



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-neuvième session**

Genève, 21-24 février 2017

Point 4 d) ii) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale :**Environnement, changements climatiques et transports :****Décarbonisation des transports intérieurs et atténuation
des effets nocifs pour l'environnement****Utilisation et poursuite du développement de l'outil de
modélisation des futurs systèmes de transport intérieur
(outil ForFITS)****Note du secrétariat**

Le Comité des transports intérieurs a été informé, à sa session de février 2016, que la Division des transports, à l'invitation de la Division de l'environnement, avait participé à l'étude de la performance environnementale (EPE) du Tadjikistan, et que l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (outil ForFITS) serait utilisé à des fins d'analyse dans le cadre du volet de cette étude consacré aux transports. Le Comité souhaitera peut-être prendre note du résumé des principales conclusions de cette étude, qui ont été examinées et approuvées par son homologue, le Comité des politiques de l'environnement, à sa session de janvier 2017.

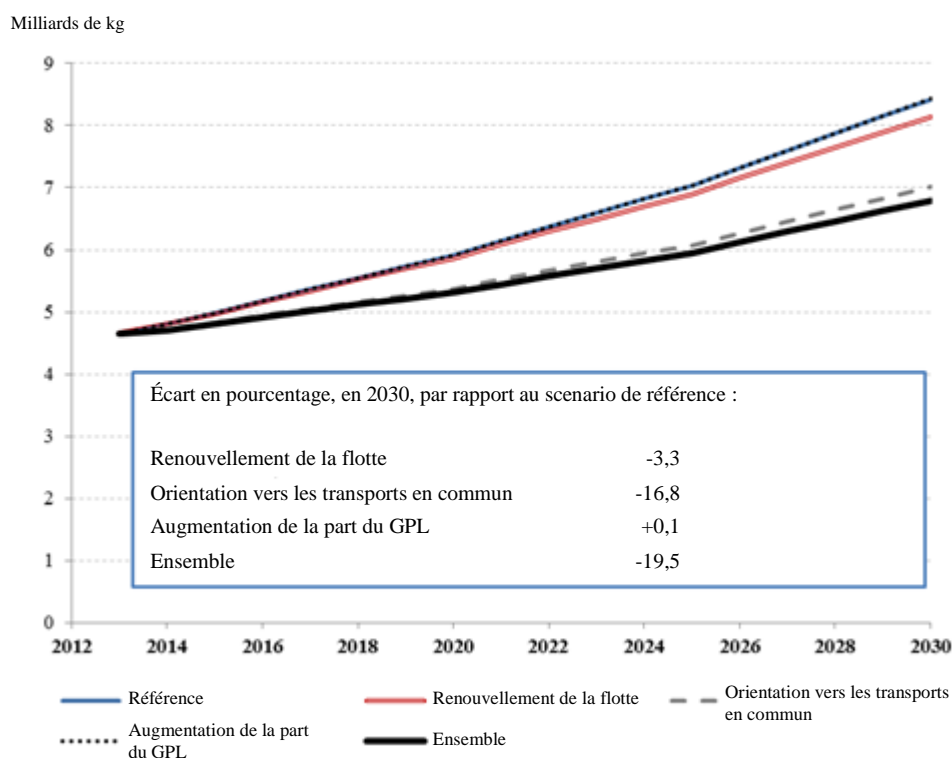
Le Comité sera également informé des projets pour la poursuite du développement de l'outil ForFITS. Le Comité est invité à envisager d'**exprimer son soutien** et de **donner des orientations** quant à la manière dont il souhaite continuer à tirer parti de l'utilisation et du développement de l'outil ForFITS et à contribuer à ceux-ci compte tenu de l'opportunité et de la pertinence de cet outil pour le développement durable et pour l'atténuation des changements climatiques, en particulier au vu des résultats de la vingt et unième session de la COP, qui s'est tenue à Paris en décembre 2015.



I. Application de l'outil ForFITS au Tadjikistan

1. La Division de l'environnement de la CEE a procédé à une étude de la performance environnementale (EPE) du Tadjikistan. Le volet consacré aux émissions de CO₂ dues aux transports et à leur analyse a été mené à bien par la Division des transports durables, avec l'aide de consultants locaux. Des scénarios réalistes ont été étudiés en vue de la réduction des émissions de CO₂. Les résultats de l'étude ont été joints en annexe au rapport final de l'EPE (ECE/CEP/180).
2. Selon les estimations des émissions de CO₂ « du puits aux roues » liées au secteur des transports au Tadjikistan, en 2013, les émissions provenant des véhicules de transport de marchandises étaient d'environ 20 % supérieures à celles des véhicules particuliers (2,5 milliards de kg contre 2,1 milliards de kg).
3. Faute de nouvelles politiques et en tenant compte de la croissance économique escomptée, les émissions de CO₂ liées au secteur des transports au Tadjikistan pourraient enregistrer une augmentation globale de plus de 80 % d'ici à 2030 par rapport à 2013, les véhicules de transport de marchandises restant la source principale d'émissions de CO₂.
4. Le principal problème, pour le Tadjikistan, est que les prévisions de croissance économique le concernant devraient avoir pour conséquence une hausse des émissions de CO₂ en raison de l'augmentation du taux de motorisation. Ce problème pourrait toutefois être atténué par une amélioration de la qualité du parc de véhicules de transport. Les résultats ont montré les effets que pouvait avoir l'augmentation de l'efficacité du secteur du transport de voyageurs par l'amélioration de l'infrastructure des transports en commun et le renouvellement de la flotte de véhicules personnels. Les prévisions générées par l'outil ForFITS à partir des scénarios étudiés ont montré que de telles mesures pouvaient réduire de 20 % la tendance actuelle à l'augmentation des émissions imputable au secteur des transports au Tadjikistan.

Figure
Prévisions d'émissions de CO₂ dues aux transports, « du puits aux roues »
 (« well-to-wheel »), au Tadjikistan, pour la période 2010-2030



Notes : « Du puits aux roues » (« well-to-wheel ») = émissions de CO₂ dues à l'utilisation des véhicules et à la production et à la distribution du carburant nécessaire. Référence = aucun grand changement d'orientation. Renouvellement de la flotte = réduction d'un tiers de la durée de vie moyenne des voitures particulières d'ici à 2030. Orientation vers les transports en commun = baisse de 13 %, d'ici à 2030, de l'écart entre la valeur actuelle et la valeur maximale de l'indice CEE de report modal du trafic passagers. Augmentation de la part du GPL = augmentation de 38 %, d'ici à 2030, de la part des voitures personnelles au GPL. Ensemble = effet combiné du renouvellement du parc de véhicules et de l'orientation vers des scénarios de transport en commun.

5. Ayant à l'esprit l'atténuation des effets des futures émissions de CO₂ dans le secteur des transports, la Division des transports durables a suggéré à la Tadjikistan d'envisager de mener une enquête plus approfondie sur le coût relatif de la mise en œuvre des mesures suivantes :

- a) Diminution de l'âge moyen de la flotte de véhicules légers de transport de passagers ;
- b) Création des conditions nécessaires et développement de l'infrastructure en vue d'encourager les habitants à utiliser les transports en commun.

II. Programme de travail ForFITS 2016-2018

6. La Division des transports durables a établi un plan de travail pour les deux prochaines années afin d'intensifier l'utilisation de l'outil ForFITS et de développer et améliorer la version actuelle du modèle. Toutes les activités ci-après sont soumises à la

collecte de fonds pour des projets extrabudgétaires. Toutes les parties prenantes intéressées sont invitées à prendre contact avec le secrétariat afin de s'entretenir du financement d'une ou plusieurs des activités ci-après.

A. Poursuite de l'élaboration du modèle ForFITS

1. Mise au point d'un nouveau module sur les polluants locaux

7. Dans de nombreux pays la qualité de l'air est un motif croissant d'inquiétude sur le plan de l'environnement et de la santé publique. Malgré les améliorations déjà obtenues, le secteur des transports reste une importante source de pollution. La qualité de l'air est un sujet de préoccupation particulier dans les villes, l'exposition à des gaz et particules nocifs étant toujours importante partout dans le monde, mais surtout dans les pays en transition à croissance rapide. L'ajout des polluants locaux au modèle ForFITS créerait un outil mondial unique qui couvrirait l'ensemble des émissions imputables aux transports, y compris les gaz à effet de serre (GES) et les polluants atmosphériques locaux. Plusieurs mesures de politique générale actuellement examinées dans le cadre du projet ForFITS (par exemple les mesures axées sur la réduction de la demande de transport ou le transfert modal) ont une incidence à la fois sur les émissions de CO₂ et sur celles de polluants atmosphériques locaux, bien que seules les premières soient quantifiées dans le modèle actuel. En élargissant la portée de l'outil, cela permettrait aux gouvernements de mettre en œuvre des politiques de transport qui réduisent au minimum la contribution du secteur des transports tant aux changements climatiques qu'à la pollution atmosphérique.

2. Mise au point d'un nouveau module sur les engins mobiles non routiers

8. Les émissions de CO₂ imputables aux engins mobiles non routiers (EMNR), tels que les tracteurs agricoles, les engins de construction et le matériel d'exploitation minières, ne sont généralement pas prises en compte dans les choix politiques. Or, elles représentent une quantité considérable des GES et leur contribution au total des émissions de CO₂ pourrait augmenter sensiblement, en particulier dans les pays dont les caractéristiques et la structure économiques favorisent l'usage d'engins mobiles non routiers. Une étude de faisabilité financée par Environnement Canada a confirmé qu'il était possible de mettre au point un nouveau module sur les EMNR.

3. Mise au point d'une nouvelle interface utilisateur

9. La visibilité de l'outil ForFITS pourrait être améliorée par l'adoption d'une interface plus conviviale et accessible qui offrirait un moyen simple et intuitif d'introduire des données dans l'outil ForFITS et d'en comprendre les extrants. Par exemple, le degré de rigueur des politiques de transport envisagées serait représenté par des données d'entrée paramétrables, et les effets de ces politiques sur l'énergie et les émissions de CO₂ s'afficheraient directement dans les graphiques et les tableaux de sortie.

B. Utilisation du modèle ForFITS existant

1. Stages de formation

10. La Division des transports durables reçoit régulièrement des demandes d'utilisateurs de ForFITS sur la manière d'utiliser le modèle. Certains utilisateurs auraient besoin d'une formation intensive pour être en mesure d'utiliser l'outil ForFITS et de produire des résultats. Un manuel de l'utilisateur de l'outil ForFITS est disponible gratuitement en ligne mais l'auto-apprentissage peut être une tâche longue et laborieuse. La Division des transports durables propose des stages de formation pour les nouveaux utilisateurs de

ForFITS ainsi que des stages de perfectionnement pour les personnes qui utilisent déjà l'outil, afin d'optimiser le processus d'apprentissage.

2. Analyses spécifiques à certains pays

11. Tout pays peut prendre contact avec la Division des transports durables en vue de procéder à une analyse approfondie, à l'aide de la version actuelle de l'outil ForFITS, afin de mieux comprendre l'ensemble des interventions permettant d'optimiser la réduction des émissions de CO₂ des imputables aux transports. Les administrations nationales et locales doivent fournir les données et les informations permettant de bien comprendre le secteur des transports du pays, de dresser son portrait socioéconomique et de définir des scénarios utiles. Un rapport final sur l'avenir des activités de transport, de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ dans différents scénarios économiques, techniques et politiques serait fourni. Cette activité pourrait être combinée avec les stages de formation mentionnés ci-dessus, afin que les résultats des analyses puissent être présentés au pays concerné dans le cadre d'ateliers concrets de renforcement des capacités.
