

BILAN

MESURE D'IMPACT

du programme Tims
pour une mobilité durable et inclusive

RAPPORT COMPLET



CONTEXTE

PRÉSENTATION DU PROGRAMME TIMS

Ce rapport porte sur la mesure d'impact du programme Tims. Le programme Tims accompagne les personnes au changement de pratiques et les acteurs territoriaux au développement de nouvelles solutions de mobilité durable et inclusive. Lancé en 2023, il repose sur une conviction forte : les réponses à l'urgence écologique doivent être développées en prenant en compte l'urgence sociale. Ce programme est financé par les Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) et est porté par un consortium de quatre structures issues des mondes de l'environnement et de la mobilité inclusive : Cler Solutions, le Réseau des agences régionales de l'énergie et de l'environnement (RARE), le Réseau Mob'In et Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement (AURA-EE). Il vise à favoriser la coopération entre les secteurs de l'environnement et de l'inclusion sociale pour déployer des solutions locales, accessibles et co-construites avec les territoires.

EN CHIFFRES

LE PROJET EST STRUCTURÉ AUTOUR DE :

- 69** projets locaux portés par des associations ou des collectivités et qui visent à développer de nouvelles solutions ou à renforcer l'accès des publics aux solutions existantes
- 9** territoires à Mobilité Durable et Inclusive
- 7** millions de personnes ont été touchées par le programme dont 327 000 personnes accompagnées.

SOMMAIRE

p.3

CONTEXTE

Présentation du programme Tims
Cadre de la mesure d'impact

p.6

RÉSULTATS DE LA MESURE D'IMPACT

1. Des bénéficiaires qui retrouvent des capacités de mobilité via des solutions durables
p. 6

p.4

MÉTHODE D'ÉVALUATION

Le cadrage évaluatif
Les données collectées

Qualité des données et limites de l'étude

p. 5

2. Une professionnalisation de la Mobilité Inclusive et Durable
p. 10

3. Le renforcement des écosystèmes d'acteurs de la MDI
p. 13

4. Contribuer à la structuration des politiques publiques de mobilité durable et inclusive
p. 19

p.24

CONCLUSION

Enseignements principaux

CADRE DE LA MESURE D'IMPACT

La mesure d'impact a été réalisée en 2025 et 2026. Elle porte sur les actions menées entre septembre 2024 et septembre 2025. Étant réalisée dans la dernière phase du projet (fin des actions en septembre 2026), cette mesure d'impact a pour principaux objectifs :

- D'objectiver et de caractériser la valeur sociétale créée par le projet, auprès des bénéficiaires et de l'écosystème qui porte les actions ;
- D'apporter des enseignements au consortium sur la portée des actions menées, leurs éventuelles limites et les leviers de renforcement de l'impact.

Pour construire cette évaluation, le programme Tims a été accompagné par l'Agence en innovation sociale Ellyx. La mise en œuvre de cette évaluation s'est structurée autour de plusieurs phases :

- Une première phase de cadrage de l'évaluation, ayant permis de définir la question évaluative, ainsi que les

hypothèses et les indicateurs pour y répondre. Cette première étape a été co-construite entre Ellyx et le programme Tims, à la faveur de plusieurs ateliers de travail.

- Une deuxième phase de construction de la méthode de collecte de données, réalisée par Ellyx, en dialogue avec le consortium porteur de la démarche. Dans cette phase, l'enjeu était notamment d'identifier les données pertinentes pour l'évaluation déjà collectées par le programme, et les données supplémentaires à collecter. Les données analysées sont détaillées plus bas.
- Une troisième phase de collecte de données externes, conduite par Ellyx
- Une quatrième phase de mise en commun et d'analyse croisée entre Ellyx et le consortium Tims. À la suite de cette phase, Ellyx a ensuite rédigé le rapport.

COMITÉ DE RÉDACTION : Léa Le Souder (Cler solutions), Soazig Rouillard (Cler solutions), Matthieu Denoux (AURA-EE), Céline Vert (AURA-EE), Oriane Denantes (RARE), Sébastien Goulard (RARE), Ghislaine Libéros (Réseau Mob'In), Agnès Messaadi-Paris (Réseau Mob'In)
RÉDACTION : Ursula Duchéin (Ellyx), Alice Le Dret (Ellyx), Annie Catheline (Cler solutions), Elvire Paul (Cler solutions)
CRÉATION GRAPHIQUE : Marine Tirand (Ellyx)

JUIN 2026



MÉTHODE D'ÉVALUATION

LE CADRAGE ÉVALUATIF

La démarche d'évaluation s'est structurée autour de la question évaluative et des hypothèses suivantes :

Dans quelle mesure le programme Tims, par le développement des dynamiques territoriales au service de la mobilité durable et inclusive (MDI), renforce les capacités de mobilité durable des personnes accompagnées ?

1. **Des bénéficiaires qui retrouvent des capacités de mobilité via des solutions durables**
2. **Une professionnalisation de la Mobilité Durable et Inclusive**
3. **Le renforcement des écosystèmes d'acteurs de la MDI**
4. **Une contribution à la structuration des politiques publiques de MDI**

Le référentiel complet est disponible en annexe.

LES DONNÉES COLLECTÉES

Pour vérifier ces hypothèses, les données suivantes ont été analysées :

• **Données internes au programme.** Elles ont été collectées et analysées par les membres du consortium : Bilans annuels 2025 de 27 porteurs de projets locaux, Bilans annuels 2025 des TEMI, Bilans annuels 2025 des pilotes régionaux du projet, Données de l'axe formation du projet, Diagnostics et Projets de plans d'actions des TEMI.

• **Données collectées par le consortium national auprès des porteurs des 69 projets locaux :** grâce à une plateforme dédiée, chaque structure a eu accès à des formulaires permettant de faire remonter semestriellement les données opérationnelles de suivi de ses actions. La liste des données attendues avait été fixée en début de programme à la suite d'une analyse bibliographique, des échanges avec des experts et une concertation auprès des acteurs du programme. Ces données sont ensuite consolidées en s'appuyant sur d'autres données de références, et permettent de calculer des indicateurs selon une méthodologie inédite, validée auprès des experts du comité d'experts du programme.

• **Données externes.** Elles ont été collectées et analysées par Ellyx : questionnaire en ligne à destination des bénéficiaires du projet (363 réponses), questionnaire en ligne à destination des porteurs de projets (79 réponses)

• **32 entretiens qualitatifs menés par des parties prenantes locales** sur trois territoires où le programme a été déployé :

- Projet Allo – Kangourou, porté par l'association Re Bon et la Communauté de Communes du Pays de Maïche,
- Le projet de la maison de l'écomobilité porté par l'association La Roue qui Tourne en partenariat avec Citiz et Mobicoop et qui couvre les deux intercommunalités du territoire lauragais audois. Ces deux intercommunalités, les Communauté de Communes Castelnaudary Lauragais Audois (CCLA) et Piège Lauragais Malepère (CCPLM), ont également mis en place une démarche TEMI avec un troisième porteur : le Département de l'Aude.

- Le département de l'Ain, qui cumule plusieurs projets : une démarche TEMI, portée par la SPL ALEC de l'Ain, un projet local porté par LUSIE01, et un projet local porté par une collectivité territoriale, la 3CM.

- Ces trois terrains ont été sélectionnés en dialogue avec le consortium. Leur sélection a été induite par les critères suivants :

1. Compte tenu du cadrage évaluatif portant sur les dynamiques de coopération, il était nécessaire de pouvoir interroger des parties prenantes d'un même terrain, pour évaluer avec finesse les dynamiques de coopérations à l'œuvre.
2. Leur caractère représentatif des actions menées dans le cadre du projet : le projet Allo-Kangourou est porté en consortium par une collectivité territoriale et par une association (le portage en consortium est identifié comme un facteur facilitant de la réussite des projets) ; le Lauragais audois et le territoire de l'Ain sont intéressants car ils cumulent un projet local (la maison de

l'écomobilité et le projet local porté LUSIE01) et une démarche TEMI. Dans ce cadre, il semblait pertinent de regarder si ces deux dispositifs tendaient à renforcer l'impact du projet.

3. Dans chacun de ces territoires, les parties prenantes suivantes ont été interrogées : les directions des structures porteuses, les conseillers de mobilité durable et inclusive, les chargés de développement territorial de mobilité durable et inclusive, les bénéficiaires, les partenaires du projet, les pilotes régionaux, les institutions régionales en charge des politiques publiques de mobilité inclusive et durable
4. En plus de ces acteurs locaux, plusieurs entretiens ont été menés avec des acteurs nationaux : 3 entretiens avec des experts nationaux de la mobilité durable et inclusive (ADEME, CESE, LMI), 2 entretiens avec les membres du consortium responsables des axes Coordination et Formation du programme.

QUALITÉ DES DONNÉES ET LIMITES DE L'ÉTUDE

Les données dont nous disposons pour l'étude présentent des sources et des modes de collectes variés. Leur croisement concourt à des conclusions cohérentes. Les données quantitatives collectées sont représentatives des populations générales du programme et présentent un taux de marge d'erreur inférieur à 5 %.

MALGRÉ LA BONNE QUALITÉ DES DONNÉES, DES LIMITES SONT À PRÉCISER DANS LA PORTÉE DES RÉSULTATS :

• Notre analyse ne se base que sur les terrains où le programme Tims a été déployé. L'ensemble des effets observés doit donc être analysé « toutes choses égales par ailleurs ». Il n'est pas possible d'affirmer que tous les effets observés sont dus au programme Tims. Néanmoins, les entretiens qualitatifs menés ont cherché à identifier le rôle de Tims dans ces effets.

• Malgré un nombre important de réponses par questionnaire des bénéficiaires du programme, il a été complexe d'obtenir des entretiens qualitatifs avec ces derniers. Seuls 7 entretiens ont pu être réalisés. Les verbatims ont donc été sélectionnés à partir de ces entretiens, mais également d'autres documentations produites dans le cadre du projet.

• Le questionnaire « bénéficiaires » est représentatif à l'échelle de l'ensemble du projet. Néanmoins, il ne permet pas de réaliser des analyses plus détaillées, mettant en lumière les effets du programme en fonction des profils types des bénéficiaires ou de leurs parcours. Des hypothèses à ce propos sont posées dans ce rapport mais doivent être considérées avec précaution.

RÉSULTATS DE LA MESURE D'IMPACT

1. Des bénéficiaires qui retrouvent des capacités de mobilité via des solutions durables

1.1 Un programme qui permet de toucher les personnes en précarité et en difficulté de mobilité

1.2 Une acculturation des bénéficiaires à la mobilité durable

1.3 Un renforcement de la capacité des bénéficiaires à se déplacer en intégrant les enjeux environnementaux

1.4 Une contribution au bien-être des bénéficiaires, à leur inclusion et à leur accès aux droits fondamentaux

1.5 Des solutions de mobilité plus vertueuses pour l'environnement

1.1 → UN PROGRAMME QUI PERMET DE TOUCHER LES PERSONNES EN PRÉCARITÉ ET EN DIFFICULTÉ DE MOBILITÉ

Portrait des bénéficiaires du programme

L'analyse des données internes du programme et du questionnaire bénéficiaires indiquent que celui-ci s'adresse bien aux populations en situation de précarité et qui peinent à se déplacer.

Dans le cadre du programme, 327 000 personnes ont été accompagnées directement et 38 000 personnes ont utilisé des solutions financées par le programme. On compte 58 % de femmes et 39 % d'hommes.

41 % des bénéficiaires étaient en parcours d'insertion

17 % étaient bénéficiaires des minimas sociaux

5 % de personnes en situation de handicap

Les personnes accompagnées ont en moyenne 47 ans, mais on observe des écarts d'âge importants en fonction des solutions utilisées.

Les bénéficiaires accompagnés résident pour leur majorité en zone rurale ou péri-urbaine. 20 % des actions déployées se situent dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Le profil des personnes accompagnées varie selon les solutions proposées, ce qui peut attester d'une adaptation des méthodes d'accompagnement en fonction des besoins. En effet, les solutions apportées ne sont pas les mêmes en fonction de l'âge, de la situation professionnelle ou personnelle des bénéficiaires. Le covoiturage est principalement mobilisé pour les personnes à la retraite (53 % des utilisateurs), tout comme le transport à la demande ou le transport d'utilité sociale (51 % des utilisateurs). La mise à disposition de véhicules concerne majoritairement les personnes en activité (60 % des utilisateurs), mais également les personnes en recherche d'emploi (17 %). Enfin, l'ensemble des solutions proposées sont majoritairement mobilisées par des personnes vivant seules, ce qui tend à démontrer que l'isolement peut être un frein à la mobilité.

Les principaux besoins des personnes accompagnées

Le questionnaire rempli avec ou par des bénéficiaires permet de mieux comprendre les freins à la mobilité rencontrés ;

Les bénéficiaires ont déjà rencontré des difficultés à se déplacer en raison des facteurs suivants :

- 58,7 % à cause du coût des transports
- 40,5 % à cause d'un souci de santé, une limitation physique
- 44,6 % à cause du manque d'information
- 29 % à cause de la peur de se déplacer

Pour une partie, ces freins sont cumulatifs :

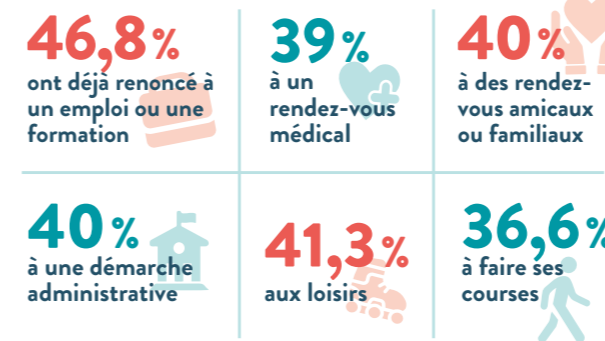
- 1 personne sur 5 cumule au moins 2 freins
- 10,7 % des répondants ont rencontré les 4 freins (transports, santé, manque d'information, appréhension)

L'ENJEU DE L'ACCÈS À L'INFORMATION

L'accès à l'information constitue un facteur clé dans les parcours de mobilité. Parmi les bénéficiaires du programmes interrogés, 44,6 % déclaraient manquer d'information pour se déplacer avant l'accompagnement et seuls 19 % avaient connaissance des services ou solutions pouvant les accompagner dans leur démarche de mobilité.

Ces problématiques amènent à différents renoncements, qui entravent la capacité des personnes à exercer leurs droits et devoir.

Ainsi, les difficultés de mobilité ont fortement affecté les répondants :



8,81 % des répondants cumulent les 6 types de renoncements.

ZOOM SUR LE BAROMÈTRE DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN DE WIMOOV

Ces données montrent des caractéristiques proches entre les bénéficiaires du programme Tims et la population générale. La troisième édition du baromètre des mobilités du quotidien réalisée par Wimoov¹, parue en 2024, montre que sur 15 millions de Français en situation de précarité de mobilité, 40 % ont renoncé au moins une fois à un déplacement l'année passée. Les demandeurs d'emplois sont les plus concernés par ces difficultés.

L'étude montre par ailleurs un vrai besoin d'accompagner à la mobilité, avec une baisse de 12 % du taux de connaissance de l'offre de transports en communs régionaux depuis 2022. Cette étude montre enfin le besoin de mieux lier mobilité et impact environnemental : 75 % des Français considèrent que la situation environnementale est préoccupante ou alarmante, 36 % pensent que les déplacements contribuent à la dégradation de l'environnement.

¹<https://barometremobilités-quotidien.org/index.php/essentiel-du-barometre-3e-edition/>

1.2 → ACCULTURATION DES BÉNÉFICIAIRES À LA MOBILITÉ DURABLE ET INCLUSIVE

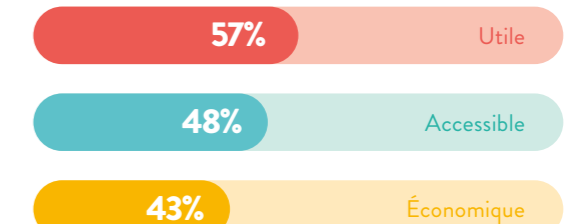
• Un regard positif des bénéficiaires sur la mobilité durable et inclusive, avec une porte d'entrée qui reste celle de l'accès aux biens et services

Le premier effet qui peut être observé est le changement de regard des bénéficiaires sur les solutions de mobilité durable et inclusive. 63 % d'entre eux déclarent que leur vision a évolué positivement sur la MDI via le programme.

Le changement de regard est une dimension clé de l'accompagnement au changement, bien souvent à l'origine ou induit par une évolution des pratiques quotidiennes. Cet enseignement est d'autant plus intéressant que les solutions de transition écologique sont souvent décriées comme punitives ou restrictives en termes de liberté. Notre étude montre cependant que l'utilisation de solutions de mobilité durable est vécue comme un gain pour les bénéficiaires.

A QUELS ADJECTIFS ASSOCIEZ-VOUS LA MOBILITÉ DURABLE ET INCLUSIVE ?

Question et réponses extraites du questionnaire « bénéficiaires »



63 % des bénéficiaires déclarent que leur vision a évolué positivement sur la MDI via le programme

L'analyse qualitative par entretien permet de mieux comprendre les ressorts qui conduisent à une perception plus positive de la MDI. Il apparaît dans ce cadre que la « porte d'entrée » du changement relève avant tout de la volonté de gagner en mobilité. La dimension environnementale est secondaire pour les bénéficiaires.

“ Pour les habitants, la partie ‘ne pas polluer’ ne relève pas de leur demande. La priorité, c'est la mobilité. Cependant, cela change avec le temps. Nous sommes agréablement surpris sur la location des vélos électriques. Les vélos sont souvent loués, alors qu'il a neigé la semaine dernière. Ça progresse ».

Un porteur de projet

Certains bénéficiaires peuvent développer un regard plus positif sur les mobilités alternatives, notamment lorsqu'elles sont associées à des bénéfices personnels (santé, plaisir, liberté).

“ **Le vélo est agréable, il me donne un sentiment de liberté que j'aime bien.** »

Un bénéficiaire

Les porteurs de projets observent une évolution progressive du regard sur la voiture individuelle, même si elle reste fortement ancrée dans les représentations. Cette acculturation se fait au long cours, et s'opère dans sa dimension pratique, parce que l'on teste puis on adopte une nouvelle solution.

Ainsi, les personnes ayant bénéficié d'un accompagnement (par exemple : entretien avec un conseiller, accompagnement et conseils) sans avoir testé un service sont 63 % à avoir un regard davantage positif sur la mobilité durable et inclusive. Le chiffre monte à 72 % pour les personnes ayant bénéficié d'une solution de mobilité et d'un accompagnement ou d'une solution de mobilité seule (par exemple covoiturage, aide à l'acquisition d'un vélo).

La durée de l'accompagnement semble également renforcer l'utilité perçue du parcours. Si 86 % des personnes ayant bénéficié d'un accompagnement de moins d'un mois s'en disent satisfaites, ce taux augmente en fonction de la durée de l'accompagnement :

- 90 % chez les personnes dont l'accompagnement a duré 1 à 3 mois
- 96 % chez les personnes dont l'accompagnement a duré 4 à 6 mois
- 100 % chez les personnes dont l'accompagnement a duré 7 à 11 mois

“ **Sur le volet durabilité, c'est un changement de long terme.** Ce n'est pas du jour au lendemain. C'est long. Il y a des automatismes qui se créent. On amène 20 personnes à Lyon sur le mondial des métiers, on va organiser la session en train, avant on y serait allé en voiture ».

Un porteur de projet

Il est par ailleurs pertinent de noter que ce changement de pratique passe, en amont, par un changement de regard des professionnels qui accompagnent les personnes.

“ **Les professionnels accompagnants avaient aussi des biais** “Monsieur est incapable de prendre le train, madame a eu un accident de vélo”... mais ça infuse petit à petit ».

Un porteur de projet

1.3 → UN RENFORCEMENT DE LA CAPACITÉ DES BÉNÉFICIAIRES À SE DÉPLACER EN INTÉGRANT LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Une mobilité retrouvée

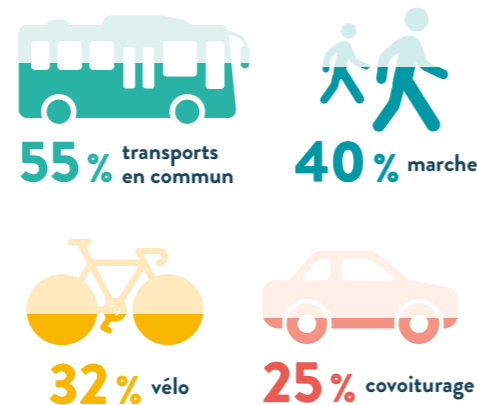
L'accompagnement proposé par Tims montre toute sa portée pour répondre aux besoins des bénéficiaires.

- 90% des bénéficiaires ayant terminé l'accompagnement l'ont trouvé utile
- 80 % déclarent que l'accompagnement reçu correspondait à leurs besoins et à leur situation personnelle (ex. horaires, santé, argent, lieu d'habitation...)
- La note moyenne donnée à l'accompagnement est de 3,5/4

Des solutions durables et pérennes

Au delà de l'apport de l'accompagnement, il apparaît que la majorité des bénéficiaires continue à utiliser les solutions après l'accompagnement : 53% des personnes ayant terminé l'accompagnement déclarent utiliser encore la solution identifiée lors du programme 6 mois après sa fin.

Les principales solutions utilisées à la suite de l'accompagnement sont les suivantes :



- Transport solidaire : 17,87 %
- Transport à la demande : 15,74 %

Il est intéressant de noter que plusieurs solutions sont mobilisées en même temps par les bénéficiaires, ce qui atteste de l'importance du déploiement d'un bouquet de solutions cohérentes entre elles, plutôt que de solutions isolées. 65 % des bénéficiaires déclarent que les solutions étaient bien articulées entre elles et autant que cela les a aidés à se déplacer plus facilement. En moyenne, les bénéficiaires interrogés continuent d'utiliser deux à trois modes de déplacement après la fin de l'accompagnement.

Les bénéficiaires sont également mieux informés, ce qui était identifié comme un des besoins principaux. 59 % des bénéficiaires déclarent que connaître de nouvelles solutions pour se déplacer est ce qui les a plus aidés dans le parcours.

“ **Avant ce poste, j'avais déjà accompagné des publics ce qui m'a permis d'en connaître les enjeux :** comprendre ce qui est clair, pas clair, les profils des personnes : âgées, exclues du monde du travail... Le travail d'information au cas par cas est essentiel. »

Une conseillère de MDI en poste dans une collectivité

“ **Il n'y a pas de rejet de la part des personnes, mais de l'interrogation car les solutions sont mal connues, notamment sur la voiture électrique** »

Une conseillère de MDI

1.4 → UNE CONTRIBUTION AU BIEN-ÊTRE DES BÉNÉFICIAIRES, À LEUR INCLUSION ET À LEUR ACCÈS AUX DROITS FONDAMENTAUX

Cette mobilité retrouvée a des répercussions sur l'inclusion globale des personnes :

- 54,5 % des personnes ayant terminé l'accompagnement se sentent moins isolées
- 86 % des personnes ayant terminé l'accompagnement se sentent plus autonomes
- 75 % des personnes ayant terminé l'accompagnement ont vu leur qualité de vie s'améliorer

“ **Oui ça m'a servi aussi pour faire les papiers, aller à France Travail, faire des CV.** »

Un bénéficiaire

“ **J'ai plus d'autonomie et moins de stress** car je sais que si je dois être à 7h à un rendez-vous, je peux avec mon moyen de transport. »

Un bénéficiaire

Cette mobilité retrouvée permet de couvrir en partie les problématiques de renoncement des bénéficiaires :

- 64 % des personnes qui avaient renoncé à un emploi ou une formation à cause de la mobilité ont pu retrouver un emploi ou une formation après le parcours
- 59 % des personnes qui avaient déjà renoncé à un rendez-vous médical y ont plus facilement accès grâce au parcours
- 69 % des personnes pour qui l'accès aux démarches administratives était difficile ont pu réaliser leurs démarches
- 55 % des personnes qui renonçaient à voir leur famille ou leurs amis le font plus facilement désormais
- 53 % des personnes qui rencontraient des difficultés pour faire leurs courses les réalisent plus facilement
- 53 % des personnes qui avaient renoncé aux loisirs auparavant y ont plus facilement accès

“ **La plupart des gens nous disent qu'ils ont retrouvé une vie sociale, une vie active.** On leur permet de retrouver de l'autonomie : on arrête de demander aux enfants et aux voisins de nous conduire »

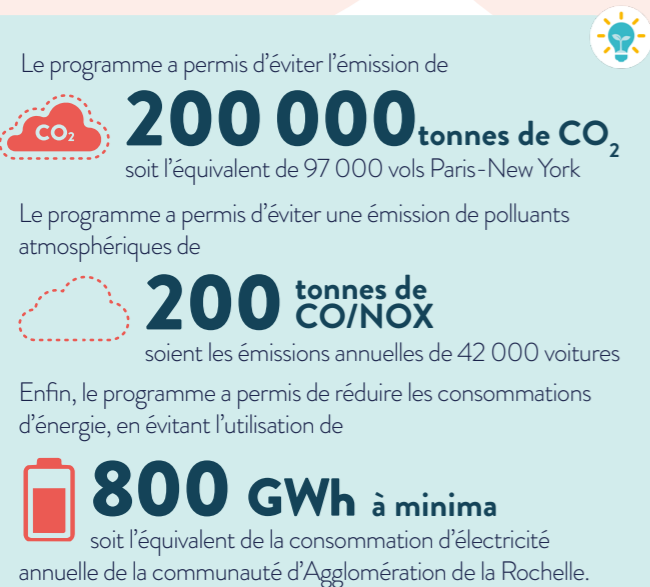
Une conseillère de MDI

L'accompagnement et les solutions proposées dans le cadre de TIMS ne permettent pas à répondre à toutes les difficultés de déplacement. La mobilité est également dépendante des infrastructures ou de la proximité des différents services sur les territoires : ainsi, **60 % des bénéficiaires déclarent qu'il manque encore des moyens de déplacement autour de chez eux pour se déplacer facilement.**

1.5 → DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ PLUS VERTUEUSES POUR L'ENVIRONNEMENT

Enfin, les gains en mobilité des personnes accompagnées s'opèrent sur des solutions de déplacement partagées ou décarbonées. On observe cela au regard des solutions adoptées suite à l'accompagnement : transport en commun, vélo, marche, covoiturage, transport solidaire ou à la demande (voir statistiques plus haut).

Le consortium a mis en place une plateforme de collecte pour recueillir auprès des porteurs de projets locaux l'ensemble des informations opérationnelles de suivi des actions financées dans le cadre du programme Tims. Ces données ont été comparées à des scénarios et combinées à des valeurs de référence pour aboutir à une estimation des économies d'énergie et des baisses d'émissions de gaz à effet de serre (données ADEME²) :



2. Une professionnalisation de la Mobilité Inclusive et Durable

2.1 Acculturation des opérateurs de la mobilité, des acteurs de l'écologie et des acteurs de l'inclusion à la mobilité durable et inclusive

2.2 Structuration d'une profession dédiée à l'accompagnement des publics vers la mobilité durable et inclusive

2.3 Structuration d'une profession dédiée à l'émergence d'écosystèmes territoriaux

2.4 Élargissement de l'offre de mobilité, en cohérence avec les besoins de chacun

2.1 → ACCULTURATION DES OPÉRATEURS DE LA MOBILITÉ, DES ACTEURS DE L'ÉCOLOGIE ET DES ACTEURS DE L'INCLUSION À LA MOBILITÉ DURABLE ET INCLUSIVE

Un programme qui permet de concilier les enjeux de mobilité et de transition énergétique

Le programme Tims a pour particularité de réunir différents écosystèmes d'acteurs, dans lesquels on retrouve les acteurs de la transition énergétique, les acteurs de la mobilité et les acteurs de l'action sociale.

Chacun d'entre eux aborde la question de la mobilité durable et inclusive sous un prisme différent, formé par les expériences et cultures professionnelles. Pour produire une offre de service alliant durabilité et inclusion, il est nécessaire de créer un référentiel d'action commun entre les acteurs portant les projets.

Sur ce volet, on observe que le programme Tims permet une acculturation des différents acteurs aux enjeux de la mobilité durable et inclusive et à la possibilité de concilier ces deux dimensions.

96,2 % des porteurs de projets déclarent que les acteurs du territoire qui sont opérateurs de mobilité, d'écologie ou d'inclusion portent un regard plus positif qu'auparavant sur la mobilité durable et inclusive.

L'évaluation a permis d'identifier les principaux facteurs ayant facilité cette acculturation :

- La mise en œuvre de solutions est un levier car elle fournit des preuves tangibles et concrétise le sujet. Le bouche-à-oreille des bénéficiaires est également mentionné par de nombreux porteurs de projets comme un facteur clé de reconnaissance de la MDI.

« Globalement, bien que l'attachement à la voiture individuelle reste très largement prépondérant, nous remarquons un début d'évolution face aux solutions d'écomobilité. La connaissance de l'offre de transport progresse au niveau des tous les publics tant habitants que professionnels. Nous avons moins d'appels portant sur des questions de base sur la disponibilité des services mais plus sur des aspects spécifiques ».

Un porteur de projet

- La dimension nationale du programme est aussi un vecteur car elle fournit des éléments de langage, des outils d'argumentation et une crédibilité qui incite à s'intéresser au sujet. Dans ce cadre, le suivi-évaluation et la capacité à communiquer des résultats chiffrés apparaissent également comme des facteurs facilitants.

« Ce cadre national (du programme Tims) a facilité la mobilisation de certains partenaires, en inscrivant l'action dans une démarche plus large de promotion de la mobilité durable et inclusive. Il a contribué à sensibiliser des acteurs de l'insertion et de l'accompagnement socio-professionnel aux enjeux de mobilité, et à faire reconnaître le vélo comme une solution pertinente dans les parcours d'insertion. »

Un porteur de projet

²<https://impactco2.fr/outils/comparateur>

« Le programme a également joué un rôle d'accélérateur et de révélateur, en donnant un véritable coup de projecteur sur des enjeux jusqu'alors peu visibles et pour notre structure »

Un porteur de projet

- Le temps est un facteur essentiel, notamment par le dialogue continu induit par le développement des projets locaux. La sensibilisation doit être permanente, notamment pour pallier les éventuels mouvements d'équipes au sein des différentes organisations. On observe d'ailleurs que les effets d'acculturation sont plus forts dans les territoires ou des premières relations entre acteurs préexistaient.

« Sur le territoire, une évolution progressive des représentations et des pratiques peut être observée. À travers les actions menées, les animations, les événements organisés et la visibilité médiatique du projet, les acteurs locaux ont progressivement pris conscience de ces enjeux et les intègrent davantage dans leurs réflexions. »

Un porteur de projet

- Enfin, les actions spécifiques de sensibilisation contribuent à visibiliser la thématique et à créer une approche commune autour de la MDI. Cela peut s'opérer soit via des sensibilisations directes (animations, ateliers, formation) ou bien indirectement au travers du travail en commun, de la co-construction des actions ou encore de la gouvernance.

Une acculturation qui peut se heurter à certaines limites

Malgré ces résultats, il apparaît que l'acculturation des acteurs peut s'opérer de manière plus mesurée, notamment dans les territoires ruraux. Les solutions de mobilité y sont moins développées, ce qui peut créer un décalage entre l'accompagnement au changement réalisé auprès des bénéficiaires et de l'écosystème, et la capacité réelle des acteurs à se tourner vers des solutions de mobilité alternatives.

« Les territoires ruraux ne sont pas particulièrement avantagés pour promouvoir les alternatives « durables » à l'automobile, ce qui constitue la difficulté principale du projet. (...) »

Des porteurs de projets

L'acculturation des entreprises est également complexe pour la majorité des porteurs de projets. Si les entreprises observent les problématiques de mobilité sur leur territoire et peuvent être impactées par des difficultés de recrutement, elles ne s'identifient pas encore comme des acteurs à part entière de cette problématique.

« Les entreprises ne considèrent pas que ce soit leur rôle de travailler à des nouvelles solutions de mobilité. »

Un chargé de développement territorial de MDI

2.2 → STRUCTURATION D'UNE PROFESSION DÉDIÉE À L'ACCOMPAGNEMENT DES PUBLICS VERS LA MOBILITÉ DURABLE ET INCLUSIVE

Le Conseiller en mobilité durable et inclusive, clé de voûte de l'accompagnement des publics

La professionnalisation de la mobilité durable et inclusive s'opère également par la structuration d'une fonction dédiée à l'accompagnement des publics vers la mobilité durable et inclusive. Dans le cadre de Tims, elle est incarnée par la fonction de Conseiller en Mobilité Durable et inclusive et le déploiement d'une formation dédiée. C'est par cette fonction que s'opère l'accompagnement individuel dans le cadre du programme.

Les bénéficiaires attestent de l'importance de cet accompagnement dans leurs parcours. La professionnalisation réalisée dans le cadre du programme se traduit par une posture d'accompagnement centrée sur la résolution des problèmes de mobilité sans stigmatiser les publics :

- **73 % des bénéficiaires indiquent que ce qui les a le plus aidé dans l'accompagnement est l'écoute attentive et bienveillante**
- **55,6 % des bénéficiaires déclarent que le suivi personnalisé et adapté aux besoins a été la dimension la plus utile**
- **En moyenne, les bénéficiaires attribuent la note de 3,5/4 à l'accompagnement reçu**

“ **L'accompagnement personnalisé joue un rôle clé dans la mise en œuvre des solutions de mobilité.** Notre plateforme en est le pivot : elle permet d'orienter les usagers vers des alternatives adaptées, en réservant le transport solidaire aux situations où aucune autre option n'est possible. »

Un porteur de projet

“ **Sans accompagnement, il n'y a pas de solution, tout est lié, ça s'emboîte.** Après avoir trouvé une solution aux personnes, on garde le contact avec eux. On est là pour apporter une solution, mais si on n'aide pas les gens à accomplir ce qu'on propose, ce n'est pas une solution viable. »

Une conseillère de MDI

Un accompagnement au plus près des bénéficiaires

Une autre dimension pouvant expliquer la qualité de l'accompagnement est la proximité géographique déployée dans le cadre du projet. Cela passe par l'ancrage des structures, des dispositifs d'aller vers, des actions de sensibilisations, mais également la mise en place des logiques de guichets uniques. Ces points d'entrées physiques ou téléphoniques facilitent pour les bénéficiaires l'identification des services d'accompagnement.

“ **Le principal facteur de succès a (...) été la coopération mise en place avec les Maisons France Service.** Sans leur implication, nous n'aurions pas pu toucher les publics les plus vulnérables »

Un porteur de projet

LES APPORTS DE LA FORMATION CONSEILLER EN MOBILITÉ DURABLE ET INCLUSIVE

En 2024-2025, 74 personnes ont été formées au métier de Conseiller en Mobilité Durable et Inclusive. Cette fonction étant nouvelle, la formation répond à un fort besoin de professionnalisation, 73 % des personnes formées ne disposaient pas d'une formation sur le sujet au préalable, et seulement 22 % avaient déjà suivi une formation en lien avec la transition écologique. À l'issue de la formation, 68 % des conseillers formés identifient beaucoup mieux leur rôle professionnel, et 66 % déclarent avoir plus d'aisance professionnelle.

Les principaux apports de la formation

- La formation permet de développer de multiples compétences nécessaires à cette fonction : connaissance de la MDI, connaissances des outils professionnels, accompagnement au changement, suivi et évaluation des parcours
- Les échanges entre projets ont constitué le premier apport de ces formations, systématiquement souligné par les participants lors des bilans de fin de formation. Il permet de sortir d'une forme d'isolement, en particulier pour les conseillers MDI, moins au contact avec des professionnels équivalents
- Les groupes de formation ont ainsi constitué des groupes de référence favorisant les échanges de pratiques et d'outils.

“ **J'identifiais déjà bien mon rôle professionnel avant la formation mais je n'étais pas forcément à l'aise** et je n'avais pas assez de connaissance sur les sujets de mobilité durable et inclusive. »

Une personne formée

“ **N'ayant aucun bagage sur les questions de mobilité durable et inclusive, l'ensemble de la formation m'a beaucoup aidé** à, d'une part y voir plus clair dans les missions qui m'étaient demandées, et d'autre part à naviguer entre l'aspect social et l'aspect durable du poste en lien avec la transition écologique. Au-delà de l'approche théorique, les outils travaillés et partagés m'ont été d'une grande aide. »

Une personne formée

2.3 → STRUCTURATION D'UNE PROFESSION DÉDIÉE À L'ÉMERGENCE D'ÉCOSYSTÈMES TERRITORIAUX

Le programme Tims a permis de formaliser et structurer une deuxième fonction, celle de chargé de développement territorial de la mobilité durable et inclusive. Elle a pour objectif de coordonner l'émergence et la structuration d'un projet de territoire.

Une fonction clé dans le cadre du programme

La fonction de chargé de développement territorial MDI est clé dans le programme pour plusieurs raisons : d'une part, elle permet aux porteurs de projets (associations ou collectivités) de disposer de moyens humains dédiés pour animer la MDI sur le territoire. C'est également un rôle de type "cheville ouvrière", celle-ci étant bien identifiée en externe et permettant de coordonner l'ensemble des actions du programme.

“ **On me voit comme le référent de la mobilité sur la Communauté de communes : la porte d'entrée de toutes les questions liées à la mobilité, avant ça n'existait pas, on part de 0 ! »**

Un chargé de développement territorial de MDI

“ **La formation m'a apporté davantage de repères, de sentiment de légitimité, de contexte, de contacts, de retours d'expérience...** une meilleure compréhension de l'écosystème »

Une personne formée

LES APPORTS DE LA FORMATION CHARGÉ DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DE MDI

- **Les apports de la formation permettent une montée en compétences** sur les différents volets de cette fonction :
 - connaissance de la MDI et du rôle de chargé de développement territorial,
 - capacité à déployer
 - etc
- **68 % des personnes formées identifient mieux leur rôle suite à la formation, et 60 % se sentent plus à l'aise dans leur fonction.**

“ **La formation m'a permis de mieux connaître l'ensemble des acteurs à mobiliser dans un projet de MDI et d'identifier les synergies possibles.** Elle m'a permis de mieux identifier tous les enjeux et co-bénéfices de la MDI et d'être plus à l'aise pour en parler. »

Une personne formée

3. Le renforcement des écosystèmes d'acteurs de la mobilité durable et inclusive

3.1 → LES ACTEURS DE LA MDI (ACTEURS DE LA MOBILITÉ, DÉCIDEURS LOCAUX, ASSOCIATIFS, ETC.) SE CONNAISSENT DAVANTAGE

Le renforcement des écosystèmes d'acteurs de la MDI passe tout d'abord par une amélioration de leur interconnaissance. Sur ce volet, le programme Tims montre des effets probants.

L'ensemble des projets a donné lieu à des effets positifs sur l'interconnaissance, la confiance, la volonté de travailler ensemble et la qualité de leurs relations. Cette interconnaissance est un facteur facilitant la création de partenariats, favorables au développement de bouquet de solutions. Ce gain d'interconnaissance s'observe à la fois auprès des acteurs qui se connaissent déjà (renforcement du partenariat) tout comme auprès d'acteurs nouveaux, qui n'entretenaient pas de relations avant le programme.

Tims permet aussi aux porteurs de projets locaux d'élargir leur réseau pour développer des solutions de MDI : 55 % des porteurs de projets ont rencontré au moins 5 nouveaux partenaires via le déploiement du programme

Cet élargissement des relations et de l'interconnaissance peut s'opérer au sein même des organisations. Au sein des collectivités notamment, il permet aux porteurs de projet de rencontrer de nouveaux services et de multiplier leurs points de contacts.

“ Avec la Communauté de Communes on avait eu des relations, mais le fait de travailler sur Tims resserre les relations car on doit avancer ensemble sur le programme, échange plus fréquent. Ça renforce aussi le dialogue avec les élus »

Une porteuse de projet

LES LIENS ENTRE PORTEURS DE PROJETS DE MDI ET DÉCIDEURS LOCAUX

Les partenariats entre acteurs publics et porteurs de projets de MDI sont au cœur du renforcement des écosystèmes de mobilité durable et inclusive.

80 % des porteurs de projets ont été en lien avec au moins 5 décideurs locaux pour la mise en œuvre du projet.

Les acteurs principalement rencontrés sont :

- Les élus locaux et les techniciens des collectivités
- Les représentants du service public de l'emploi

Une plus grande reconnaissance des porteurs de projets locaux

Au-delà de se connaître davantage, Tims apporte une reconnaissance notable pour les porteurs de projets. Ils sont mieux identifiés en tant qu'acteurs de la MDI et sont davantage sollicités par des acteurs extérieurs. La perception de la valeur qu'ils créent et du rôle joué est plus importante.

“ Quand Re Bon a candidaté à Tims, c'était hyper pertinent pour le territoire. À la base c'est une recyclerie, mais on savait qu'ils pouvaient jouer un rôle plus large, celui d'une fabrique d'initiatives des territoires ».

Une partenaire du projet en Pays de Maïche

LES FACTEURS CLÉS FACILITANT LE RENFORCEMENT DES ÉCOSYSTÈMES

L'analyse des retours des porteurs de projets souligne l'importance des dimensions suivantes pour renforcer les écosystèmes :

- La formalisation d'instances de gouvernance ou de travail en commun
- Des éléments de formalisation des relations entre les partenaires (conventions, constitution de Pôle territorial de coopération économique ou réponses communes à des appels à projets), qui constituent à la fois le résultat d'une meilleure interconnaissance et un levier pour travailler en confiance
- L'existence de lieux communs d'actions, tels que les Maisons des Mobilités ou les France Service, qui permettent aux acteurs de se croiser au quotidien

“ On avait des temps d'échange et d'interconnaissance sur l'actualité de chacun : on se connaissait déjà, mais là on a mis en place un groupe de travail, qui est animé par notre structure pour faire déboucher des actions. Si on n'avait pas eu Tims, on n'en serait pas là aujourd'hui ».

Un porteur de projet

Sur ce volet, il est également important de noter que la nature structurante du programme Tims contribue à légitimer les porteurs de projets et à rassurer les partenaires. De manière plus détaillée, on note les éléments suivants :

- La crédibilité nationale du programme est fréquemment mise en avant car elle permet de gagner en visibilité
- L'appui par le pilotage régional est fréquemment cité, notamment dans les régions où les pilotes ont fortement investi la dimension d'animation régionale (rencontres, événements, partage d'expertise), et de mise en visibilité des actions auprès de l'écosystème
- Les indicateurs de suivi-évaluation se révèlent utiles pour gagner en crédibilité (à la fois sur la partie diagnostic des besoins ou résultats des actions), notamment auprès des financeurs

3.2 → LE RENFORCEMENT D'UNE CULTURE COMMUNE DE COOPÉRATION

La consolidation des écosystèmes est une condition propice au renforcement de la culture de la coopération entre les acteurs. Cette dimension est clé notamment pour travailler les logiques de complémentarité des solutions et de bouquets d'action.

94 % des porteurs de projets déclarent avoir amélioré leurs pratiques de coopération grâce au projet Tims

80 % des porteurs de projets déclarent que le portage en consortium est un modèle pertinent pour développer la MDI

Le programme Tims favorise la coopération entre acteurs qui n'avaient pas l'habitude de travailler ensemble et le projet permet également de mettre en relation les acteurs de la mobilité avec les structures sociales et les entreprises.

“ Nous avons eu des moments de flou dans les relations entre associations et sur la continuité des projets. (...) nous avons maintenu les comités de pilotage et les COTECH. Depuis, nous avons la sensation d'être moins dans la phase événementielle, l'expérimentation mais dans une phase de coopération plus forte et des actions plus ancrées dans le temps ».

Un porteur de projet

Comme déjà évoqué, la coopération au sein de binômes collectivités / porteurs de projets semble particulièrement pertinente pour faire avancer les différents axes du projet.

“ Une association sans collectivité rame sans financement, et la collectivité sans association rame également car elle n'a pas de portage, de moyens opérationnels, d'être sur le terrain, etc »

Une pilote régionale

LES TEMI, DES ESPACES PROPICES AU DÉVELOPPEMENT DE LA COOPÉRATION EN FAVEUR DE LA MDI

Les démarches TEMI constituent des espaces d'échanges et de coopération pertinents pour les acteurs du territoire. Cet espace permet de renforcer les liens entre les collectivités et les porteurs de projet, mais aussi entre tous les acteurs pouvant jouer un rôle dans la mise en œuvre des écosystèmes. En fondant leurs actions sur la création de diagnostics partagés et la formalisation de plans d'actions, les TEMI sont les espaces ressources des institutionnels sur les territoires.

“ Avec la démarche TEMI, on a essayé de créer du lien, de repartir sur des bonnes bases, notamment avec la Région, qui a la compétence mobilité. La démarche TEMI nous a permis de faire des réunions avec les institutions, ce qui n'était pas possible avant. On essaie également de faire intervenir les porteurs de projets Tims sur notre territoire, en tant que partenaires ».

Un porteur de démarche TEMI

“ **La démarche TEMI crée du lien, entre tous les acteurs intégrés dans un écosystème de MDI.**

Cela passe notamment par le diagnostic, qui permet de mettre tout le monde autour de la table. Dans ce cadre, la mobilisation d'acteurs de l'insertion comme Emmaüs nous permet aussi de recueillir la parole des personnes en situation de précarité. »

Un porteur de démarche TEMI

Enfin, dans le cadre du programme, plusieurs types d'acteurs étaient à l'origine de démarches TEMI. Il semble que le portage par une collectivité directement soit un levier facilitant pour la réussite de la démarche.

“ **Nous sommes une collectivité, et c'est donc plus facile pour nous de mobiliser d'autres acteurs publics »**

Un porteur de démarche TEMI

Les espaces nationaux et régionaux du programme au service des coopérations

Tims est un programme national, aux moyens importants et à la gouvernance structurante. Cela offre de nouvelles possibilités pour favoriser les coopérations, à différents niveaux :

La mise en œuvre du pilotage régional favorise la mise en lien entre porteurs de projets. Les porteurs de projets semblent plus se mobiliser dans les régions où les temps collectifs sont réguliers, les formats et les thématiques variés.

“ **Tims a permis de créer une communauté des porteurs, qui à présent s'autorisent à prendre plus facilement contact entre eux pour répondre à des projets variés, hors du cadre de Tims. »**

Un pilote régional

“ **Nous observons une évolution positive des relations entre les porteurs de projet, avec l'émergence de coopérations concrètes et d'échanges de pratiques plus spontanés grâce à une meilleure connaissance mutuelle. »**

Un pilote régional

“ **Nous avons observé la mise en place d'échanges entre les porteurs pour partager des outils, des contenus d'atelier, des méthodes de travail, des contacts de prestataires ou encore des formats de documents juridiques. »**

Un pilote régional

Cette dimension peut s'opérer à travers d'autres espaces tels que les actions de capitalisation et d'animation (par exemple, les cafés Tims, l'organisation de retours d'expériences, les rencontres annuelles entre porteurs de projets). Toutefois, ce sont néanmoins les espaces de formation qui se révèlent les plus structurants sur ces différents aspects.

85% des répondants donnent une note entre 7 et 10 sur leur niveau de satisfaction sur l'animation nationale.

96,7% des répondants estiment que le programme Tims leur a permis de trouver des espaces d'échanges avec d'autres porteurs de projets locaux.

La formation est l'espace qui favorise le plus des échanges pérennes selon 61,7% d'entre eux.

3.3 → ÉLARGISSEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ, EN COHÉRENCE AVEC LES BESOINS DE CHACUN

Enfin, la professionnalisation de la mobilité durable et inclusive se traduit par un élargissement de l'offre de mobilité, de manière à pouvoir offrir de multiples solutions, cohérentes avec les besoins des bénéficiaires.

L'élargissement de l'offre de mobilité

De manière générale, les porteurs de projet semblent partager le sentiment de répondre de manière adéquate aux besoins du territoire et des bénéficiaires, et sont en mesure de l'objectiver par des observations précises.

65 % des porteurs de projets locaux déclarent que l'offre de mobilité développée dans le cadre du programme Tims sur leur territoire est suffisamment diversifiée pour répondre aux différents besoins.

Près de 99 % des porteurs de projets déclarent que les solutions développées dans le cadre de Tims sont complémentaires aux offres existantes sur le territoire.

L'élargissement des solutions est progressif et se joue sur le temps long pour permettre de répondre à un ensemble varié de besoins et mieux couvrir le territoire : il est en effet nécessaire de bien comprendre les problématiques existantes et les limites des solutions existantes pour développer des offres complémentaires.

“ **Avant la mise en place d'actions Tims sur notre territoire, seule une ligne de bus traversant 2 fois par jour le territoire existait. Les solutions mises en place ont trouvé leur public et sont devenues incontournables pour les habitants ayant le plus de difficultés à se déplacer. »**

Un porteur de projet

Au sein des collectivités, le projet permet de développer l'idée d'un bouquet d'actions complet et cohérent avec le territoire notamment si elles sont Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). Dans ce cadre, leur mobilisation sur les thématiques de mobilité durable et inclusive est directement intégrée dans leur champ de compétences et leurs politiques publiques (voir Effet 4 de l'étude).

“ **Les élus étaient convaincus mais ils n'avaient aucun outil, aucun moyen d'avoir un chargé de mission sur le sujet. Donc pour les territoires, c'est une chance de pouvoir toucher les personnes les plus vulnérables et convaincre les autres acteurs d'aller plus loin.»**

Une partenaire régionale

“ **L'offre de mobilité locale de la Communauté de Communes est désormais la plus complète à l'échelle des EPCI ruraux du département** avec les points info mobilité, le transport à la demande, le covoiturage quotidien, la location longue durée des VAE et ses services connexes ainsi que l'expérimentation des véhicules intermédiaires. Ces derniers suscitent l'intérêt de nombreuses structures au sein du réseau Tims ainsi que de différentes collectivités, nous permettant de nous projeter collectivement sur ce que pourrait être la mobilité de demain en milieu rural »

Une collectivité porteuse de projet

L'IMPORTANCE DU BINÔME COLLECTIVITÉ TERRITORIALE / ASSOCIATION

Les terrains étudiés montrent que l'élargissement de l'offre est favorisé par le portage de projet en consortium par les collectivités territoriales et les associations. Ce binôme est pertinent pour déployer une offre au plus près des besoins. Dans ce cadre, on observe que les collectivités mobilisées avaient pour une part déjà conscience des enjeux de MDI avant le programme, mais ne disposaient pas de moyens nécessaires pour mettre en œuvre des solutions et n'étaient donc que peu en capacité d'agir. Le programme Tims présente alors une opportunité importante pour structurer des ressources sur ce volet.

“ **En Pays de Maïche, le partenariat entre la Communauté de Communes et Re Bon a permis d'étoffer le bouquet mobilité du territoire. Avoir un chargé de mission dédié nous permet de beaucoup avancer : les projets sont préparés, pensés, réalisés ».**

Une Communauté de Communes

Les limites de l'élargissement de l'offre

La capacité du programme à couvrir tous les besoins par l'élargissement de l'offre rencontre néanmoins quelques limites.

Cela s'observe notamment :

- Au sein des territoires ruraux, avec peu de solutions initialement disponibles localement. Dans ce cadre, Tims permet d'élargir l'offre existante, mais elle reste insuffisante et ne peut pallier le manque d'infrastructures de transports.
- Lorsque les bouquets d'actions développés ne sont pas assez étoffés.

« De façon globale, les actions de mobilité déployées concernaient principalement le vélo et la marche ; aussi le public touché par leur déploiement reste partiel, dans la mesure où les besoins en matière de mobilité sont plus larges. »

Un porteur de projet

« Plus les personnes sont loin de la centralité, plus l'accompagnement est long ou la solution partielle. »

Un porteur de projet

3.4 → UNE VOLONTÉ DE PÉRENNISER LES ACTIONS, MAIS DES DÉFIS IMPORTANTS

L'étude montre une volonté de la part des porteurs de projets et de l'écosystème de pérenniser les actions déployées via le programme Tims. Hors des deux projets s'étant arrêtés pendant le programme, l'ensemble des porteurs de projets souhaite renouveler les actions. À l'heure de l'écriture du rapport, 25 nouvelles actions ou initiatives sont déjà en cours de déploiement. Elles peuvent prendre des formes diverses : Pôle Territorial de Coopération Économique (PTCE) spécialisé sur la mobilité (plusieurs occurrences), déploiement sur un territoire voisin, élargissement du bouquet de solutions.

Cette volonté de pérenniser les actions est associée à un regard optimiste sur la capacité de renforcer les écosystèmes de MDI :

Pour 75 % des PPL, les acteurs locaux des territoires sont convaincus qu'il est possible d'allier mobilité durable et inclusive.

Pour 95 % des PPL, les acteurs du territoire qui sont opérateurs de mobilité d'écologie ou d'inclusion portent un regard plus positif sur la mobilité durable et inclusive.

Néanmoins, cette volonté de pérennisation se heurte à des freins qui semblent structurants et peuvent conduire à une limitation de la portée des effets une fois le programme Tims achevé :

• Les écosystèmes de MDI sont très dépendants de l'engagement des collectivités. Dans ce cadre, les échéances des élections municipales de mars 2026 ont constitué un facteur d'incertitude forte pour les porteurs de projets. Cela est d'autant plus important que les binômes collectivités territoriales et associations ont montré toutes leurs pertinences pour développer des projets pertinents sur le territoire.

Pour 70 %, l'absence de politique publique dédiée est un frein préoccupant à la poursuite des activités

• Mais le principal frein identifié est celui du modèle économique de la MDI. Ce modèle économique est dépendant de logiques de subventions, qu'elles soient privées ou publiques, pour permettre de déployer des solutions de mobilité accessibles aux publics les plus précaires.

Pour 85 % des porteurs de projets, l'absence de financement est un frein préoccupant à la poursuite des activités

« Il faut comprendre que la MDI demande un travail d'accompagnement important et donc peut être perçue comme un gros investissement. Mais il est nécessaire de bien comprendre les retombées positives pour un territoire, et d'accueillir les financeurs à cette dimension. Cela apporte un bénéfice individuel et un bénéfice collectif, qui nécessite que cela soit soutenu par les fonds publics. »

Un expert national

« Le renforcement du modèle économique ne peut s'opérer que par du financement supplémentaire. On ne se pose pas la question pour le transport en commun, qui est financé via des mécanismes de taxation. C'est sans doute le même système à penser pour la MDI. Mais cela pose le problème des moyens dont disposent aujourd'hui les collectivités et qui sont très limités. »

Un expert national

4. Contribuer à la structuration des politiques publiques de mobilité durable et inclusive

La mobilité durable et inclusive constitue un objet de politique publique encore en structuration. Dans ce contexte, le programme Tims a contribué à faire émerger, structurer et légitimer ces enjeux au sein des territoires, en agissant à la fois sur l'acculturation des acteurs institutionnels, sur l'analyse des échelles pertinentes de pilotage, et sur la structuration de gouvernances élargies.

« Les enjeux de coopération entre acteurs de l'inclusion, de la mobilité et de la transition énergétique sont essentiels : c'est la base d'un projet. Un acteur seul ne peut pas y aller. Sur les territoires, il faut les porteurs de solutions, les acteurs historiques de la mobilité (qui parfois travaillaient seuls et s'épuisent) et surtout les collectivités territoriales. La présence des acteurs publics est un gage de bon démarrage et de gain de temps sur la suite. »

Un expert national

Cependant, cette structuration reste encore fragile : **70 % des porteurs de projets locaux identifient l'absence de politique publique dédiée comme un frein à la poursuite de leurs activités.**

4.1 → ACCULTURATION DES ACTEURS INSTITUTIONNELS (DÉCIDEURS POLITIQUES, REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT) À LA MOBILITÉ DURABLE ET INCLUSIVE

Une meilleure visibilité pour la MDI

Le programme Tims a contribué à une **montée en visibilité et en légitimité des enjeux de MDI** au sein des politiques publiques locales :

- **59 % des porteurs de projet locaux déclarent que les enjeux de MDI ont été intégrés dans les politiques locales de leur territoire**
- **45 % des actions bénéficient d'un soutien institutionnel**
- **76 % disposent d'un ancrage territorial fort**
- **40 % seront maintenues au-delà du financement Tims**

Les effets du programme Tims sont visibles dans les politiques locales, indépendamment du fait que le sujet de mobilité durable et inclusive préexiste au programme.

Cette acculturation se traduit par une transformation des représentations des décideurs, qui intègrent mieux les besoins sociaux spécifiques aux questions de MDI et les enjeux que ces politiques recouvrent. C'est d'autant plus important que les enjeux de mobilité sont par essence transversaux à d'autres politiques publiques, ce qui peut contribuer à leur invisibilisation ou à freiner leur portage politique.

« Sur le territoire, la mobilité est aujourd'hui davantage identifiée comme un enjeu transversal, en lien avec l'emploi, les transitions écologiques, l'accès aux services et aux soins, et l'aménagement du territoire. Les collectivités locales se sont progressivement approprié ces enjeux, et l'équipe est désormais identifiée comme un acteur ressource. »

Un porteur de projet

« On remarque du côté des élus que les questions de mobilité viennent plus naturellement dans chacun des champs de compétences... La transversalité se fait plus naturellement. C'est également le cas auprès des partenaires prescripteurs et dans le développement de nouvelles actions sur le territoire. »

Une collectivité porteuse de projet

Cette visibilité s'observe dans tous les territoires, qu'il préexiste des dynamiques ou que la MDI soit encore un enjeu à défricher.

Le programme permet en effet de structurer l'action de collectivités qui ont pris la compétence mobilité suite à la LOM :

“ **Ce programme a également permis une véritable reconnaissance de la collectivité en tant qu'AOM par les partenaires** et de renforcer le partenariat avec les élus et les acteurs du territoire qui avaient été initiés avec la création d'instances de suivi de la politique mobilité qu'étaient le COPIL et le Comité des Partenaires. Le programme a permis une véritable appropriation de la compétence mobilité nouvellement transférée à la collectivité »

Une collectivité porteuse de projet

Pour d'autres collectivités, il a joué un rôle de **révéléateur du besoin de politique publique de mobilité durable et inclusive sur le territoire.**

“ **En termes de bilan du programme Tims on retiendra que la mise en lumière au sein de la collectivité éclaire la nécessité d'aborder les mobilités solidaires et inclusives dans leur globalité.** En ce sens, le programme Tims a été un « révéléateur » et permet désormais que ces enjeux soient durablement installés sur le territoire ».

Une collectivité porteuse de projet

Des actions financées par Tims qui permettent de faire la « preuve » du concept pour intégrer la MDI plus largement dans les politiques publiques

Sans accompagnement dédié, la mobilité durable et inclusive peut être difficilement appropriée par les acteurs publics, car elle se situe au croisement des compétences de plusieurs acteurs, et s'opère dans un contexte de budget restreint. Par ailleurs, malgré une acculturation croissante, la MDI reste un concept parfois abstrait pour les acteurs institutionnels :

- Besoin de traduction opérationnelle
- Difficulté à relier le concept à des actions concrètes
- Appropriation inégale selon les territoires

Comme le souligne un TEMI : **« Il y a un besoin de rendre ce concept opérationnel en montrant comment il peut se traduire sur le territoire »**

Dans ce cadre, Tims peut faire la preuve de dispositifs pertinents et amener les acteurs publics à soutenir ce type de projet, ou à les intégrer dans l'offre de solutions de mobilités portée par la collectivité. Le projet outille les collectivités qui souhaitent s'engager sur ce volet.

“ **Tims peut permettre de faire une montée en émergence de projets pour avoir des solutions combinées.** On rencontre un vrai enjeu de mutualisation de services et de projets : si on mutualise un service ou un projet, on se heurte à des problématiques de limite administrative. Mais avoir un appui d'un programme pour tester ces options avec une dérogation, pour voir si c'est faisable, c'est très aidant ».

Un partenaire régional

“ **Le programme a par ailleurs permis de mobiliser des financements exceptionnels, sans précédent pour le territoire, afin de développer des services de mobilité innovants »**

Un acteur public porteur de projet

Cette dynamique s'inscrit dans une perspective de **passage de l'expérimentation à l'inscription stratégique au sein du territoire.**

“ **L'objectif est de passer d'une expérimentation soutenue par le programme Tims à un service durable intégré aux politiques territoriales de mobilité inclusive sur la Région.** (...) Le projet a été évoqué en instances régionales et s'inscrit dans le cadre de la stratégie du plan régional de précarité (...). La reconnaissance croissante de la mobilité inclusive comme levier de lutte contre la précarité et de développement territorial renforce la probabilité de reconduction ou d'adaptation des soutiens existants. »

Un pilote régional

LES DÉMARCHES TEMI, DES ESPACES LEVIERS DE LA VISIBILISATION ET DE L'ACCULTURATION À LA MDI

Les démarches TEMI constituent des espaces privilégiés d'acculturation collective, en réunissant des acteurs issus de différents secteurs.

Les leviers principaux du changement de regard sur la conciliation des enjeux sociaux et environnementaux qui ont été observés sont les suivants :

- Les rencontres intersectorielles et l'animation d'ateliers multi-acteurs : invitation des Commissaires à la lutte contre la pauvreté à des événements avec des acteurs de la mobilité durable par exemple
- Les témoignages d'acteurs de terrain
- L'implication des élus notamment dans les diagnostics : dans la plupart des démarches TEMI, des élus ont participé aux ateliers des diagnostics
- La diffusion interne dans les collectivités : le partage de la démarche avec l'ensemble des services d'une communauté de communes par exemple

Les enjeux sociaux et environnementaux de la mobilité mobilisent les acteurs institutionnels, car ils y sont confrontés. Ainsi ce pilotage local devrait se traduire par la production de documents cadres pour pérenniser la démarche entreprise dans Tims. Deux porteurs de démarches TEMI envisagent la réalisation d'un plan de mobilité simplifié (PDMS) pour capitaliser sur le programme. Un autre, qui étant PNR ne peut produire de PDMS, a pour objectif que le programme Tims débouche sur la production d'une charte de la mobilité.

4.2 → LE PILOTAGE D'UNE POLITIQUE DE MDI AU NIVEAU LOCAL ET RÉGIONAL EST JUGÉ COMME UNE ÉCHELLE PERTINENTE PAR LES ACTEURS

Le programme Tims a révélé l'importance de piloter la MDI à différentes échelles complémentaires :

- Les bassins de vie apparaissent comme une échelle pertinente pour comprendre les mobilités quotidiennes ;
- Les intercommunalités sont jugées pertinentes pour porter des actions de proximité ;
- La Région de par ses compétences reste centrale pour les infrastructures.

La coopération des acteurs portant le programme Tims et certaines institutions peut être parfois marquée par des tensions liées aux compétences institutionnelles, notamment avec la Région. Par ailleurs, plusieurs acteurs agissant sur les problématiques de mobilité disposent de représentations au niveau régional (France mobilité, Mob'In, etc).

“ **La loi LOM oblige à mettre en place des Plans d'Actions pour les Mobilités Solidaires (PAMS), mais sans vraiment définir ce que c'est concrètement.** Elle pose un principe : faire travailler ensemble la mobilité et la solidarité, sous la houlette de la Région et du Département. Mais dans les faits, c'est assez difficile à appréhender pour les acteurs. On parle de bassins de mobilité, de plans de mobilité, puis de PAMS... et il n'est pas toujours évident de s'y retrouver. D'autres initiatives émergent en dehors de ces cadres, parce qu'elles ne correspondent pas exactement aux bassins de mobilité définis. Le vrai enjeu aujourd'hui, c'est de rendre tout cela plus lisible, d'autant que les dynamiques peuvent venir d'acteurs très différents qui ont des compétences différentes. »

Un expert national

Le travail en consortium a permis de dépasser certaines frontières administratives entre intercommunalités, en partant du principe que les mobilités se structurent à l'échelle des bassins de vie.

“ **Théoriquement, le cadre est posé par la loi LOM : la Région et le Département doivent piloter les PAMS à l'échelle des bassins de mobilité.** À cette échelle, tous les acteurs sont censés être autour de la table : Région, Département, Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), services publics de l'emploi... Mais cela ne veut pas dire que les autres niveaux ne peuvent rien faire. Les AOM locales, par exemple, peuvent intégrer ces enjeux dans leurs plans de mobilité ou leurs plans de mobilité simplifiés. Le risque, sinon, c'est que chacun développe sa stratégie de son côté, sans articulation. À l'inverse, rien n'empêche plusieurs AOM de se regrouper pour construire une stratégie commune, par exemple via un plan de mobilité simplifié à une échelle plus large. »

Un expert national

Trois facteurs principaux renforcent la légitimité du portage local de politiques de MDI :

- L'acquisition d'une expertise locale (notamment par les exercices de diagnostics, **la compréhension des besoins**)
- L'ancrage institutionnel (partenariat ou consortium avec des collectivités disposant des compétences mobilité, portage politique)
- Des perspectives opérationnelles concrètes, par le déploiement de solutions de MDI ou de plans d'actions

Ainsi, la légitimité de Tims à agir localement sur les politiques de mobilité repose autant sur la **connaissance des besoins, que sur la capacité à agir.**

“ **Grâce au projet, la mobilité est devenue un sujet beaucoup plus présent dans les échanges avec les élus, notamment en conseil communautaire.** On est amenés à rendre compte régulièrement de l'avancement, ce qui oblige à objectiver les besoins et à mettre les élus en situation d'arbitrage. Mais on se rend aussi compte que la question est complexe, car il y a une multiplicité d'acteurs impliqués (communautés de communes, Région, Département...), chacun avec ses compétences. Le projet permet justement de mieux rendre lisible cet écosystème, même si cela reste encore un enjeu important. »

Une collectivité porteuse de projet

4.3 → LE PILOTAGE D'UNE POLITIQUE DE MDI EST STRUCTURÉ À L'ÉCHELLE LOCALE ET RÉGIONALE

Les démarches TEMI, un espace qui se légitime par son expertise et sa gouvernance

Quelle que soit leur échelle de territoire, l'expertise de tous les porteurs de démarches TEMI sur l'analyse de la dynamique locale de MDI est reconnue par les acteurs du territoire y compris les habitants, qui les considèrent comme des ressources sur ces sujets.

“ **Les habitants nous sollicitent plus aisément pour échanger sur leurs problèmes de mobilité et les solutions qu'ils imaginent.** »

Un porteur de démarche TEMI

Cette reconnaissance est notamment permise par la mise en place d'une gouvernance large. Tous les porteurs TEMI ont mis en place des groupes de travail ou ateliers. Par exemple un porteur de démarche TEMI a mis en place des groupes thématiques sur la santé/social, l'emploi/l'insertion, un groupe citoyen et un groupe associations culturelles et sportives.

“ **La particularité du programme Tims, c'est vraiment son ampleur et la diversité des briques qui le composent.** On n'est pas sur un dispositif unique, mais sur un ensemble cohérent notamment avec les démarches TEMI sur les territoires, mais aussi les actions de formation, la plateforme de ressources, et plus largement tout un outillage mis à disposition des acteurs. Cela implique aussi une comitologie importante, avec de nombreuses instances de suivi et de coordination à différentes échelles, qui permet de structurer les échanges et de faire dialoguer des acteurs qui n'avaient pas forcément l'habitude de travailler ensemble. »

Un expert national

Enfin, la gouvernance des TEMI renforce parfois la visibilité des porteurs de projets de MDI, car ils sont associés à la préfiguration d'actions.

Les pilotes régionaux, un appui à la mobilisation des institutionnels

Les pilotes régionaux ont joué un rôle clé dans la structuration du pilotage et de la mobilisation des acteurs institutionnels, notamment par :

- L'organisation d'événements ouverts : 7 pilotes régionaux sur 10 ont organisé des événements régionaux ouverts avec 70 participants en moyenne.

“ **L'événement avait pour objectif de renforcer la dynamique territoriale autour de la mobilité durable et inclusive.** Il a permis de mettre en valeur les retours d'expérience des porteurs de projets Tims et d'identifier des pistes concrètes pour pérenniser les actions engagées. »

Un pilote régional

“ **Cet événement a permis de souder des liens avec les partenaires régionaux, d'inspirer de nouveaux territoires d'engager une démarche MDI et de nous identifier comme relais sur cette thématique.** »

Un pilote régional

- L'animation de réseaux d'acteurs par des rencontres d'acteurs régionaux et départementaux : les pilotes régionaux sont en contact régulier avec les élus et les services techniques des conseils régionaux, les directions régionales de l'ADEME, les services déconcentrés de l'État (DREETS, DREAL) ainsi que les Départements.

“ **Les institutions (...) nous ont identifiés à la suite d'échanges avec d'autres acteurs de la mobilité,** que ce soit lors de rencontres directes ou grâce à la visibilité générée par nos événements. Cette reconnaissance s'est construite à la fois au nom de Mob'In et dans le cadre de notre rôle de pilote régional Tims, porté à travers les différents projets menés. »

Un pilote régional

Le pilotage régional a permis de :

- Dédier du temps de travail à l'entretien des partenariats existants et au développement de nouveaux partenariats avec des structures et institutions peu connues auparavant
- S'appuyer sur les projets locaux pour donner à voir ce qu'est la MDI sur le terrain (même si le retard du démarrage de certains projets et de la disponibilité des données d'évaluation a freiné ce facteur)
- Organiser des événements régionaux, qui sont non seulement l'occasion de donner à voir les projets locaux et de faire parler de la MDI, mais aussi de nouer des partenariats pour leur organisation même (ex avec les cellules France mobilité).

Le programme Tims a contribué de manière significative à la structuration des politiques publiques de mobilité durable et inclusive, en favorisant **l'acculturation des acteurs institutionnels, en clarifiant les échelles pertinentes de pilotage et en mettant en place des dispositifs de gouvernance structurés.**

Toutefois, cette structuration reste en consolidation, et dépend fortement de la **pérennisation des moyens**, de la **lisibilité des compétences et savoirs-faires de chaque acteur et de la capacité à passer à l'opérationnel.**

La MDI s'impose progressivement comme un **enjeu transversal structurant**, mais nécessite encore un **ancrage plus fort dans les politiques publiques** pour assurer son déploiement.

ENSEIGNEMENTS PRINCIPAUX

Les conclusions de cette étude permettent de valider la contribution du programme Tims au déploiement de modes de déplacement inclusifs et durables, favorisés principalement par un accompagnement et des solutions dédiées auprès des bénéficiaires, mais également le déploiement d'écosystèmes d'acteurs propices, car mieux formés, acculturés et habitués à coopérer sur ces dimensions. Il est important également de souligner que le programme Tims joue un rôle structurant dans l'outillage des politiques publiques de MDI, car il permet aux acteurs publics, dont l'organisation des compétences en matière de mobilité est encore en développement, de se doter de moyens financiers dédiés, de mieux comprendre les besoins et de pouvoir développer des solutions pour y répondre.

Au-delà de ces éléments de conclusions, nous observons les enseignements transversaux suivants :

N°1

LA MOBILITÉ DURABLE EST UN LEVIER D'INCLUSION

L'accompagnement des publics à l'adoption de modes de déplacement durables contribue à leur inclusion. L'accompagnement à la MDI est efficace pour améliorer les capacités de déplacement des personnes, prendre en compte leurs besoins spécifiques, et adopter de nouvelles manières de se déplacer. Les enjeux de mobilité durable et inclusive ne s'opposent pas, ils tendent au contraire à se renforcer.

N°2

LE BOUQUET DE SOLUTIONS EST AU CŒUR DE LA DÉMARCHE

L'évaluation confirme que l'articulation de plusieurs solutions de mobilité est un facteur clé de succès pour répondre aux besoins variés des publics accompagnés. Cette diversité de solution est cruciale pour s'adapter aux différents profils et besoins des bénéficiaires, et éviter les effets de renoncement à la mobilité. Le déploiement des bouquets de solutions appropriés doit pouvoir s'appuyer sur des démarches de diagnostics territoriaux partagés.

N°3

LA NÉCESSITÉ D'UN ACCOMPAGNEMENT LONG, COUPLÉ À UN VOLET PRATIQUE

L'accompagnement des bénéficiaires ne produit pleinement ses effets que s'il est durable et ancré dans la pratique. Cet accompagnement a d'autant plus de portée qu'il est associé à un volet expérimental, les bénéficiaires adoptant plus facilement les solutions après les avoir testées. Cela nécessite également que l'accompagnement s'opère dans la durée, la conduite du changement étant progressive.

N°4

LA PROFESSIONALISATION : UNE DIMENSION CLÉ

Les formations Conseiller MDI et Chargé de développement territorial ont démontré leur efficacité pour permettre aux professionnels de gagner en aisance. Associée à d'autres leviers (pratiques du terrain, espaces d'échanges entre acteurs), elle constitue un levier important de montée en compétences. Ces fonctions sont par ailleurs au cœur du programme, permettant un accompagnement personnalisé au niveau individuel et le développement de solutions dédiées.

N°5

LES COOPÉRATIONS ENTRE ACTEURS ASSOCIATIFS ET COLLECTIVITÉS TERRITORIALES FAVORISENT LA GÉNÉRATION D'EFFETS POSITIFS

Les territoires où les projets sont portés en consortium par une collectivité et une association, ou dans une logique partenariale forte, affichent des résultats plus probants au regard des effets observés. Cela permet de travailler à l'élargissement de l'offre, permettant une meilleure couverture des besoins. Les acteurs publics et les associations affichent par ailleurs des complémentarités dans leurs actions et les ressources qu'ils peuvent apporter.

N°6

LE DIALOGUE AVEC LES AUTORITÉS RÉGIONALES EST UN LEVIER IMPORTANT D'ACTION

Le dialogue avec les instances régionales est primordial pour sensibiliser aux enjeux de la MDI et favoriser la bonne inscription des solutions développées par le programme dans les politiques publiques locales. Dans le programme, cette dimension est portée par les porteurs de projets, mais également par les pilotes régionaux et les démarches TEMI. Pour ces deux dernières instances, le bon niveau de dialogue doit être trouvé afin de positionner Tims comme un programme ressources pour les acteurs publics, et non pas comme un acteur concurrent. Dans ce cadre, il convient de poursuivre le dialogue régional de proximité, et de s'appuyer autant que possible sur les acteurs traitants déjà des questions de mobilité au niveau régional.

N°7

L'IMPORTANCE DES DIAGNOSTICS POUR L'AIDE À LA DÉCISION

La mise en place de solutions de MDI est encore fortement limitée par la méconnaissance par les acteurs des enjeux et besoins sociaux qu'elle recouvre. Dans cette dimension, il apparaît que les différents travaux de diagnostics conduits par les acteurs (porteurs de projets, TEMI), sont des leviers importants de sensibilisation et facilitent le passage à l'action. Ils permettent une meilleure compréhension des problématiques et une acculturation aux enjeux. Ces diagnostics sont d'autant plus porteurs qu'ils s'opèrent par un dialogue entre des acteurs de différentes natures, mais œuvrant dans le champ de la mobilité.

N°8

LA MDI NE PEUT S'OPÉRER PLEINEMENT SANS LE DÉVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES DÉDIÉES

40 % des bénéficiaires déclarent que le manque d'infrastructures (ex. : pistes cyclables, arrêts de bus) limite leur mobilité, même après l'accompagnement et le déploiement de solutions ponctuelles. Les territoires ruraux sont particulièrement concernés. Dans ce cadre, l'étude montre qu'il est important d'intégrer les enjeux de MDI dans les plans d'investissements de mobilité portés par les collectivités.

N°9

LA DIMENSION STRUCTURANTE ET NATIONALE DE TIMS EST UN LEVIER DE RÉASSURANCE

Tims, par sa dimension nationale et sa structuration, a joué un rôle d'accélérateur pour légitimer les porteurs de projets et sécuriser les financeurs, notamment par les indicateurs de suivi du programme qui renforcent la crédibilité. Cette dimension est d'autant plus forte dans un contexte d'incertitudes politiques et budgétaire.

N°10

UN MODÈLE ÉCONOMIQUE QUI NÉCESSITE DES FONDS PUBLICS

Le modèle économique de la MDI repose en partie sur un financement public : parce que ces solutions s'adressent à des publics précaires, l'équilibre ne peut s'opérer uniquement par une participation des usagers ou dans une logique marchande. La MDI renvoie également à la création d'infrastructures pour favoriser les déplacements, qui s'opèrent sous la forme d'investissement de long terme. Dans ce cadre, la fragmentation des financements, le manque de reconnaissance des retombées positives et collectives des projets constituent autant de freins au développement pérenne des solutions.

Le programme Tims vise à développer la mobilité durable et inclusive en France. Il ambitionne de réaliser des économies d'énergie en encourageant des modes de mobilité plus sobres. Pour une transition juste, l'objectif est de permettre à tous, en particulier aux personnes en précarité-mobilité, d'accéder aux services essentiels et d'exercer pleinement leurs droits fondamentaux.

Pour plus d'informations

mobilite-durable-inclusive.fr