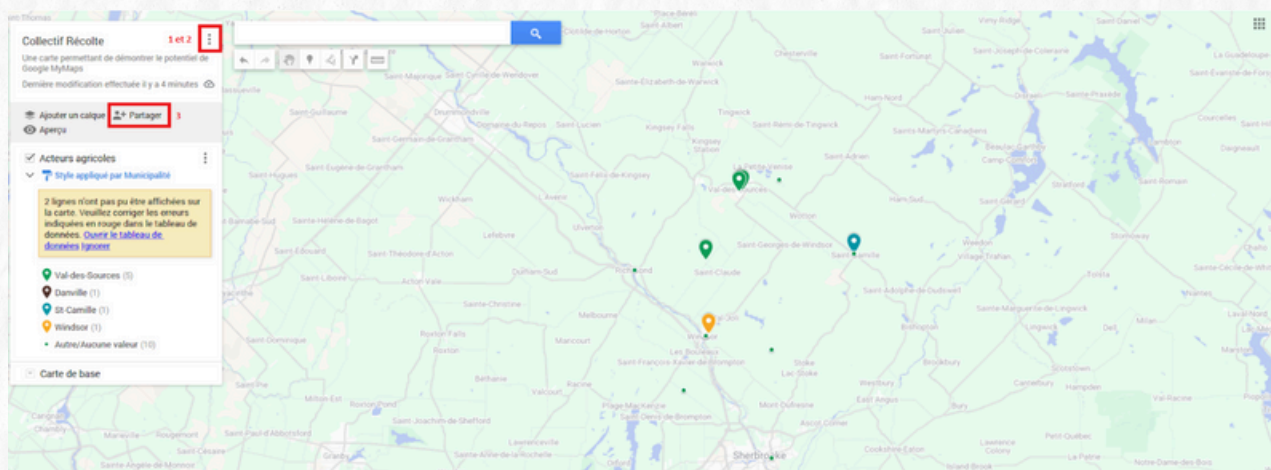
Enfin, n'hésitez pas à changer les symboles des couches en 1) utilisant des couleurs et des icônes plus appropriées; 2) regroupant les entités selon différentes symboliques; 3) renommant les calques; 4) changeant la carte de base.



Troisième étape : partage de la carte et enregistrement

Google My Maps présente un autre avantage – il facilite grandement le partage des cartes produites. L'outil permet :

- d'exporter en format KML et KMZ les calques, ce qui rend possible la poursuite du travail à l'aide d'outils plus spécialisés;
- d'imprimer facilement sur papier l'ensemble de la carte;
- d'enregistrer automatiquement la carte afin d'éviter les pertes de travail;
- de partager un lien « Observateur » vers la carte afin de diffuser les résultats.



Guide d'aide à la décision sur les véhicules de transport alimentaire : Chapitre V - Évaluer les effets et les retombées d'un projet de transport mutualisé

Rédaction : Yani Cournoyer-Dupuis et Réginald Vigile

Révision : Isabelle Vandeplas, Dominique Lalonde et Emmie Garneau (Le Point final)

Mise en page : Karolane Thibault

Le présent document a été réalisé
grâce à l'appui financier de :

Montréal  Canada 



5520 rue Chabot, bureau 401, Montréal (QC) H2H 2S7
514 360-1086 | info@recolte.ca | www.recolte.ca