Introduction & cadrage

Vocation de ce document

Soutenu par le cadre des CEE (Certificat d'Économie d'Énergie), le programme TIMS doit, de fait s'appuyer sur un dispositif d'évaluation quantitatif des impacts énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre (GES).

Nécessairement rigoureuse et donc ancrée sur les méthodes de références existantes en la matière, cette comptabilité, qui s'écarte du standard CEE devra justifier des choix techniques qui seront opérés, de leur pertinence pour caractériser les résultats du programme.

Le présent document peut être considéré comme la première étape de ce processus. Il a vocation à établir des repères pour l'ensemble de l'équipe projet engagée dans l'axe évaluation du programme :

- Il doit préciser le contexte de comptabilité dans lequel s'inscrit le programme TIMS, ses contraintes et ses spécificités.
- Il doit dresser un bilan large des éléments de connaissances existants permettant d'alimenter les choix méthodologiques de comptabilité de l'axe évaluation du programme.
- Il doit enfin établir un tour d'horizon, des sources de données et des hypothèses existantes afin de préconiser aux partenaires du programme, aux experts et financeurs, celles qui semblent les plus adaptées à la quantification des impacts en matière de réduction des consommations énergétiques et d'atténuation des émissions de Gaz à effet de serre (GES) du programme.

TIMS : contexte et spécificités du programme en matière de comptabilité énergie - ges

TIMS (Territoires Inclusion Mobilité Sobriété), comme son acronyme l'indique s'intéresse à la sobriété énergétique pour la mobilité de personne. De ce champ thématique relativement vaste, il est donc nécessaire de préciser l'objet de quantification du programme. C'est le but des questions suivantes qui permettent de circonscrire avec plus de précisions le périmètre du programme et donc l'exercice de quantification. Elles fournissent au lecteur un préambule des choix méthodologiques et techniques développés dans les parties suivantes du document.

Les bénéficiaires et les cibles du programme

L'accompagnement de TIMS en faveur de la MDI se concrétise par une grande diversité de projets et une pluralité de bénéficiaires dont les initiatives sont regroupées en 8 catégories :

- accompagnement individuel
- accompagnement collectif
- démobilité
- mobilité active
- mobilité partagée
- planification
- sensibilisation
- territoires à Mobilité Durable et Inclusive

Les personnes visées par TIMS sont nombreuses. Il s'agit en général des personnes concernées par la précarité-mobilité. Leur caractérisation est cependant empirique à ce stade : publics en insertion ou en recherche d'emploi, bénéficiaires de minimas sociaux ou personnes à revenus modestes à très modestes, personnes en situation de handicap, populations isolées, publics captifs de l'usage de la voiture thermique individuelle…

Plusieurs estimations quantitatives peuvent être associées à cette définition de la cible du programme. L'une d'entre elle est fournie dans l'outil de cartographie GÉODIP proposé par l'Observatoire National de la Précarité Énergétique (ONPE). Elle permet de considérer un nombre de personnes potentiellement concernées par le programme d'environ 2,8 M de ménages en 2022 soit environ **10% de la population**. Il s'agit ici d'une estimation des personnes en situation de précarité énergétique mobilité basée sur les dépenses de carburant liées à l'utilisation de l'automobile uniquement en considérant la définition de la précarité énergétique suivante.

> Définition retenue par l'ONPE de la précarité énergétique des ménages sur l'axe mobilité : un ménage est considéré en situation de précarité énergétique lorsque les dépenses de carburant du ménage sont supérieures à 4,5 % de son revenu, et son revenu par unité de consommation (UC) est inférieur au 3e décile de niveau de vie (30 % des ménages les plus modestes)

Une seconde estimation sur laquelle il est possible de se référer est fournie par le baromètre des mobilités du quotidien proposé par Wimov. Celle-ci porte à 15 millions les Français.es concernés par la précarité mobilité. Selon Wimov, environ **20% de la population** est considérée comme "à risque" avec une variabilité selon les typologies de territoires comprise entre 12 et 33% en considérant trois facteurs clé : la précarité façe aux dépenses de carburant, la vulnérabilité à la mobilité (des conditions de mobilité contraignantes : longue distance à parcourir, véhicules vieillissants...) et la dépendance à la voiture (absence de solutions alternatives).

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Ressources financières	Bas revenus	X	X et	
Pratiques de mobilité	Restrictions de l'usage de la voiture	X		
	Dépenses élevées en carburant	X		X
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		X et/ou	X
	Absence d'alternative à la voiture		X et/ou	X
	Véhicule à faible rendement		X	
Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023		10%	9,5%	11,5%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		19,5%		

Typologie d'exposition aux risques mobilité		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Moyenne nationale	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	10%	10%	11,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	19,5%		
Périurbain de communes densément peuplées	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	7%	6,5%	4%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	12%		
Périurbain de communes de densité intermédiaire ou faible	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	11,5%	11,5%	16,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	23,5%		

Typologie d'exposition aux risques mobilité		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Moyenne nationale	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	10%	10%	11,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	19,5%		
Communes centre	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	8,5%	8%	7%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	15,5%		
Communes hors attraction des villes	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	16%	16%	24%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	33%		

Relayée par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI), cette seconde approche, qui conclut à un doublement du potentiel de TIMS par rapport à GEODIP est révélatrice d'un fait calculatoire essentiel : l'imprécision de l'état initial.

Conséquence directe de cette imprécision et des lacunes en matière de données qui en découle, **il n'est pas possible, dans le cadre du programme TIMS de s'appuyer sur une évaluation des impacts territoriaux de la mobilité inclusive ex ante dans l'exercice d'évaluation quantitatif.** Le particularisme de la cible tout autant que sa diversité rendent impossible la dissociation précise des impacts strictement induits par les personnes potentiellement concernées par TIMS dans un état de lieux ou dans l'évolution globale de la consommation énergétique de la mobilité d'un territoire.

La diversité des initiatives accompagnées soulève quant à elle un autre impératif : une évaluation quantitative par type d'actions selon des modalités spécifiques.

Quoi : le sujet du programme : la MDI

La mobilité durable et inclusive résulte du rapprochement du secteur de la mobilité durable (autopartage, transports en commun, etc.) et de celui de la mobilité inclusive (vélo-écoles, aide au passage du permis de conduire...). Il s'agit d'une évolution d'une évolution conjointe de la mobilité durable et de la mobilité inclusive dont les conséquences doivent pouvoir se mesurer en termes de sobriété des consommations énergétiques.

La quantification du programme TIMS, de ses impacts nécessite donc l'application d'une stratégie de calcul propre à l'estimation des émissions / consommations **évitées** et impose un élément primordial de comptabilité : le **scénario de référence**.

Comme indiqué dans la méthode bilan carbone et conformément à la démarche ISO 14069 qui décrit les concepts et les méthodes se rapportant à la quantification et à la déclaration des émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre (GES) par une organisation, un scénario de référence doit répondre à la question « Que ce serait-il passé si ma solution n'avait pas été mise en place ? ». Dans le cas présent, il s'agit de considérer comme scénario de référence les services de MI préexistants ou présupposés sans l'existence de TIMS.

Aller plus loin : voir ladéfinition de la MDI sur le site du programme TIMS / consulter la norme ISO 14069

Où : un programme au cœur des territoires :

Le programme Tims soutient 71 projets locaux en faveur de la mobilité durable et inclusive. Chaque projet est constitué d'un ensemble d'actions et est développé par des acteurs locaux (publics ou associatifs) s'appuyant sur un consortium de partenaires impliquant des collectivités locales. Le programme est présent sur l'ensemble des régions de France Métropolitaines ainsi que Mayotte et Guadeloupe. Il concerne tout type de territoires : zones rurales, espaces urbains ou péri urbains, quartiers prioritaires de la politique de la Ville...

Le programme TIMS soutien une grande diversité d'acteurs sur le terrain sans liens communs (fédération/collectif, hiérarchie, territoire) autre que le programme lui-même.

Il doit faire avec les inconvéninents de que cette situatuion egendre => une multipliocvité d'acteuirs sans unité de gouvernance, sans administration centrale => obligation d'harmoniser, de créer ex noihilo des cadres de remontées, d'atablir des liens directs ou des relais de collecte

Il daoit également créer des repères et donc considérer cette pluralité dans la quantification en intégrant dans la quantitifcation des indicateyrs de catégorisation géographique, et de type permettanbt une analyse différenciée des impacts

Quand : une évaluation quantitative à court et à long terme

Le programme est mis en œuvre de 2022 à 2026 => ce temps doit être mis à profit pour mettre en œuvre la procédure de quantification ex post du projet. Il s'agit d'une procédure longue et conséquente en raison du nombre et de la diversité des actions à considérer. .

PHASE 1 - CADRAGE		
ÉTAPES 1 et 2		Il s'agit du démarrage de l'exercice : le porteur de l'action et le pilote décrivent en détail l'action et confirment l'objectif de la quantification. C'est également à cette étape qu'ils identifient les acteurs qu'ils mobiliseront lors des phases suivantes de l'exercice, éventuellement sous la forme d'une équipe-projet unique pour l'ensemble de l'exercice.
PHASE 2 - CARACTÉRISATION DE L'ACTION		
ÉTAPES 3 et 4		Les enjeux majeurs de cette phase de l'exercice sont (1) de caractériser de façon aussi précise et fiable que possible les scénarios d'évolution dans le cas où l'action est mise en œuvre (scénario avec action) et dans le cas où elle n'est pas mise en œuvre (scénario de référence) et (2) d'identifier les sources et puits pertinents à travers l'exercice de construction de l'arbre des conséquences.
PHASE 3 - QUANTIFICATION		
ÉTAPES 5 à 8		Une fois les scénarios décrits avec la précision nécessaire, il s'agit de traduire ces descriptions de façon quantitative pour aboutir à l'impact GES de l'action. En pratique, ceci nécessite un travail potentiellement important de collecte des données nécessaires au calcul, lors duquel le pilote pourra être amené à solliciter des personnes ressources internes et/ou externes à l'entité porteuse de l'action.

Comment

L'évaluation de politiques publiques territoriales précises à partir des retours d'acteurs du terrain est un challenge en soi. En dehors de SLIME qui pourrait présenter un cas similaire mais plus restrictif, il n'existe peu voir pas de cas d'évaluation quantitative de programme visant à accompagner les politiques territoriale sur la sobriété énergétique. A titre d'exemple, le conseil apporté par les Espaces France Rénov qui ont fait l'objet de dépenses publiques considérables n'ont jamais fait l'objet d'une évaluation quantitative précise de leur impact à l'échelle territoriale.

Ceci s'explique en partie par les difficultés qu'imposent la mise en oeuvre d'une telle évaluation. Il s'agit en effet, en l'absence de données de terrain exploitables de construire des cadre de remontée de données (des autoroutes de la donnée) structurés, cohérents et efficaces qui sont généralement exclus faute de moyens ou d'ingénierie de la data pour la majorité des programme spécifiques.

Ce contexte impose, de fait une production d'indicateurs par les acteurs du programme eux-mêmes, c'est à dire, les porteurs du projets, pour disposer des données nécessaires à son évaluation.

Il s'agit, outre les données de penser, en amont des programmes les indicateurs les plus utiles à la réalisation d’une évaluation ex post, puis de construire, les cadres de collectes et les méthodes nécessaires à cette quantification.

Pourquoi

Outre le fait de se donner les moyens à travers un dispositif d’évaluation ex ante, suffisamment fin et rigoureux de répondre aux exigences d’un programme CEE, la quantification évaluative a de nombreuses vertus.

L'évaluation quantitative des impact de TIMS est avant tout, pour ses contributeurs, l'occasion de mettre en évidence l'impact des acteurs sur le terrain, et donc de légitimer leur rôle dans un exercice qui invisibilise souvent l'effort des individus et plus encore des oubliés économiques : celui de la transition écologique.

Revision #25
Created 9 January 2026 14:15:08 by Thomas Paysant Leroux
Updated 27 February 2026 10:48:18 by Thomas Paysant Leroux