

Conclusion et synthèse

TIMS est un programme financé par les CEE qui a vocation à appuyer les territoires dans la mise en œuvre d'un programme d'action favorisant la MDI.

Cette MDI abordée à l'échelle des territoires s'adresse à une part de la population encore à ce jour difficile à cerner et en évolution permanente en fonction de paramètres socio-économiques divers.

La quantification du programme, les options retenues doivent donc tenir compte des particularismes liés au sujet. Sur l'état des lieux, il s'agit avant tout aux territoires de pouvoir disposer d'un ensemble d'indicateurs aptes à les appuyer dans la construction d'un plan d'action adapté aux contextes territoriaux.

Sur l'évaluation quantitatives des actions, il s'agit de discerner les données et les préceptes méthodologiques les plus à même d'estimer les économies d'énergie et les baisses d'émissions de GES générées par TIMS.

...

Cette revue ciblée a permis d'identifier trois sources d'inspiration pour la définition du référentiel d'évaluation de TIMS.

Il existe, dans le domaine du transport des personnes et de la mobilité, un **cadre de référence**, sous-jacent aux enquêtes EMC² et EMP nationale. Très détaillé, il a pour vocation de permettre de créer une vue complète et quantifiée des déplacements quotidiens (au moins des jours de semaine) des français et de leur évolution dans le temps.

Si l'évaluation des mobilités des bénéficiaires des actions TIMS ne pourront pas être modélisées de manière aussi fine, les données existantes pourront être exploitées pour :

Fournir un **diagnostic initial des mobilités du territoire** de projet

Fournir des **valeurs moyennes** (distances, répartition modale, fréquences) pour les **scénarios de référence**[TP1]

Plusieurs cadres quantitatifs existent également pour quantifier les **impacts environnementaux des actions de mobilité durable** [TP2] [TP3] (au sens de vertueuses pour l'environnement).

Même si ces référentiels ont été pensés en première intention pour **suivre les reports modaux du véhicule particulier thermique vers les modes actifs et les transports en commun**, ils peuvent :

Être adaptés et/ou s'étendre à l'évaluation **d'autres reports modaux** (par des TC au VLS, comme cela a été mesuré à Paris).

Etre utilisés à des mailles géographiques ou sociologiques aussi fines que l'on souhaite dans la limite de représentativité statistiques : analyse des distances et des fréquences par type de public, par motif, ou par type de territoire.

Ils permettent, **à partir des km (ou p.km) et des modes de déplacement**, d'estimer les impacts en matière de de conso-GES et d'autres impacts sur l'environnement.

Les **facteurs de consommation** permettront d'estimer les consommations évitées et d'assurer la conformité du rapportage CEE

Les **facteurs d'émissions** de GES et de polluants atmosphériques permettront d'estimer les impacts environnementaux correspondants

Enfin, des grilles d'analyse sont utilisées pour évaluer les impacts « indirects » avec des indicateurs axés sur les bénéfices permis par les modifications de la mobilité plutôt que la caractérisation fine et quantifiée des déplacements.

Ces cadres de référence diffèrent donc en de nombreux points, synthétisés dans le tableau ci-dessous :

	Mobilité durable	Mobilité inclusive
Périmètre		
Publics		
Représentativité		
Echelle de temps		
Taille des échantillons		

[TP1]Non, car le % de personnes concernées dans les EMC2 et relevant du programme TIMS sont très minoritaires

[TP2]De quel cadre s'agit-il ?

[TP3]Développés dans les chapitres suivants : pendants + et...

Revision #3

Created 9 January 2026 16:58:35 by Thomas Paysant Leroux

Updated 3 February 2026 18:23:47 by Thomas Paysant Leroux