

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

...

Revision #1

Created 3 February 2026 18:48:27 by Thomas Paysant Leroux

Updated 3 February 2026 18:48:43 by Thomas Paysant Leroux