

Procéder à l'évaluation quantitative dans le cadre de TIM ?

Que peut on apprendre des écrits ou expériences sur le sujet ? Comment l'appliquer au cas de TIMS et du cadre des CEE ?

- Modalités de calculs d'impacts des actions de MDI
- Les choix et innovations réalisés dans le cadre de TIMS
- Diffusion des résultats et liens avec d'autres dispositifs

Modalités de calculs d'impacts des actions de MDI

On distingue deux grandes familles d'actions dans TIMS : les accompagnements et les solutions, chacune se divisant en plusieurs types. A chaque type d'actions correspondront des indicateurs spécifiques.

Dans le but d'agréger leurs impacts, il est souhaitable de concevoir le **modèle de données** unique de manière à faciliter les agrégations (notamment s'agissant de la caractérisation des publics et des déplacements (modes, motifs, distances, fréquences)).

Famille	Type	Indicateurs types
Actions d'accompagnement	Acc. Individuel (suivi sur plusieurs mois). Orientation vers 1 ou plusieurs solutions (TIMS ou hors TIMS, comme les Transports en commun)	Durée moyenne de l'accompagnement, répartition des profils des bénéficiaires, impacts sur la mobilité et ses effets
	Acc. collectifs : actions ponctuelles ou récurrentes, ciblées sur un type de solution ou pas. S'adressent : § directement aux bénéficiaires § à des intermédiaires : Mission locale, France Travail...)	Lieu, publics ciblés nombre de participants, modalités, satisfaction (questionnaire)
Solutions de mobilité	Co-voiturage (solidaire ou non)	Détail des trajets ou stats agrégées, nb de passagers
	Autopartage	Détail des trajets ou stats agrégées (nb, distances, durées, taux d'utilisation...)
	Mise à disposition de vélos à assistance électrique	Détail des trajets ou statistiques agrégées : durées, distances, motifs principaux
	TAD / TUS	<i>Idem.</i>
	Mobilité évitée / inversée	Taux d'utilisation des services. Informations sur la mobilité évitée ou l'accès permis.

Pour certaines actions comme la réalisation de services ou d'ateliers de réparation de vélo ou de garage solidaire, on pourra se contenter des statistiques de fréquentation, éventuellement complétées par des enquêtes de satisfaction.

Processus d'élaboration et limites

La conception, la mise en œuvre et l'exploitation du système de suivi-évaluation des actions devront répondre à plusieurs défis et tenir compte de nombreuses limites.

Amélioration continue

Le programme étant nouveau, tant dans la combinaison des objectifs (durabilité et inclusivité) que dans ses modalités pratiques (bouquets d'actions territoriales), ce référentiel doit être conçu « au fil de l'eau » et en consultant largement les porteurs de projets, tant sur leurs attentes que sur les outils qu'ils utilisent déjà, afin de limiter au maximum la charge de travail dédiée au rapportage et maximiser la quantité et la qualité des données remontées.

Freins et limites

EG : cf. PPT formation CEMI

L'analyse des candidatures en réponse à l'AMI « Projets locaux » de TIMS a montré une culture du suivi-évaluation peu développée en général, à de rares exceptions près. De même, la grande majorité des porteurs de projets se sont déclarés demandeurs d'outils pour assurer le rapportage des actions.

Méthode et gouvernance

Au vu de ces limites et des enjeux variés du programme, une co-construction des indicateurs et du système de rapportage est recommandée, de manière à :

- s'assurer que chaque partie prenante est en mesure de suivre et évaluer les actions au regard de ses propres objectifs/temporalités...

- Maximiser le niveau d'acceptation des contraintes inhérentes au rapportage

La **restitution des résultats aux porteurs et acteurs** des actions est également un bon moyen de renforcer la coopération.

Caractérisation des publics et des déplacements

Les lignes directrices pour la caractérisation (modalités) des publics et des déplacements devraient être le résultat d'une intégration basée sur des compromis entre :

La précision idéale

Les contraintes de la collecte de données

La compatibilité avec les cadres de référence : chaque modalité doit pouvoir être mise en correspondance avec une modalité du cadre de référence ciblé

Pour les déplacements, on peut citer les éléments de choix suivant, avec leurs cadres de référence :

Variable	Exemple de modalités	Cadres de références
Modes de déplacement	vélo musculaire, vélo à assistance électrique, voiture – passager...	EMC ² / EMP HBEFA, Base Empreinte Ademe (pour la compatibilité avec la typologie des facteurs de consommation et d'émissions)
Motifs de déplacement	<ul style="list-style-type: none">- Chaînes de déplacement : 1 motif par destination : Travail, Courses, Retour domicile- Mode «A/R » : Domicile-Travail, Courses, Loisirs	EMC ² / EMP
Fréquence	« 2 à 3 fois par semaine »	Id. Les fréquences sont converties en fréquences annuelles pour réaliser les cumuls.
Distances	Valeur en km (par trajet ou moyenne). Dans certains cas on pourra évaluer une distance routière à partir des informations sur l'origine et la destination	Id.

De même, pour les personnes, on peut citer les éléments de choix suivant, avec leurs cadres de référence :

Variable	Exemple de modalités	Cadres de références
Catégorie sociale	Actif en emploi / chômeur, retraité	INSEE
Type de territoire de résidence	Pôle urbain, Couronne périurbaine, Commune multipolarisée, Commune hors influence des pôles	Types d'aires urbaines Grille de densité à 7 niveaux de l'INSEE

Les domaines peu ou pas couverts

Pour les raisons évoquées ci-dessus, certains impacts seront peu ou pas couverts pas le référentiel d'évaluation de TIMS, notamment :

Les impacts économiques quantifiés des actions pour les bénéficiaires et leurs ménages, qui nécessiteraient des informations difficiles à obtenir

Les impacts quantifiés sur les temps de transport

Les impacts indirects sur l'entourage des bénéficiaires

- Les impacts sur les acteurs des actions (accompagnement et solutions)

Comment considérer les actions de démobilité, de mobilité active ou d'accès à la mobilité dans des cas de sobriété subie

<https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/evaluation/article/eviter-reduire-compenser-erc-en-quoi-consiste-cette-demarche>

Les choix et innovations réalisés dans le cadre de TIMS

Les défis relevés par la conjonction des 2 dimensions, inclusive et durable, à laquelle s'ajoute l'obligation de se conformer au cadre de rapportage des programmes CEE, a abouti à combiner les deux cadres de référence tout en limitant les besoins en données de terrain. L'un des principaux défis en matière de quantification des impacts porte sur la nécessité de démontrer une réduction globale des consommations d'énergie, tout en rendant compte de la « remise en mobilité » de publics initialement exclus, ce qui implique, dans la grande majorité des cas, une augmentation consommation d'énergie.

Afin d'intégrer les deux dimensions, durable et inclusive, tout en respectant un cadre de rapportage conforme aux exigences des programmes CEE, les éléments suivants ont été pensés et intégrés au référentiel d'évaluation du programme :

Etablissement d'un **scénario de référence**

Ajout du mode « immobilité subie » dans les tables de reports modaux.

Le scénario de référence

L'utilisation d'un scénario de référence, standard dans le domaine des politiques énergie-climat d'atténuation, consiste à comparer l'état final (après mise en œuvre des actions), non pas à l'état initial, mais à la prolongation de l'état initial jusqu'à la date de fin de mesure des impacts. C'est l'équivalent du scénario « Business as usual » (BAU). Concrètement, lorsqu'un bénéficiaire TIMS est accompagné pour passer son permis B et acquérir un véhicule thermique pour se rendre sur son lieu de travail, le gain en énergie sera nul (et non pas négatif), en considérant qu'il aurait bénéficié du même accompagnement sans le programme TIMS.

Un mode dédié : l'immobilité subie

L'un des grands objectifs du programme étant de sortir de l'exclusion mobilité certains publics, il a été convenu d'intégrer ce type de changement dans le cadre du report modal en ajoutant le mode « immobilité subie » à la liste des modes pris en compte pour l'évaluation des états initiaux, de

référence et finaux. Les renoncements / privations en matière de mobilité ont en effet globalement les mêmes caractéristiques qu'un déplacement effectif (motif, fréquence, distance).

La combinaison de ces 2 éléments permet d'intégrer les 2 dimensions dans un cadre unique, pour le calcul des impacts conso-GES.

Niveaux de détail et valeurs par défaut (proxies)

Lorsque c'est possible, on tâchera d'obtenir des informations détaillées, par exemple sur les trajets effectués (idéalement : origine/destination ou distance, date, motif principal...).

Dans les autres cas, on recueillera des données agrégées (distances moyennes, statistiques sur les jours...).

Afin de pallier les limites liées à la phase de collecte des données, lorsque les données remontées sont absentes ou insuffisantes en nombre ou en qualité, les calculs utiliseront des valeurs par défaut, qui peuvent être issues :

de données spécifiques au territoire de projet

- o issues d'autres actions
- o issues de données d'enquêtes, réelles ou simulées

de données (moyennes) nationales

Ce mécanisme de « proxy » pourra par exemple être activé dans les cas suivants :

covoiturage courte distance : estimation du nombre de passagers moyens, de la distance moyenne

scénario de référence : mode de déplacement domicile-travail choisi pour un premier emploi, en l'absence du dispositif TIMS

...

Diffusion des résultats et liens avec d'autres dispositifs

La valorisation des résultats se fera via la plateforme TIMS mais également par d'autres canaux, combinant différents supports, en ligne ou non : tableaux, graphiques, cartes.

Des interviews, filmées ou retranscrites pourront compléter les restitutions, notamment s'agissant des impacts sociaux (témoignages...).

Les plateformes de publication de données, cartographiques ou non se multiplient, avec une logique de « hub » pouvant agréger des données de différentes sources. Un suivi voire des échanges avec d'autres projets peuvent permettre d'augmenter la portée des résultats obtenus, dont :

Le [tableau de bord des mobilités durables](https://data.gouv.fr) (data.gouv.fr)

Les Plans d'action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS) prévus par la loi LOM, en cours de déploiement

Le projet « Mobility Data Hub », s'il aboutit