

L'évaluation ex ante de la MDI à l'échelle de l'EPCI

Les sources d'informations disponibles permettant d'établir un état des lieux utile à l'élaboration d'une stratégie de lutte contre la précarité mobilité ou d'actions de MDI sont par nature multiples. Le diagnostic, compte tenu de la multiplicité des facteurs en jeu porte sur un faisceau d'informations relatives à :

- la mobilité des habitants du territoire
- les flux de véhicules d'un territoire
- les infrastructures et moyens de transport existant sur le territoire
- Les caractéristiques socio économiques du territoire
- au dispositifs de soutiens
- ...

Ce faisceau d'information permettra de construire une stratégie de réponse dont chaque axe peut constituer autant de curseurs, de leviers de réponses. Parmi ces leviers : des actions dédiées à la MDI

Apport théorique : le modèle PER de l'OCDE

Le modèle Pressions, Etat, Réponses (PER) mis au point par l'OCDE, Ce modèle repose sur la notion de causalité : les activités humaines exercent des pressions sur l'environnement et modifient la qualité et la quantité des ressources naturelles. La société répond à ces changements en adoptant des mesures de protection, de dépollution, etc.

C'est un cadre qui peut être transposé aux besoins en matière de pilotage des politiques énergétique et climatique, permet de mieux situer le rôle de ces indicateurs de suivi pour appuyer la stratégie de lutte contre le dérèglement climatique :

Les indicateurs d'**état** du milieu se rapportent à la qualité et aux fonctionnalités des milieux, ses ressources et l'état des usages présentant un enjeu de santé public. Peu abordés ou mis en second plan par rapport aux indicateurs de pression et de réponse (voir ci-après), ils doivent rendre compte de l'état du milieu, ses potentiels et ses capacités de résiliences. Il s'agit d'indicateurs tels que :

- État de santé des forêts
- Stocks (ou réservoirs) de carbone dans les différents compartiments du sol et des végétaux du territoire
- Linéaire bocager

- Évolution du nombre de jours de canicule,
- Évolution du nombre d'épisodes de sécheresse
- Évolution de la pluviométrie
- Etat écologique des eaux de surfaces
- État de fragmentation des milieux
- Évolution des stocks d'eau potable
- Ressources renouvelables disponibles (potentiels)
- Nombre d'habitations situés en zones à risque de submersion

Les indicateurs de **pression** doivent permettre de suivre les causes du dérèglement climatique c'est-à-dire les pollutions rejetées, les prélèvements et activités humaines à l'origine des pollutions. On y retrouve la plupart des indicateurs phares de l'observation énergie climat tels que :

- Empreinte carbone
- Émissions de GES cadastrales liées aux activités anthropiques du territoire
- Émissions de GES en responsabilité des flux de personnes et de marchandises générées par les usagers du territoire
- Consommation d'énergie finales des activités anthropiques du territoire
- Mix énergétique du territoire
- Concentrations de polluants atmosphériques générés par les activités anthropiques du territoire
- Etiquette énergétique des logements
- Parc et flux de véhicules sur le territoire
- Importations de soja destinée à l'alimentation du cheptel bovin du territoire
- Flux de carbone liés à l'UTCATF
- Taux d'artificialisation des sols
- Epanchages de pesticides et intrants agricoles

Les indicateurs de **réponse** illustrent l'état d'avancement des mesures de toutes natures fixées dans le cadre des différents documents de lutte contre les effets du changement climatique SNBC, SRADDET, PCAET, etc. Ils doivent pouvoir traduire à la fois la somme des effets globaux mais aussi, théoriquement, la multiplicité et la diversité des leviers d'intervention. Il s'agit d'indicateurs comme :

- Production d'énergie issue de ressources renouvelables par filière

Part d'énergie renouvelable et de récupération dans la consommation brute

Production d'électricité d'origine éolienne normalisée

Taux d'évolution de la consommation d'énergie finale corrigée des variations d'origine climatique

Intensité carbone par vecteur

Évolution la performance énergétique du bâti

- Evolution de la performance énergétique du parc de véhicule du territoire

Nombre de rénovations énergétiques

Évolution du taux d'occupation des voitures

Part modale des transports publics

Part de l'alimentation carnée dans l'assiette

Taux de recyclage des déchets collectés

Évolution de la performance énergétique des incinérateurs

L'adoption du modèle PER apporte un cadre d'analyse qui vient enrichir la lecture et rendre intelligible la multiplicité des informations individuellement apportée par chaque indicateur.

Difficultés liées à l'accès aux données à maille fine

Note sur l'adaptation des méthodes de production d'indicateurs à l'échelle territoriale :

La production d'indicateurs à maille géographique fine se heurte à l'appauvrissement des sources de données disponibles à petite échelle qui, si elles ne s'avèrent pas rédhibitoires, imposent des adaptations méthodologiques (ex : échantillonnage des enquêtes) ou des compromissions sur les incertitudes des calculs et donc sur la robustesse des indicateurs.

Extrait article RARE-data ORECs non publié

Si les enquêtes de l'Insee et du SDES alimentent les données énergie-climat des plans programme à l'échelle de l'Etat, la déclinaison à une échelle locale n'est pas toujours possible par ces acteurs. En effet, seule une minorité d'enquêtes publiques sont aujourd'hui dimensionnées pour répondre aux besoins des collectivités locales.

Les données et indicateurs disponibles sont, à l'échelle des EPCI/communes, limitées par l'accès aux données brutes diffusées à cette maille. Comme les données de consommations d'énergie sur les réseaux d'électricité et de gaz par exemple. Ou encore des enquêtes fines type RGP, EACEI mais aussi des données issues de modèles descendants qui livrent à maille territoriale fine une

estimation sur la base de données nationales et/ou régionales.

Cette contrainte a pour effet d'impacter plus ou moins fortement la connaissance sur certaines thématiques. Pour en citer quelques-unes : le repérage des réseaux de chaleur, les consommations d'énergie hors réseau (bois, produits pétroliers), la consommation d'énergie des entreprises de moins de 20 salariés, la performance énergétique du bâtiment, la fertilisation des sols, le fret de marchandise, etc.

La précarité mobilité

Notion complexe aux causes multiples, la situation de précarité en matière de mobilité s'évalue principalement par enquêtes.

Comme on peut le voir ci-dessus et ci-dessous, en 2025, cette notion est très liée à l'**usage de la voiture particulière**, qui reste le mode le plus utilisé en 2025, les motorisations thermiques restant largement majoritaires. La difficulté à financer le carburant, que ce soit du fait de revenus insuffisants, de distances longues à parcourir fréquemment, ou d'un véhicule peu sobre, devient un véritable handicap lorsqu'il est le seul mode possible (réseau de transports en commun inadapté, horaires décalés...).

La précarité énergétique mobilité

Dans le cas d'une dépendance à la voiture, on peut mesurer les situations de précarité énergétique, indicateur économique, par le calcul du **Taux d'effort énergétique**, rapport entre la facture carburant et les revenus du ménage. Si ce ratio dépasse 4.5 %, le ménage entier est considéré comme étant en situation de précarité énergétique mobilité. Du fait des arbitrages faits entre se chauffer et se déplacer, on mesure parfois une précarité énergétique globale « logement + carburant ». Le TEE cumulé est alors comparé à la somme des 2 seuils : 4.5% (carburant) + 8% (facture énergétique logement) = 12.5 %

La précarité énergétique mobilité

Dans le cas d'une dépendance à la voiture, on peut mesurer les situations de précarité énergétique, indicateur économique, par le calcul du **Taux d'effort énergétique**, rapport entre la facture carburant et les revenus du ménage. Si ce ratio dépasse 4.5 %, le ménage entier est considéré comme étant en situation de précarité énergétique mobilité. Du fait des arbitrages faits entre se chauffer et se déplacer, on mesure parfois une précarité énergétique globale « logement + carburant ». Le TEE cumulé est alors comparé à la somme des 2 seuils : 4.5% (carburant) + 8% (facture énergétique logement) = 12.5 %

Le Baromètre des mobilités du quotidien

Un indice de mobilité blablbalbalbal

https://barometremobilites-quotidien.org/wp-content/uploads/2024/09/Wimoov_CP_Barometre-Mobilites-Quotidien_Sept-24.pdf

Revision #9

Created 9 January 2026 17:01:03 by Thomas Paysant Leroux

Updated 3 February 2026 18:42:15 by Thomas Paysant Leroux