

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

Genève, 24-26 février 2015

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

**Questions stratégiques de nature horizontale:****Environnement, changements climatiques et transports –****Atténuation des effets nocifs des transports intérieurs****pour l'environnement****Projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur  
(projet ForFITS) – Progrès et directions futures****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document contient des informations sur le projet mondial relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS) et ses activités de suivi. Financé par le Compte pour le développement de l'ONU, ce projet visait à élaborer un instrument d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports et des politiques visant à en atténuer les effets.

Le modèle ForFITS a été achevé au début de 2014 et appliqué dans sept pays pilotes (Chili, Éthiopie, France, Hongrie, Monténégro, Thaïlande, Tunisie) pour évaluer l'importance des activités de transport, ainsi que la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> de ce secteur à l'avenir, selon différents scénarios et différentes interventions publiques. Les pays choisis couvrent l'espace géographique de toutes les commissions régionales de l'ONU. Le modèle et les résultats ont été présentés dans le cadre de plusieurs activités de sensibilisation et ateliers de renforcement des capacités.

La phase suivante du développement de l'outil ForFITS met l'accent sur son utilisation et sa maintenance. Plusieurs activités de suivi sont en cours ou commencent, leur objectif étant d'étudier les possibilités d'élargir le champ d'application de l'outil ForFITS de manière à en accroître l'utilité et à en assurer la durabilité.

Compte tenu de l'opportunité et de la pertinence de cet outil pour le développement durable, ainsi que de la portée et de l'utilité des améliorations proposées, le Comité souhaitera peut-être réfléchir à la manière de tirer parti de l'utilisation et du développement de l'outil ForFITS et de contribuer à ceux-ci.



## I. Contexte

1. Conçu en 2008 et lancé en 2011, le projet ForFITS est une activité d'une durée de trois ans qui avait pour but de renforcer la coopération et la planification à l'échelle internationale en faveur des politiques de transport viables et de faciliter en particulier l'atténuation des effets des changements climatiques. Il a été financé par le Compte pour le développement de l'ONU et a fait intervenir toutes les commissions régionales de l'ONU.
2. Pour atteindre l'objectif fixé, les activités suivantes ont été menées à bien:
  - Mise au point et utilisation d'un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports intérieurs comprenant un simulateur de politiques des transports;
  - Organisation et conduite d'activités de sensibilisation pour les acteurs œuvrant dans des domaines relatifs aux transports, à l'énergie et aux émissions de CO<sub>2</sub>;
  - Organisation et mise en œuvre d'activités de formation et de séminaires de renforcement des compétences à l'intention des décideurs et des experts techniques.
3. La Commission économique pour l'Europe (CEE) a élaboré le modèle. Lors d'une réunion internationale d'experts tenue en avril 2012, les participants ont procédé à un examen global des données statistiques, politiques et instruments de mesure existants concernant les émissions de CO<sub>2</sub> dans les transports, ainsi qu'à l'examen d'un projet de méthodologie. Un premier prototype a été présenté fin 2012 et des améliorations notables y ont été apportées en 2013. Dans le cadre de ce projet du Compte pour le développement de l'ONU, il était prévu d'établir un rapport de situation global au début, et de mener des activités de suivi en fonction des résultats de l'outil ForFITS à la fin du projet. Le premier rapport de situation global a été établi au-delà de la portée initiale du projet; en revanche, faute de temps, les activités de suivi, qui étaient plus ambitieuses, se sont limitées à un rapport sur les projets pilotes.
4. Le modèle et un manuel de l'utilisateur sont désormais disponibles gratuitement en ligne sur le site Web de la CEE ([www.unece.org/trans/theme\\_forfits.html](http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html)). Le manuel fournit des informations détaillées sur les éléments suivants: la méthode sur laquelle repose la modélisation; la structure du modèle, y compris des informations sur chaque étape du calcul; les données requises dans l'interface de saisie, y compris des explications concernant l'utilisation du fichier; et des instructions concernant l'exploitation des modèles, y compris la visualisation des résultats et leur extraction du logiciel.
5. Aujourd'hui, l'outil de modélisation ForFITS aide les utilisateurs à prendre des décisions éclairées concernant les mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports. Les utilisateurs peuvent comparer un scénario de référence et le scénario prévu si les politiques de transport proposées sont mises en œuvre. ForFITS estime la quantité d'émissions qui peuvent être «économisées» selon différents scénarios. Les résultats de ces analyses peuvent faciliter la mise en œuvre de politiques de transport futures qui pourraient être efficaces pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.
6. L'outil porte plus particulièrement sur les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports intérieurs, notamment les transports routiers, ferroviaires et fluviaux, et prédit les émissions futures en se fondant sur les tendances actuelles. Les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports aérien et maritime sont également prises en compte par ForFITS, mais de manière simplifiée.

## II. Activités en 2014

7. Les activités réalisées par la CEE au premier trimestre de 2014 ont permis de mener à bien la phase financée par le Compte pour le développement de l'ONU: établir le rapport final du projet ForFITS et fournir les services d'un consultant indépendant pour contribuer à l'établissement du rapport d'évaluation. Les résultats du rapport d'évaluation sont généralement positifs et peuvent être consultés sur le site Web de la CEE ([www.unece.org/trans/theme\\_forfits.html](http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html)).

8. Suite à la formation et à l'analyse dans le cadre des sept études pilotes en 2013, ForFITS a été utilisé pour la première fois en 2014 comme instrument d'évaluation, de suivi et de planification des politiques en faveur des modes de transport durables dans plusieurs régions. Les utilisateurs ont confirmé l'utilité et les avantages de l'outil ForFITS pour les décideurs et les chercheurs internationaux, et ils sont restés en contact avec la CEE pour obtenir des précisions sur les questions techniques liées à l'utilisation de cet outil pour évaluer les émissions de CO<sub>2</sub> à Lyon (France), São Paulo (Brésil), en Égypte et au Liban. La CEE a participé de manière plus directe à l'utilisation du modèle et à l'analyse des résultats obtenus dans la municipalité de Kaunas (Lituanie) et en Géorgie. Cet outil a été utilisé dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) lors des préparatifs de l'atelier annuel sur les transports urbains organisé à Kaunas. Un examen approfondi des politiques a été réalisé pour la municipalité de Kaunas et pour la Lituanie, à partir de l'analyse et des résultats de plusieurs scénarios générés par ForFITS. L'examen des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports en Géorgie a été réalisé dans le cadre de la troisième étude de performance environnementale de la Géorgie, conduite par la Division de l'environnement de la CEE. Dans les deux cas, les analyses ont été effectuées par la Division des transports de la CEE avec l'appui de consultants locaux.

9. Outre l'utilisation directe de ForFITS dans différents pays et régions, la CEE a lancé en 2014 un certain nombre d'activités visant à développer l'outil ForFITS, à en assurer la maintenance et à en démontrer l'utilité.

10. Deux activités visant spécifiquement à élargir le champ d'application de ForFITS ont été lancées en 2014. La première visait à combler une lacune liée à la couverture de l'outil constatée lors des sessions de formation. Il avait été noté que les émissions provenant des tracteurs agricoles et des engins mobiles de construction n'entraient pas dans le champ d'application du modèle. À la demande d'Environnement Canada, une étude financée par cet organisme et réalisée par la CEE permettra de juger de la possibilité d'ajouter un module à l'outil ForFITS de manière à prendre en considération les engins mobiles non routiers (NRMM). Outre l'objectif principal du projet, ces résultats pourraient servir de référence pour les pays dans lesquels ces types de véhicules sont nombreux.

11. La deuxième activité visant à élargir le champ d'application de ForFITS concerne la sécurité routière. Certaines variables influant sur les niveaux d'émission de CO<sub>2</sub> (à savoir «activité du véhicule» et «choix modal») sont pertinentes pour la sécurité routière, de sorte qu'un module supplémentaire permettant d'évaluer les politiques de sécurité routière pourrait être une fonctionnalité utile de l'outil ForFITS. L'Union internationale des transports routiers a apporté son appui à cette activité et a financé la mise au point d'un module de sécurité routière – désigné sous l'abréviation *SafeFITS* – permettant d'élaborer des scénarios concernant la sécurité routière, dans le cadre ou indépendamment de l'outil ForFITS, en utilisant les données disponibles et pertinentes.

12. Dès le début de l'élaboration de ForFITS, les activités de maintenance ont été définies comme essentielles pour assurer la viabilité de l'outil à l'avenir. La CEE a encouragé l'utilisation indépendante de ForFITS lors de ses sessions de formation, et une fois l'outil

mis à disposition gratuitement sur le site Web de la CEE, la première étape dans le domaine de la maintenance a consisté à fournir une assistance aux utilisateurs de ForFITS. La CEE a répondu à de nombreuses demandes d'assistance technique provenant d'utilisateurs de ForFITS partout dans le monde. Outre l'aide aux utilisateurs, ces échanges ont parfois mis en évidence des problèmes techniques/informatiques mineurs de ForFITS.

13. La dernière activité réalisée par la CEE en 2014 a visé à démontrer l'utilité de ForFITS. Pour quantifier les «économies» potentielles d'émissions dans le secteur des transports au niveau international, la Commission a commencé à recueillir les données ForFITS fournies par ses États membres. L'outil ForFITS sera ensuite utilisé au niveau bilatéral pour prévoir les émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports intérieurs pour ces États membres. Un rapport global à l'échelle régionale devrait en principe être établi, sous réserve de la disponibilité des données de base. Ce rapport viserait à recenser les possibilités de réduction des émissions à différents niveaux dans la région.

### III. Prochaines activités

14. La Division des transports de la CEE a également tenu des réunions internes pour débattre des activités futures et a défini de nouvelles mesures à prendre au cours des prochaines années pour continuer à démontrer l'utilité de l'outil ForFITS, en assurer la maintenance et le développer. Les activités futures envisagées sont les suivantes:

- **La valeur de ce modèle pour l'avenir réside dans son utilisation** – Il est important que l'outil ForFITS disponible soit utilisé aussi largement que possible. Cette méthode pourrait être utilisée de manière très pratique dans le cadre des études de performance environnementale et du PPE-TSE;
- **Formation des futurs utilisateurs** – Il est impératif que les agents de l'État, les consultants, les professeurs d'université, ainsi que les représentants d'organisations non gouvernementales et d'autres organisations internationales soient formés à l'utilisation de l'outil ForFITS. Des cours de perfectionnement pour ceux qui ont déjà été formés et/ou ont utilisé l'outil, et de nouveaux cours de formation destinés à un public plus large seraient nécessaires au moins une fois par an. Toutefois, à ce stade, l'organisation de cours plus nombreux pourrait accélérer le déploiement de ForFITS. En plus de ces formations directement ciblées, des cours de «formation des formateurs» sont également nécessaires. Des donateurs devront financer cette activité;
- **Maintenance de ForFITS** – Il est essentiel que l'outil soit mis à jour régulièrement pour qu'il reste efficace pour ses utilisateurs;
- **Amélioration de ForFITS** – L'amélioration de ForFITS est une tâche importante et de longue haleine; elle sera soumise à des contraintes de temps et de budget. L'interface utilisateur de ForFITS pourrait être améliorée à long terme pour un usage simplifié. La poursuite des recherches sur les améliorations possibles de certaines méthodes de prévision pourrait également être menée dans le cadre des activités futures de ForFITS;
- **Nouveaux modules** – Des modules supplémentaires permettant de prévoir les niveaux de polluants à l'échelon local et de tenir compte des infrastructures de transport élargiraient le champ d'application de l'outil. Un module consacré aux polluants au niveau local serait particulièrement utile pour mettre en rapport les résultats de ForFITS avec les mesures d'atténuation appropriées au niveau national et fournir des évaluations quantifiées des mesures prises à l'appui des stratégies nationales. Le développement de ce module dépendrait également des financements disponibles.

## **IV. Conclusion**

15. Le Comité est invité à examiner les avantages de l'utilisation et du développement de l'outil ForFITS, ainsi que les contributions qu'il pourrait y apporter, compte tenu de l'opportunité et de la pertinence de cet outil pour le développement durable, de sa portée et de son utilité.

---