

Cahiers de recherche en politique appliquée



Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire: une solution en parallèle de la CCNUCC?

Par Simon C. Roy et Myriam Poliquin

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

Par Daniela Levasseur et Vincent Talbot

La paradiplomatie du Québec dans les CdP de la CCNUCC : observation directe à Cancun

Par Daniela Levasseur et Vincent Talbot

Les altermondialistes et les négociations internationales sur le climat

Par Isabelle Gobeil et Marie-Hélène Rousseau



Cahiers de recherche en politique appliquée

Revue de l'École de politique appliquée
de l'Université de Sherbrooke

Directrice de la revue : Mme Isabelle Lacroix

Rédactrice en chef : Mme Annie Chaloux

Éditeur : L'École de politique appliquée

ISSN (électronique) : 1921-7803

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec

© École de politique appliquée, 2011

Tout droit de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés, même partiellement, réservés pour tous pays et interdits sans l'autorisation de la Revue.

Comité de rédaction : M. Mathieu Arès, Université de Sherbrooke; M. Pierre Binette, Université de Sherbrooke; Mme Catherine Côté, Université de Sherbrooke; M. Jean-Herman Guay, Université de Sherbrooke; Mme Isabelle Lacroix, Université de Sherbrooke; M. Hugo Loiseau, Université de Sherbrooke; M. David Morin, Université de Sherbrooke.

Comité scientifique : M. Khalid Adnane, Université de Sherbrooke; M. Sami Aoun, Université de Sherbrooke; Mme Magaly Brodeur, Université de Montréal; M. Serge Granger, Université de Sherbrooke; Guy Lachapelle, Université Concordia; Jean-Frédéric Morin, Université libre de Bruxelles.

Nous joindre :

CAHIERS DE RECHERCHE EN POLITIQUE APPLIQUÉE
École de politique appliquée,
Université de Sherbrooke,
2500 boul. de l'Université,
Sherbrooke, Qc,
J1K 2R1

Cahiers.politique@USherbrooke.ca

Téléphone : 819 821-8000 poste 65612

Télécopieur : 819 821-7938

Cahiers de recherche en politique appliquée

Revue de l'École de politique appliquée
de l'Université de Sherbrooke

TABLE DES MATIÈRES

Simon C. Roy et Myriam Poliquin, <i>Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire: une solution en parallèle de la CCNUCC?</i>	1
Daniela Levasseur et Vincent Talbot, <i>Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité</i>	20
Julien Chamberland et Pierre Grégoire, <i>La paradiplomatie du Québec dans les CdP de la CCNUCC : observation directe à Cancun</i>	35
Isabelle Gobeil et Marie-Hélène Rousseau, <i>Les altermondialistes et les négociations internationales sur le climat</i>	56

Nous tenons à remercier tout spécialement ceux et celles qui ont contribué à la réalisation de cet événement, tout spécialement les organisations suivantes :



Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire: une solution en parallèle de la CCNUCC?

Par Simon C. Roy et Myriam Poliquin*
Université de Sherbrooke

* Étudiants au baccalauréat en Études politiques appliquées à l'École de politique appliquée de l'Université de Sherbrooke

RÉSUMÉ — La 16^e Conférence des Parties de la CCNUCC a permis d'observer la faible place accordée aux enjeux de transports et d'aménagement urbain dans les textes de négociation sur les changements climatiques. Jusqu'à maintenant, seul 0,4 % des projets concernant les mécanismes de développement propre (MDP) proviennent du secteur des transports parce que les exigences ne s'inscrivent pas à celui-ci. L'alternative la plus complète est soutenue, depuis 2008, par le regroupement Bridging the Gap. Leur proposition établit les critères de mise en place de Mesures d'atténuation appropriées au niveau national (MAAN) qui incluraient les transports durables et l'aménagement urbain. Elle inclut les mesures de financement et de renforcement des capacités des pays en développement pour mener à bien lesdites MAAN. Ce rapport propose l'analyse d'un secteur clé dans la lutte aux changements climatiques.

Mots clés : Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, transports, aménagement du territoire, MAAN (NAMAs), *Bridging the Gap*.

INTRODUCTION

Le secteur des transports est responsable à lui seul d'environ 15 % des émissions mondiales totales de gaz à effet de serre (GES)¹. C'est un des domaines émettant le plus de GES après le secteur de l'énergie (28,4 %) et le secteur de l'industrie (19,5 %). Les taux dans le secteur des transports sont en continuelle augmentation. On remarque notamment une hausse de 45 % des émissions du secteur, de 1990 à 2007². Au Québec, la proportion de GES émis par le secteur du transport s'élève à 43,3 %³.

En termes de volume, les transports routiers sont au premier rang des émetteurs de GES. Ils représentent 73 % des émissions mondiales de GES⁴ dans le secteur des transports⁵. À l'échelle planétaire, on prévoit une hausse de 120 % d'ici 2050 des émissions de celui-ci, en utilisant 2000 comme année de référence⁶. Si les émissions des transports routiers sont en constante croissance, cela est dû principalement à l'urbanisation des pays en développement et à l'étalement urbain.

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

D'ailleurs, les transports routiers sont implicitement liés à l'aménagement du territoire. Au cœur des villes, « cela se traduit par plus d'espaces consommés (rues, autoroutes, stationnements) et par l'étalement urbain.⁷ » En tout, 10 à 25 % de la superficie des villes est dédiée aux infrastructures routières⁸. Considérant l'augmentation de la population urbaine dans les prochaines années, l'intégration de modes de transport urbain durable peut permettre de contrer l'effet néfaste de l'expansion des villes. Des modes de transports viables peuvent notamment atténuer les impacts négatifs qu'aurait normalement produits l'étalement urbain et permettre d'incorporer des solutions alternatives d'adaptation, comme la préservation de milieux naturels⁹.

Inversement, la manière de penser le territoire influe directement sur les émissions de gaz à effet de serre en provenance du secteur des transports. Au Québec, l'organisme *Vivre en Ville* utilise le terme « collectivité viable¹⁰ » pour parler de développement durable en ce qui concerne l'aménagement du territoire. Une telle collectivité allie « vitalité socio-économique, qualité de vie, démocratie locale, respect de l'environnement et structure territoriale plus cohérente¹¹ ». Au centre de celle-ci, l'aménagement du territoire et les transports sont intimement liés. En effet, la « stratégie de transport [d'une collectivité viable] met l'accent sur la minimisation des besoins pour les déplacements motorisés en favorisant l'accessibilité, par la mixité et la compacité des milieux de vie, à des modes de transports collectifs et alternatifs.¹² »

Ainsi, notant l'augmentation constante des émissions mondiales de gaz à effet de serre provenant des transports routiers et, par le fait même, de l'aménagement du territoire, il devient primordial de se questionner quant à l'action de la communauté internationale dans ces secteurs. Quelle place tient les transports routiers dans les négociations internationales sur les changements climatiques? De quelle façon essaie-t-on de l'inclure dans le cadre des Conférences des Parties pour la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques?

Comme il s'agit d'un enjeu émergent dans le contexte des discussions internationales sur les changements climatiques, la littérature ne l'aborde que très superficiellement¹³. Par exemple, l'*International Council for Local Environmental Initiatives* (ICLEI) ou le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), présents lors des Conférence des Parties (CdP) pour la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ne recensent pas les tentatives d'intégration de l'enjeu au palier international. L'*International Transport Forum* et *International Centre for Trade and Sustainable Development*, se préoccupent davantage des transports maritimes et de l'aviation internationaux. Enfin, l'*Intergovernmental Panel on Climate Change, Working group III*, se concentrent sur les moyens scientifiques de réduire les émissions des transports routiers par la diminution du poids des véhicules ou l'augmentation de l'efficacité de conversion du carburant en énergie. En conséquence, il n'existe pas d'outils ou de méthodologie pour évaluer les initiatives et les projets d'insertion des transports et de l'aménagement du territoire dans les négociations internationales.

Par contre, il a été possible d'observer, à l'occasion de la 16^e Conférence des Parties de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques à Cancún, au

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

Mexique¹⁴, la place qu'y tiennent les transports durables et l'aménagement du territoire. Les transports routiers, bien qu'ils émettent une large part des émissions de GES, ne font pas encore partie intégrante des négociations officielles. Ils sont plutôt discutés sur les lieux de la Conférence des Parties, lors d'événements parallèles tenus par différents types d'organisations. L'intégration des transports routiers à la table de négociation est encore au stade d'ébauche. En effet, un regroupement particulier promeut l'intégration des transports routiers dans les discussions sur les changements climatiques.

Ce partenariat porte le nom de *Bridging the Gap* et se démarque par sa volonté de relier coordination internationale et projets divers, nationaux ou locaux, concernant les transports et l'aménagement urbain. Leur proposition d'intégration des transports routiers au sein des négociations internationales sera traitée dans le présent article.

D'abord, celui-ci étudiera la prise en compte de l'enjeu de l'aménagement urbain et des transports dans les documents et les mécanismes adoptés par la CCNUCC jusqu'à aujourd'hui. Puis, il examinera la proposition du regroupement *Bridging the Gap* d'intégration des transports et de l'aménagement du territoire dans les discussions internationales, pour la nouvelle période d'engagement post-2012. Enfin, il évaluera cette initiative d'après les observations faites à la 16^e Conférence des Parties à Cancún.

1-INTÉGRATION DE L'ENJEU DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET DES TRANSPORTS COMME THÉMATIQUE DANS LES CONFÉRENCES DES PARTIES JUSQU'À CANCUN

Bien que le secteur des transports représente une importante part des émissions de GES à travers le monde, et que cette part s'accroît rapidement, force est de constater que l'enjeu est relativement peu abordé dans la trame de négociations officielles des Conférences des Parties de la CCNUCC. Dans les textes de la Convention, les transports n'apparaissent pas comme un secteur distinct. Ils sont plus souvent inclus dans des sous-groupes englobant d'autres secteurs, comme celui de l'énergie. Cette situation est problématique, car elle ne favorise pas le développement ni la coordination de réglementations orientées vers un développement durable des secteurs des transports et de l'aménagement du territoire.

La suite de cette section propose un aperçu de la représentation des transports et de l'aménagement du territoire dans les textes importants de la CCNUCC, de même qu'une analyse de l'efficacité de certains mécanismes en tant qu'incitatifs au développement de meilleures pratiques dans ces secteurs.

1.1. Mentions dans les différents textes officiels

L'absence du transport et de l'aménagement urbain dans les négociations est particulièrement évidente lorsqu'on s'attarde à la seule mention du terme « transport » dans les textes officiels de la CCNUCC. On trouve la présente mention dans la Convention de la CCNUCC (1992), ainsi que dans le Protocole de Kyoto (1997), mais rien d'explicite à ce sujet dans le Plan d'action de Bali (2007) ni dans l'Accord de Copenhague (2009). En voici quelques exemples.

1.1.1 La Convention de la CCNUCC

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

Le point 1 de l'article 4 de la Convention, qui porte sur les engagements des Parties, tenant compte de leurs responsabilités communes, mais différenciées et de la spécificité de leurs priorités nationales et régionales de développement, de leurs objectifs et de leur situation, établit que ceux-ci :

Encouragent et soutiennent par leur coopération la mise au point, l'application et la diffusion – notamment par voie de transfert – de technologies, pratiques et procédés qui permettent de maîtriser, de réduire ou de prévenir les émissions anthropiques des gaz à effet de serre non réglementés par le Protocole de Montréal dans tous les secteurs pertinents, en particulier compris ceux de l'énergie, **des transports**, de l'industrie, de l'agriculture, des forêts et de la gestion des déchets¹⁵.

1.1.2. Le Protocole de Kyoto

Dans le Protocole de Kyoto, le secteur des transports est mentionné dans les articles 2 et 10 :

Article 2

a) Chacune des Parties visées à l'annexe I applique et/ou élabore plus avant des politiques et des mesures, par exemple les suivantes :

vii) Adoption de mesures visant à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre non réglementés par le Protocole de Montréal dans le secteur des **transports**;

viii) Limitation et/ou réduction des émissions de méthane grâce à la récupération et à l'utilisation dans le secteur de la gestion des déchets ainsi que dans la production, le **transport** et la distribution de l'énergie;

Article 10

Toutes les Parties, tenant compte de leurs responsabilités communes, mais différenciées [...] :

b) Élaborent, appliquent, publient et mettent régulièrement à jour des programmes nationaux et, là où il y a lieu, régionaux, contenant des mesures destinées à atténuer les changements climatiques et des mesures destinées à faciliter une adaptation appropriée à ces changements;

i) Ces programmes devraient concerner notamment les secteurs de l'énergie, des **transports** et de l'industrie ainsi que l'agriculture, la foresterie et la gestion des déchets. En outre, les technologies d'adaptation et les méthodes visant à améliorer l'aménagement de l'espace permettraient de mieux s'adapter aux changements climatiques¹⁶.

1.2. Fond et mécanismes de la CCNUCC incluant le transport et l'aménagement urbain

Bien que la présence des transports et de l'aménagement urbain dans les textes officiels de la CCNUCC soit partielle, il reste que des tentatives d'intégration de ces secteurs dans des mécanismes et des fonds de la Convention sont observables. Le *Fonds*

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

pour l'environnement mondial, les Mécanismes de développement propre (MDP) et les Mesures d'atténuation appropriées au niveau national proposent des précédents timides de projets concernant les transports et l'aménagement du territoire.

1.2.1. Le Fond pour l'environnement mondial (FEM)

Le Fonds pour l'environnement mondial a été créé en 1991. Il s'agissait alors d'un programme de la Banque Mondiale pour promouvoir la protection de l'environnement mondial et le développement durable¹⁷. En 1994, le FEM a été restructuré et est devenu une institution permanente, détachée de la Banque Mondiale. Le portefeuille du FEM représente aujourd'hui l'un des plus vastes programmes axés sur les modes de transport urbain écologiquement viables, avec 37 projets à l'échelle mondiale, 201 millions de dollars d'engagements et 2,47 milliards de dollars de contributions à titre de cofinancements du secteur privé et d'autres donateurs¹⁸.

Dans la publication *Investir dans les modes de transport urbain écologiquement viables : l'expérience du FEM*, on peut lire que « d'ici à 2030, les prévisions indiquent que les trois quarts de la demande supplémentaire de pétrole à l'échelle mondiale proviendront du secteur des transports.¹⁹ » L'urbanisation rapide dans le monde est une des causes principales de cette forte croissance de la demande de pétrole. La création de banlieues en périphérie des grandes villes accroît aussi la demande de déplacement en milieu urbain.

Le FEM finance deux grandes catégories de projets : les projets axés sur les solutions technologiques (comme les autobus hybrides) et les projets qui améliorent les systèmes de transport urbain (aménagement urbain, planification des transports, etc.). Les projets financés par le FEM sont concentrés uniquement dans les pays en développement ou en transition, pour que ces derniers adoptent des méthodes écologiquement viables durant leur processus de développement. La plupart de ces projets sont actuellement développés en Amérique latine et en Asie.

1.2.2. Mécanismes de développement propre (MDP)

Avec une présence diffuse dans les textes de négociation, il n'est pas vraiment étonnant de constater que peu d'actions concrètes soient réalisées, au niveau international, en vue de réduire les émissions de GES dans le secteur des transports. Si elles sont plutôt rares, ces actions ne sont toutefois pas totalement inexistantes. Au sein du Protocole de Kyoto, on retrouve actuellement trois types de mécanismes de marché, dont les mécanismes de développement propre, qui visent à aider les pays développés à réduire leur empreinte carbonique et les pays en développement à faire efficacement la transition vers des énergies propres et renouvelables.

Les MDP permettent à certains projets créés dans les pays en développement (PED) et financés par les Parties de l'Annexe I de la Convention de recevoir des crédits de réduction d'émissions certifiés (*CER*²⁰), équivalent chacun à une tonne de CO². Ces crédits peuvent ensuite être échangés via les marchés de carbone. Les acheteurs de ces crédits peuvent être des pays industrialisés, ou des entreprises de ces pays, qui visent à atteindre leurs cibles de réduction d'émission conformément au Protocole de Kyoto²¹. Cependant, il apparaît assez évident que les MDP ne sont pas appropriés pour le secteur des transports. Sur les 2588

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

projets de MDP enregistrés à ce jour²², trois seulement concernent ce secteur²³. Parmi les projets de MDP, le secteur de l'énergie industrielle domine largement avec 64,26% des projets enregistrés.

Le 22 mars 2010, la *Transport Research Foundation*, en collaboration avec l'initiative *Bridging the Gap*, soumettait à la CCNUCC un texte²⁴ dans lequel elle déplorait la faible quantité de projets de MDP reliés au secteur des transports ainsi que des propositions qui permettraient le développement de tels projets. Selon les auteurs, les deux problèmes majeurs qui expliquent actuellement l'application limitée de projets reliés au transport dans le régime des MDP sont la méthodologie utilisée et le financement des projets. Pour que plus de projets reliés au transport soient développés, ils proposent de créer des indicateurs standardisés pour certains secteurs particuliers (p.e. transports urbains, flotte de véhicules commerciaux, etc.)

Les États peuvent proposer une méthodologie pour leur projet au comité exécutif de la CCNUCC, mais il s'agit d'un processus qui peut s'avérer long et coûteux et les risques que la demande soit rejetée sont élevés²⁵. En date du mois de mars 2007, 16 méthodologies pour des projets de transport à grande échelle avaient été proposées. Un seul de ces projets avait alors reçu l'approbation du comité (le projet AM0031 sur les transits d'autobus rapide²⁶). L'évaluation des projets soumis dans le cadre des MDP peut sembler excessivement sévère, mais il est important de comprendre qu'un crédit pour une tonne de GES résultant d'un projet permettra à un pays industrialisé de produire cette tonne de GES. Une évaluation erronée des réductions que le projet engendrera aggraverait donc le problème que celui-ci était censé combattre.

1.2.3 Mesures d'atténuation appropriées au niveau national (MAAN)²⁷

On retrouve l'origine du concept des mesures d'atténuation appropriées au niveau national dans le Plan d'action de Bali (2007). Les articles 1) b) i) et ii) y encouragent les Parties à prendre des actions appropriées nationalement en respectant la différence entre les pays développés et les pays en développement²⁸. Ces actions doivent être mesurables, reportables et mesurables (*MRVable*²⁹). L'article 5 de l'Accord de Copenhague, deux ans plus tard, viendra préciser un peu les détails de ces engagements pour les Parties non visées à l'Annexe I de la Convention. On y différencie les mesures d'atténuation appropriées au niveau national qui nécessitent un appui international de celles qui seront entièrement financées par le pays qui soumet la proposition. Les mesures entreprises et financées au niveau national par les Parties « seront mesurées, [rapportées] et vérifiées au niveau national, le résultat obtenu étant présenté tous les deux ans dans leurs communications nationales.³⁰ » En revanche, « les mesures d'atténuation appropriées au niveau national pour lesquelles un appui international est sollicité seront consignées dans un registre [...] et mesurées, [rapportées] et vérifiées au niveau international³¹ ».

Malgré les précisions apportées par l'Accord de Copenhague, il n'existe cependant toujours pas de définition précise de ce que peut être un projet de MAAN³². L'incertitude générale rend difficile la concrétisation de ce type de projet, mais ceux qui sont actuellement développés serviront d'exemples et ainsi pourra-t-on mieux définir ce qu'est

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

une mesure d'atténuation appropriée au niveau national ainsi que la méthodologie nécessaire à une proposition de projet.

Maintenant, en quoi les Mesures appropriées d'atténuation au niveau national peuvent-elles être intéressantes pour le secteur des transports? L'intérêt réside dans le champ d'application plus large de ce type mécanisme par rapport aux mécanismes de développement propre. Tandis qu'un projet de MDP se concentre sur un projet particulier, qui recevra automatiquement de l'aide internationale, avec des réductions d'émission calculées d'avance pour l'obtention des crédits, une proposition de MAAN pourrait inclure plusieurs projets, touchant différents secteurs, et qui prendrait en compte les réductions d'émission à court et long terme ainsi que les impacts sur les autres facteurs bénéfiques des projets outre son impact sur les changements climatiques (ex. santé, sécurité, efficacité, etc.) Ce type d'approche est essentiel pour que des secteurs comme les transports et l'aménagement du territoire soient inclus dans les mécanismes internationaux de lutte contre les changements climatiques. Les politiques développées pour ces secteurs ont un réel impact sur la pollution atmosphérique, mais cela se traduit plus souvent par des effets à long terme, de par le temps nécessaire pour développer et appliquer le projet et que la population touchée modifie ses habitudes. Au lieu de financer des réductions d'émission qui mèneront à des crédits qui pourront être échangés sur les marchés de carbone, on finance des réglementations adoptées par le pays « hôte ». À ce titre, les MAAN peuvent être différents types d'actions qui renforcent la capacité des pays en développement à répondre aux enjeux climatiques.

Une évaluation quantitative des réductions plus large et moins restrictive serait donc envisageable pour faciliter l'application de projets de MAAN. Puisque les réductions d'émission atteintes grâce à un projet de MAAN ne seraient pas vendues sur le marché du carbone³³ et ne seraient pas comptabilisées comme réduction pour les pays de l'Annexe I, comme c'est le cas pour les MDP, cela permettrait d'éviter l'impact négatif d'un calcul d'émission imprécis. Pour des projets où la quantification de la réduction s'avère très complexe, comme la construction d'un écoquartier par exemple, il s'agit d'un avantage évident. À titre d'exemple concret, un projet de MAAN soumis par le Pérou en 2010 comprend des mesures dans le domaine des transports aussi variées que la modernisation de la flotte de véhicule, l'optimisation du système de transport public, la promotion des véhicules hybrides, l'amélioration de l'efficacité des infrastructures routières nationales, etc.³⁴ Pour la plupart de ces mesures, une évaluation des réductions ne peut être au mieux qu'approximative.

Le partenariat *Bridging the Gap*, dont la proposition sera exposée dans la prochaine section, identifiait, en septembre 2010, que sur les 43 soumissions de MAAN à ce jour, 26 faisaient explicitement référence au transport, une nette amélioration pour ce secteur par rapport au MDP³⁵.

L'interaction entre les MAAN et les MDP et la question du financement de ces deux types de mécanisme demeure en suspens. Si effectivement la méthodologie devait être moins complexe et restrictive pour les MAAN, cette avenue apparaîtrait avantageuse pour

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

les pays en développement. Ceci ne signifierait cependant pas la mort des MDP qui s'avéreraient toujours attrayants pour l'investissement privé.

Tout compte fait, après une observation des textes, du financement et des mécanismes officiels de la CCNUCC, on constate que beaucoup de travail reste à accomplir pour le secteur des transports. Il apparaît évident qu'il manque de liens facilitateurs entre les projets locaux, régionaux ou nationaux, concernant les transports et l'aménagement urbain, et les discussions sur le plan d'action international, qui est l'objet des Conférences des Parties. Les transports et l'aménagement du territoire sont une part importante de la lutte mondiale pour la réduction des gaz à effet de serre. Par contre, jusqu'à ce jour, peu de mécanismes offrent le support espéré pour voir la propagation de projets de réductions de GES dans ces secteurs. À cet effet, certains acteurs ont réfléchi à des propositions pour intégrer le secteur des transports au cœur de l'agenda politique des négociations internationales sur les changements climatiques. Ces propositions seront l'objet de la prochaine section du rapport.

2- PROMOTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS ET DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN POUR LA PÉRIODE D'ENGAGEMENT POST-2012

En 2008, à Leipzig, le Secrétaire exécutif de la CCNUCC, Yvo de Boer, déclare à la presse que l'action politique dans le secteur des transports est inadéquate³⁶. En janvier de l'année suivante, lors de la Conférence ministérielle sur l'environnement et l'énergie dans les transports qui se tient à Tokyo, il convient que toute action pour contrer les changements climatiques qui tient à être efficiente doit inclure les transports³⁷. Face à cette conclusion, des politiques déterminées en matière de dioxyde de carbone dans la fabrication d'automobiles, des stratégies intégrées concernant le transport et un marché du carbone approprié aux spécificités du domaine, semblent être quelques-unes des solutions envisageables par la communauté internationale pour répondre à ce problème³⁸. Qu'entend-on ici par transports?

La question du transport international, qui entre sous la juridiction de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), est déjà discutée lors de rencontres internationales à l'intérieur comme à l'extérieur du cadre des Nations Unies. Il faut rappeler que selon le Protocole de Kyoto, article 2, paragraphe 2, les pays développés de l'Annexe 1 doivent veiller à contrôler ou à réduire les émissions par le biais de ces deux organisations internationales³⁹. Ainsi, le présent article se questionne davantage sur les transports routiers, plus grands responsables des émissions du large secteur des transports et laissés-pour-compte des négociations de la CCNUCC.

En réponse à cette présence diffuse des transports routiers, des propositions émanent de divers regroupements de scientifiques, d'entreprises ou encore d'organisations non gouvernementales⁴⁰. Les pressions sont nombreuses pour insérer le thème des transports et de l'aménagement urbain dans les négociations internationales sur les changements climatiques, mais elles ne sont pas nécessairement organisées. Cette impulsion s'appuie légitimement sur l'article 10b, paragraphe i du Protocole de Kyoto, où les Parties sont appelées à élaborer des programmes nationaux ou régionaux qui

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

devraient concerner notamment les secteurs de l'énergie, des transports et de l'industrie ainsi que l'agriculture, la foresterie et la gestion des déchets. En outre, les technologies d'adaptation et les méthodes visant à améliorer l'aménagement de l'espace permettraient de mieux s'adapter aux changements climatiques⁴¹.

S'inspirant de cette prescription, différents acteurs voient la nécessité de déterminer un plan d'action international pour que s'inscrive le secteur des transports dans les négociations sur les changements climatiques.

En mai 2009, lors d'une rencontre à Bellagio, en Italie, sur les modes de transports et les changements climatiques⁴², des représentants de 18 organisations ont convenu d'une déclaration et d'une politique-cadre axée sur l'importance de développer des projets de transports routiers durables dans les pays en développement⁴³. La *Déclaration de Bellagio sur les transports et les changements climatiques*⁴⁴, de même que la *Politique-cadre commune de support à un transport durable et à faible émission de carbone dans les pays en développement*⁴⁵ traite de la sensibilisation à la part importante des GES qu'émettent les transports et de l'intégration des transports durables dans les efforts d'atténuation des changements climatiques de ces pays. La *Déclaration Bellagio sur les transports et les changements climatiques* est à la base du *Partnership on Sustainable Low Carbon Transport*⁴⁶ (SLoCaT). Le partenariat rallie actuellement 56 membres⁴⁷, qui agissent autant à l'international qu'aux échelons national et local.

Ce partenariat chapeaute la proposition la plus complète et la plus sérieuse concernant l'intégration des transports routiers et de l'aménagement du territoire dans les négociations internationales de la CCNUCC. Cinq organisations partenaires, qui font aussi partie de SLoCaT, *German Technical Cooperation (GTZ)*, *Veolia Transport*, *The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)*, *The International Association of Public Transport (UITP)* et *Transport Research Laboratory (TRL)*, se sont regroupées sous le nom de *Bridging the Gap*⁴⁸ pour réfléchir à un plan d'action afin que toute nouvelle entente internationale concernant les changements climatiques considère les transports et l'aménagement urbain. C'est le seul plan présenté lors de la 16^e CdP qui inclut autant l'ajout du secteur dans les textes officiels, qu'une marche à suivre claire pour la formulation et l'implantation de projets, le financement de ceux-ci et le renforcement des capacités. C'est la proposition la plus détaillée quant au ralliement de projets locaux dans un cadre d'action internationale.

2.1. Action et proposition du regroupement Bridging the Gap pour l'intégration du secteur des transports dans les négociations internationales

Plusieurs acteurs ou regroupements d'acteurs, observés lors de la 16^e Conférence des Parties à Cancún, ne traitent que d'un des aspects du thème des transports et de l'aménagement urbain ou l'incorporent dans un plan d'action plus global⁴⁹. Ainsi, certains exposent des plans d'aménagement urbain ou des politiques municipales, régionales ou nationales ciblées, tandis que d'autres réfèrent davantage à des projets de réforme d'entreprises. L'initiative de *Bridging the Gap* a la qualité de relier les efforts locaux de lutte aux changements climatiques et la coordination internationale.

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

2.1.1. « Climate change mitigation is a co-benefit of better transport⁵⁰ »

L'impulsion principale de l'initiative *Bridging the Gap* est basée sur le fait que l'investissement national ou local dans le domaine du transport durable est vu comme ayant des répercussions multiples qui vont au-delà de la seule lutte au changement climatique. C'est un moyen de « stimuler l'économie, d'atteindre l'indépendance énergétique, d'élever le niveau de santé et la qualité de vie des populations, et de ralentir la dégradation de l'environnement⁵¹. » Par un effet d'engrenage, cet investissement, par exemple, « cré[e] des emplois, diminue la dépendance au pétrole, rend les villes plus attrayantes pour les investisseurs, promeut l'équité, puisqu'il augmente l'accessibilité du transport aux plus démunis, et améliore la qualité de l'air⁵². » Ainsi, œuvrer dans ce domaine est une façon pour les gouvernements de réaliser, du même coup, des buts politiques qui ne sont pas, à première vue, en lien avec l'environnement. Ces cobénéfices sont mis de l'avant par le regroupement *Bridging the Gap* comme étant beaucoup plus significatifs pour les gouvernements dans l'immédiat que les efforts faits pour contrer les changements climatiques. Il reste que ceux-ci sont des incitatifs majeurs pour l'adoption de leur proposition au niveau international et pour l'action rapide des États dans le secteur des transports. En bref, le regroupement promeut l'effort d'atténuation des changements climatiques, auprès des Parties, comme un des cobénéfices de l'adoption de meilleurs moyens de transport, plutôt que comme une fin en soi. Il reste à savoir si cette stratégie de persuasion et d'introduction à leur plan d'action fonctionne auprès des États.

2.1.2. Stratégie du regroupement *Bridging the Gap*

D'abord, l'une des principales idées de *Bridging the Gap*, et ce qui le différencie des autres acteurs du secteur des transports, est d'intégrer la notion de transports dans les textes officiels des négociations internationales. Cela afin de faire reconnaître l'importance du secteur et de faciliter la mise en œuvre et le financement de projets liés à celui-ci. De ce fait, une des recommandations incluses dans leur proposition est d'ajouter le paragraphe suivant au chapitre 1, section 4, du texte du Groupe de travail spécial sur l'action concertée à long terme⁵³ (AWG-LCA) :

Parties shall pursue sectoral approaches and sector-specific action to enhance action on mitigation and its associated means of implementation in the land transportation sector⁵⁴.

Selon *Bridging the Gap*, ce texte en particulier contiendrait plusieurs éléments qui pourraient être adaptés pour intégrer le secteur des transports, comme le secteur de l'agriculture avant lui, dans les mesures d'atténuation. Par contre, considérant la complexité des textes analysés lors des séances de négociations et la difficulté de trouver des appuis à l'initiative parmi les Parties, cette proposition n'est-elle pas illusoire?

Sur ce point, deux personnages importants du regroupement *Bridging the Gap*, ayant participé à plusieurs Conférences des Parties par le passé, ont confié, dans le cadre d'une entrevue, leur doute quant à sa faisabilité lors d'événements parallèles. Il semble que le regroupement ait plutôt choisi de concentrer ses énergies sur la partie plus appliquée de leur proposition, soit avec les gouvernements, les organisations ou les entreprises de pays en développement. De ce côté, *Bridging the Gap* cherche à faciliter le financement de stratégies d'atténuation des changements climatiques construites autour du transport

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

durable dans lesdits pays⁵⁵. Ainsi, la seconde idée maîtresse du regroupement est de supporter le travail du partenariat *SLoCaT*, dans des pays comme le Brésil, l'Indonésie, le Mexique et la Chine, pour l'implantation de mesures d'atténuation appropriées au niveau national (MAAN)⁵⁶ dans le secteur du transport et de trouver d'autres sources de soutien⁵⁷.

Puis, spécifiquement pour la 16^e Conférence des Parties à Cancún, l'objectif de l'initiative *Bridging the Gap* est d'intégrer les transports dans l'agenda des négociations par le biais d'ateliers, d'événements parallèles, de propositions politiques ou non, et par la diffusion des informations⁵⁸. Cet objectif est atteint à Cancún dans la mesure où près d'une vingtaine d'événements parallèles concernaient, de près ou de loin, le secteur des transports et de l'aménagement urbain, et les changements climatiques⁵⁹. Les figures importantes du partenariat *SloCaT*, de même que celles du regroupement *Bridging the Gap*, étaient présentes dans plusieurs de ces événements, autant pour rencontrer les autres acteurs du secteur, que pour informer l'assistance de l'existence des deux initiatives⁶⁰. De même, les cinq organisations partenaires du regroupement ont produit un document exhaustif détaillant un plan d'action pour la période d'engagement post-2012 qu'elles ont d'abord présenté pendant la 5^e Conférence internationale sur le transport durable d'octobre 2010, au Mexique, puis lors de leur propre événement à la 16^e CdP, en décembre.

2.1.3. La proposition de Bridging the Gap: Pathways for Transport in the Post 2012 Process

La proposition de *Bridging the Gap*, présentée à la 16^e CdP, appelée *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST)*, préconise une approche sectorielle pour accroître le potentiel d'atténuation du secteur des transports au sein des pays en développement, en premier lieu, mais aussi des pays développés. Elle viserait la création de mesures d'atténuation appropriées au niveau national concernant spécifiquement le transport, le renforcement des capacités pour la mesure, le rapport et la vérification⁶¹ (*MRV*) des mesures d'atténuation, et la mise en œuvre de politiques et de programmes sur les transports durables. Ce procédé consoliderait les actions d'atténuation de façon scientifique, technique et financière, afin de créer un pont vers le marché du carbone et l'obtention du financement via les mécanismes de développement propre (MDP)⁶². Cette initiative, en trois volets, pourrait être financée directement par une enveloppe budgétaire dédiée au transport tirée, à court terme, d'un fonds de mise en œuvre rapide ou *Fast-Start Finance*, introduit par l'Accord de Copenhague et, à long terme, par un fond de la CCNUCC pour la période post-2012⁶³.

Selon cette approche sectorielle, une première partie, moins significative, des ressources tirées de l'enveloppe-transport serait attribuée à l'assistance des Parties intéressées par la formulation de MAAN concernant directement les transports routiers. Cette action serait communiquée par des canaux officiels et incluse dans un registre incluant les MAAN des différents pays. Ces dites ressources pourraient donc être allouées à des ateliers conduits par des experts qui identifieraient les besoins spécifiques en matière de transports et les stratégies ou actions requises et les soumettraient sous forme de proposition pour d'éventuels politiques, programmes ou projets⁶⁴.

Une deuxième partie des ressources serait utilisée pour le renforcement des capacités dans les pays en développement. Ce renforcement comprendrait l'assistance technique,

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

l'acquisition d'aptitudes et la mobilisation des décideurs. Le processus viserait particulièrement l'habilité pour les pays à mesurer, rapporter et vérifier (MRV) les émissions des transports, par la création de bases de données, la construction de modèles nationaux, régionaux ou urbains de transport, etc. De même, un travail de sensibilisation serait mené concernant l'impact des émissions de GES produites par les transports. Enfin, le processus encouragerait le développement de stratégies à long terme pour le transport durable via le transfert et le partage Sud-Sud des meilleures pratiques⁶⁵.

La troisième partie financerait les politiques, les programmes et les projets concernant les transports qui seraient enregistrés comme étant des MAAN mesurables reportables et vérifiables. Les pays recevraient des compensations financières égales aux bourses de carbone créées par les MAAN. Ces bourses pourraient être versées à n'importe quel moment au cours de l'implantation du MAAN, comparativement au MDP où les projets doivent être complétés. On exigerait la transparence des gouvernements pour la réussite de ce procédé⁶⁶.

Ce financement trilatéral contribuerait à un effet de levier, ou *multiplier effect*, des efforts d'atténuation et aiderait les pays à formuler et mettre en œuvre plus efficacement les politiques, programmes et projets à faibles émissions, ou *low emissions projects*, dans le domaine des transports. L'objectif ultime de ce procédé serait de rendre le marché du carbone plus accessible et de financer des projets, programmes ou politiques répondant aux critères du MDP directement sur les marchés du carbone⁶⁷.

L'enveloppe-transport tirée d'un fond de la CCNUCC pour la période post-2012 pourrait être alimentée par la vente de crédits provenant de l'aviation permis grâce au système d'échange des émissions, ou *Emissions Trading Scheme (ETS)*; des taxes sur le transport international, principalement l'aviation et le transport maritime; une taxe internationale sur le carburant; des contributions d'organismes bilatéraux ou multilatéraux; et par les contributions du secteur privé⁶⁸.

Enfin, l'objectif ultime de cette approche sectorielle serait d'intégrer ces principaux éléments à l'intérieur d'une annexe ou d'un document de référence qui serait remis au comité d'experts chargé d'établir le mécanisme de financement de la CCNUCC⁶⁹.

2.1.4. Le soutien, la méthodologie et le financement

Il semble que l'alternative de *Bridging the Gap*, qui allie à la fois un processus de travail issu de la base comme un processus émanant du sommet⁷⁰, soit la plus définie. En effet, elle cherche à la fois à inclure le secteur des transports et de l'aménagement urbain dans une perspective-cadre internationale qui générerait les projets individuels, et à travailler sur des projets de MAAN afin de créer des précédents dans ce domaine et de déterminer de la méthodologie à appliquer au niveau international. Les autres projets présentés lors des événements parallèles concernaient plutôt des actions locales et ponctuelles et présentaient des méthodologies clés en main, pouvant être rapportées par l'assistance à des fins de reproduction à petite échelle.

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

À la suite des observations faites à la 16^e Conférence des Parties à Cancún, quelques interrogations surviennent face à cette proposition. L'initiative, qualifiée d'emblée par certains d'unique, est-elle réellement la seule marche à suivre pour intégrer les transports durables et l'aménagement du territoire dans la lutte aux changements climatiques? Qui supporte cette proposition auprès des Parties pour faciliter son adoption dans les textes officiels? Est-ce que la méthodologie proposée pour l'établissement de MAAN est claire et applicable? Est-ce qu'une part du financement global des Nations Unies dédié à la lutte aux changements climatiques, déjà faible, comparativement au financement national, local ou privé, pourrait réellement être dédiée aux projets dans le domaine du transport?

D'abord, l'initiative *Bridging the Gap*, pour être réalisable, doit avoir l'aval de Parties prêtes à soutenir la proposition lors des séances de négociations. À cet effet,

*realizing such a vision will require leadership of the developing countries themselves through appropriate policies and policy instruments, as well as institutional and financing mechanisms. [...] This will require, more so than under the current Kyoto protocol, that financial incentives are proportionate to the scale of the challenge*⁷¹.

Jusqu'à maintenant, cette initiative est avant tout supportée par une cinquantaine d'organisations qui sont aussi membres du partenariat *SLoCaT*. Parmi elles, on peut notamment trouver *Alstom*, *Clean Air Initiative*, *Ecofys*, *Environmental Change Network*, *Institute for Transport and Development Policy*, *Interface for Cycling Expertise*, *International Energy Agency*, etc⁷². S'ajoutent à la liste quelques ministères ou agences gouvernementales tels l'Agence française de développement, le ministère de l'Environnement allemand, le ministère du Territoire, de l'Infrastructure, des Transports et du Tourisme japonais. L'Union européenne et la délégation de la Suisse viennent compléter l'inventaire des organisations. On pourrait penser que quelques-uns de ces représentants étatiques se font les porte-paroles de la proposition lors des négociations, mais une telle action n'a pas été constatée à Cancún. L'espoir des figures importantes du regroupement est plutôt placé envers les gouvernements municipaux ou subétatiques⁷³, représentés par l'*ICLEI*⁷⁴ et *The Climate Group*⁷⁵. À ce titre, un travail d'information et de communication doit être fait.

Ensuite, plusieurs lacunes méthodologiques quant à cette proposition subsistent. Par exemple, la faisabilité de l'application des MAAN suscite nombre de questionnements. L'absence de méthode de mise en œuvre déterminée, surtout en ce qui concerne la mesure, le rapport et la vérification (*MRV*), fait croire que les MAAN du secteur du transport connaîtront les mêmes problèmes que les MDP avant elles. De plus, le faible nombre d'études de cas menées sur les différents coûts et sur le calcul des émissions de GES⁷⁶, et l'inexistence de base de données sur la question, rendent difficile l'implantation de MAAN sur les transports durables et l'aménagement du territoire.

Enfin, le financement, lequel une large part de la proposition traite, laisse beaucoup d'incertitudes. Il est, peut-être malheureusement, le cœur du plan d'action établi par *Bridging the Gap*. Sans lui, l'implantation des MAAN, le renforcement des capacités dans ce domaine et l'application de politiques en ce sens, se fera plus difficilement ou ne se réalisera pas dans le cadre de la CCNUCC, mais davantage à titre de projets privés. Dans

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

certain pays, deux éléments pourraient contrevenir à la bonne marche de la proposition, soit le financement des politiques, des programmes et des projets et le prix à payer pour tendre vers les technologies vertes. D'une part, l'argent versé à partir du fonds des Nations Unies serait sans aucun doute attribué aux Parties, alors que les MAAN sont quelques fois mises sur pied par les gouvernements locaux ou les municipalités. Ainsi, ces derniers ne sont pas certains d'être financés à même la CCNUCC. D'autre part, le changement de moyens existants pour des technologies vertes⁷⁷ demande une volonté politique plus grande, puisqu'il implique des coûts plus importants à court terme. La détermination des Parties est donc ici mise à l'épreuve.

En bref, bien que la proposition du regroupement *Bridging the Gap* soit de loin la plus pertinente pour l'inclusion du secteur des transports et de l'aménagement urbain dans les discussions de la CCNUCC, certains points importants demandent à être étoffés. Trouver des Parties prêtes à inclure le plan d'action dans leur discours lors des négociations internationales, affiner la méthodologie, de même que les techniques de financement, ne sont que quelques-unes des tâches qui demeurent auprès du regroupement.

CONCLUSION

Dans un blogue écrit en octobre 2010, Jack Short, secrétaire général d'ITF (*International Transport Forum*), dresse un constat sans équivoque de la situation du secteur des transports:

*But, sadly, transport is not very good at, literally, figuring out what it does. This may be surprising given its importance, but few sectors make do with such flimsy statistics. The transport sector is crying out for "better data for better policies"*⁷⁸.

Il n'est pas le seul à penser ainsi. En fait, ce constat était sur toutes les lèvres des gens concernés par le développement des politiques en matière de transport et d'aménagement du territoire lors de la dernière Conférence sur les changements climatiques de Cancún : problèmes de méthodologie, manque de statistiques, de données... Cette lacune est au cœur du problème de la représentation de ces secteurs dans les négociations officielles. Mais cela ne devrait pas durer. Le mal est identifié. Depuis le début de la première période d'engagement du Protocole de Kyoto en 2008, les études de cas concrets, principalement dans le cadre des MDP, et plus récemment les propositions de MAAN, contribuent à bonifier les bases de données nationales et à préciser les critères internationaux. Les organisations aussi diverses que *Bridging the Gap* et *Vivre en ville* maintiennent, quant à elles, en vie cet enjeu dans leurs champs d'action respectifs. Le travail d'éducation qu'ils effectuent, autant auprès de la population que des décideurs, commence à porter ses fruits. Si le secteur des transports doit, comme mentionné précédemment, développer ses bases de statistiques, il en est toutefois une qui commence à faire écho : la hausse prévue de 120% des émissions de GES de ce secteur d'ici à 2050. Autrement dit, si on ne se préoccupe pas de ce secteur, la lutte contre les changements climatiques est vaine.

Au niveau international, les Parties pourront profiter du *momentum* favorable créé à Cancún. Si l'accord qui y fut signé ne règle pas l'importante question de la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto, qui sera au cœur des négociations en Afrique

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

du Sud en décembre 2011, il aura néanmoins restauré une certaine confiance dans les institutions multilatérales. Des engagements ambitieux des Parties seront désormais nécessaires pour que les progrès réalisés dans des secteurs comme les transports et l'aménagement durable du territoire continuent d'être partagés globalement. À ce titre, il serait souhaitable que tous les acteurs concernés participent activement au processus de négociations et de discussions internationales. Le partage des pratiques et des recherches ne peut qu'enrichir le débat et contribuer à le faire avancer.

¹Pourcentages de 2005. OECD ET INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM. *Reducing Transport Greenhouse Gas Emissions: Trends & Data 2010*, 2010, p. 5.

²OCDE ET INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM. *Reducing Transport Greenhouse Gas Emissions: Trends & Data 2010*, p. 5.

³QUÉBEC, MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2008 et leur évolution depuis 1990*, Québec, 2010, p. 6.

⁴Pourcentages de 2005. Manfred BREITHAUP de GTZ. *Linking Sustainable Transport and Climate Change Mitigation*, Bridging the Gap, 5th International Conference on Sustainable Transport, Mexico, October 2010.

⁵Au Québec, les transports routiers sont responsables de 33,7 % des émissions totales et représentent 77,8 % des émissions du secteur. QUÉBEC, MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2008 et leur évolution depuis 1990*, p. 6.

⁶OCDE/ITF, 2008.

⁷VIVRE EN VILLE. « Les transports collectifs et alternatifs, pierres angulaires d'une collectivité viable; Agir et planifier maintenant pour notre qualité de vie », Consultation sur l'avenir du transport en commun à Québec, Commission sur le transport, la circulation et le stationnement, février 2004, p. 12.

⁸Manfred BREITHAUP de GTZ. *Linking Sustainable Transport and Climate Change Mitigation*.

⁹*Common Framework to Support Sustainable and Low Carbon Transport in Developing Countries*, Rencontre sur les modes de transports et les changements climatiques tenue par Asian Development Bank et Clean Air Institute, Bellagio, Italie, 12 au 15 mai 2009, p. 3.

¹⁰« Une collectivité [viable] tente activement d'intégrer, et ce, de manière sincère et formelle, les valeurs et les principes du développement durable dans tous ses processus touchant la prise de décision, sa gestion et son fonctionnement ainsi que dans ses outils de planification et ses actions de développement. » VIVRE EN VILLE. « Projet de plan de développement durable », Mémoire déposé pour la consultation publique du Ministère de l'Environnement du Québec, Québec, 15 février 2005, p. 11.

¹¹VIVRE EN VILLE. « Les transports collectifs et alternatifs pierres angulaires d'une collectivité viable; Agir et planifier maintenant pour notre qualité de vie », p. 8.

¹²VIVRE EN VILLE. « Projet de plan de développement durable », p. 11.

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

¹³Cities Alliance; International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI); Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC); International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD); International Council on Clean Transportation, International Transport Forum (ITF); Special Interest Group on Transport and Environment; Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE); University of Michigan, Transportation Research Institute; University of California, Institute of Urban and Regional Development (IURD); World Conference on Transport Research Society.

¹⁴ Du 29 novembre au 10 décembre 2010.

¹⁵ CCNUCC. « Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques », *Nations Unies*, [En ligne], 1992, <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/convfr.pdf> (page consultée le 6 novembre 2010).

¹⁶ CCNUCC. « Protocole de Kyoto », *Nations Unies* [en ligne], 1998, <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpfrench.pdf> (page consultée le 6 novembre 2010).

¹⁷ GLOBAL ENVIRONMENT FACILITY. « What is the GEF », [En ligne], <http://www.thegef.org/gef/whatisgef> (page consultée le 6 novembre 2010).

¹⁸ FONDS POUR L'ENVIRONNEMENT MONDIAL. *Investir dans les modes de transport urbain écologiquement viables : l'expérience du FEM*, [En ligne], 2009, http://www.thegef.org/gef/sites/thegef.org/files/publication/urban-transport-FR_0.pdf (page consultée le 6 novembre 2010).

¹⁹ FONDS POUR L'ENVIRONNEMENT MONDIAL. *Investir dans les modes de transport urbain écologiquement viables : l'expérience du FEM*.

²⁰ De l'anglais *Certified Emission Reduction*.

²¹ CCNUCC. « About CDM », *Nations Unies*, [En ligne], <http://cdm.unfccc.int/about/index.html> (page consultée le 7 novembre 2010).

²² CCNUCC. « About CDM ».

²³ CCNUCC. « CDM in numbers », *Nations Unies*, [En ligne], <http://cdm.unfccc.int/Statistics/Registration/RegisteredProjByScopePieChart.html> (page consultée le 10 décembre 2010).

²⁴ TRANSPORT RESEARCH FOUNDATION. « Submission on modalities and procedures for the development of standardised baselines », [En ligne], 2010, <http://unfccc.int/resource/docs/2010/smsn/ngo/185a.pdf> (page consultée le 6 novembre 2010).

²⁵ GRÜTTER CONSULTING. « The CDM in the transport sector », *GTZ*, mai 2007, p.2

²⁶ De l'anglais, *Bus Rapid Transit (BRT)*

²⁷ L'acronyme *NAMAs* de l'anglais *Nationally Appropriate Mitigation Actions* est plus couramment utilisé.

²⁸ CCNUCC. « Plan d'action de Bali », *Nations Unies*, 2007, [En ligne], <http://unfccc.int/resource/docs/2007/cop13/fr/06a01f.pdf> (page consultée le 8 décembre 2010).

²⁹ De l'anglais, *measurable, reportable and verifiable*.

³⁰ CCNUCC. « Accord de Copenhague », *Nations Unies*, 2009, [En ligne], <http://unfccc.int/resource/docs/2009/cop15/fr/11a01f.pdf> (page consultée le 8 décembre 2010).

³¹ CCNUCC. « Accord de Copenhague ».

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

- ³² ECOFYS. « Nationally Appropriate Mitigation Actions: Insights from example development », [En ligne], 2010, http://www.ecofys.com/com/publications/brochures_newsletters/documents/Report_Ecofys_NAMA_overview_ENG_04_2010.pdf (page consultée le 8 décembre 2010).
- ³³ Bien que cela puisse être possible dans certains cas particuliers.
- ³⁴ MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU PÉROU, « El Peru, y el cambio climatico », *Deuxième communication nationale du Pérou à la CCNUCC*, 2010.
- ³⁵ BRIDGING THE GAP, « Copenhagen Accord NAMA Submissions: Implications for the Transport Sector », 3 septembre 2010, p. 1.
- ³⁶ CCNUCC, SECRÉTARIAT. « UNFCCC Executive Secretary Calls on Transport Sector to Proactively Help Shape Copenhagen Climate Change Deal », *Press release*, Leipzig, 29 mai 2008, p. 1.
- ³⁷ CCNUCC, SECRÉTARIAT. « Speech to Ministerial Conference on Global Environment and Energy in Transport (MEET) », Tokyo, 15 janvier 2009, p. 2.
- ³⁸ CCNUCC, SECRÉTARIAT. « UNFCCC Executive Secretary Calls on Transport Sector to Proactively Help Shape Copenhagen Climate Change Deal », p. 2.
- ³⁹ SEAS AT RISK, TRANSPORT AND ENVIRONMENT ET WWF UK, *UNFCCC must include international aviation and shipping emissions in measures on climate change* (Proposition pour Copenhague).
- ⁴⁰ Cities Alliance; International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI); Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC); International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD); International Council on Clean Transportation, International Transport Forum (ITF); Special Interest Group on Transport and Environment; Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE); University of Michigan, Transportation Research Institute; University of California, Institute of Urban and Regional Development (IURD); World Conference on Transport Research Society; etc.
- ⁴¹ NATIONS UNIES. *Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*, 1998, article 10 b, paragraphe 10, p. 10.
- ⁴² Tenue par la Banque asiatique de développement et l'institut *Clean Air*.
- ⁴³ *Common Policy Framework to Support Sustainable and Low Carbon Transport in Developing Countries*, Rencontre sur les modes de transports et les changements climatiques tenue par Asian Development Bank et Clean Air Institute, Bellagio, Italie, 12 au 15 mai 2009, p. 3.
- ⁴⁴ *Bellagio Declaration on Transportation and Climate Change*, Rencontre sur les modes de transports et les changements climatiques tenue par Asian Development Bank et Clean Air Institute, Bellagio, Italie, 16 mai 2009, 2 p.
- ⁴⁵ *Common Policy Framework to Support Sustainable and Low Carbon Transport in Developing Countries*, 13 p.
- ⁴⁶ PARTNERSHIP ON SUSTAINABLE LOW CARBON TRANSPORT. « Home », *Partnership on Sustainable Low Carbon Transport*, [En ligne], <http://www.slocat.net/> (page consultée le 27 octobre 2010).
- ⁴⁷ Incluant autant des ONG, des agences de coopération technique, que des banques multilatérales de développement. PARTNERSHIP ON SUSTAINABLE LOW CARBON TRANSPORT. « Home », *Partnership on Sustainable Low Carbon Transport*.

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

⁴⁸ L'initiative découle de la Conférence de Poznan (CdP 14) et tente d'encourager la reconnaissance internationale du transport comme devant jouer un rôle plus important dans l'atténuation des changements climatiques et comme devant s'intégrer dans une entente post-2012.

⁴⁹ Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), U.S. Department of Transportation, Centre for Built Environment (CBE), ASE/Business Council for Sustainable Energy (BCSE), Serbian Ministry of Environment and Spatial Planning and Japan International Cooperation Agency (JICA), University Corporation for Atmospheric Research (UCAR), Institute for Social and Environmental Transition (ISET), University of Colorado at Boulder (CU-Boulder), Sugarcane Industry Association (UNICA), Association des constructeurs européens d'automobiles, (ACEA), HafenCity University Hamburg (HCU), University of Stuttgart, Innovation Center for Energy and Transportation (ICET), Federation of German Industries (BDI).

⁵⁰ Traduction libre : « L'atténuation des changements climatiques est un des cobénéfices de meilleurs moyens de transport. » H. DALKMANN, Institution for Transport Policy Studies (ITPS), *Keeping climate solutions on track: the role of partnerships, good practice and the role of rail*, Évènement parallèle tenu lors de la CdP 16, Cancún Messe, Salle Sandia, 1er décembre 2010, 20h10.

⁵¹ Traduction libre : « They can stimulate economies, achieve energy security, enhance health and quality of life for populations, and reduce environmental degradation. » Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, Bridging the Gap, 23 août 2010, p. 2.

⁵² Traduction libre : « The implementation of a modern public transport system [...] creates jobs, reduces the need for oil imports, makes cities attractive for investors, promotes equity as it enhances accessibility for the poor and improves air quality. » Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, p. 2.

⁵³ L'AWG-LCA est un organe subsidiaire relevant de la CCNUCC, constitué en décembre 2007, lors de la Conférence de Bali, afin de permettre « l'application intégrale, effective et continue de la Convention par une action concertée à long terme [...], d'ici à 2012 et au-delà, en vue de parvenir d'un commun accord à un résultat ». En son sein, les Parties cherchent à s'entendre, entre autres, sur un objectif global et à long terme des émissions et sur une action concertée pour ce qui est de l'atténuation, de l'adaptation, du transfert de technologie et du financement. CCNUCC. *Projet de décision révisé - /CP.13; Groupe de travail spécial sur l'action concertée à long terme au titre de la Convention*, Conférence des Parties, Treizième session, Bali, 3-14 décembre 2007, p. 2-5.

⁵⁴ Ce texte est développé pour faciliter sa 12^e session de travail tenue à Tianjin du 4 au 9 octobre 2010. CCNUCC. *Projet de décision révisé -/CP.13; Groupe de travail spécial sur l'action concertée à long terme au titre de la Convention*, p. 10.

⁵⁵ Voir GTZ, *Financing Sustainable Urban Transport Guidance*, [En ligne], <http://www.sutp.org/dn.php?file=1f-FSUT-EN.pdf> (page consultée le 8 décembre 2010).

⁵⁶ L'acronyme NAMAs de l'anglais *Nationally Appropriate Mitigation Actions* est plus couramment utilisé.

⁵⁷ IDB, ADB, PARTNERSHIP ON SUSTAINABLE LOW CARBON TRANSPORT. *NAMAs in the Transport Sector Case Studies from Brasil, Indonesia, Mexico and the People's Republic of China*, Asian Development Bank et Inter-American Development Bank, octobre 2010, 34 p.

⁵⁸ M. BREITHAUPT, GTZ. *Linking Sustainable Transport and Climate Change Mitigation*, Bridging the Gap, 5th International Conference on Sustainable Transport, Mexico, October 2010.

⁵⁹ D'après les programmes quotidiens des événements parallèles de la 16^e CdP.

Réduire les émissions par l'adoption de modes de transport durable et par l'aménagement viable du territoire : une solution en parallèle à la CCNUCC?

⁶⁰ Un nombre important de documentations était fourni lors de ces rencontres. Les coordonnés sont répertoriés dans la bibliographie, mais les documents sont aussi accessibles sur le site de *Bridging the Gap* : www.transport2012.org

⁶¹ De l'anglais, *Measure, report and verify (MRV)*.

⁶² Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, p. 5.

⁶³ Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, p. 1.

⁶⁴ Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, p. 4.

⁶⁵ Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, p. 4.

⁶⁶ Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, p. 4-5.

⁶⁷ Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, p. 5.

⁶⁸ Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, p. 8.

⁶⁹ Anne BINSTED, *et al.*, *Reducing Emissions through Sustainable Transport (REST): Proposal for a sectoral approach*, p. 10.

⁷⁰ Faisant référence à des approches *top-down* et *bottom-up*. Aussi de bas en haut et de haut en bas.

⁷¹ *Common Policy Framework to Support Sustainable and Low Carbon Transport in Developing Countries*, p.13.

⁷² On peut trouver la liste des organisations qui supportent l'initiative sur le site internet du regroupement. *Bridging the Gap* tout comme le partenariat *SLoCAT* sont toujours à la recherche de nouveaux membres. On peut joindre les groupes en contactant les organisateurs.

⁷³ Espoir relevé lors d'une entretien.

⁷⁴ Association internationale de gouvernements locaux travaillant pour le développement durable. ICLEI. *ICLEI-Local Governments for Sustainability, 1995-2008*, [En ligne], <http://www.iclei.org/> (page consultée le 21 octobre 2010).

⁷⁵ Organisation indépendante non lucrative qui travaille avec les gouvernements et les entreprises leaders dans le développement de politiques et de technologies vertes. THE CLIMATE GROUP. *The Climate Group*, 2011, [En ligne], <http://www.theclimategroup.org/> (page consultée le 3 décembre 2010).

⁷⁶ GTZ a produit un calculateur d'émission de GES pour la gestion des déchets qui pourrait être adapté. GTZ. *GHG calculator for waste management*, 2009, [En ligne], <http://www.gtz.de/en/themen/umwelt-infrastruktur/abfall/30026.htm> (page consultée le 21 novembre 2010).

⁷⁷ The change from business as usual to green solutions.

⁷⁸ SHORT, Jack. « Figuring out the future of transport », 20 octobre 2010, [En ligne], <http://www.internationaltransportforum.org/about/JSblog.html> (page consultée le 9 janvier 2011)

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

Par Daniela Levasseur et Vincent Talbot*
Université de Sherbrooke

* Respectivement étudiante au baccalauréat en Études politiques appliquées et étudiant à la maîtrise en Études politiques appliquées à l'École de politique appliquée de l'Université de Sherbrooke

RÉSUMÉ — *L'implication des jeunes lors des négociations climatiques internationales n'est pas un phénomène récent. Depuis de nombreuses années déjà, les jeunes y participent, mais ce n'est que depuis les quatre dernières années que les délégations jeunesse ont été officiellement reconnues comme des acteurs de la société civile par le secrétariat de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). La 16^e Conférence des Parties de la CCNUCC a permis d'observer l'influence des délégations jeunesse dans les négociations et par le fait même leur crédibilité. Actuellement, ils participent activement aux négociations, ils ont le droit d'intervenir en plénière, ils donnent des conférences et organisent des événements tels, des ateliers d'information ou des manifestations pacifiques. De plus, à Cancún, ceux-ci ce sont démarqués, car ils ont encouragé l'adoption du premier consensus de la 16^e Conférence qui s'axait sur l'article 6 de la CCNUCC qui porte sur l'éducation, la formation et la sensibilisation de la population. Grâce à ce premier consensus, les jeunes et les enfants font officiellement partie de la Convention. En soit, les délégations jeunesse sont très impliquées dans les négociations en matière de changement climatique et sont maintenant un acteur incontournable dans le cadre de la CCNUCC, sans oublier que leur nombre est toujours grandissant d'année en année.*

Mots clés : Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), jeunes, Conference of Youth (COY), YOUNGO, article 6 de la CCNUCC, Coalition canadienne des jeunes pour le climat (CCJC).

INTRODUCTION

À ce jour, toutes les populations de la planète ont déjà été affectées par les conséquences des changements climatiques. Plusieurs personnes s'intéressent au sujet, mais peu s'impliquent et « luttent » dans les négociations climatiques pour limiter les conséquences écologiques découlant de cette problématique internationale. Actuellement, certains acteurs de la société civile ont une certaine voix dans les négociations sur les changements climatiques, mais n'ont pas tous le même impact. Depuis le début de ces négociations en 1995¹, les jeunes sont présents afin de faire valoir une vision beaucoup plus progressiste ainsi qu'avant-gardiste de la situation climatique. Toutefois, malgré un engagement concret et fort, la crédibilité et la reconnaissance de cet acteur n'a pas toujours été et n'est toujours pas égal ou équivalent à l'expertise qu'ils représentent. Auparavant dénigrés et aujourd'hui reconnus, les jeunes font dorénavant partie de l'échiquier des négociations climatiques internationales. Malgré le fait qu'ils gagnent en importance et en

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

influence, un écart persiste. Toutefois, il est de plus en plus difficile de cibler et de définir cet écart. En ce sens, les jeunes peuvent aujourd'hui prendre parole, faire valoir leur expertise et sont dorénavant reconnus dans le cadre de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

Considérant le fait que cette problématique est relativement nouvelle dans la littérature, celle-ci est faiblement documentée, surtout en langue française. En effet, le corps de cette recherche doit se baser sur une série d'entrevues avec des acteurs clés présents sur le terrain d'action de la 16^e Conférence des Parties (16^e CdP).

Cette recherche porte sur plusieurs interrogations concernant la place des jeunes comme groupe officiel aux Nations Unies et plus particulièrement lors des négociations climatiques dans le cadre de la CCNUCC. Considérant le mandat donné par l'organisation non gouvernementale canadienne ENJEU aux chercheurs, la question se pose à savoir quelle place occupe ce nouveau groupe constitué au sein des négociations climatiques internationales? De quelle influence et de quelle crédibilité jouit-il?

Dans un cadre spatio-temporel strict, soit de la reconnaissance des jeunes en 2008 comme groupe officiel et légitime, jusqu'à la dernière conférence des parties de Cancún réalisée du 29 novembre au 10 décembre 2010, nous tenterons d'examiner, d'observer et d'analyser plusieurs indicateurs qui nous permettront de répondre à nos interrogations. Toutefois, pour des fins de compréhension nous élargirons légèrement ce cadre afin d'améliorer la portée historique du mouvement à partir de la conférence de Montréal de 2005. En ce sens, ce rapport adoptera une approche qui consiste en un bref rappel historique, une analyse au niveau des chiffres et de la possible augmentation ou diminution de l'engagement des jeunes dans le cadre de la Convention ainsi qu'une analyse des indicateurs d'influence. Les recommandations et les conclusions de ce rapport s'adressent à Environnement Jeunesse, à la communauté universitaire ainsi qu'aux différents groupes intéressés.

Tout d'abord, afin de clarifier le cadre de la recherche il est important de spécifier deux concepts clés : qui sont les jeunes et l'influence de ceux-ci.

Qu'est-ce que les jeunes?

L'Organisation des Nations Unies définit les jeunes comme la population étant âgée de 15 à 24 ans.² Ils ont été officiellement reconnus comme acteur de la société civile en 2008, selon le texte publié par *United Nations & Framework Initiative on Children, Youth and Climate Change*. D'ailleurs, ce texte découle de l'ardeur démontrée par les jeunes envers le processus des négociations sur les changements climatiques des dernières années. Plus précisément, en décembre 2008, la CCNUCC, conjointement avec les agences des Nations Unies, des Organisations non gouvernementales (ONG) ainsi que les propres jeunes, ont rédigé ce texte afin de promouvoir la participation active des délégations jeunesse à travers l'Initiative du cadre commun des enfants, jeunesse et changements climatiques.³ Malgré ce cadre, l'ONU préfère que les représentants des groupes de jeunes soient âgé d'au moins 18 ans, leur enregistrement reste cependant à la discrétion du secrétariat⁴.

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

Comment définir l'influence?

Définir le concept d'influence n'est pas chose aisée. Tout dépendant du cadre d'analyse dans lequel le terme se retrouve, et considérant le prisme de lecture que l'analyste ou le chercheur tente d'appliquer à son objet d'étude, le concept de l'influence peut prendre des formes tout aussi différentes que complexes. Il est donc essentiel de situer ce concept à notre cadre d'analyse. Selon Robert K. Merton, il existe deux types d'influence : l'influence locale et cosmopolite.⁵ Le sociologue américain

[...] insiste sur la nécessité de distinguer [...] les multiples formes d'influence, comme la coercition, la domination, le conditionnement et ce qu'il appelle la clarification. Le regroupement de ces catégories hétéroclites fait de l'influence une notion extrêmement générale et imprécise, dont il devient difficile de savoir dans quel sens exact elle est employée.⁶

Également dans un article de François Chazel, s'intitulant *Influence*, on retrouve une façon intéressante et méthodique de calcul de l'influence. Reprenant les travaux de Dahl, il affirme qu'il est possible de calculer l'influence en utilisant les cinq critères suivants : le nombre de personnes influencées, les chances de succès de l'influence, les changements obtenus chez les individus, le coût psychologique de l'influence ainsi que la sphère à laquelle elle s'applique.⁷

Si l'on prend en considération notre thème, à savoir l'influence des jeunes lors des négociations climatiques internationales et plus particulièrement lors de la Conférence de Cancún, il est important de se baser sur cette définition, mais également d'en modifier quelques éléments. Par exemple, on peut dire que le nombre de personnes influencées ainsi que le succès de cette influence peut être mesurable par l'importance qui a été accordée aux activités ainsi qu'aux discours des jeunes à Cancún et dans les médias. Nous avons également fait des entrevues avec plusieurs acteurs clés préalablement choisis. Dans cette optique, il est essentiel de constater l'argumentaire et la provenance de ces entrevues dans notre interprétation de l'influence (il est évident qu'un membre d'un groupe jeune aura une opinion différente de l'influence de son rôle aux négociations qu'un membre d'une délégation extérieure au mouvement). Notre échantillon d'entrevues et de discussions varie de personnes directement impliquées dans le mouvement des délégations jeunesse communément appelé les *YOUNGO*⁸, à de hauts fonctionnaires et même au premier ministre du Québec, Jean Charest. Pour des raisons éthiques, nous ne mentionnerons pas de noms, mais nous tenterons tout de même de cadrer les propos dans un contexte précis pour des fins de compréhension.

Si l'historique du mouvement de la jeunesse est par la suite mis en perspective avec notre définition de l'influence, il nous est possible de faire ressortir notre deuxième variable, la crédibilité. Y'a-t-il un lien entre le fait que les groupes de jeunes aient gagné en crédibilité et le fait qu'ils soient dorénavant beaucoup plus influents qu'auparavant? Il existe, selon nous, un lien indéniable entre ces deux variables et nous tenterons de le vérifier et de l'expliquer. Dans cette optique, il a été observé que dans le passé, les actions des jeunes étaient plutôt grossières et très émotives. Lors du sommet de Rio en 1992, les jeunes étaient certes présents, mais n'apportaient que peu d'expertise. Au fil des années, avec l'augmentation de leur nombre, de leur implication et de leurs capacités, ils ont gagné en influence. Par la suite, afin d'être capables d'articuler cette influence, ils ont dû se

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

donner une crédibilité supplémentaire. Ceci est d'autant plus vrai, lorsque l'on regarde la différence notable entre l'expertise qu'ils apportent aux négociations aujourd'hui par rapport aux actions qu'ils faisaient en 1992. C'est donc avec cette base que nous allons vérifier à l'aide d'observations, d'entrevues et d'analyse des conférences ainsi que la littérature actuellement disponible, l'influence et la crédibilité des jeunes lors des Conférences des Parties et plus particulièrement lors de celle de la 16^e, tenue à Cancún. Toutefois, il est essentiel de mettre en contexte ce mouvement à travers son histoire et celle des négociations climatiques afin d'en comprendre l'évolution et de pouvoir appliquer notre cadre d'analyse.

1-HISTORIQUE

1.1 Un aperçu

À ce jour, les jeunes bénéficient d'un pouvoir d'influence relatif au fait qu'ils disposent d'un droit de parole officiel lors des plénières de la CCNUCC. Ils ont également conscience de leur influence dans ce processus de négociations onusien. Selon l'organisation *Youth Climate*, les jeunes sont guidés par « [...] the need for representation of the key stakeholders affected by climate change. Within the framework and the global youth climate movement, different youth groups, from different backgrounds have connected to form a strong but diverse voice on the issues affecting [them] ⁹ ».

1.2 Premiers groupes et pressions

Les premières pressions formulées par des groupes de jeunes auprès des leaders des négociations sur les changements climatiques n'ont pas de date précise. Les jeunes étaient et sont présents lors des diverses manifestations, activités, rassemblements ainsi qu'à l'intérieur de différents groupes de pression environnementaux dont Greenpeace. D'ailleurs, ce sont des jeunes Canadiens qui ont participé à la création de cette dernière lors de leur première intervention pour empêcher un essai nucléaire proche de l'Alaska par le gouvernement des États-Unis en 1971.¹⁰

1.3 Historique de l'implication

Afin de mieux comprendre les débuts de l'implication des jeunes dans la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, le document *United Nations & Framework Initiative on Children, Youth and Climate Change* résume l'évolution des groupes de jeunes de 1999 à 2009. Selon ce document, la première fois qu'un regroupement de jeunes fut présent lors d'une Conférence des Parties fut à Bonn en 1999. Lors de cette cinquième CdP (5^e CdP), les jeunes ont agi en tant que membres des ONG pour organiser leurs interventions officielles auprès des groupes de lobby.¹¹ Par la suite, en 2000, le regroupement jeunesse fut accueilli par le gouvernement hollandais afin de créer la première rencontre internationale de la jeunesse sur les changements climatiques. C'est lors de ce rassemblement que fut écrite la déclaration du groupe, remise au Président de la CCNUCC.¹² En 2001 à Marrakech (7^e CdP), les jeunes ont fait un document incitant les États à s'entendre pour s'assurer de l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto.¹³

À New Delhi en 2002 (8^e CdP), les jeunes ont fait part de leurs préoccupations par rapport au réchauffement climatique aux membres de la CCNUCC, car, selon eux, les

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

conséquences affecteront inévitablement leur avenir. Ce ne fut qu'en 2004 à Buenos Aires (10^e CdP) que pour la première fois les jeunes se sont rassemblés afin de rédiger la déclaration de « [la] reconnaissance d'un groupe jeunesse au sein de la CdP afin d'assurer la participation des jeunes, en lien avec d'autres groupes tels que les entreprises, les populations autochtones et les organisations environnementales »¹⁴. Par la suite, à Montréal en 2005 (11^e CdP), les jeunes se sont vus octroyer une place officielle et durable, puisque le gouvernement fédéral canadien a parrainé et organisé conjointement avec des organisations non gouvernementales environnementales de jeunes, le Sommet international des jeunes. Sur la base de ces expériences, désormais chaque année, avant le début des négociations de la CCNUCC, les jeunes organisent la Conférence des jeunes (*Convention of Youth, COY*) qui vise la formation de ceux-ci afin qu'ils puissent comprendre et développer des capacités de négociation dans le domaine environnemental.¹⁵ Lors de ce rassemblement, les délégations jeunesse font une mise à jour de la situation des changements climatiques et s'accordent sur les différents points sur lesquels ils vont travailler pour faire pression lors des négociations.¹⁶ D'autre part, la participation des jeunes dans les CdP sert à « [faire] un portrait global de la situation aux populations de leur pays respectif. »¹⁷

À partir de la Conférence de Bali en 2007 qui avait pour objectif de mettre en place l'accord qui devait prendre le relais du Protocole de Kyoto, celui de Copenhague¹⁸, les regroupements de jeunes se rassemblent, participent à des conférences de presse et organisent des activités liées au sujet pendant les négociations.¹⁹ Lors de l'avant-dernière CdP, à Poznan en 2008, « [...] 500 jeunes se sont rassemblés pour demander aux gouvernements de travailler ensemble et produire un traité ambitieux. De plus, ils ont analysé les politiques de développement, fait des activités de sensibilisation ainsi que des ateliers de formation »²⁰. En 2009, lors de la 15^e CdP à Copenhague, les organisations de jeunes ont effectué les mêmes activités que l'année précédente et ils ont créé conjointement avec le secrétariat de la CCNUCC, la YOUNGO, soit la constitution des jeunes, qui abordait les points suivants :

[...] the exchange of official information between young people and the secretariat; (b) assisted the secretariat in ensuring an effective participation by youth appropriate to an intergovernmental meeting; (c) coordinated young people's interaction at sessions including convening constituency meetings, organizing meetings with officials, providing names for the speakers list and representation at official functions; and (d) provide logistical support to youth during sessions.²¹

Comme mentionné auparavant, les premières pressions des organisations de jeunes se sont faites via l'entremise de manifestations ou activités d'ONG qui œuvrent dans le domaine de l'environnement. Depuis la création de cette constitution, les jeunes ont demandé aux États parties des engagements ambitieux pour la réduction des GES ainsi que pour un futur consensus entre les États pour aller de l'avant avec le Protocole de Kyoto se terminant en 2012.²²

C'est à partir de 2007 que les jeunes s'impliquent dans les négociations par divers moyens, allant des mécanismes pour créer une économie verte jusqu'à la compréhension de la gouvernance internationale verte au sein de chaque pays. Les jeunes développent ainsi une expertise indéniable, forçant les autres acteurs à leur accorder une certaine crédibilité.²³

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

Plus précisément, à Cancún, nombreux ont été les jeunes à se déplacer pour y assister. La sixième Conférence des jeunes (COY-6) s'est tenu trois jours avant le début de la 16^e CdP. Des dizaines de jeunes ont participé au rassemblement, où plusieurs ateliers sur les changements climatiques ainsi que des plans d'action pour la CdP ont été mis de l'avant. Lors de cette COY, des délégations jeunesse des pays du Sud étaient présentes. Cela était grandement apprécié par les délégations les plus imposantes qui sont celles de l'Australie, du Canada, des États-Unis et du Royaume-Uni. D'ailleurs, pour ces grandes délégations jeunesse, il est important qu'il y ait une présence des pays en développement, car cela apporte une autre vision au discours, mais reflète surtout les positions de ces populations²⁴. Plusieurs délégations des pays développés, comme le Canada, financent la participation des délégations jeunesse des pays en développement. En 2010, deux jeunes d'une délégation jeunesse d'un pays en développement ont pu assister à la CdP grâce à l'argent récolté par la délégation jeunesse canadienne (DJC).²⁵ Selon YOUNGO, les délégations jeunesse des pays en développement étaient nombreuses, comparativement à celles des pays développés.²⁶ Par contre, la participation des délégations jeunesse de l'Amérique latine fut faible.²⁷

Lors de la 16^e CdP, mille jeunes étaient présents sous le groupe YOUNGO.²⁸ Il faut souligner que ce nombre est analogue à celui de Copenhague, donc ce nombre est beaucoup plus important en termes de proportion à Cancún, car cette conférence était plus petite en terme de nombre de personnes que celle de Copenhague. Par contre, ce ne sont pas tous les jeunes qui ont eu accès au site des négociations officielles. Seulement, de 500 à 700 d'entre eux ont eu cette opportunité.²⁹ Les autres étaient tout de même présents, mais à partir des contre-sommets ou de l'extérieur du site des négociations.

1.4 Objectifs et initiatives

Plus précisément, l'intérêt des regroupements jeunesse s'axe sur les objectifs de réduction des GES, le transfert de technologies, l'adaptation, la réduction des émissions due à la déforestation, gestion des terres et reforestation, crises financières mondiales et l'implication des jeunes lors des CdP.³⁰ Les jeunes ont le souhait de changer les choses, ils espèrent faire avancer les négociations, mais pour la plupart d'entre eux, leur participation à une CdP est un objectif avant tout personnel³¹.

Les jeunes se retrouvent généralement sous deux différentes bannières : ceux qui font partie des délégations officielles qui participent aux plénières et ceux qui organisent le rassemblement jeunesse avant la CdP, qui donc s'exposent aux médias, font partie de groupes activistes dans la matière et tentent de rencontrer les différents délégués officiels. Tels que les leaders politiques ou fonctionnaires de la CdP.³² De plus, les jeunes organisent des événements qui ont lieu pendant la Conférence des Parties sous le « Jour des jeunes et des générations futures » qui sont organisés conjointement avec le secrétaire de l'exécutif de la CCNUCC ainsi que des hauts fonctionnaires des gouvernements officiels. Lors de cet événement, les jeunes soulignent leurs plans et leurs actions pour contrer les changements climatiques. Par ailleurs, les jeunes délèguent quelques membres de leur groupe afin qu'ils aient des rencontres avec les hauts dirigeants des groupes de travail ad hoc qui s'axent sur les ententes entre les Parties et des solutions à long terme (AWG-KP et AWG-LCA), pour qu'il y ait un partage d'opinions, mais surtout pour que les jeunes en apprennent plus sur le

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

déroulement des négociations des CdP, l'état des changements climatiques ainsi que la manière dont la CCNUCC inclut les jeunes dans le processus.³³

Comme mentionné auparavant, leur constitution, la YOUNGO, a été créée dans l'objectif de leur permettre d'accroître leur participation pour qu'il y ait une communication plus efficace avec le secrétariat. Depuis sa création, celle-ci offre la chance aux jeunes de prendre place lors des plénières, donc d'être un acteur reconnu et entendu. Ce fut à Bali en 2007 où, pour la première fois, les jeunes se sont fait entendre³⁴ Les délégations jeunesse s'impliquent dans plusieurs domaines auprès des organismes des Nations Unies dont :

- United Nations Commission on Sustainable Development (UN CSD),
- United Nations Environment Programme (UNEP),
- United Nations General Assembly The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO),
- Joint United Nations Programme on HIV/AIDS (UNAIDS),
- Convention on Biological Diversity (CBD)
- et United Nations Convention to Combat Desertification (UNCCD).³⁵

Finalement, sachant l'importance qu'occupent les jeunes dans la CCNUCC, celle-ci a ciblé des méthodes à court, moyen et long terme pour favoriser l'implication des jeunes, accentuer leur influence et ainsi assurer le succès à long terme de leur entreprise.³⁶

1.5 Les délégations jeunesse dans le monde

À ce jour, 38 délégations jeunesse se répartissent à travers les cinq continents³⁷. Évidemment, ce sont les délégations des pays développés les plus nombreuses, mais afin d'assurer l'équité celles-ci font des levées de fonds pour financer la participation de délégations du sud aux CdP.³⁸

2- AUGMENTATION DE LA PLACE DES JEUNES

Afin de bien comprendre l'influence des jeunes et l'implication de ceux-ci à travers les trames de négociations climatiques internationales, il faut faire état de leur position en tant qu'acteur international. En ce sens, portons notre attention sur les coalitions de jeunes autant au Canada qu'ailleurs dans le monde et regardons si celles-ci ont une portée importante.

2.1 Canadian Youth Climate Coalition

Sa trame de fond, les négociations climatiques, lui permet d'être reconnue par les Nations Unies lors des conférences sur les négociations climatiques. La reconnaissance des jeunes au niveau des négociations est une première influence notable. Cette reconnaissance du Canadian Youth Climate Coalition (CCYC) par l'ONU affecte donc toutes les ONG membres. On compte 48 organisations à travers le CYCC et l'on peut estimer que ce nombre ira en grandissant, considérant l'influence de plus en plus importante que les jeunes prendront à tous les niveaux.³⁹

Jusqu'en 2006, les délégations de jeunes faisaient partie de la société civile représentée par la délégation générale canadienne qui participait aux négociations internationales sur

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

les changements climatiques. Cette reconnaissance gouvernementale était très importante dans le contexte où le gouvernement souhaitait démontrer aux différentes délégations mondiales l'importance non seulement de sa société civile, mais également de certains groupes particuliers dont font partie les jeunes.

2.2 Délégation de la jeunesse canadienne

Après 2006 et avec l'arrivée du parti conservateur au gouvernement fédéral, les jeunes ont dû s'organiser autrement. Bien que l'on puisse croire que ce moment marque une diminution de l'influence des jeunes au niveau des négociations internationales étant donné leur absence au sein d'une délégation gouvernementale, ce n'est toutefois pas le cas. Or, à l'aide d'organisations comme le CYCC et d'autres regroupements de jeunes au niveau international, la représentation de ces derniers et de leur influence aurait en fait augmenté.

Regardons tout d'abord l'impact de la délégation de la jeunesse canadienne à Copenhague. Lors de la conférence des Parties de Copenhague en décembre 2009, la coalition a orchestré certaines attaques envers le gouvernement canadien. Ces attaques, qui ciblaient entre autres les sables bitumineux de l'Alberta et l'attitude générale du gouvernement conservateur, se sont décrites comme suit par la délégation elle-même :

The sit in has received an exceptional amount of support from nearly everyone in the Bella Center, including international party delegates, facility staff, and some notable politicians. "Senator John Kerry was among those who stopped by to shake our hands and express his support for our efforts," said Dominic McCormack from the US. "I've lost count of the number of smiles and thumbs up we've received. People are going out of their way show support and make us comfortable."⁴⁰

L'impact du *Sit-In* trouvait encore écho lors de la conférence de Cancún. D'un côté, les jeunes avaient encore en tête l'impact positif qu'avait eu leur initiative et avaient, dans cette optique, pour objectif de répéter une série d'actions similaires. Toutefois, les autorités de l'ONU, qui n'avaient pas vraiment apprécié les bouleversements, ne voulaient pas d'événements perturbateurs. Lors du *Young and future generations day*, qui se tenait le 2 décembre 2010, certaines activités furent annulées par le secrétariat de la convention. Une activité où les YOUNGO allaient se tenir par la main avec leur chandail officiel ainsi que bâillonné de la bouche devant le site officiel des négociations fut annulée par le secrétariat. L'impact qu'a eut le *Sit-In* avait certainement été positif lors de la 15^e Conférence des Parties. Il est toutefois notable de voir que les autorités avaient encore en tête cet événement jugé perturbateur et qu'ils craignaient des actions similaires.

Il est également intéressant de voir l'influence que les jeunes et la délégation ont eue lors de cette prise de position envers le gouvernement canadien. Il est également pertinent de comparer l'influence que prétend avoir la coalition avec ce type de communiqué de presse et la réaction des médias de masse face à leurs actions :

Dozens of Canadian youth at the United Nations' climate change summit in Copenhagen, Denmark, led a protest against the Alberta oil sands on Wednesday, calling for a moratorium on further oil sands development [...] The event was organized by Climate Action Network Canada, a non-governmental organization, to coincide with the release of a new report that calls for an immediate halt to oil sands work.⁴¹

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

Dans le cas qui nous concerne, le message est certainement très important, mais il faut également prendre en compte le messenger, si messenger il y a. En ce sens, le mouvement de la jeunesse considère que celui-ci doit se faire entendre. Même si les actions spectaculaires trouvent souvent preneur dans la presse internationale, il n'en demeure pas moins qu'il est essentiel pour le mouvement de faire valoir son expertise et ses actions dites plus traditionnelles à travers les médias du monde et non seulement dans la presse locale.

L'une des façons dont dispose les jeunes pour faire parler de leur mouvement est certainement le nombre d'individus qu'ils représentent. En ce sens, il est possible de voir l'évolution de l'ampleur du mouvement à travers le temps et ce, même à travers une courte période. La Conférence de Cancún de 2010 était presque dix fois moins grande en termes d'assistance que la conférence de Copenhague de 2009. Toutefois, selon les statistiques officielles fournies par les YOUNGO, les jeunes étaient aussi nombreux lors de la 16^e CdP (environ 1000 jeunes). Ce premier point est fort important, car selon notre définition d'influence, le nombre de personnes influencées ou émettant de l'influence est très important.

Les jeunes furent toutefois limités dans le nombre d'actions qu'ils purent entreprendre à Cancún comparativement à Copenhague. Ceci est notamment dû à l'impact du *Sit-In* mentionné précédemment. Malgré tout, plusieurs actions furent observables notamment une manifestation en partenariat avec l'ONG Indigenous Environmental Network. La manifestation a eu lieu s'est tenue à l'entrée de l'hôtel *Moon Palace* où se tenaient les négociations et la plénière. C'est donc devant quelques journalistes que ce sont ouvertement exprimé des membres des communautés autochtones du nord du Canada. Cette activité fut supportée par plusieurs jeunes qui étaient placés en arrière-plan et qui portaient des chandails où l'on pouvait lire « *Shut down tar sands* ».

Malgré la force du discours, peu de médias ont rapporté l'histoire. Bien qu'un communiqué de presse important distribué sur les lieux de la manifestation, nous avons remarqué que ce sont plutôt les ONG qui ont parlé de l'évènement. Le site du *Council of Canadians* rapporte l'activité comme étant une dénonciation des sables bitumineux canadiens, le tout devant les délégués et membres de délégations officielles qui passaient par là pour se rendre au site des négociations.⁴² Certains médias de masse ont également rapporté la nouvelle d'une manière très positive pour les organisateurs de l'évènement. Reuters rapportait en effet que « [t]hey regard the booming oil sands industry in Alberta as the main reason for Canada's reluctance to embrace stronger greenhouse gas reduction targets and its failure to meet its Kyoto commitments. The U.S. is the largest purchaser of the Canadian crude »⁴³. Toutefois, malgré le fait que les jeunes furent impliqués dans cette action, pratiquement rien dans les médias n'est mentionné quant à leur participation. Le message est cependant le même ou très semblable ce qui est très important.

En somme, le message fut passé et le messenger fut entendu. Toutefois, malgré l'importance que peut avoir une délégation et malgré la nature de son discours, elle peut toujours être sujette à la censure de la part des autorités en place.

3- LA CRÉDIBILITÉ DES JEUNES

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

3.1 La Conférence des Parties de Montréal en 2005

Lors des de nos différentes entrevues avec des membres de la communauté CYCC, nous avons pu corroborer les informations concernant l'augmentation de la représentation des jeunes au sein des négociations climatiques. Certains membres d'Environnement Jeunesse nous ont entre autres fait état de la situation des jeunes :

C'est en 2000 que nous avons commencé à avoir des groupes de jeunes officiels [...] C'est en 2005, avec la conférence des Parties qui s'est tenu à Montréal que nous avons réellement augmenté notre crédibilité comme groupe. [...] La participation des jeunes était supportée par le gouvernement fédéral et c'est ça qui a lancé tout l'aspect crédibilité.⁴⁴

C'est lors de la conférence des Nations Unies sur les changements climatiques qui s'est tenue à Montréal en 2005 que les jeunes et plus particulièrement les jeunes de la délégation canadienne ont pu avoir un réel canal d'influence. Ils expliquaient également qu'avant 2006, le gouvernement canadien supportait différents groupes de la société civile afin qu'ils puissent eux aussi exprimer leur point de vue et faire valoir leurs opinions et solutions sur la question des changements climatiques. Il est également important de noter le contexte dans lequel cette influence s'est gagnée. Alors que le Canada était dirigé par le parti libéral du Canada et avait comme ministre de l'Environnement Stéphane Dion, la trame de négociation canadienne était somme toute différente et plus propice à l'inclusion d'un groupe comme celui des jeunes.. Malgré les attentes élevées, voici ce que certains médias rapportaient au lendemain de la signature du Pacte de Montréal :

Les attentes étaient élevées, et, pour certains, hors d'atteinte. Mais le défi a été relevé : la planète s'est engagée à continuer sa lutte pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. [...] Même les écologistes sont sortis satisfaits de la Conférence de l'ONU sur les changements climatiques, qui a réuni à Montréal des représentants de 189 pays, du 28 novembre au 10 décembre.⁴⁵

Alors que la presse canadienne n'hésitait pas à rapporter la conférence de Montréal comme ayant été un succès, le monde académique universitaire émettait également un bilan positif : « [L]es États parties au Protocole de Kyoto ainsi que l'ensemble des représentants d'institutions et de pays non partis se sont entendus lors de la Conférence de Montréal pour appliquer les engagements déjà souscrits et envisager de les étendre.»⁴⁶

C'est donc dans un contexte très positif que les jeunes Canadiens ont obtenu cette chance de parler et de faire valoir leur point comme jamais auparavant. Si l'on s'attarde au schéma organisationnel des délégations jeunesse mondiales, on se rend facilement compte que ce qui est bon pour une délégation aura des répercussions favorables sur la crédibilité d'entre toutes.

3.2 La conférence des parties de Copenhague en 2009

Il est donc juste d'affirmer qu'il y a une augmentation de la représentation et de la crédibilité des jeunes au niveau des négociations climatiques. Ceci est d'autant plus vrai lorsque l'on regarde l'expertise que ceux-ci apportent au niveau, entre autres, de la production de documents de références. Lors de la conférence de Copenhague, le regroupement international des délégations jeunesse (*International Youth Climat Policy*)

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

envoyait une lettre aux leaders dans le but d'influencer les leaders. Malgré le fait que ce genre d'actions n'obtient généralement pas de résultats immédiats, il est intéressant de noter le ton ainsi que l'utilisation des faits et de l'expertise scientifique afin de faire valoir ses arguments. Voici certains extraits de la lettre *Include economical sanctions into the Copenhagen agreement*:

The cause of the worry is the obvious risk that the world's leaders will fail to accomplish an agreement that assures a reestablishment of a CO₂-equivalent level of maximum 350 ppm (Parts Per Million) in the atmosphere. This is according to leading scientists the level we need to stay below in order to avoid runaway climate change.⁴⁷

La lettre le termine en mentionnant la réussite de la communauté internationale lors des problèmes reliés aux pluies acides ainsi qu'à la destruction de la couche d'ozone.

3.3 La conférence des parties de Cancún en 2010

Comment cette influence acquise de la crédibilité s'est-elle maintenue à travers la conférence de Cancún de 2010? Ce fut à travers des actions très concrètes que les jeunes ont démontré leur crédibilité lors de la 16^e CdP. Comme mentionné précédemment, grâce à leur forte initiative ainsi que celle des ONG, ils ont réussi à faire adopter l'article 6 de la Convention qui fait la promotion de l'éducation, la formation et la sensibilisation aux changements climatiques.⁴⁸

À travers les entrevues, les jeunes ont clairement mentionné leur fierté par rapport à l'adoption de cet article, car cela a été le premier consensus au sein des parties. L'article a été exceptionnellement adopté en 90 minutes ce qui ne se voit pratiquement jamais. L'impact qu'a eu la présence des jeunes lors du vote a mis une très grande pression sur les décideurs pour qu'ils adoptent le texte. Lors de la l'adoption de celui-ci, un membre de la délégation dominicaine a mentionné : « Look at all the young people in the room [...] They're expecting us to make a decision »⁴⁹. La scène, unique en son genre, s'animait d'une émotion théâtrale d'où surplombait une étrange et indirecte pression sur les délégués qui allaient, au final, accepter les revendications du mouvement. Le consensus fut une surprise, car l'article 6 a été soulevé seulement pour une consultation informelle afin d'obtenir des conclusions de la part des parties. Néanmoins, le G77, la Chine, avec l'appui de la République Dominicaine ont proposé la motion appuyée préalablement par le Guatemala et ont établi le Groupe qui allait travailler sur l'adoption de l'article en question.⁵⁰ Cette réalisation est une grande leçon pour les négociateurs de la CdP. Cela démontre que lorsqu'il y a de la volonté il y a définitivement une manière d'atteindre le consensus dans un temps record.⁵¹ Par le fait même, cela redonne espoir au processus des négociations climatiques qui dernièrement, s'est vu paralysé par les mésententes.⁵²

Le processus par lequel les jeunes se sont impliqués dans l'article 6 est bien simple. Les YOUNGO ont en effet exercé un rôle de facilitateur afin de faire adopter le texte. D'ailleurs, ils étaient au nombre des 2/3 de la salle et arboraient leur *t-shirt* qui disait : « Vous avez négocié toute ma vie, vous ne pouvez pas me dire que vous avez encore besoin de temps »⁵³. Le texte ne fut pratiquement pas modifié et son adoption fut rapide. Afin de pouvoir profiter d'une crédibilité reconnue au sein des délégations étatiques ou encore au sein de la CCNUCC, les jeunes ont dû adopter un discours de conciliation de modération. C'est en effet l'une des grandes différences notables que l'on note lorsque l'on compare les

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

mouvements jeunes des années 1990 et même du début des années 2000 par rapport au discours actuel. Cette affirmation fut observable à plusieurs reprises lors des deux semaines passées à Cancún. En effet, lors d'une séance de questions posées à l'ambassadeur canadien des négociations climatiques, les jeunes ont eu le droit de poser des questions tout comme les autres participants membres d'ONG et ont été capables de pauser leurs propos afin d'obtenir des réponses plus concrètes.

3.3.1 La dynamique des jeunes

Il est important de souligner comment les jeunes s'organisent au sein d'une CdP. Lors de leurs rassemblements journaliers, les délégations jeunesse n'emploient pas la même méthode pour mettre en place leur plan d'action que les négociateurs officiels. À travers nos observations nous avons pu constater lors des rassemblements des YOUNGO l'énergie et leur souci d'innovation de certains membres du groupe. En effet, afin de résumer leurs journées ainsi que d'organiser leurs actions futures, les jeunes s'assoient en rond par terre. Par cette initiative, l'ambiance du rassemblement est beaucoup plus décontractée et moins formelle. D'autre part, afin que tous les participants aient leur droit de parole, ils se divisent en plusieurs sous-groupes dont chacun a un « leader » qui lui, prendra la parole pour faire passer le message. Durant la rencontre, les jeunes utilisent des signes pour communiquer, soit pour approuver, féliciter ou s'opposer. La langue employée durant le rassemblement est d'un grand souci pour les organisateurs, de même que les participants. En ce qui concerne la langue employée pour les discussions, c'était l'anglais. Il eut une traduction en espagnol, langue officielle du pays hôte de la CdP. La traduction dans les autres langues était minime pour ne pas dire inexistante. D'ailleurs, c'était le cas de la langue française. Pourtant, la présence de jeunes non-anglophones était considérable lors de cette CdP et ce, malgré la majorité des jeunes des délégations jeunesse britannique, canadienne, australienne et étatsunienne. Les rencontres des YOUNGO, sont dynamiques et leurs propos sont clairs et précis puis il faut souligner que les jeunes ont un souci d'équité par rapport aux genres. Ils veulent une participation équitable des hommes et des femmes dans toutes les délégations participantes. La méthode de travail employée par les jeunes se caractérise par la désinvolture, notamment due par l'absence de formalités. Il faut mentionner que cela n'entrave pas au travail des jeunes ainsi qu'aux résultats de ceux-ci.

4. LES JEUNES VUS PAR LES JEUNES

Peu importe la nationalité, l'âge ou le sexe, les jeunes sont convaincus que leur travail n'est pas en vain. Ils savent qu'ils sont une force dynamique au sein du processus des négociations climatiques, mais surtout ils sont conscients que leur pouvoir s'exerce surtout dans chacun de leur pays. Par contre, il faut mentionner que les délégations jeunesse sont devenues essentielles au processus des négociations climatiques. D'autant plus qu'avec l'adoption de l'article 6, il est clairement indiqué que la CdP se doit de faire la promotion de la participation des jeunes dans les négociations sur les changements climatiques.⁵⁴ Les jeunes sont optimistes quant à leur implication. À travers leurs actes on peut percevoir leur volonté de changement et leur dynamisme dans le processus.⁵⁵

5. LES JEUNES VUS DE L'EXTÉRIEUR

Tout comme les jeunes, les participants de la CdP voient le mouvement jeunesse d'un point de vue positif. Tous sont d'accord sur le fait que leurs actions sont nécessaires au sein

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

des négociations, car ils sont « [...] l'énergie, la vivacité et le dynamisme des négociations »⁵⁶. En général, les professionnels en matière de négociation mentionnent que les jeunes sont importants dans la CdP, car ils sont l'avenir et que s'ils s'impliquent dès leur jeune âge, une grande part de la lutte aux changements climatiques est accomplie. De plus, tel que mentionné plus haut, le mouvement jeune bénéficie d'une opinion positive au sein de certaines délégations officielles, notamment celle du gouvernement québécois. En effet, le premier ministre du Québec, Jean Charest, s'est dit très favorable au mouvement et concerné par les positions des jeunes. Il mentionne également que, tout gouvernement mature ne peut passer outre la jeunesse, car c'est leur avenir qui est en jeu.

CONCLUSION

En définitive, les jeunes ont une réelle influence au sein des négociations climatiques internationales. Il a fallu de nombreuses années avant que les délégations jeunesse aient de l'ampleur comme elles l'ont eu lors des dernières CdP. Débutant comme un groupe de pression protestataire à un mouvement organisé qui participe et propose de solutions aux négociations, les jeunes ont su montrer aux décideurs leur capacité d'agir de manière responsable. À ce jour, les jeunes produisent des documents basés sur des données scientifiques, participent aux plénières, ont accès et droit de parole envers les délégués officiels et ont tout récemment été les principaux auteurs de l'article 6 de la Convention-cadre. De plus, la participation des jeunes à la CdP est de plus en plus diversifiée. Il y a des délégations tant du Nord que du Sud. D'ailleurs, les jeunes sont conscients de l'importance de représentation de toutes les préoccupations des populations de la planète.

Méthodologiquement, il est important de rappeler que la crédibilité que l'on a attribuée aux jeunes au cours des années leur a permis d'acquérir une influence indéniable lors des CdP. En effet, au fil du temps la représentation des jeunes a constamment augmenté offrant une tribune de plus en plus importante au mouvement. Par la suite, les jeunes ont dû être en mesure de développer une expertise pour continuer de faire avancer leurs points de vue. C'est de cette expertise que découle toute la crédibilité du mouvement actuel et c'est grâce à celle-ci que les jeunes sont maintenant reconnus et écoutés lors des Conférences des parties. Malgré certaines lacunes, notamment au niveau de la représentation francophone au sein des YOUNGO, il apparaît évident que le mouvement poursuivra sa croissance et continuera de rester une part importante de toute conférence des Nations Unies sur les changements climatiques. Il serait dans l'intérêt des États de financer les délégations jeunesse. Ceci est d'autant plus vrai pour les pays en voie de développement qui ont et auront un criant besoin de négociateurs compétents. Pour conclure, dû à leurs actions, les délégations jeunesse ont maintenant une place officielle est nécessaire aux CdP.

¹ Première Conférence des Parties se tient à Berlin en 1995 à la suite du Sommet de Rio de Janeiro tenu en 1992.

² AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES, « Grandir ensemble: Les jeunes et les actions des Nations Unies », *Nations Unies*, 2008, p. 10

³ UNITED NATIONS & FRAMEWORK INITIATIVE ON CHILDREN, YOUTH AND CLIMATE CHANGE, « Youth Participation in the UNFCCC Negotiation Process », *CCNUCC*, 2010, p.1

⁴ *Loc.cit.*

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

⁵ CHAZEL, F., «Influence», Encyclopédie Universalis.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ YOUNGO : Nom donné par les jeunes mêmes, qui qualifie le regroupement des délégations jeunesse agissant au sein des CdP. Ce regroupement a officiellement vu le jour à Poznan en 2008 avec la participation de 500 jeunes. ANG, W., « International Youth participation », [En ligne], [s.d.],

http://unfccc.int/files/cooperation_and_support/education_and_outreach/application/pdf/ap2009p04.pdf, (page consultée le 22 décembre 2010)

⁹ YOUTH CLIMATE, « The Movement », [s.d.], http://youthclimate.org/about_youth_climate/about/, (page consultée le 3 novembre 2010)

« Le besoin de représenter et sont les personnes les plus affectées par les changements climatiques. Dans le cadre du mouvement jeunesse, différents groupes de différents horizons ce sont ralliés pour former une forte voix, mais diverse sur les problèmes qui les affecte. »

¹⁰ GREENPEACE, *History*, Greenpeace, [En ligne], 2010, <http://www.greenpeace.org/canada/en/about-us/History/>, (Page consulté le 11 octobre 2010)

¹¹ UNITED NATIONS & FRAMEWORK INITIATIVE ON CHILDREN, YOUTH AND CLIMATE CHANGE, « Youth Participation in the UNFCCC Negotiation Process », *CCNUCC*, 2010, p.8

¹² *Loc.cit.*

¹³ *Loc.cit.*

¹⁴ UNITED NATIONS & FRAMEWORK INITIATIVE ON CHILDREN, YOUTH AND CLIMATE CHANGE, « Youth Participation in the UNFCCC Negotiation Process », *CCNUCC*, 2010, p.6.

¹⁵ NATIONS & FRAMEWORK INITIATIVE ON CHILDREN, YOUTH AND CLIMATE CHANGE, *op.cit.*, p.8.

¹⁶ *Loc.cit*

¹⁷ *Ibid.*, p.9.

¹⁸ UNFCCC, The United Nations Climate Change Conference in Bali, [En ligne], [s.d.], http://unfccc.int/meetings/cop_13/items/4049.php, (page consultée le 9 mars 2011)

¹⁹ *Loc.cit.*

²⁰ UNITED NATIONS & FRAMEWORK INITIATIVE ON CHILDREN, YOUTH AND CLIMATE CHANGE, « Youth Participation in the UNFCCC Negotiation Process », *CCNUCC*, 2010, p.9

²¹ *Ibid.*, p. 10.

²² *Ibid.*, p. 15.

²³ *Ibid.*, p. 17.

²⁴ Entrevue, membre de la délégation canadienne CdP-16, ANNEXE I

²⁵ Entrevue, membre de la délégation canadienne CdP-16, ANNEXE I

²⁶ Les délégations jeunesse ayant le plu grand nombre de délégués sont celles de l'Australie, Canada, États-Unis, Royaume-Uni, France, etc. Par contre, les délégations jeunesse des pays en développement comme celles du Bénin, Cameroun, Chine, Mexique, Belgique, etc. avaient peu de membres.

²⁷ Entrevue, membre de la délégation canadienne CdP-16, ANNEXE I

²⁸ YOUNGO, *Info Youngo*.

²⁹ YOUNGO, *Info Youngo*

³⁰ YOUTH CLIMATE, « Policy principles », [s.d.], http://youthclimate.org/about_youth_climate/policy-principles/, (Page consultée le 3 novembre)

³¹ Entrevue, membre de la délégation canadienne CdP-16, ANNEXE I

³² Entrevue, membre ONG ENJEU, ANNEXE I

³³ *Ibid.*, p. 12

³⁴ UNITED NATIONS & FRAMEWORK INITIATIVE ON CHILDREN, YOUTH AND CLIMATE CHANGE, « Youth Participation in the UNFCCC Negotiation Process », *CCNUCC*, 2010, p.13

³⁵ UNITED NATIONS & FRAMEWORK INITIATIVE ON CHILDREN, YOUTH AND CLIMATE CHANGE, « Youth Participation in the UNFCCC Negotiation Process », *CCNUCC*, 2010, p.13

³⁶ *Ibid.* p 22.

Le mouvement de la jeunesse à la CCNUCC : influence et crédibilité

- ³⁷ UKYCC, « The international Youth climate movement », [En ligne], 2010, <http://un.ukycc.org/youth-the-un/the-international-youth-climate-movement/>, (Page consultée le 1^{er} novembre 2010)
- ³⁸ Entrevue, membre de la délégation canadienne CdP-16, ANNEXE V
- ³⁹ CANADIAN YOUTH CLIMATE COALITION, «Our Climate», [En ligne], [s.d.], <http://www.ourclimate.ca/wordpress/>, (Page consultée le 25 octobre 2010).
- ⁴⁰ CANADIAN YOUTH DELAGATION TO COPENHAGEN, «Absolutely FABulous : demanding a FAB Climate Deal», [En ligne], [s.d.], <http://cydcopenhagen.org/?cat=23>, (Page consultée le 28 octobre 2010)
- ⁴¹ CBC, «Canadian Youth Protest Tarsands in Copenhagen», [En ligne], 2009, <http://www.cbc.ca/canada/north/story/2009/12/09/copenhagen-oilsands-protest.html>, (Page consultée le 2 novembre 2010).
- ⁴² THE COUNCIL OF CANADIANS, «Update from Cancun: Monitoring talks while talking tar sands», 2010, [En ligne], <http://www.canadians.org/energyblog/?p=372>, (Page consultée le 9 décembre 2010).
- ⁴³ FELDMAN, « Stacy, Cancún protestors target Canada, U.S., over oil sands pipelines », [En ligne], 2010, <http://www.reuters.com/article/idUS346485118420101203>, (Page consultée le 9 décembre 2010)
- ⁴⁴ Entrevue, membre ONG ENJEU, ANNEXE I
- ⁴⁵ RADIO-CANADA, «Conférence de l'ONU sur les changements climatiques», [En ligne], 2005, <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Politique/2005/11/25/011-conference-mtl-accueil.shtml>, (Page consultée le 2 novembre 2010).
- ⁴⁶ UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, «Bilan de la Conférence de Montréal sur les changements climatiques – les coulisses des négociations», [En ligne], 2006, <http://www.cerium.ca/Bilan-de-la-Conference-de-Montreal>, (page consultée le 2 novembre 2010).
- ⁴⁷ International Youth Climat Policy, *Include economical sanctions into the Copenhagen agreement*
- ⁴⁸ Vous trouverez l'intégralité de cet article en ANNEXE VI
- ⁴⁹ Entrevue à un membre de la délégation jeunesse britannique
- ⁵⁰ YOUNGO, *Article 6- The first consensus occurs at COP16*, [En ligne], 2010, <http://youthclimate.org/article-6-%E2%80%93-the-first-consensus-occurs-at-cop16-125816/>, (Page consultée le 7 décembre 2010)
- ⁵¹ *Loc.cit.*
- ⁵² *Loc.cit.*
- ⁵³ *Loc.cit.*
- ⁵⁴ YOUNGO, *Article 6- The first consensus occurs at COP16*, [En ligne], 2010, <http://youthclimate.org/article-6-%E2%80%93-the-first-consensus-occurs-at-cop16-125816/>, (Page consultée le 7 décembre 2010)
- ⁵⁵ Entrevue à un membre de la délégation jeunesse britannique
- ⁵⁶ Conférence de presse de la délégation jeunesse australienne