



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****Cent cinquante et unième session**

Genève, 22-25 juin 2010

Point 8.5 de l'ordre du jour provisoire

**Questions diverses – Table ronde sur les changements climatiques
et les transports****Organisation d'une table ronde sur les changements
climatiques et les transports en juin 2010 – Qui fait
quoi dans le domaine des transports et
des changements climatiques****Note du secrétariat***

Le texte reproduit ci-après a été établi par le secrétariat comme document de travail pour la séance de réflexion tenue par le Forum mondial de l'organisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) pendant la session de novembre 2009 afin d'organiser une table ronde sur les changements climatiques et les transports. Il a été examiné par le Forum mondial à sa session de mars 2010, lequel a décidé de le présenter en tant que document d'information pour la table ronde (ECE/TRANS/WP.29/1083, par. 74). Le secrétariat a incorporé les observations reçues de l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis d'Amérique (EPA).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

I. Introduction

1. Les changements climatiques sont internationalement reconnus aussi bien par la communauté scientifique que par les milieux politiques comme un problème très inquiétant. Le Secrétaire général des Nations Unies, M. Ban Ki-moon, a déclaré que c'était le défi collectif le plus important auquel nous soyons confrontés en tant que famille humaine. En effet, il sera difficile de lutter contre les crises financières mondiales et d'atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) tout en préservant le climat de la planète, sachant que, à ce jour, nos principales sources d'énergie sont les combustibles fossiles responsables de la plus grande partie des émissions anthropiques de gaz à effet de serre (GES). Le défi évoqué par le Secrétaire général est en réalité double. D'une part, il faut prendre des mesures pour réduire les émissions de GES et d'autre part, il est essentiel de s'adapter aux changements auxquels nous assistons déjà et à ceux qui sont inévitables.

2. Les transports sont et resteront au cœur du débat sur les changements climatiques pour diverses raisons. Non seulement ils contribuent déjà à une grande partie des émissions de GES mais ces émissions devraient augmenter encore à l'avenir. La prise de conscience collective de cette situation a suscité un grand nombre d'initiatives de la part d'organisations, de gouvernements, d'entreprises et de particuliers.

3. Le présent document n'a pas pour but d'énumérer et d'analyser toutes les initiatives qui concernent les changements climatiques et les transports mais plutôt de fournir des informations générales sur quelques grandes organisations traitant des questions relatives aux changements climatiques et sur leurs activités qui portent spécialement sur les transports¹. Il vise aussi à fournir des informations non exhaustives sur les initiatives nationales dans ce domaine. Les informations présentées ici consistent essentiellement en une compilation d'extraits des sites Web de quelques organisations nationales et internationales.

II. Organisations internationales

A. La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

4. La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques met en place un cadre global pour les actions intergouvernementales destinées à faire face au défi posé par les changements climatiques. Elle reconnaît que le système climatique est une ressource partagée dont la stabilité peut être affectée par les émissions d'origine industrielle ou autre de gaz carbonique et de gaz à effet de serre. La Convention connaît une participation quasi universelle puisqu'elle a été ratifiée par 192 pays.

5. Selon la Convention, les gouvernements:

a) Rassemblent et échangent les informations sur les gaz à effet de serre, les politiques nationales et les meilleures pratiques;

¹ Les travaux de la CEE dans le domaine des changements climatiques et des transports sont décrits dans le document ECE/TRANS/WP.29/2010/45 et, par conséquent, n'ont pas été inclus dans le présent document. Les lecteurs intéressés peuvent trouver des informations supplémentaires sur le site Web de la CEE suivant: http://www.unece.org/trans/theme_global_warm.html.

b) Lancent des stratégies nationales pour faire face aux émissions de gaz à effet de serre et s'adapter aux impacts prévus, y compris en fournissant un soutien financier et technologique aux pays en développement;

c) Coopèrent pour se préparer à l'adaptation aux impacts des changements climatiques.

6. Entrée en vigueur le 21 mars 1994, la Convention a été complétée par le Protocole de Kyoto de 1997 qui compte 184 Parties. Au terme de cet accord, 37 pays industrialisés et la Communauté européenne se sont engagés à réduire leurs émissions de 5 % en moyenne d'ici à 2012 par rapport aux niveaux de 1990. Les pays industrialisés doivent avant tout prendre des mesures nationales face aux changements climatiques. Toutefois le Protocole leur permet aussi de respecter leurs engagements par le biais de l'étranger au moyen de ce que l'on appelle les «mécanismes de marchés».

7. La Convention et le Protocole de Kyoto sont dotés chacun d'un secrétariat dont les fonctions sont les suivantes:

a) Prendre des dispositions pratiques pour les sessions des organes de la Convention et du Protocole;

b) Suivre l'exécution des engagements pris au titre de la Convention et du Protocole en recueillant, analysant et examinant les informations et les données fournies par les Parties;

c) Aider les Parties à s'acquitter de leurs engagements;

d) Faciliter les négociations, y compris en fournissant des analyses de fond;

e) Tenir à jour des registres pour la délivrance de crédits d'émission et pour les quantités attribuées d'émissions qui sont échangées par les Parties dans le cadre des systèmes d'échange de droits d'émission;

f) Apporter un soutien au régime de contrôle du respect des dispositions du Protocole de Kyoto; et

g) Assurer la coordination avec les secrétariats d'autres organes internationaux pertinents, notamment le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) et ses agents d'exécution (PNUD, PNUE et Banque mondiale), le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et d'autres conventions pertinentes.

8. Dans le cadre de la Convention, les Parties contractantes communiquent à intervalles réguliers leurs inventaires nationaux de GES en suivant des directives détaillées². Dans ces rapports, les émissions dues aux transports (à l'exclusion du transport international) doivent être ventilées par catégories: aviation civile, transports routiers, transports ferroviaires, navigation et autres. La Convention fournit aussi des directives particulières pour l'établissement de rapports séparés sur les émissions imputables aux transports aériens et maritimes internationaux³.

² Voir le site Web: <http://unfccc.int/resource/docs/cop5/07.pdf>.

³ Voir le site Web:

http://unfccc.int/methods_and_science/emissions_from_intl_transport/items/1057.fphp.

B. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

9. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est l'organe directeur pour l'évaluation des changements climatiques, créé par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et l'Organisation météorologique mondiale (OMM) afin de fournir un point de vue scientifique clair sur l'état actuel de l'évolution du climat et ses conséquences potentielles du point de vue environnemental et socioéconomique.

10. Le GIEC est un organisme scientifique. Il passe en revue et évalue les informations d'ordre scientifique, technique et socioéconomique les plus récentes recueillies dans le monde entier, qui permettent de mieux comprendre les changements climatiques. Il n'a pas pour mandat d'entreprendre des travaux de recherche ni de suivre l'évolution des données ou paramètres climatologiques. Des milliers de spécialistes de tous les pays contribuent à ses travaux à titre volontaire. L'examen est une partie essentielle du processus du GIEC pour assurer une évaluation objective et complète des informations actuelles. Les différents points de vue des milieux scientifiques sont évoqués dans les rapports du GIEC.

11. Le GIEC est organisé actuellement en trois groupes de travail. Le Groupe de travail 1 traite de la base physique des changements climatiques, le Groupe de travail 2 des incidences des changements climatiques, de l'adaptation et de la vulnérabilité à ces changements et le Groupe de travail 3 de l'atténuation de leurs effets. Ils sont aidés par un Groupe d'appui technique qui est accueilli et financé par le gouvernement du pays qui a proposé de s'en charger.

12. Le GIEC a aussi mis en place une Équipe spéciale chargée des inventaires nationaux des gaz à effet de serre dont le principal objectif est d'élaborer et de perfectionner une méthodologie pour le calcul et l'établissement des rapports sur les émissions et absorptions nationales de GES. En plus des groupes de travail et de l'Équipe spéciale, d'autres équipes spéciales et groupes directeurs peuvent être créés pour une durée plus ou moins longue afin d'étudier un sujet particulier.

13. Le Groupe de travail 3 du GIEC, dans sa contribution au quatrième rapport d'évaluation, a consacré un chapitre entier aux aspects des changements climatiques liés aux transports⁴.

C. Programme des Nations Unies pour l'environnement

14. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a pour mission «d'orienter les efforts et d'encourager la formation de partenariats aux fins de la protection de l'environnement en inspirant et en informant les nations et les peuples, et en leur donnant la possibilité d'améliorer la qualité de leur existence sans compromettre celle des générations futures».

15. Il n'est donc pas surprenant que le PNUE participe au débat sur l'évolution du climat, dans ses aspects concernant aussi bien l'adaptation que l'atténuation des effets. On peut citer les exemples suivants d'activités du PNUE en matière d'atténuation des effets:

a) Le PNUE renforce les capacités de 25 pays en développement pour leur permettre de participer au Mécanisme pour un développement propre (MDP) et aux marchés mondiaux des droits d'émission de carbone;

⁴ Voir le site Web: <http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg3/ard4-wg3-chapter5.pdf>.

- b) Le PNUE collabore avec le PNUD et la Banque mondiale afin d'élargir la couverture de ces activités;
- c) Le Réseau mondial pour l'énergie et le développement durable, soutenu par le PNUE, fait participer plus de 20 centres d'excellence de pays en développement et de pays industrialisés à la recherche de solutions politiques qui permettraient de proposer des sources d'énergie propres et performantes aux populations pauvres du monde;
- d) Les activités du PNUE en matière d'énergies renouvelables consistent à faciliter l'élaboration de critères pour la production durable de biocarburants et à faire en sorte que ces énergies aident à atteindre les objectifs climatiques, énergétiques et environnementaux⁵;
- e) L'Initiative bâtiments et constructions durables œuvre en faveur de l'efficacité énergétique dans différents secteurs du bâtiment et détermine comment les mécanismes du marché peuvent favoriser les investissements dans l'efficacité énergétique;
- f) Le Programme pour des transports durables encourage le recours à des systèmes de transport et à des moyens de mobilité moins polluants;
- g) L'Initiative pour la promotion des entreprises énergétiques en milieu rural encourage les entreprises spécialisées dans l'énergie propre qui se créent dans les pays en développement en leur fournissant des services d'aide au développement et le financement du capital d'amorçage à un stade précoce;
- h) Le Centre mondial de surveillance continue de la conservation de la nature a examiné quelles étaient les conséquences de la réduction des émissions dues à la déforestation sur les moyens d'existence.

16. Le 24 avril 2009, le PNUE a présenté une communication sur les transports au Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme au titre de la Convention⁶. Ce rapport traite de questions diverses allant de l'atténuation des effets aux mesures d'adaptation et comprend des recommandations sur le transfert de technologie et les mécanismes financiers. Dans sa conclusion, il déclare qu'un accord pour l'après-2012 devra inclure un ensemble d'instruments qui, avec l'application de politiques des transports aux niveaux local, régional et national, s'appliquera à tous les secteurs, y compris aux transports.

D. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

17. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) estime que l'inquiétude au sujet de l'évolution du climat a placé au premier rang des préoccupations internationales cette menace qui pèse sur les perspectives de développement, notamment du point de vue de ses répercussions économiques, commerciales et sociales. Son rôle principal dans ce domaine est d'aider les pays en développement à contrôler les répercussions sur le commerce et le développement et à tirer parti des possibilités émergentes en matière d'échange et d'investissement.

18. Dans cette perspective, la CNUCED planifie et exécute les activités suivantes:

- a) Analyse économique de l'interaction entre le commerce et les changements climatiques, par exemple en évaluant les incidences sur le commerce et le développement de certaines propositions de réduction des émissions;

⁵ Voir le site Web: http://www.unep.fr/scp/rpanel/pdf/Assessing_Biofuels_Summary.pdf.

⁶ Voir le site Web: <http://unfccc.int/resource/docs/2009/smsn/igo/045.pdf>.

b) Élaboration de documents pédagogiques sur les règles du Mécanisme pour un développement propre afin qu'un nombre considérable de pays en développement puissent attirer des investissements dans des projets de mise en valeur de sources d'énergie par le biais de ce mécanisme;

c) Organisation d'instances internationales pour examiner l'interaction et les synergies entre le commerce et la politique de lutte contre les changements climatiques aux niveaux international, régional et national;

d) Participation à des réunions intergouvernementales et techniques pour présenter les activités de la CNUCED qui concernent la production, l'utilisation domestique et le commerce des biocarburants, y compris l'évaluation des obstacles non tarifaires (ONT) à leur commerce.

19. Les activités concernant les biocarburants sont directement liées aux transports et celles qui traitent de l'incidence de la réduction des émissions sur les échanges et le développement pourraient aussi concerner indirectement ce secteur.

E. La Banque mondiale

20. En collaboration avec des organisations partenaires et au moyen de divers mécanismes, le groupe de la Banque mondiale aide les pays clients à mobiliser des ressources financières pour lutter contre les causes et les conséquences des changements climatiques. Cela suppose de leur apporter un soutien grâce à des mécanismes novateurs comme le Fonds pour les technologies propres géré par la Banque, et de leur octroyer directement des prêts de la Banque mondiale⁷.

21. Parmi les projets en cours, 28 concernent les changements climatiques et les transports et les sommes engagées représentent au total quelque 3,5 milliards de dollars des États-Unis.

22. En outre, les fonds d'investissement pour le climat, approuvés par le Conseil d'administration de la Banque mondiale le 1^{er} juillet 2008, comprennent deux fonds d'affectation spéciale, le Fonds pour les technologies propres et le Fonds stratégique pour le climat. Le premier encourage les investissements dans les technologies propres; le second constitue un fonds général capable de soutenir des programmes ciblés grâce à des ressources spéciales et de financer ainsi de nouvelles démarches pilotes susceptibles de déboucher sur des mesures évolutives à grande échelle visant un problème ou un secteur particuliers.

23. Les fonds d'investissement pour le climat sont gérés par la Banque mondiale et mis en œuvre conjointement par les banques régionales de développement (la Banque africaine de développement (BAD), la Banque asiatique de développement (BASD), la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et la Banque interaméricaine de développement (BID).

24. La Banque mondiale est aussi l'un des agents d'exécution du FEM.

F. Fonds pour l'environnement mondial

25. Le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), créé en 1991, aide les pays en développement à financer des projets et des programmes destinés à protéger l'environnement mondial. Ses financements viennent à l'appui de projets concernant la

⁷ Voir le site Web: <http://beta.worldbank.org/climatechange/>.

biodiversité, les changements climatiques, les eaux internationales, la dégradation des sols, la couche d'ozone et les polluants organiques persistants.

26. Le FEM est conçu comme un partenariat ayant pour but d'intégrer les problèmes environnementaux d'ampleur mondiale dans les efforts nationaux en faveur du développement durable. Sa structure de gouvernance est organisée autour d'un conseil composé de 32 représentants d'États membres qui se réunit deux fois par an pour examiner les projets, les futurs plans d'activités, les programmes de travail et les politiques générales du FEM.

27. L'assemblée du FEM, qui regroupe la totalité des 176 États membres, se réunit tous les trois ou quatre ans pour examiner et approuver les politiques générales, les opérations et l'amendement de l'instrument pour la restructuration du FEM. Les conventions fournissent des avis au FEM et le Groupe consultatif pour la science et la technologie (STAP) examine chaque projet et donne des conseils en ce qui concerne les politiques à suivre. Le Bureau du suivi et de l'évaluation rend compte directement au Conseil du FEM des résultats et des enseignements tirés des programmes et des projets mis en œuvre.

28. Les opérations sont coordonnées par le secrétariat installé à Washington D.C. et dirigé par un directeur général. Elles sont mises en œuvre par un partenariat tripartite comprenant le PNUD, la Banque mondiale et le PNUE, qui sont appelés agents d'exécution. Chacun d'eux fait bénéficier le FEM de ses atouts propres. Comme il est indiqué dans l'instrument pour la restructuration du FEM, le PNUD joue un rôle primordial dans l'élaboration et la gestion des programmes de renforcement des capacités et des projets d'assistance technique. En 1999, le Conseil du FEM a adopté un dispositif élargi qui permet à sept autres organisations de contribuer à l'exécution des projets. Ces organisations, appelées organismes d'exécution dans le cadre du mécanisme d'élargissement du FEM, comprennent quatre banques régionales de développement (BASD, BAfD, BERD, BID) et trois organismes des Nations Unies (l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), le Fonds international de développement agricole (FIDA), l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI), dont certains ont accès sans restriction aux financements du FEM.

29. Les projets du FEM en matière de changements climatiques aident les pays en développement et les économies en transition à contribuer à l'objectif général de la Convention qui est de «stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Il conviendra d'atteindre ce niveau dans un délai suffisant pour que les écosystèmes puissent s'adapter naturellement aux changements climatiques, que la production alimentaire ne soit pas menacée et que le développement économique puisse se poursuivre d'une manière durable.» (texte de la Convention, art. 2).

30. En tant que mécanisme financier de la Convention, le FEM attribue et octroie quelque 250 millions de dollars des États-Unis par an à des projets concernant l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables et les transports durables. De plus, il gère deux fonds spéciaux au titre de la Convention, a) le Fonds pour les pays les moins avancés et b) le Fonds spécial pour les changements climatiques.

31. Le FEM finance des projets concernant:

a) L'atténuation des effets des changements climatiques: pour réduire ou éviter les émissions de gaz à effet de serre dans les domaines de l'énergie renouvelable, de l'efficacité énergétique et des transports durables;

b) L'adaptation aux changements climatiques: pour accroître la résilience des pays, des secteurs et des communautés vulnérables face aux effets nocifs des changements climatiques.

32. Partout dans le monde, le secteur des transports est celui où les émissions de GES augmentent le plus rapidement. Le FEM finance des projets qui encouragent le passage à long terme à des formes de transport durables et émettant peu de GES. Parmi les activités qui peuvent bénéficier de ce financement, on peut citer: a) les transports publics rapides, qui comprennent le transport rapide par autobus, les transports en métro léger et les trolleybus électriques; b) la gestion de la demande de transport et de trafic; et c) les transports non motorisés et la planification de l'utilisation des terres.

G. Banque asiatique de développement

33. La région Asie-Pacifique aura besoin de milliards de dollars pour passer à des modes de croissance émettant peu de carbone et pour s'adapter aux effets inévitables des changements climatiques.

34. Pour relever ce défi, les initiatives de la Banque asiatique de développement (BAsD) donnent accès à des financements et à des investissements et mettent en place des incitations pour faire en sorte que les mesures d'atténuation des effets et d'adaptation deviennent plus concurrentielles et plus abordables pour les pays en développement.

35. Partenaire d'exécution d'un fonds du FEM et du Fonds d'investissement pour le climat, la BAsD gère aussi des fonds spécialement affectés à l'atténuation des effets des changements climatiques et aux mesures d'adaptation⁸. En outre, elle aborde ces deux domaines dans la région de l'Asie par le biais de deux programmes. Le programme sur l'atténuation des effets contient des éléments concernant les transports⁹.

H. Organisation de coopération et de développement économiques

36. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) consacre la section Changement climatique, énergie et transports de son site Web¹⁰ à la présentation de nouvelles, de documents et d'informations nationales relatives à ces sujets.

1. Le Forum international des transports

37. Issu de la transformation de la Conférence européenne des ministres des transports, le Forum international des transports est une institution intergouvernementale appartenant à la famille OCDE. Ses membres sont tous les pays de l'OCDE, ainsi que de nombreux pays d'Europe centrale et orientale, auxquels s'est jointe l'Inde. La Chine et le Brésil ont aussi été invités à participer au Forum. L'engagement de plus de 50 ministres des transports assure des liens directs et une forte pertinence vis-à-vis de la prise de décisions politiques tant au niveau national qu'international.

38. Les changements climatiques étaient le thème du Forum 2008. L'un des résultats marquants de ce forum a été la formulation pour la session ministérielle de messages clefs¹¹ qui traitent des problèmes relatifs aux changements climatiques.

39. Parmi les recherches entreprises par le Forum international des transports, le projet sur les stratégies de réduction des GES dans ce secteur est particulièrement intéressant.

⁸ Voir le site Web: <http://www.adb.org/Climate-Change/mitigation-funds.asp>.

⁹ Voir le site Web: <http://www.adb.org/climate-change/cc-mitigation-transport.asp>.

¹⁰ Voir le site Web: http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34359_1_1_1_1_37465,00.html.

¹¹ Voir le site Web: <http://www.internationaltransportforum.org/Topics/pdf/KeyMessages2008.pdf>.

2. Agence internationale de l'énergie

40. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) a été créée en 1974 en tant qu'organe autonome dans le cadre de l'OCDE. Au cours de la période 2002-2004, elle a collaboré avec le World Business Council on Sustainable Development au Projet sur la mobilité durable qui a abouti au rapport Mobilité 2030 publié en 2004. L'analyse présentée dans ce projet était fondée sur le modèle du projet de mobilité durable élaboré à l'AIE. Après l'exécution de ce projet, plusieurs des entreprises qui y avaient participé (BP, Honda, Nissan, Shell, StatoilHydro et Toyota) ont continué de travailler avec l'AIE et ont lancé en 2004 l'initiative Mobility Modelling (MoMo), ce qui a permis à l'AIE de perfectionner le modèle de mobilité durable devenu aujourd'hui le modèle MoMo. Ainsi se trouve améliorée en permanence la capacité de l'AIE à analyser les caractéristiques du secteur des transports dans le monde – activité, efficacité et utilisation de l'énergie – et à établir des prévisions. Il est prévu que ce projet soit maintenu et s'accompagne d'une amélioration continue des données et de la capacité de modélisation, en particulier pour ce qui est des pays en développement.

41. L'AIE, avec le Forum international des transports, le PNUE et la Fondation FIA a lancé aussi la 50 by 50 Global Fuel Economy Initiative (GFEI) qui vise à diminuer la consommation de carburant comme suit:

- a) 50 % d'ici à 2050 pour le parc automobile mondial;
- b) 50 % d'ici à 2030 pour les voitures neuves dans le monde entier;
- c) 30 % d'ici à 2020 pour les voitures neuves dans les pays de l'OCDE.

I. Commission européenne

42. La Commission européenne (CE) accorde une large place aux questions relatives aux transports et aux changements climatiques par le biais de stratégies telles que celle du Paquet écologisation des transports et coordonne de nombreux projets au titre des différents programmes-cadres de recherche. Par exemple, le projet iTREN 2030¹², lancé en mai 2007 au titre du sixième programme-cadre pour la recherche (6^e PCRD) de l'Union européenne, introduit un système de modélisation destiné à évaluer les incidences que pourraient avoir les politiques adoptées à l'avenir dans les domaines étroitement liés des transports, de l'énergie et de la technologie.

J. Agence européenne pour l'environnement

43. L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) est un organisme de l'Union européenne qui a pour mission de fournir des informations fiables et indépendantes sur l'environnement. Elle constitue une des principales sources d'information pour ceux qui participent à l'élaboration, à l'adoption, à la mise en œuvre et à l'évaluation de la politique environnementale, ainsi que pour le grand public. Actuellement, l'AEE compte 32 pays membres.

44. Le règlement relatif à la création de l'AEE a été adopté par l'Union européenne en 1990. Il est entré en vigueur à la fin de l'année 1993 dès que la décision eut été prise d'établir l'AEE à Copenhague. Les travaux ont réellement commencé en 1994. Le règlement a créé aussi le Réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement (Eionet).

¹² Voir le site Web: http://ec.europa.eu/research/fp6/ssp/itren_2030_en.html.

45. Le mandat de l'AEE consiste à:

a) Aider la Communauté et les pays membres à prendre des décisions en connaissance de cause en vue d'améliorer l'environnement, d'intégrer les considérations environnementales dans les politiques économiques et de s'orienter vers la durabilité, et

b) Coordonner le Réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement (Eionet).

46. Les transports et les changements climatiques sont deux des thèmes couverts par l'AEE¹³.

47. Le Mécanisme de notification des données sur les transports et l'environnement (TERM) a été établi à la demande des ministres des transports de l'UE en 1998. Il est principalement chargé de suivre les progrès et la mise en œuvre effective des stratégies d'intégration des transports et de l'environnement en s'appuyant sur un ensemble d'indicateurs de base. Le dernier rapport du TERM (en date du 31/03/2009)¹⁴ compare la performance du secteur des transports aux objectifs potentiels de réduction des émissions de gaz à effet de serre et conclut que les mesures d'ordre technologique ne permettront pas d'atteindre les objectifs qui seront probablement fixés. Les décideurs doivent agir face à l'augmentation de la demande de transport.

III. Administrations nationales

A. Royaume-Uni

1. Département des transports

48. Une section du site Web de ce département¹⁵ fournit des informations sur les changements climatiques ainsi que des liens vers des sites qui indiquent aux particuliers comment ils peuvent réduire l'impact écologique de leurs choix en matière de transport.

2. Commissions chargées du transport intégré

49. Les commissions chargées du transport intégré ont publié un rapport ainsi que des documents complémentaires¹⁶ sur la question des transports et des changements climatiques.

B. États-Unis d'Amérique

1. Agence pour la protection de l'environnement

50. L'Agence pour la protection de l'environnement possède des informations détaillées sur les changements climatiques. Son site Web propose des renseignements complets, présentés de manière accessible et intéressante pour tous, qu'il s'agisse de communautés, d'individus, d'entreprises, d'États et de localités, ou de gouvernements. La page d'information de base comporte quatre sections principales sur les changements climatiques et une section intitulée «Ce que vous pouvez faire» pour réduire votre contribution aux

¹³ Voir les sites Web: <http://www.eea-europa.eu/themes/transport> et <http://www.eea.europa.eu/themes/climate>.

¹⁴ Voir le site Web: <http://www.eea.europa.eu/publications/transport-at-a-crossroads>.

¹⁵ Voir le site Web: <http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/climatechange/climatechangeandtransport>.

¹⁶ Voir le site Web: <http://www.cfit.gov.uk/docs/2007/climatechange/index.html>.

émissions. Une base de données sur les questions fréquemment posées permet aux utilisateurs de se renseigner sur des sujets particuliers¹⁷. Il existe aussi un site consacré spécialement aux relations entre les transports et les changements climatiques qui fournit des informations sur les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et des autres gaz à effet de serre (GES) liées aux transports, y compris des données sur la contribution des transports aux émissions totales de GES, les règlements et programmes volontaires pertinents de l'Agence pour la protection de l'environnement et ce que vous pouvez faire pour réduire vos émissions dues aux transports¹⁸.

2. Département de l'énergie

51. Sur son site Web¹⁹, le Département de l'énergie fournit des informations et des données très détaillées relatives aux changements climatiques et aux transports.

3. Département des transports

52. Le Département des transports tient à jour un centre d'échange d'informations sur les transports et les changements climatiques²⁰ qui regroupe toutes les informations utiles à la communauté des transports – responsables à tous les niveaux de l'administration, entreprises privées et associations sans but lucratif –, et lui permet d'échanger des informations, de se tenir au courant des nouvelles recherches et de connaître les méthodes utilisées pour déterminer les liens entre les transports et les changements climatiques.

IV. Autres initiatives

A. Table ronde sur les biocarburants durables

53. La Table ronde sur les biocarburants durables est une initiative internationale qui rassemble des exploitants agricoles, des entreprises, des organisations non gouvernementales, des experts, des gouvernements et des institutions intergouvernementales qui s'efforcent d'assurer la durabilité de la production et du traitement des biocarburants. Elle organise des réunions, des téléconférences et des débats en ligne en vue de parvenir à un consensus mondial entre les différentes parties prenantes sur les principes et les critères de la production durable de biocarburants²¹.

B. Conduite écologique

54. De nombreuses initiatives (nationales et internationales) encouragent la conduite écologique. Par exemple, les sites Web suivants présentent et encouragent la conduite écologique en Europe et aux États-Unis d'Amérique: www.ecodrive.org, www.ecodriving-online.eu et www.ecodrivingusa.com.

¹⁷ Voir le site Web: <http://epa.gov/climatechange/index.html>.

¹⁸ Voir le site Web: <http://www.epa.gov/otaq/climate/index.html>.

¹⁹ Voir le site Web: <http://www.eia.doe.gov/environnement.html>.

²⁰ Voir le site Web: <http://climate.dot.gov/>.

²¹ Voir le site Web: <http://cgse.epfl.ch/page65660.html>.

V. Conclusion

55. Étant donné l'ampleur du problème lié aux changements climatiques, il n'est pas étonnant que de nombreux programmes et initiatives aient été lancés pour le résoudre. En tant que principal responsable, le transport figure évidemment dans la plupart des programmes généraux visant à s'attaquer à ce problème. De plus, comme on l'a montré dans le présent document, de nombreuses initiatives concernent directement les secteurs des transports.
