

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?

certaines 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)