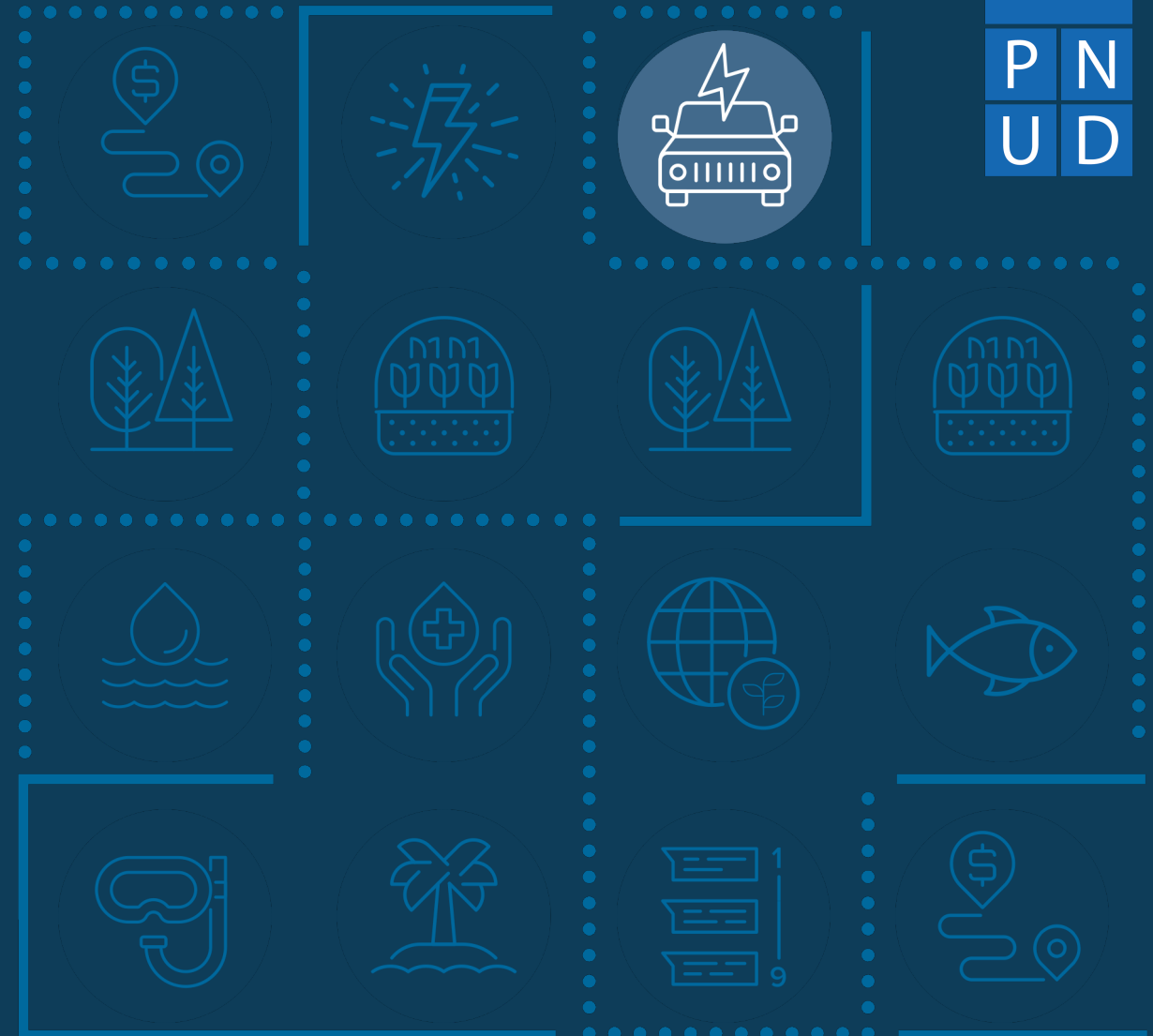
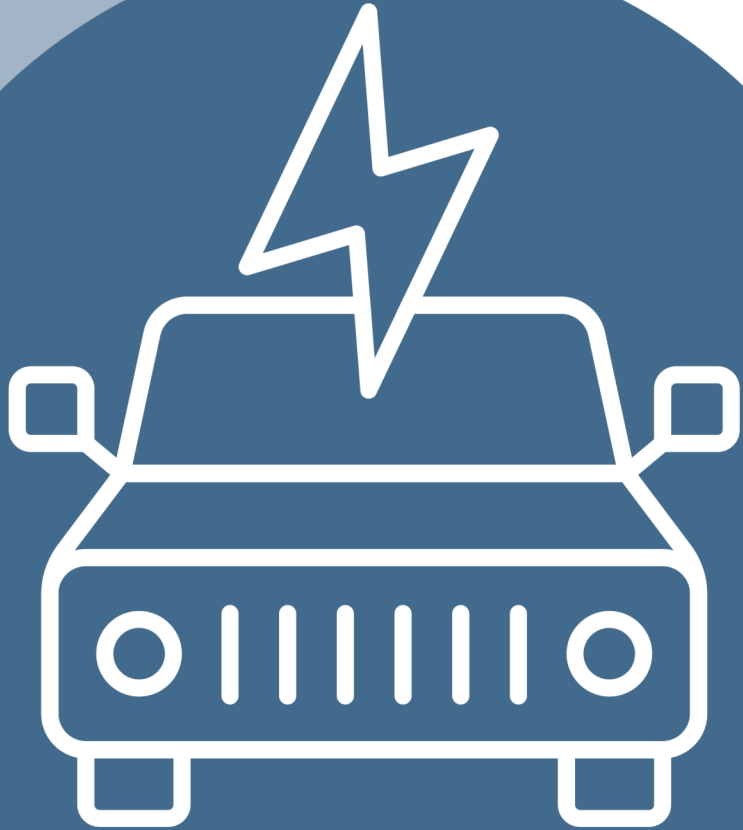


GUIDE

méthodologique pour les évaluations financières de la lutte contre le changement climatique

ÉVALUATIONS FINANCIÈRES POUR LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT





Pertinence du secteur des transports

- Les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du secteur des transports sont l'une des principales contributions au réchauffement mondial.
- Le secteur représente ~ 1/4 du total des émissions mondiales de GES, qui enregistrent actuellement une hausse rapide.
- Le monde en développement représentera la plus grande part de cette croissance, avec des prévisions de taux de croissance de 3,5 % à 5,3 % par an ([Fan et al., 2023](#)).

Étape 1. Définir les principaux paramètres de l'évaluation.



Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (et les données relatives aux coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus), ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Étape 3. Définir un scénario de référence.



Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario de référence.



Étape 5. Définir un scénario cible.



Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario cible.



Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Étape 9. Synthétiser les résultats et finaliser le rapport.



Étape 1.



Définir les principaux paramètres de l'évaluation.

- Définir le champ d'application et les limites pour l'évaluation
- Définir le cadre institutionnel
- Spécifier l'horizon temporel pour l'évaluation, qui correspond à l'horizon temporel de l'objectif national évalué
- Spécifier l'année de référence (l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles)
- S'appuyer sur le modèle/l'analyse/le système de suivi existant, le cas échéant



Définir les limites pour l'évaluation

Sous-secteurs possibles en vue d'une sélection et d'une priorisation

Sous-secteurs	Transport de voyageurs – urbain/interurbain/national/international	Transport de marchandises
Transport routier	Voitures particulières	Camions
	Motocyclettes	
	Bus	
	Tricycles motorisés	
	Taxis	
	Transport non motorisé	
Chemins de fer	Transport ferroviaire interurbain/métro/métro léger/tramway	Transport ferroviaire interurbain
Aviation civile	Aviation nationale/aviation internationale	Aviation nationale/aviation internationale
Navigation fluviale	Navigation fluviale nationale/navigation fluviale internationale	Navigation fluviale nationale/navigation fluviale internationale
Transport par pipeline		Pétrole, gaz, produits chimiques, autres
Tout-terrain	Véhicules et machines mobiles utilisés dans les secteurs de l'agriculture, de la foresterie, de l'industrie et des résidences, tels que les équipements d'assistance au sol dans les aéroports, les tracteurs agricoles, les tronçonneuses, les chariots de levage et les motoneiges	



Sélectionner l'approche analytique

- Élaboration de feuilles de calcul simples sur la base des feuilles Excel fournies par cette méthodologie d'évaluation financière
- Mise à profit des modèles de transport, des systèmes de suivi, des processus de balisage budgétaire existants, etc., le cas échéant
- Utilisation des prévisions/tendances du secteur pour déterminer l'offre et la demande prévues dans le secteur

Étape 1. Définir les principaux paramètres de l'évaluation.



Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (et les données relatives aux coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus), ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Étape 3. Définir un scénario de référence.



Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario de référence.



Étape 5. Définir un scénario cible.



Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario cible.



Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Étape 9. Synthétiser les résultats et finaliser le rapport.



Étape 2.



Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M, les données relatives aux coûts de subvention (s'ils sont explicitement inclus) ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.

- Regroupement des données des FI et des FF ventilées par type d'investissement (par ex. parcs éoliens, centrale alimentée par la biomasse, etc.), entité d'investissement et source de financement sur une période récente de 3 à 10 ans
- Regroupement d'informations socioéconomiques (développement démographique, développement économique, etc.) sur une période récente de 3 à 10 ans

Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (s'ils sont explicitement inclus) ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Sources de données

Informations utiles pour établir des scénarios de référence et cible :

- Caractérisation de la demande de transport de passagers et de marchandises, par mode de transport
- Caractérisation de la répartition modale par mode de transport
- Caractérisation du parc automobile par catégorie et type de carburant
- Kilomètres parcourus par catégorie et mode de transport
- Taux d'occupation par type de véhicule
- Caractérisation des technologies disponibles sur le marché pour le secteur des transports

Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (s'ils sont explicitement inclus) ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Sources de données

- Études et modèles de transport et de mobilité
- Données sur la croissance économique, croissance démographique
- Ventes par type de carburant et sous-secteur
- Plans sectoriels/plans de développement
- Mécanismes de balisage/suivi ou de transparence du budget national
- Inventaires des GES, communications nationales, etc.
- Études d'impact environnemental et social, études d'évaluation économique

Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (s'ils sont explicitement inclus) ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Compiler les données historiques

Modèle pour 1 an de données historiques des FI et FF (simplifié)

Catégorie d'entité d'investissement	Source des FI et des FF	Type d'investissement 1 (FI, FF, total)	Type d'investissement 2 (FI, FF, total)	Type d'investissement 3 (FI, FF, total)	Investissement total
Ménages	Nationale				
Sociétés	Nationale				
	Étrangère				
	Total des fonds provenant des sociétés				
Administration publique	Nationale				
	Étrangère				
	Total des fonds provenant de l'administration publique				

Étape 1. Définir les principaux paramètres de l'évaluation.



Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (et les données relatives aux coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus), ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Étape 3. Définir un scénario de référence.



Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario de référence.



Étape 5. Définir un scénario cible.



Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario cible.



Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Étape 9. Synthétiser les résultats et finaliser le rapport.



Étape 3.



Définir un scénario de référence.

- Définir le fondement physique du scénario de référence
- **Scénario de référence** : description de ce qui se passera probablement en l'absence de politiques SUPPLÉMENTAIRES de lutte contre le changement climatique ; tendances socioéconomiques attendues (par ex. croissance démographique et migration, croissance économique), changements technologiques et investissements dans le secteur en cas de maintien du statu quo.



Définir le scénario de référence

- Caractériser chaque sous-secteur pertinent de fourniture d'électricité et d'utilisation finale d'électricité au cours de la période d'évaluation
 - Présumer qu'aucune nouvelle politique de lutte contre le changement climatique n'est mise en œuvre
- Le scénario de référence reflète :
 - Les plans sectoriels et nationaux actuels
 - Les tendances socioéconomiques attendues
 - Les investissements attendus dans les sous-secteurs



Définir le fondement physique du scénario de référence

- Les informations doivent être ventilées par :
 - Année (à partir de 10 ans avant l'année de référence de l'évaluation)
 - Source (sociétés et administration publique)
 - Type (fonds nationaux, investissements directs étrangers, aide publique au développement)



Étape 1. Définir les principaux paramètres de l'évaluation.



Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (et les données relatives aux coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus), ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Étape 3. Définir un scénario de référence.



Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario de référence.



Étape 5. Définir un scénario cible.



Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario cible.



Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Étape 9. Synthétiser les résultats et finaliser le rapport.



Étape 4.



Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels, ainsi que les coûts de subvention (s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario référence.

- Compiler les données annuelles, ventilées par entité d'investissement, source de financement, type de flux d'investissements et type de flux financier
- Calculer le **total des FI et des FF** en termes réels non annualisés au cours de la période de planification
- Définir les **FI et FF annuels** du scénario de référence

Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels ainsi que les coûts de subvention (s'ils sont explicitement inclus) pour scénario référence.



Définir et prévoir les FI et les FF annuels

Catégorie d'entité de financement	Source des fonds	Cumul des FI et FF* 2025-2050 (en milliards de dollars pour 2025)	
		FI	FF
Ménages	Nationale		
	Fonds propres nationaux		
Sociétés	Investissements étrangers		
	Dette nationale		
	Emprunts étrangers		
	Soutien de l'administration publique		
	Aide extérieure (APD)		
	Fonds nationaux (budgétaires)		
Administration publique	Emprunts étrangers (prêts)		
	Aide extérieure (APD)		
	Total		

* Équipements ferroviaires, bus électriques, système de billetterie intelligent pour les transports publics...

Étape 1. Définir les principaux paramètres de l'évaluation.



Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (et les données relatives aux coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus), ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Étape 3. Définir un scénario de référence.



Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario de référence.



Étape 5. Définir un scénario cible.



Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario cible.



Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Étape 9. Synthétiser les résultats et finaliser le rapport.



Étape 5.



Définir le scénario cible.

- **Scénario cible** : intègre des mesures nouvelles et à plus grande échelle pour lutter contre le changement climatique
- Le scénario cible doit décrire les tendances socioéconomiques attendues, les changements technologiques, les mesures pertinentes visant à réduire les émissions de GES et les investissements attendus dans le secteur de l'énergie (par ex. sous-secteurs de l'utilisation finale et de la fourniture) pour mettre en œuvre ces mesures d'atténuation



Prévoir les FI et les FF pour le scénario cible

Installation/technologie	Cumul infrastructures (2025-2050)	Coût unitaire
Véhicules plus efficaces	(nbre d'unités)	(coût [en \$ 2025]/ unité)
Expansion des transports publics	(nbre d'activités)	(coût [en \$ 2025]/ activité)
Total		



Mesures d'atténuation dans le secteur des transports

Réduction des émissions par kilomètre parcouru

- Remplacer les carburants hautement carbonés par des carburants à faibles émissions de carbone (biocarburants, gaz naturel, électricité)
- Nouvelles technologies automobiles (hybrides, véhicules à hydrogène, véhicules électriques)
- Introduction des meilleures pratiques (amélioration de l'entretien, conduite écologique)
- Changement des comportements : achat de véhicules à haut rendement énergétique, etc.
- Améliorations des infrastructures visant à réduire les embouteillages : routes surélevées, feux de signalisation intelligents, etc.
- Régulation améliorée des véhicules

Réduction des émissions par unité transportée (passager par km ou tonne par km)

- Remplacement (échange modal) des véhicules polluants par des véhicules plus propres ; pour les passagers : passer de la voiture aux transports publics ou d'un véhicule motorisé à un mode de transport non motorisé ; pour le fret : passer de la route au rail ou de la route au bateau, etc.
- Utilisation d'unités de grande taille ou plus grandes avec des taux d'occupation comparables
- Amélioration des taux d'occupation : régulation améliorée des véhicules ou attractivité accrue des moyens de transport, etc.
- Augmentation de la fréquentation des transports en commun

Réduction des émissions grâce à la diminution de la distance parcourue ou du nombre de trajets

- Changement comportemental des personnes
- Meilleure gestion de la circulation : informations sur les embouteillages, parcs de stationnement gratuits, etc.
- Intégration de l'aménagement de l'espace urbain au développement des transports en commun en construisant des « nœuds » urbains denses, à usage mixte et adaptés aux piétons, concentrés autour des stations de transports publics
- Tarification routière (routes à péage)
- Restrictions sur l'utilisation des voitures
- Mesures infrastructurelles visant à réduire les distances parcourues : raccourcissement des liaisons routières, tunnels, ponts, etc.



Deux approches pour définir le scénario cible

- 1^{re} approche : présumer un point final pour les émissions liées à l’approvisionnement en électricité :
 - Par ex., définir une cible en 2030 pour les émissions émanant du secteur de l’électricité
- 2^e approche : présumer un ensemble de technologies pour l’approvisionnement en électricité :
 - Par ex., définir un ensemble d’options technologiques permettant de répondre à la demande future en énergie



Étape 1. Définir les principaux paramètres de l'évaluation.



Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (et les données relatives aux coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus), ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Étape 3. Définir un scénario de référence.



Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario de référence.



Étape 5. Définir un scénario cible.



Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario cible.



Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Étape 9. Synthétiser les résultats et finaliser le rapport.



Étape 6.



Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont inclus) pour le scénario cible.

- Compiler les données annuelles, ventilées par entité d'investissement, source de financement, type de flux d'investissements et type de flux financier
- Calculer le **total des FI et des FF** en termes réels non annualisés au cours de la période de planification
- Définir les **FI et FF annuels** du scénario cible

Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont inclus) pour le scénario cible.



Définir et prévoir les FI et les FF annuels

Catégorie d'entité de financement	Source des fonds	Cumul des FI et FF en 2025-2050 (en milliards de dollars pour 2025)	
		FI	FF
Ménages	Nationale		
	Fonds propres nationaux		
	Investissements étrangers		
Sociétés	Dettes nationales		
	Emprunts étrangers		
	Soutien de l'administration publique		
	Aide extérieure (APD)		
Administration publique	Fonds nationaux (budgétaires)		
	Emprunts étrangers (prêts)		
	Aide extérieure (APD)		
	Total		

Étape 1. Définir les principaux paramètres de l'évaluation.



Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (et les données relatives aux coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus), ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Étape 3. Définir un scénario de référence.



Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario de référence.



Étape 5. Définir un scénario cible.



Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario cible.



Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Étape 9. Synthétiser les résultats et finaliser le rapport.



Étape 7.



Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.

- Soustraire des FI et FF annuels du scénario cible (par entité et par source de financement) les FI et FF annuels du scénario de référence (par entité et par source de financement)
- Additionner les montants incrémentiels sur toutes les années, par entité et par source de financement

Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Déterminer les variations des FI et des FF

FI et FF du scénario cible
moins

FI et FF du scénario de référence
= FI et FF supplémentaires

- Pour chaque mesure d'atténuation, l'évaluation doit identifier les FI et FF supplémentaires par source (fonds nationaux, etc.) tout au long de la période d'évaluation pour mettre en œuvre l'objectif national évalué.

Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Calculer les FI et FF incrémentiels

		Investissements (en milliards de dollars pour 2025)		
		Cumul (2025-2050)		
Catégorie d'entité de financement	Source des fonds	Scénario de référence	Scénario cible	Incrémentiel
Ménages	Fonds propres et dette	Valeur de référence	Valeur cible	Valeur cible moins valeur de référence
Sociétés	Fonds propres nationaux
	Investissements étrangers			
	Dette nationale			
	Emprunts étrangers			
	Soutien de l'administration publique			
	Aide extérieure (APD)			
Administration publique	Fonds nationaux (budgétaires)			
	Emprunts étrangers (prêts)			
	Aide extérieure (APD)			
	Total	Somme (référence)	Somme (cible)	Somme (cible moins référence)

Étape 1. Définir les principaux paramètres de l'évaluation.



Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (et les données relatives aux coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus), ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Étape 3. Définir un scénario de référence.



Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario de référence.



Étape 5. Définir un scénario cible.



Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario cible.



Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Étape 9. Synthétiser les résultats et finaliser le rapport.



Étape 8.



Déterminer les implications politiques.

- Identifier les entités responsables des changements incrémentiels importants dans les investissements et les flux financiers
- Déterminer les principales sources de leurs fonds
- Déterminer les instruments politiques et les mesures incitatives permettant d'induire les changements requis dans les investissements et les flux financiers

Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Mesures, instruments et institutions

Mesure/technologie	Instrument	Institutions	Obstacles
Remplacer les carburants hautement carbonés par des carburants à faibles émissions de carbone : biocarburants, gaz naturel, électricité	Mandats de mélange des biocarburants. Incitations sur les prix du carburant	Gouvernement national, sociétés de distribution de carburant	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité du carburant • Adaptations des infrastructures • Ajustements technologiques
Introduction des meilleures pratiques : amélioration de l'entretien, conduite écologique	Accords volontaires : entre les administrations publiques et les sociétés de transport privées Éducation et sensibilisation des conducteurs	Administration publique sociétés de transport chauffeurs privés	<ul style="list-style-type: none"> • Résistance au changement
Nouvelles technologies : véhicules hybrides, à hydrogène, électriques	Politiques et incitations fiscales	Gouvernement national, sociétés de distribution de carburant, fournisseurs technologiques	<ul style="list-style-type: none"> • Développement technologique • Coûts de mise en œuvre • Prix relatifs du carburant
Amélioration des transports publics urbains	Mise en œuvre de systèmes en commun : transports en bus rapides, métro léger, métro, tramway Réorganisation des transports publics	Administration nationale/locale, sociétés de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'investissement pour la construction d'infrastructures • Résistance du secteur des transports existant • Mise en œuvre technologique • Résistance politique • Risque de mise en œuvre incomplète
Amélioration de la planification urbaine	Mise en œuvre d'un développement axé sur les transports en commun	Administration nationale/locale	<ul style="list-style-type: none"> • Résistance à la mise en œuvre de la part des institutions publiques et communautaires • Manque de savoir-faire et d'expérience • Résistance politique • Risque de mise en œuvre incomplète

Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Instruments pour la mise en œuvre

Instrument	Efficacité environnementale	Rentabilité	Équité	Faisabilité institutionnelle
Mandats de mélange des biocarburants	Niveau d'émissions défini directement, mais sous réserve d'exceptions – dépend des reports et du respect des règles	Dépend de la conception ; une application uniforme entraîne souvent des coûts de mise en conformité globaux supérieurs	Dépend de l'égalité de concurrence. Les petits/nouveaux acteurs peuvent être désavantagés	Dépend de capacités techniques ; populaire auprès des régulateurs dans les pays où les marchés fonctionnent mal
Incitations sur les prix du carburant	Dépend de la conception des programmes ; moins assuré qu'avec les réglementations/normes	Dépend du niveau et de la conception des programmes ; peut fausser le marché	Avantages pour les participants sélectionnés, certains n'en ayant pas forcément besoin	Populaire auprès des bénéficiaires ; résistance potentielle due à des intérêts personnels, peut être difficile à éliminer progressivement
Accords volontaires : entre les administrations publiques et les sociétés de transport privées	Dépend de la conception du programme, y compris de la clarté des objectifs, du scénario de référence, de la participation de tiers à la conception et à l'examen	Dépend de la flexibilité et de l'étendue des incitations, récompenses et sanctions émanant de l'administration publique	Les avantages ne profitent qu'aux participants	Souvent populaire sur le plan politique ; sensibilise les parties prenantes, nécessite d'importants effectifs administratifs
Éducation et sensibilisation des conducteurs	Dépend de la manière dont les consommateurs utilisent les informations ; plus efficace en conjonction avec d'autres politiques	Coût potentiellement faible, mais dépendant de la conception du programme	Peut être moins efficace pour les groupes qui n'ont pas accès à l'information	Dépend de la coopération de groupes d'intérêts particuliers
Politiques et incitations fiscales	Dépend de la capacité à fixer la taxe à un niveau qui induit un changement de comportement	Plus efficace avec une application à grande échelle ; coûts administratifs plus élevés lorsque les institutions sont faibles	Régressif ; peut être amélioré grâce au recyclage des recettes	Difficile à mettre en œuvre sur le plan politique, difficile à faire respecter avec des institutions insuffisamment développées
Mise en œuvre de systèmes de transport en commun	Avantages importants à court, moyen et long terme	Coûts de mise en œuvre élevés	Couverture plus large des avantages pour les groupes d'utilisateurs	Difficile à mettre en œuvre dans certaines structures bureaucratiques, fait l'objet d'une opposition politique forte

Étape 1. Définir les principaux paramètres de l'évaluation.



Étape 2. Compiler les données historiques relatives aux FI, FF et coûts d'E&M (et les données relatives aux coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus), ainsi que d'autres données d'entrée pour les scénarios.



Étape 3. Définir un scénario de référence.



Étape 4. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario de référence.



Étape 5. Définir un scénario cible.



Étape 6. Déterminer les FI, FF et coûts d'E&M annuels (et les coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) pour le scénario cible.



Étape 7. Calculer les variations des FI, des FF et des coûts d'E&M (et des coûts de subvention s'ils sont explicitement inclus) nécessaires à la mise en œuvre du scénario cible.



Étape 8. Déterminer les implications politiques.



Étape 9. Synthétiser les résultats et finaliser le rapport.



Étape 9.



Synthétiser les résultats et finaliser rapport.

- L'établissement de rapports se déroule tout au long de l'évaluation, plutôt que de ne démarrer qu'à la fin de l'évaluation
- Les procédures de collecte d'informations et de données, de prise de décisions et de formulation d'hypothèses sont complètes et transparentes
- Assurer la crédibilité de l'évaluation et faciliter un suivi sur la base des résultats de l'évaluation
- Les Directives de rédaction contiennent les principaux tableaux requis. Les feuilles de calcul Excel sont à disposition pour organiser et calculer les données.

Q&R Clarifications



À propos du PNUD

Le PNUD est la principale organisation des Nations Unies qui lutte pour mettre fin à l'injustice de la pauvreté, des inégalités et du changement climatique. En collaboration avec notre vaste réseau d'experts et de partenaires dans 170 pays, nous aidons les nations à élaborer des solutions intégrées et durables pour les personnes et la planète. Pour en savoir plus, consultez le site undp.org/fr et suivez [@UNDP](https://twitter.com/UNDP).

À propos de la Promesse climatique du PNUD

La Promesse climatique (« Climate Promise ») du PNUD constitue le plus important programme d'appui du système des Nations Unies à l'action climatique. Plus de 140 pays et territoires collaborent avec le PNUD dans le cadre de cette initiative qui bénéficie directement à 37 millions de personnes. Ce programme mobilise plus de 2,45 milliards de dollars US de financements non remboursables et s'appuie sur l'expertise du PNUD en matière d'adaptation, d'atténuation, de marchés du carbone, de climat et de foresterie, de risque et de sécurité climatiques, ainsi que de stratégies et de politiques climatiques. Consultez notre site Internet à l'adresse climatepromise.undp.org/fr et suivez notre compte X [@UNDPplanet](https://twitter.com/UNDPplanet).

À propos de cette publication

La présente méthodologie d'évaluation financière actualise la précédente publiée en 2009. Elle a pour objectif d'aider les pays à atteindre leurs cibles climatiques ; à déterminer, redistribuer, mobiliser et gérer les ressources financières requises ; et à créer un cadre fiscal propice à l'action climatique.

L'actualisation de cette méthodologie a été élaborée par le programme *Pledge to Impact* dans le cadre de l'initiative Climate Promise (Promesse climatique) du PNUD. Menée en collaboration avec de nombreux partenaires, l'initiative a soutenu plus de 120 pays dans le renforcement et la mise en œuvre de leurs Contributions déterminées au niveau national (CDN) dans le cadre de l'Accord de Paris. Le programme Pledge to Impact bénéficie du soutien généreux des gouvernements d'Allemagne, du Japon, du Royaume-Uni, de la Suède, de la Belgique, de l'Espagne, de l'Islande, des Pays-Bas, du Portugal et d'autres contributeurs clés du PNUD. Ce programme sous-tend la contribution du PNUD au Partenariat pour les contributions déterminées au niveau national (Partenariat CDN).

Clause de non-responsabilité des Nations Unies

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs et ne représentent pas nécessairement celles des Nations Unies, y compris le PNUD, ou leurs États membres.

Copyright ©PNUD 2026. Tous droits réservés. One United Nations Plaza, New York, NY 10017, États-Unis d'Amérique.

CLIMATE
PROMISE



From
the People of Japan



Federal Ministry
for Economic Cooperation
and Development



Federal Ministry
for Economic Affairs
and Climate Action

on the basis of a decision
by the German Bundestag



IKI
INTERNATIONAL
CLIMATE INITIATIVE



UK Government



Sverige



Belgium
partner in development



aecid
Spanish Agency
for International
Development
Cooperation



Government of Iceland
Ministry for Foreign Affairs



Ministry of Infrastructure
and Water Management
of the Netherlands



CAMÕES
COOPERAÇÃO
PORTUGUESA
MINISTERIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

+ UNDP's
Core Donors