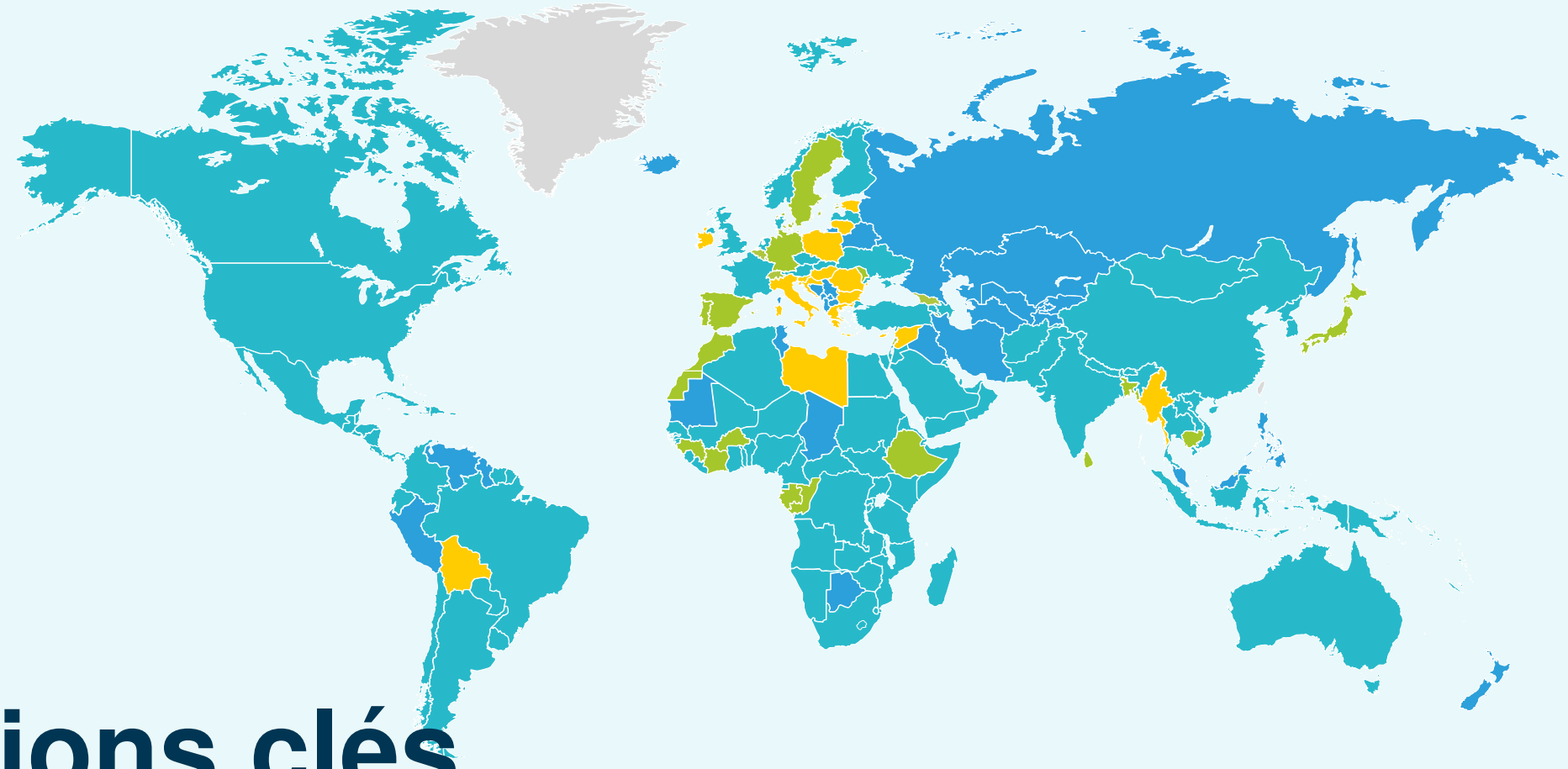


Observations clés

Le transport dans les nouvelles contributions déterminées au niveau national (CDN) et les stratégies à long terme (SLT)

Version 30 novembre 2021

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

On behalf of:
Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety
of the Federal Republic of Germany

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport

Préface

Cette analyse explore la manière dont les CDN de deuxième génération* et toutes les stratégies à long terme (SLT) abordent le secteur des transports, y compris la contribution apportée par les transports à la réalisation des objectifs d'atténuation. Elle s'appuie sur les analyses précédentes menées par la GIZ et SLOCAT à partir de la première série de soumissions de NDC en 2015 et 2016.

Le dernier rapport d'évaluation du GIEC souligne l'urgence d'agir et définit le contexte des conclusions de cette analyse. Le secteur des transports jouera un rôle crucial dans la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris, car les transports sont le deuxième secteur le plus polluant, enregistrant une croissance des émissions de 17 % entre 2010 et 2019 (SLOCAT, 2021).

Ces diapositives présentent les principaux éléments qui ressortent de notre analyse quantitative et qualitative des CDN et des stratégies à long terme soumis jusqu'au 25 novembre 2021 et - dans la mesure du possible - elles mettent en évidence les tendances par rapport aux CDN originaux. Notre analyse est basée sur les données recueillies dans le "Tracker of Climate Strategies for Transport" (traqueur des stratégies climatiques pour le transport). Tous nos chiffres proviennent de ces données, sauf mention contraire explicite.

SLOCAT et la GIZ ont précédemment publié des recommandations visant à renforcer l'ambition des transports dans les CDN. Par conséquent, notre analyse tient également compte de l'alignement des CDN sur nos recommandations.

Documents recommandés

- Rapport 2016 du partenariat SLOCAT sur les CDN offrant des opportunités pour une action climatique ambitieuse
- Rapport 2017 de la GIZ sur le transport dans les CDN
- Six recommandations d'action de la GIZ pour renforcer l'ambition climatique dans les transports
- Guide de la GIZ sur l'adaptation des transports au changement climatique (2021)
- Les dix recommandations de SLOCAT pour renforcer l'ambition climat dans le secteurs des transports dans les CDN.
- Analyse préliminaire publiée en janvier 2021 et résumé mis à jour en mai 2021.
- Site web de la CCNUCC sur les CDN

- **Les contributions déterminées au niveau national (CDN) de deuxième génération font référence aux CDN mises à jour et aux deuxièmes CDN de cette analyse, ainsi qu'aux premières CDN des pays qui n'ont pas converti leur INDC en CDN après la signature de l'accord de Paris.*

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Traqueurs des Stratégies Climat dans le Secteur des Transports

Ambition, objectifs et politiques dans les CDN et les stratégies à long terme

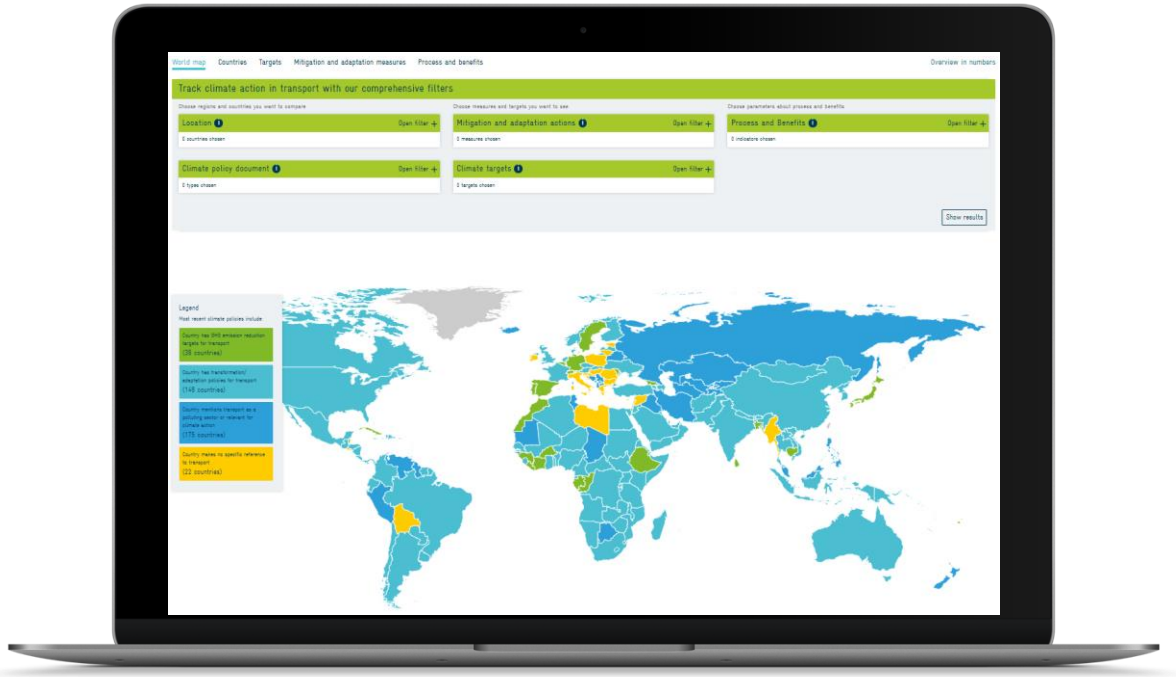
Le traqueur a été développé conjointement par SLOCAT et GIZ et financé par le **ministère fédéral allemand de l'environnement, de la conservation de la nature et de la sécurité nucléaire**.

Il fournit des informations sur le rôle des transports dans les documents de politique climatique et contient tous les CDN et stratégies à long terme actuellement disponibles sur le portail de la CCNUCC.

Il est mis à jour en permanence.

Le traqueur des stratégies climatiques pour le transport sera mis à jour à l'avenir avec d'autres stratégies nationales majeures, en commençant par les références des documents de transport pertinents dans les SLT et les CDN..

Accéder au Traqueur :
www.changing-transport.org/tracker



SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Aperçu

Contexte	L'ambition du secteur des transports doit être considérée dans le contexte plus large des objectifs de décarbonisation de l'ensemble de l'économie.	→ **5-10**
Ambition	La fixation d'objectifs de décarbonisation ambitieux pour le secteur des transports peut être un puissant moteur de la transformation profonde.	→ **11-16**
Adaptation	Le manque d'ambition rend l'adaptation et la résilience du secteur encore plus importantes, mais ces aspects ne figurent pas parmi les priorités.	→ **17-19**
Implémentation	Les nouvelles CDN fournissent davantage d'informations sur les mesures d'atténuation, mais elles restent souvent déséquilibrées ou vagues sur la manière de les mettre en œuvre.	→ **20-30**
Financement	Les informations sur le mode de financement de la mise en œuvre restent rares et les sources de financement évidentes ne figurent pas en tête des priorités.	→ **31-33**
Synthèse	Résumé des principaux enseignements et comparaison avec les six recommandations d'action	→ **34-37**
Annexe	Liste des objectifs de GES pour le transport contenus dans les CDN et liste des CDN avec des objectifs non GES	→ **38-41**

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Contexte

L'ambition du secteur des transports doit être considérée dans le contexte plus large des objectifs de décarbonisation de l'économie dans les CDN et les stratégies à long terme (SLT).

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

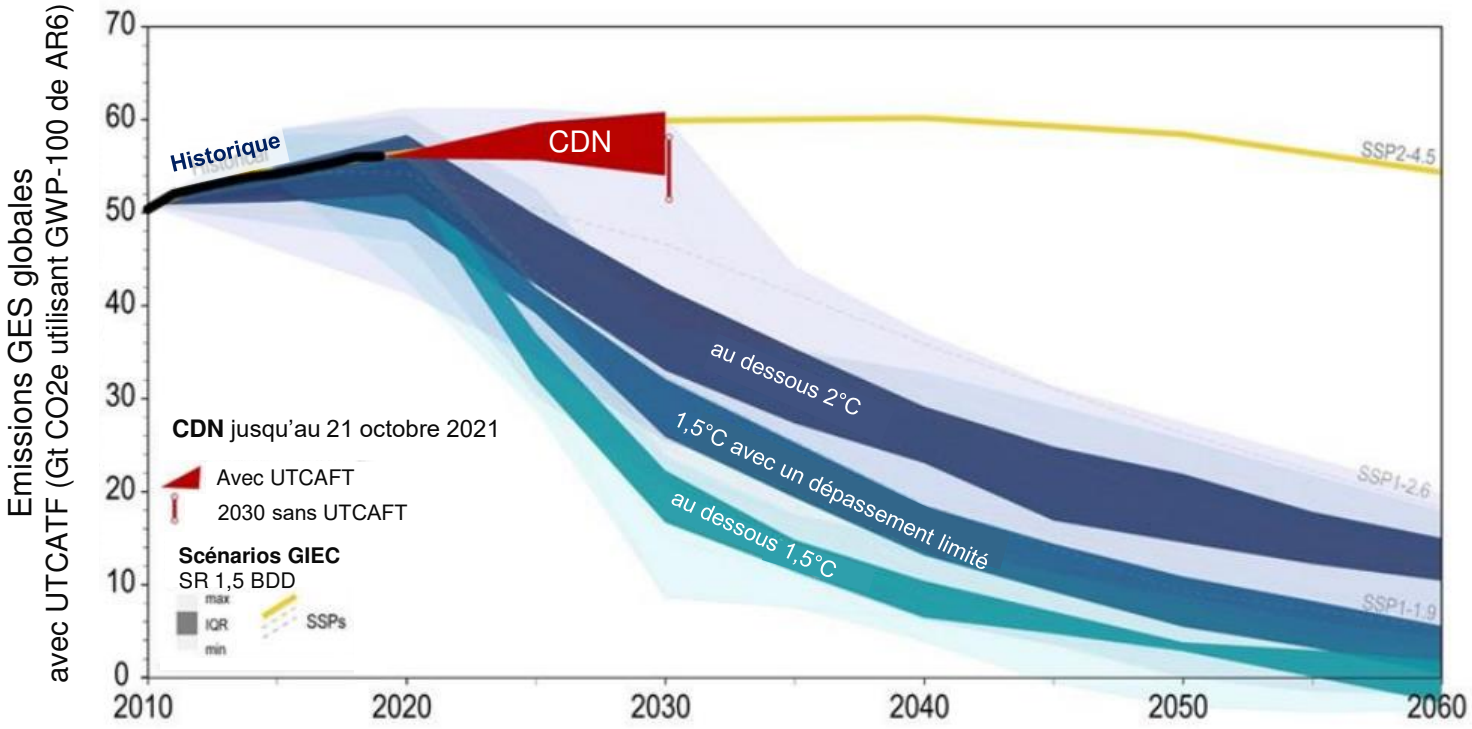
Ambition climatique collective en 2021

Les efforts d'action climatique inclus dans les CDN de deuxième génération dans le secteur des transports doivent être regardés dans le contexte de l'ambition globale des CDN.

Selon le rapport de synthèse de la CCNUCC actualisé, les CDN de deuxième génération impliquent une nouvelle augmentation des émissions de GES d'environ 16 % d'ici 2030 par rapport à 2010.

Si aucune mesure supplémentaire n'est prise, cela pourrait entraîner une augmentation de la température d'environ 2,7 degrés Celsius d'ici la fin du siècle, soit bien plus que les 1,5 degrés mentionnés dans l'accord de Paris.

Les CDN actuelles ne sont pas suffisants pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris.



Source: propre traduction, basée sur UNFCCC Synthesis report, 25 October 2021

** Soumissions jusqu'au 12 octobre 2021*

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Compenser les émissions du transport dans d'autres secteurs n'ira pas loin...

De nombreuses stratégies de décarbonisation des transports reposent sur la "compensation", c'est-à-dire sur la réduction des émissions dans d'autres secteurs ou lieux géographiques, et/ou sur l'évitement/la séquestration des émissions (par exemple, changements d'affectation des sols ; plantation d'arbres) comme mécanisme compensatoire.

Cependant, d'autres secteurs, tels que certaines industries ou sous-secteurs agricoles, ont également des émissions difficiles à réduire, ce qui entraîne une demande croissante de compensations.

La demande accrue de terres qui en résulte entre souvent en concurrence avec la production alimentaire mondiale et d'autres services écosystémiques essentiels.

L'économie globale doit réduire les émissions à zéro, ce qui signifie que tous les secteurs de tous les pays doivent réduire considérablement leurs émissions.

Retarder l'action dans le secteur des transports en s'appuyant sur les compensations augmentera en fin de compte le coût de la transformation et nécessitera des changements beaucoup plus brusques par la suite.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Portée de l'analyse - Contributions déterminées au niveau national (CDN)

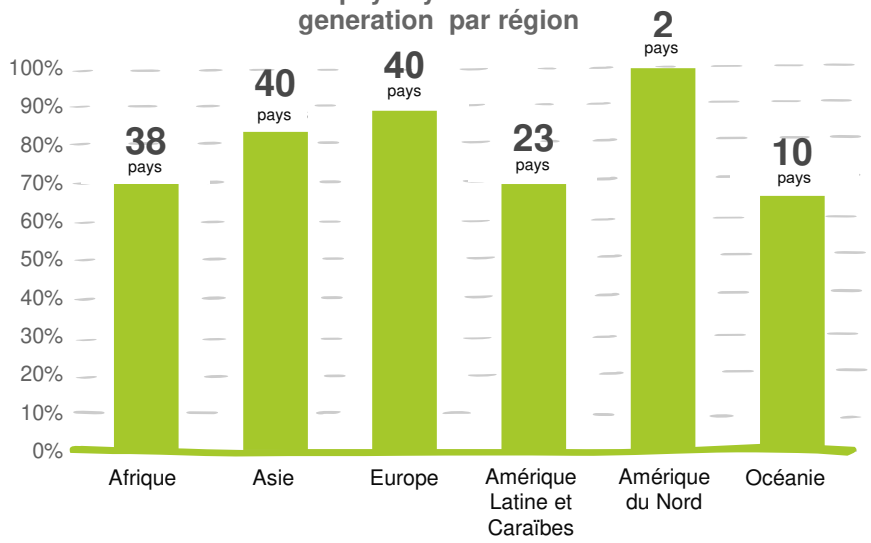
127 CDN de deuxième génération soumis à la CCNUCC jusqu'au 25 **novembre 2021**

- 13 deuxièmes CDN
- 114 CDN mis à jour
- représentant 153 pays

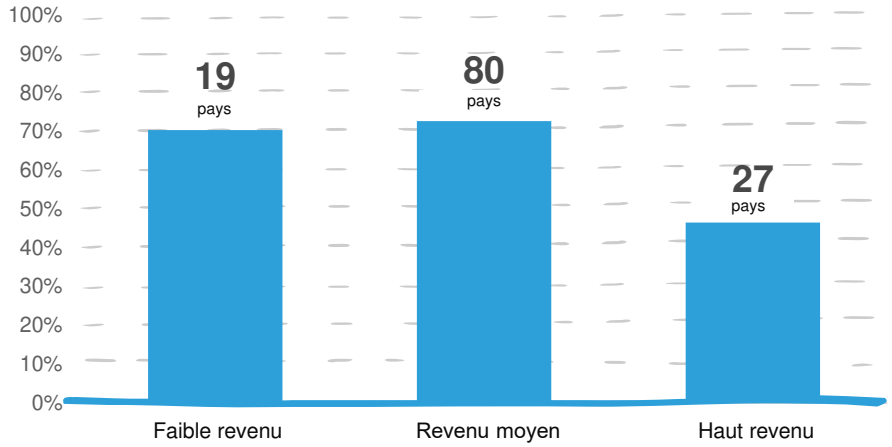
La demande de transport devrait augmenter principalement dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.

Il est essentiel que ces pays adoptent des transports durables et à faible émission de carbone.

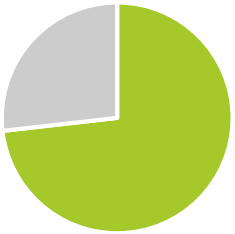
Part et nombre de pays ayant soumis une CDN 2ème generation par région



Part et nombre de pays ayant soumis une CDN 2ème génération par groupe de revenu



Part des émissions mondiales totales de CO2 couverte par les CDN de deuxième génération : **87%.**



Part des émissions de CO2 du transport mondial couverte par les CDN de deuxième génération : **73%.**

Part des émissions de CO2 liées aux transports couverte par les CDN de deuxième génération avec des objectifs en matière de transport : **8%**

Source des données d'émissions : EDGAR, 2019

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport

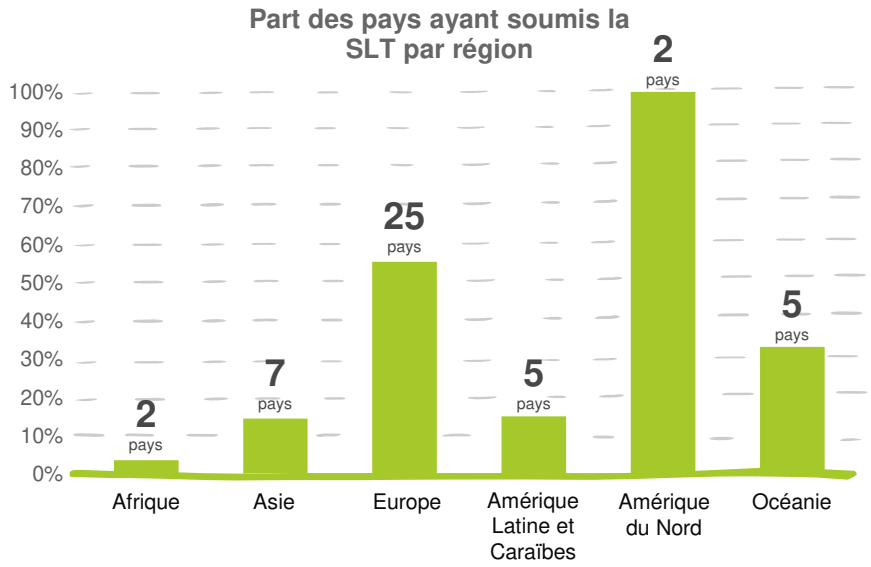
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

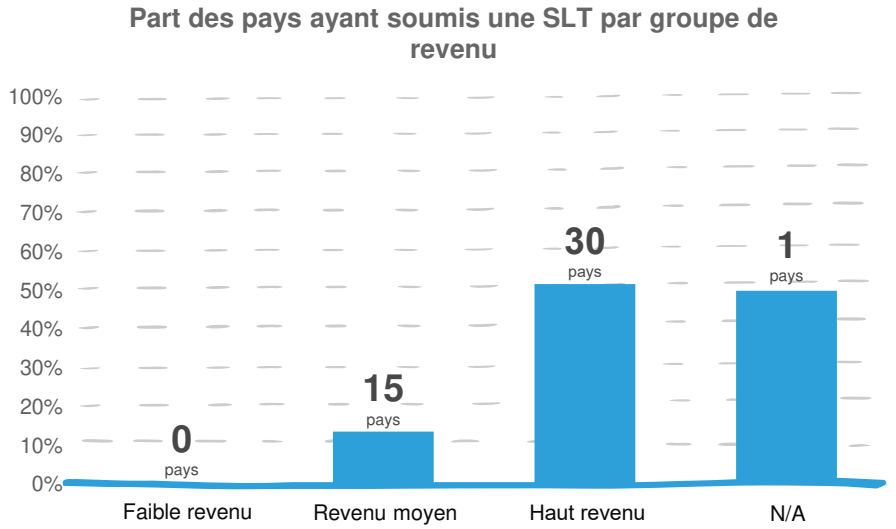
Portée de l'analyse - Stratégies à long terme (SLT)

Stratégies à long terme (SLT) soumises à la CCNUCC jusqu'au 25 **novembre 2021**

- 46 stratégies à long terme (y compris celles de l'UE, mais aussi celles de 17 pays membres individuels de l'UE)
- Représentant 55 pays

Aucune soumission n'a été reçue de la part des pays à faible revenu.





Note :
l'UE n'a pas de groupe de revenu assigné car les États membres couvrent une variété de niveaux de revenu.

Part des émissions mondiales totales de CO2 couverte par la stratégie à long terme : **50%.**

Part des émissions de CO2 du transport mondial couverte par les stratégies à long terme : **38%.**

Part des émissions de CO2 du transport mondial couverte par les stratégies à long terme avec des objectifs de transport : **23%**

Source des données d'émissions : EDGAR, 2019

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Limitations de l’analyse

- Seules les informations contenues dans les CDN et les stratégies à long terme de deuxième génération ont été analysées.
- De nombreux pays ont des stratégies nationales, des objectifs et des mesures supplémentaires qui, éventuellement, sont inclus dans d’autres documents politiques et de législation nationale, mais qui n'ont pas été inclus dans leur CDN ou leur SLT, et ne sont donc pas pris en compte ici.
- Notre évaluation du transport dans les CDN a été guidée par des paramètres bien définis, et nos collecteurs de données ont reçu pour instruction d'utiliser un glossaire spécial. Cependant, il peut y avoir des incohérences dues à l'interprétation divergente des paramètres ou à un manque d'adéquation des paramètres à des aspects spécifiques des soumissions.
- Les CDN et les stratégies à long terme ont été soumis en anglais, en espagnol et en français. Lorsque cela s'est avéré nécessaire, les collecteurs de données ont utilisé un outil de traduction automatique, ce qui crée un risque d'erreurs. Si une partie a soumis une traduction anglaise officielle, la traduction anglaise a été consultée.
- L'objectif de notre analyse est d'identifier dans quelle mesure les CDN et les stratégies à long terme reflètent le changement de paradigme nécessaire dans le secteur des transports, en supposant que :
  - les CDN déclencheront une action nationale dans le secteur des transports
  - les CDN sont utilisés pour montrer l'action nationale dans le secteur

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Ambition

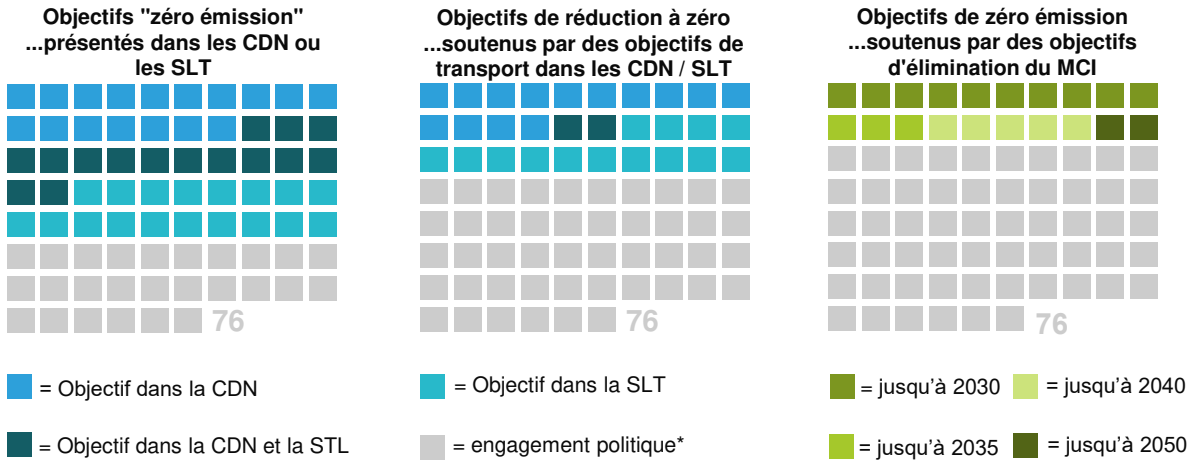
La fixation d'objectifs de décarbonisation ambitieux pour le secteur des transports peut être un puissant moteur de la profonde transformation qui sera nécessaire pour parvenir à une mobilité inclusive, efficace, sûre et écologique.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Les objectifs en matière de transport n'indiquent pas encore un changement de paradigme dans le secteur

La bonne nouvelle : Un nombre croissant de pays ont soumis un objectif net zéro à long terme...

- **50 pays** ont soumis des objectifs nets zéro **pour l'ensemble de l'économie** dans leur stratégie à long terme, leur CDN ou les deux, couvrant ainsi 66 % des émissions mondiales du secteur des transports.
- **26 pays** ont annoncé des objectifs nets zéro mais ne les ont pas encore inclus dans leurs soumissions.



*Les données sur les engagements politiques proviennent de Climate Watch.

Toutefois, sur les **50 pays** qui se sont fixé des objectifs zéro, seuls 16 ont des **objectifs à moyen terme pour le secteur des transports** dans leur CDN de deuxième génération et 14 autres incluent des objectifs de transport dans leur stratégie à long terme.

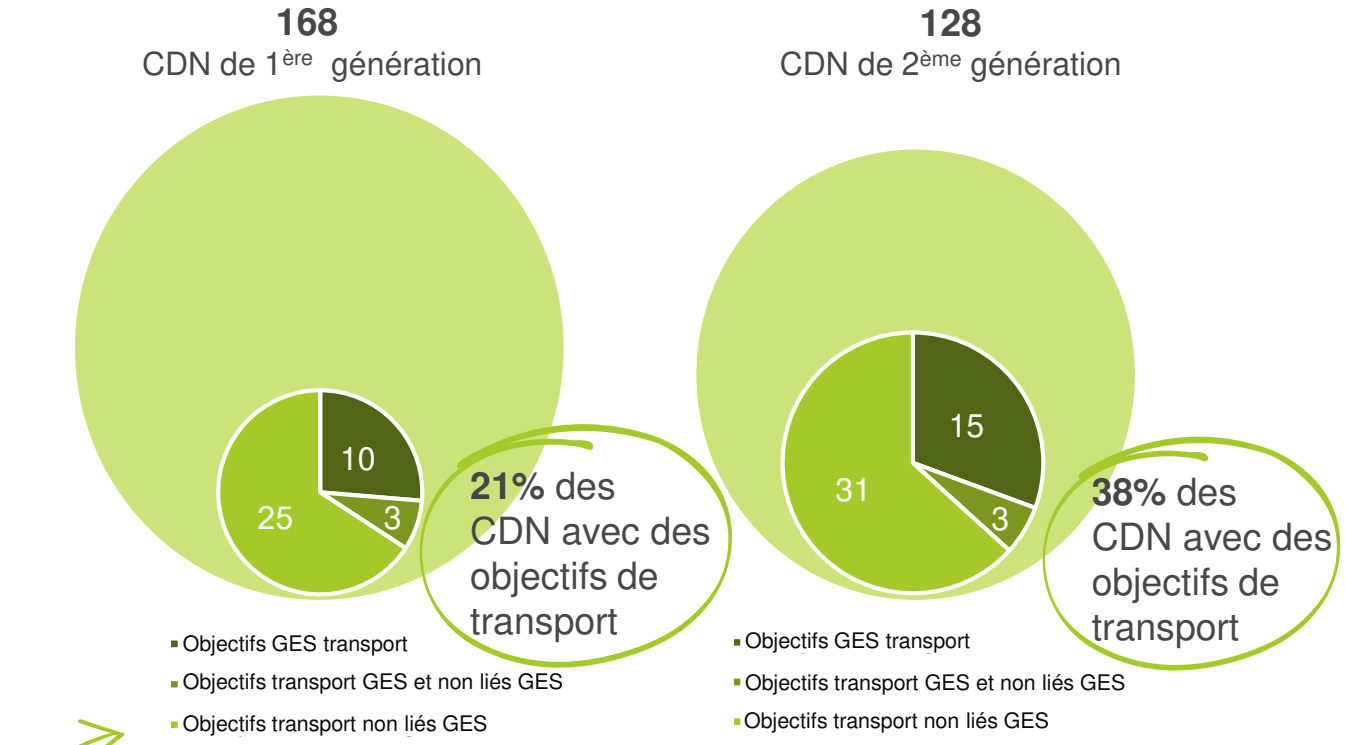
- Les objectifs de GES pour le transport dans les CDN et les stratégies à long terme de deuxième génération couvrent l'ensemble du secteur du transport intérieur dans 13 pays seulement.
- Seules la Belgique, Israël et la Suisse ont des objectifs spécifiques à long terme pour le secteur des transports qui sont alignés sur leurs objectifs de réduction nette de zéro pour l'ensemble de l'économie.

Dans l'ensemble, les objectifs du secteur des transports ne sont pas encore alignés sur l'ambition climatique mondiale croissante.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

De plus en plus de pays ont adopté des objectifs d'atténuation des GES dans le secteur des transports dans leurs CDN, mais les grands émetteurs ne sont toujours pas au rendez-vous.

- **38 %** des CDN de deuxième génération contiennent des objectifs en matière de GES et/ou de non GES pour le transport, contre seulement 21 % lors du premier cycle.
- **12 %** des CDN de deuxième génération ont des objectifs en matière d'émissions de GES liées au transport, contre 7 % lors du premier cycle.
- **57 %** des SLT ont des objectifs en matière de transport, et 40 % des SLT ont des objectifs en matière de GES.
- Un nombre croissant de pays à revenu faible ou intermédiaire ont des objectifs en matière de GES liés au transport, notamment le Liberia, la Guinée, le Bangladesh, la Gambie et le Sri Lanka.
- Cependant, la plupart des pays ayant des objectifs sont de petite taille, et beaucoup de grands émetteurs n'ont toujours pas d'objectifs en matière de transport.



Note :
Les objectifs GES sont des objectifs exprimés en termes de réduction des émissions de GES par rapport à une base de référence, une année de référence ou exprimés en niveaux absolus. Les objectifs non liés aux GES sont des objectifs exprimés par d'autres mesures, telles que les réductions de la consommation d'énergie, les objectifs en matière de partage des modes de transport, etc.

Objectifs en atténuation de GES du transport dans les CDN

Objectif GES conditionnel

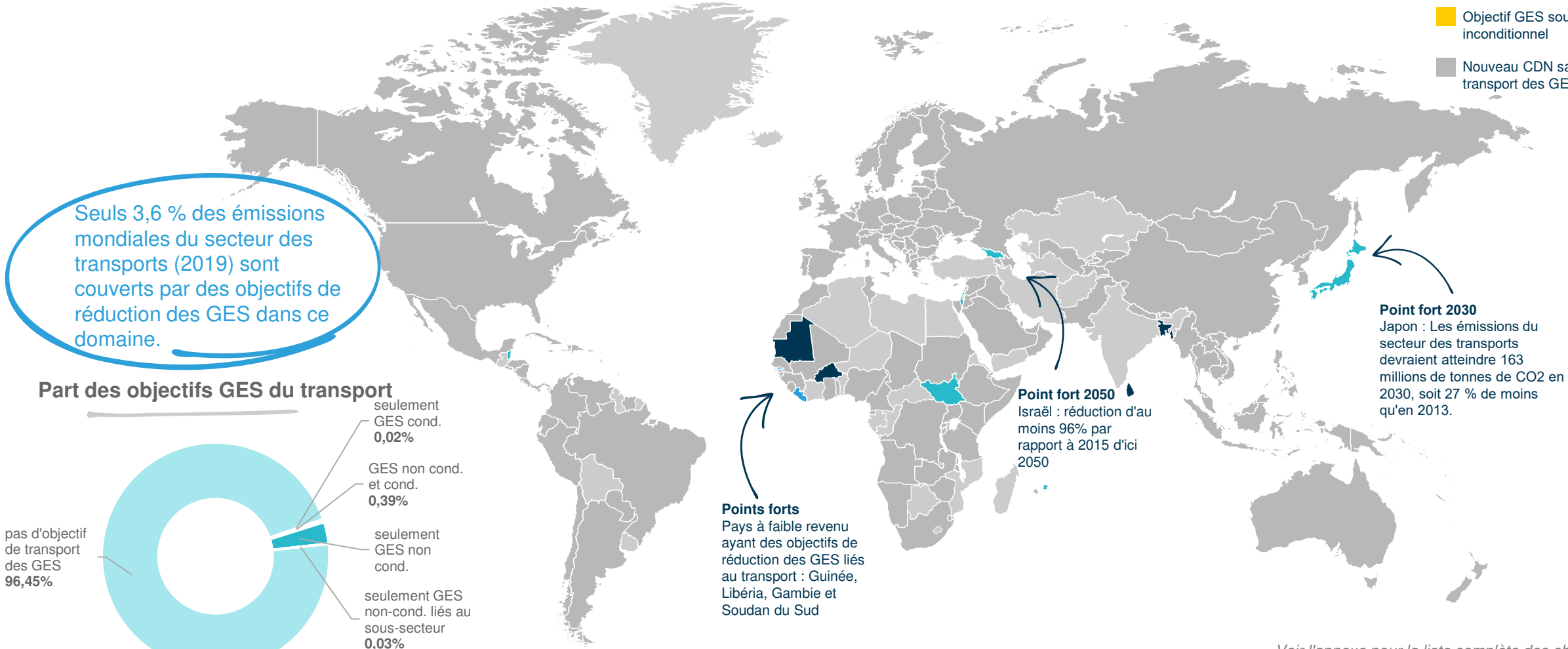
Objectif GES inconditionnel et conditionnel

Objectif GES inconditionnel

Objectif GES sous-sectoriel inconditionnel

Nouveau CDN sans objectif de transport des GES

Seuls 3,6 % des émissions mondiales du secteur des transports (2019) sont couverts par des objectifs de réduction des GES dans ce domaine.



Part des objectifs GES du transport

Points forts
Pays à faible revenu ayant des objectifs de réduction des GES liés au transport : Guinée, Libéria, Gambie et Soudan du Sud

Point fort 2050
Israël : réduction d'au moins 96% par rapport à 2015 d'ici 2050

Point fort 2030
Japon : Les émissions du secteur des transports devraient atteindre 163 millions de tonnes de CO2 en 2030, soit 27 % de moins qu'en 2013.

Voir l'annexe pour la liste complète des objectifs

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

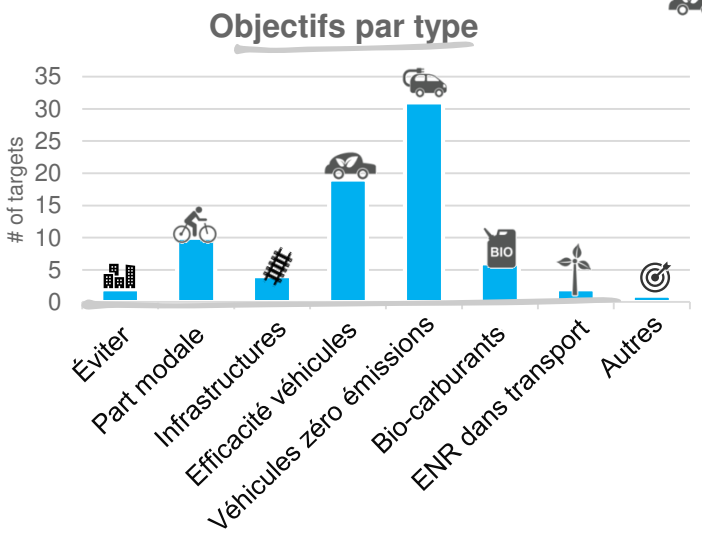
Objectifs de transport non liés aux GES dans les CDN

Objectifs non liés aux GES

Nouvelles CDN sans objectif de transport non lié aux GES

Aucun objectif ne porte spécifiquement sur le fret, malgré son importance pour les émissions de GES et le développement durable.

De nombreux petits pays ont fixé des objectifs non liés aux GES, en se concentrant sur l'amélioration des véhicules.



Point fort
Costa Rica : objectifs multiples équilibrés entre les zones ASI

Exemple
Guinée : infrastructure ferroviaire pour soutenir le transfert et interdiction des vieux véhicules d'occasion

Exemple
Malawi : augmenter la part des transports publics à 30% et atteindre un mélange de 20% d'éthanol

Exemple
Vanuatu : 10% d'amélioration de l'efficacité énergétique, 10% de voitures électriques (flotte gouvernementale et bus publics), 20% de mélange de biocarburants.

Voir l'annexe pour la liste complète des objectifs. Remarque : certains pays ont plusieurs objectifs non liés aux GES.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport

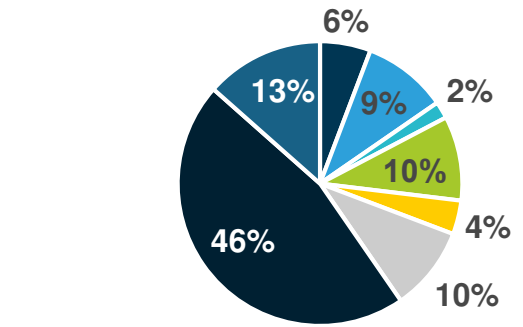
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Les CDN manquent l'occasion de relier l'action climatique dans le domaine des transports à un programme de développement durable plus large.

Domaines où une meilleure intégration est nécessaire	Exemples
Certaines mesures ne permettent pas une réduction importante des GES à court terme, mais présentent d'autres avantages.	Le soutien au transport non motorisé améliore les niveaux d'activité et crée des avantages pour la santé.
Certaines mesures peuvent même avoir des effets négatifs sur les GES, mais soutenir d'autres domaines de durabilité.	La construction de nouvelles routes peut améliorer l'accès aux zones rurales, mais peut également entraîner une augmentation de l'utilisation de la voiture.
Certaines actions ont des avantages évidents en dehors de l'atténuation...	L'amélioration des transports publics renforce l'accès tout en réduisant la pollution atmosphérique et les encombrements.
...d'autres non	Les biocarburants peuvent réduire les émissions de GES, mais peuvent avoir des effets négatifs sur la sécurité alimentaire

Les actions de transport des CDN n'exploitent pas les possibilités liées au genre, aux ODD, à l'équité et à d'autres aspects qui permettraient une transformation plus large.

Types d'avantages mentionnés dans les CDN de 2ème génération



CDN de 2ème génération avec des avantages mentionnés : 22%.

Les ODD les plus souvent mentionnés

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport

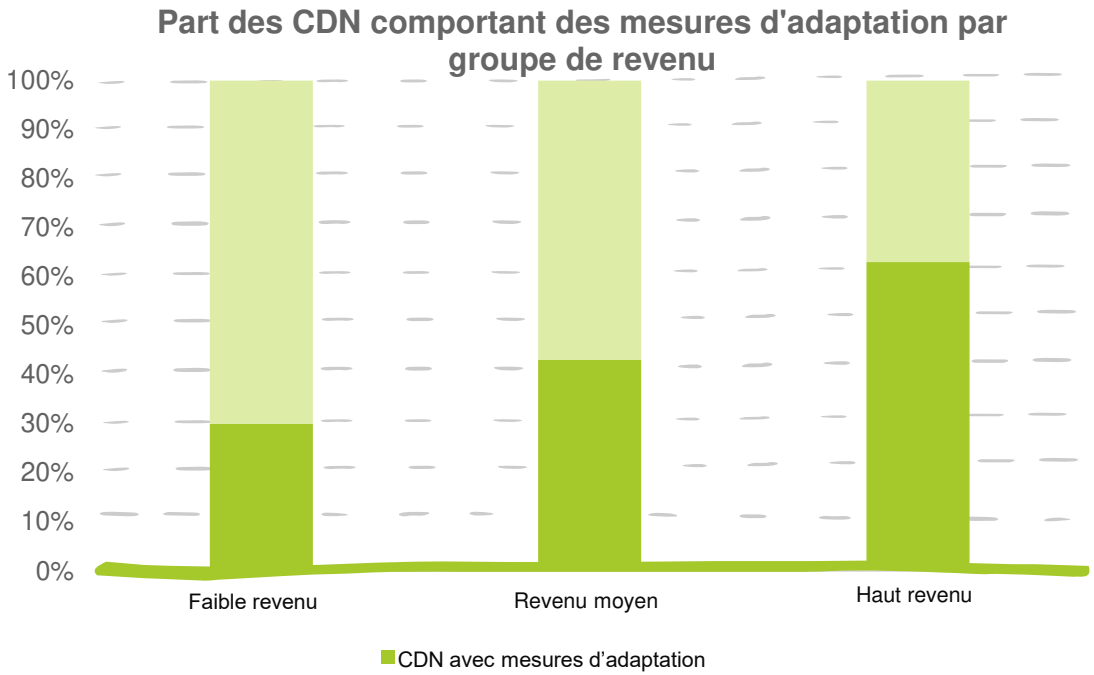
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Adaptation

Le manque d'ambition en atténuation rend l'adaptation et la résilience du secteur encore plus importantes, mais ces aspects ne figurent pas parmi les priorités.

L'adaptation et la résilience dans les transports ne sont pas suffisamment prises en compte.

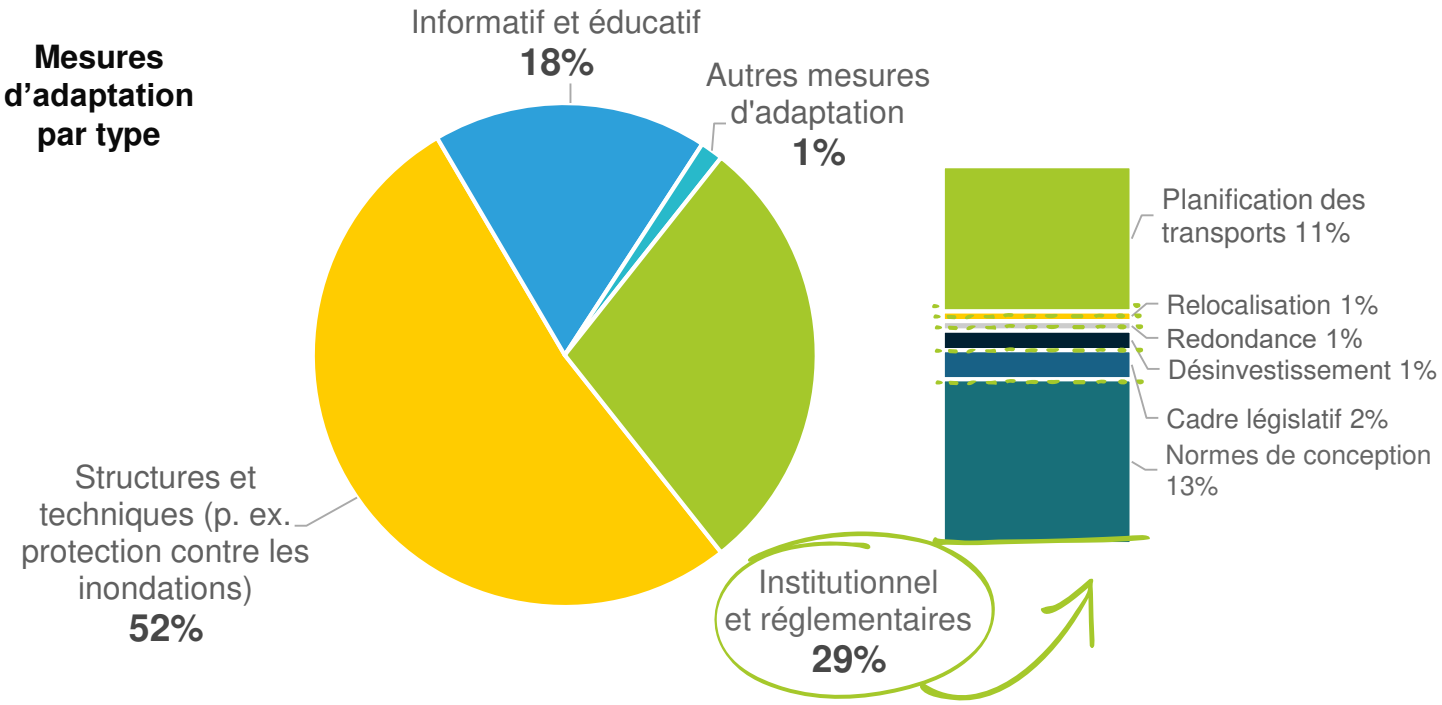
54 CDN de 2ème génération (43%) contiennent des mesures d'adaptation liées aux transports, contre 22% pour les CDN de 1ère génération.



- Seuls 7 pays ont une forme **d'objectif lié à l'adaptation** dans le secteur des transports.
- Les **mesures d'adaptation** dans le secteur des transports restent très générales et se concentrent sur les routes.
- 63 % des pays à faible revenu contiennent des mesures d'adaptation du secteur des transports dans leurs CDN.
- Seuls 30 % des CDN des pays à revenu élevé contiennent des mesures d'adaptation du secteur des transports.

Les mesures d'adaptation des transports se concentrent sur les infrastructures et la technologie ; l'adaptation doit être davantage prise en compte dans la planification et les politiques.

28 CDN de 2ème génération (22%) contiennent des mesures d'adaptation liées à la prise en compte des aspects institutionnels et réglementaires.



La prise en compte du changement climatique à tous les niveaux de la planification est essentielle pour que les gouvernements puissent concevoir des systèmes résilients, moins coûteux à long terme mais fiables.

- Les CDN de 2ème génération se concentrent sur les solutions structurelles et techniques, telles que la protection contre les inondations et l'amélioration de l'entretien.
- 35 mesures concernent les cadres institutionnels et réglementaires.
- 24 % font référence à l'intégration nécessaire de l'adaptation dans la planification des transports et les normes de conception.

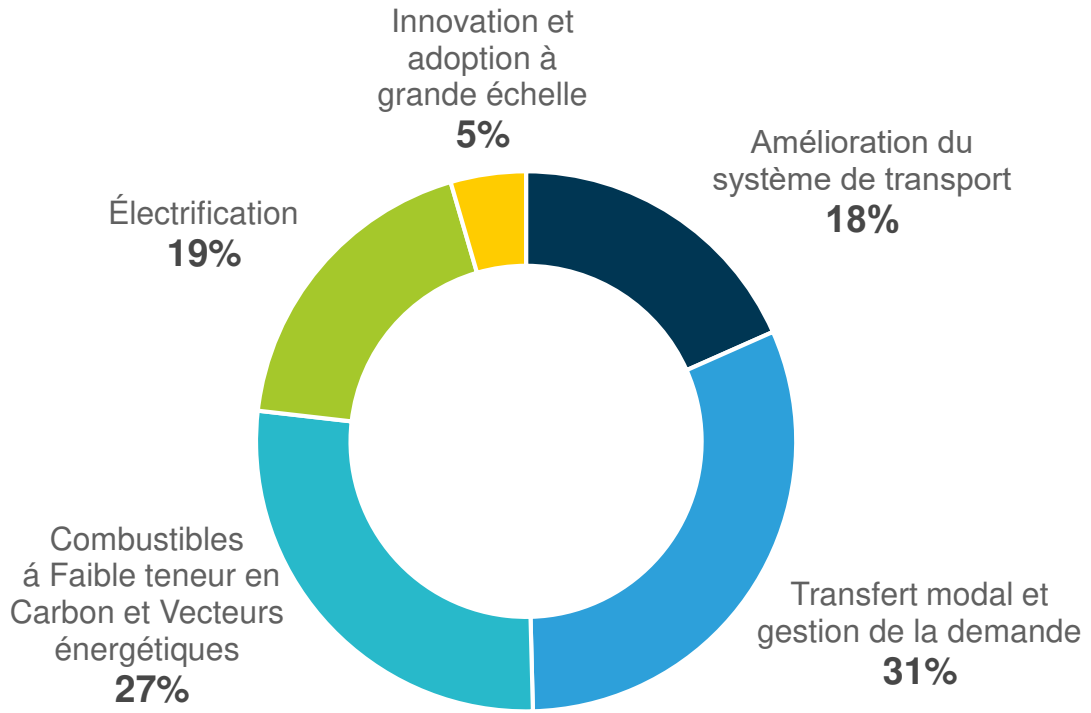
Implémentation

Les nouvelles CDN fournissent davantage d'informations sur les mesures d'atténuation, mais elles restent souvent déséquilibrées ou vagues sur la manière de les mettre en œuvre.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Les CDN comprennent un nombre croissant de mesures d'atténuation, mais beaucoup restent vagues.

77 % des CDN de deuxième génération fournissent des informations supplémentaires sur les mesures, contre 66 % pour les CDN de première génération.



Cependant, de nombreuses mesures incluses dans les CDN restent vagues.

- De nombreux engagements nationaux de développement comprennent des déclarations concernant la "promotion", "l'introduction" ou la "création" d'options à faible émission de carbone.
- De nombreuses mesures sont des déclarations "d'intention" ou des résultats souhaités, mais ne précisent pas comment ils doivent être atteints.
- Cela est particulièrement important lorsque les mesures ne peuvent pas être mises en œuvre directement par les gouvernements nationaux, mais dépendent d'autres acteurs qui doivent être incités

Bien que l'objectif principal des CDN soit de communiquer les engagements nationaux au titre de l'Accord de Paris, de nombreux pays incluent une description de la manière dont ils envisagent de mettre en œuvre leurs engagements. Certains fournissent également des informations sur le succès des actions passées.

La communication sur ces questions nous aide à mieux comprendre la solidité de leurs engagements et - dans le cas des pays en développement - à identifier les besoins d'assistance.

Le soutien national aux villes n'est pas reflété dans les CDN, malgré le rôle essentiel de la transformation de la mobilité au niveau urbain.

- Certaines mesures se réfèrent à des documents de stratégie nationale de transport, en particulier les mesures pour l'expansion et l'amélioration des transports publics.
- Un certain nombre de CDN mentionnent des plans de développement urbain spécifiques pour des villes individuelles, des plans de mobilité urbaine en général, ou la nécessité d'une planification urbaine intégrée, mais ne précisent pas si/comment cela doit être soutenu par le gouvernement national.
- Un soutien concret peut être apporté par le biais de Programme Nationaux de Mobilité Urbaine ou d'investissements directs : Le Canada, par exemple, spécifie un budget annuel pour le financement des transports publics.

De nombreuses villes sont déjà actives et ont développé un large éventail de solutions et de bonnes pratiques, mais la plupart d'entre elles ont besoin d'un soutien national et de cadres juridiques adaptés pour agir.

Zoom: Barbade

Dans le contexte de la mobilité propre, la CDN actualisée fait référence au plan de mobilité urbaine durable pour la région du Grand Bridgetown et le corridor urbain.

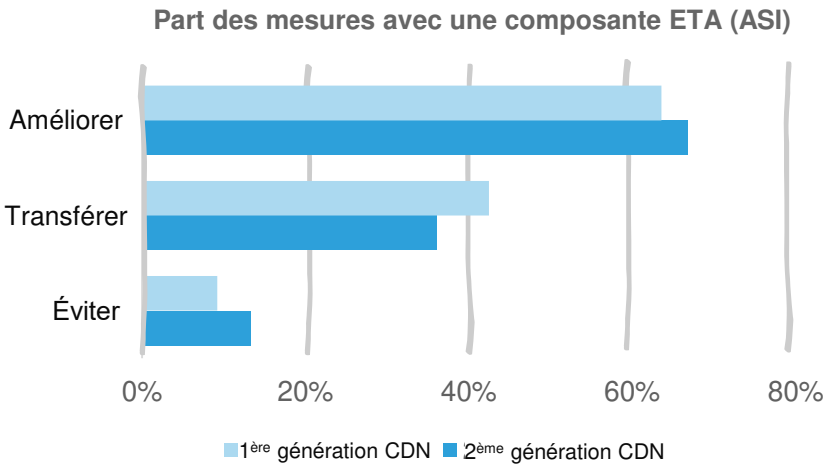
Ce plan est intégré dans le plan d'aménagement physique 2017 au niveau national, qui prévoit:

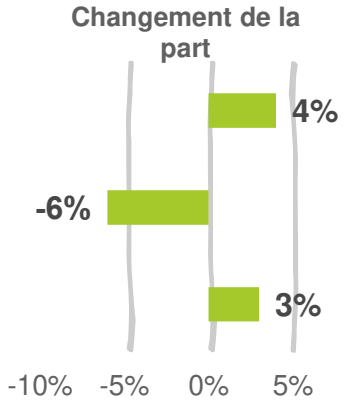
- un cadre d'investissement et de prise de décision en matière d'utilisation des sols pour toutes les parties prenantes
- des normes pour toutes les demandes de planification
- des orientations sur les priorités
- un alignement des politiques et stratégies gouvernementales pertinentes (changement climatique et réduction des risques, agriculture, infrastructure, transport, drainage, logement).

Tout le potentiel d'ÉVITER et de TRANSFÉRER reste inexploité : l'accent est mis sur les mesures d'AMÉLIORER.

- **67 %** des mesures visent à améliorer l'efficacité ou la teneur en carbone des carburants.
- **36 %** des mesures visent à transférer la demande vers des modes de transport plus efficaces ou non motorisés.
- **13%** visent à éviter les activités de transport

Très peu de CDN de deuxième génération présentent un mélange équilibré de mesures dans le cadre ETA (ASI)





...mais il y a des moyens de le faire :

La CDN actualisée du **Sri Lanka** contient un ensemble équilibré de 35 mesures dans le secteur des transports, couvrant tous les domaines, notamment

la réduction des déplacements domicile-travail et des temps de trajet

- la gestion du stationnement
- l'amélioration des transports publics
- l'amélioration des voies piétonnes
- la promotion du vélo
- Transfert du fret vers le rail
- Promouvoir le transport maritime
- ...ensemble avec des mesures „améliorer“.

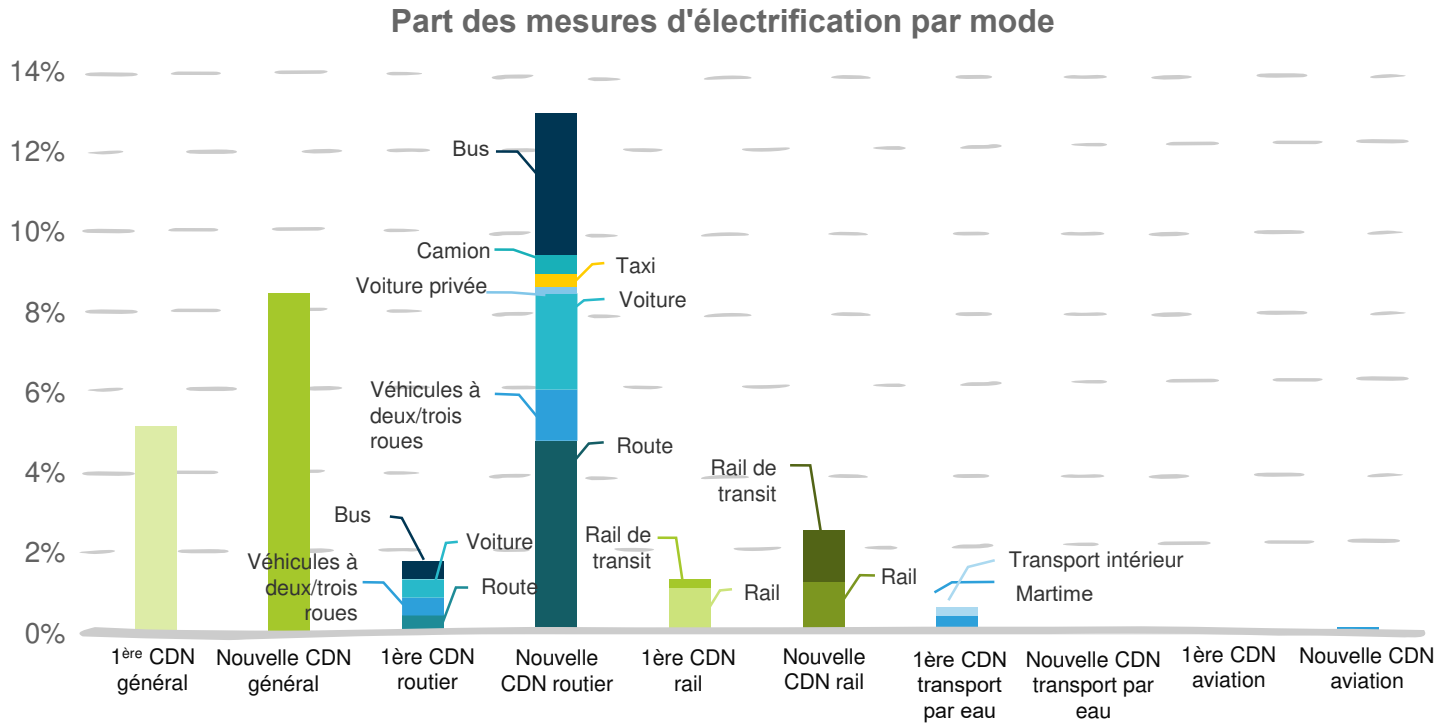
16 % des mesures dans les CDN de deuxième génération et 15 % dans les CDN de première génération portent sur des éléments multiples.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Les nouveaux CDN mettent fortement l'accent sur l'électrification du transport routier pour tous les types de véhicules.

- Les mesures d'électrification représentent **18,6 % de l'ensemble des mesures** incluses dans les CDN de 2ème génération.
- Les véhicules routiers ont fait l'objet d'une attention accrue depuis la première génération de CDN.
- **94 %** des CDN comportant des mesures proviennent de pays ne figurant pas à l'annexe I.

53% des CDN de 2ème génération contiennent des mesures sur l'électrification.



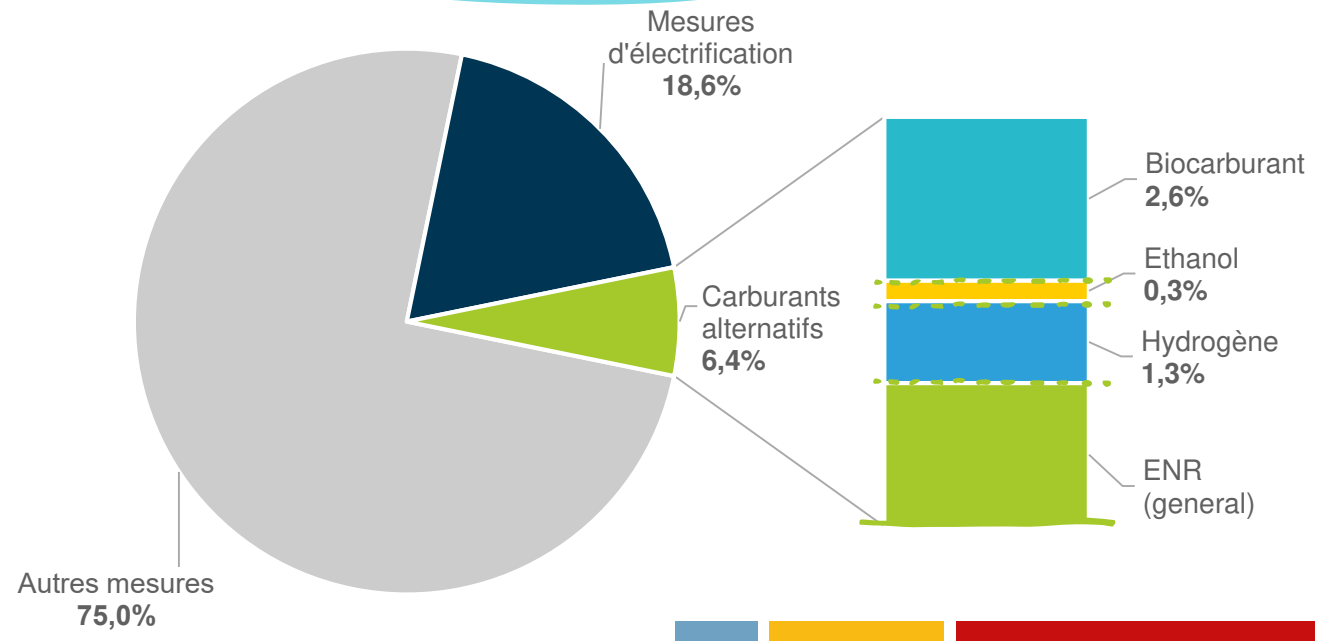
SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Les CDN ne tiennent pas compte de l'impact de l'électrification des transports et des carburants de substitution sur les systèmes d'énergie renouvelable.

La décarbonisation des transports sera impossible sans lier l'électrification aux énergies renouvelables.

Il n'est guère fait mention de l'augmentation de la demande d'électricité qui résultera de l'électrification, notamment pour la production d'hydrogène destiné à alimenter le transport maritime, l'aviation et les poids lourds.

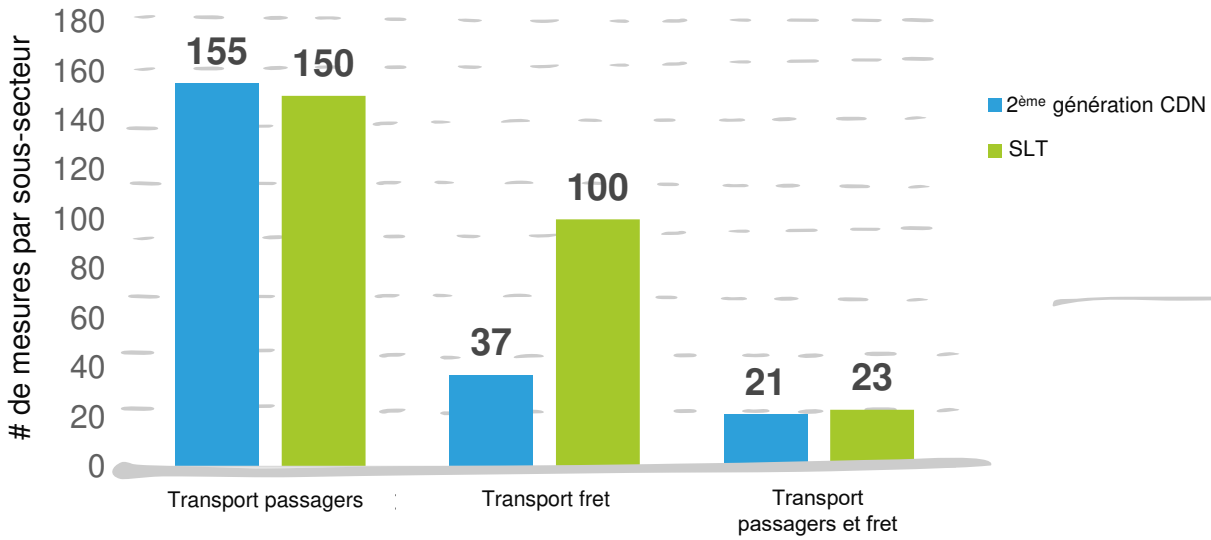
- 40 mesures et 3 objectifs établissent un lien direct entre les énergies renouvelables et les transports.
- La plupart d'entre elles font référence aux énergies renouvelables générales, qui peuvent inclure les biocarburants, les carburants alternatifs et l'hydrogène vert.
- Près de la moitié des mesures liées aux énergies renouvelables dans les transports ne sont pas spécifiques quant au type de carburant renouvelable.
- Seuls quelques CDN incluent des objectifs explicites en matière d'électricité renouvelable pour les transports.



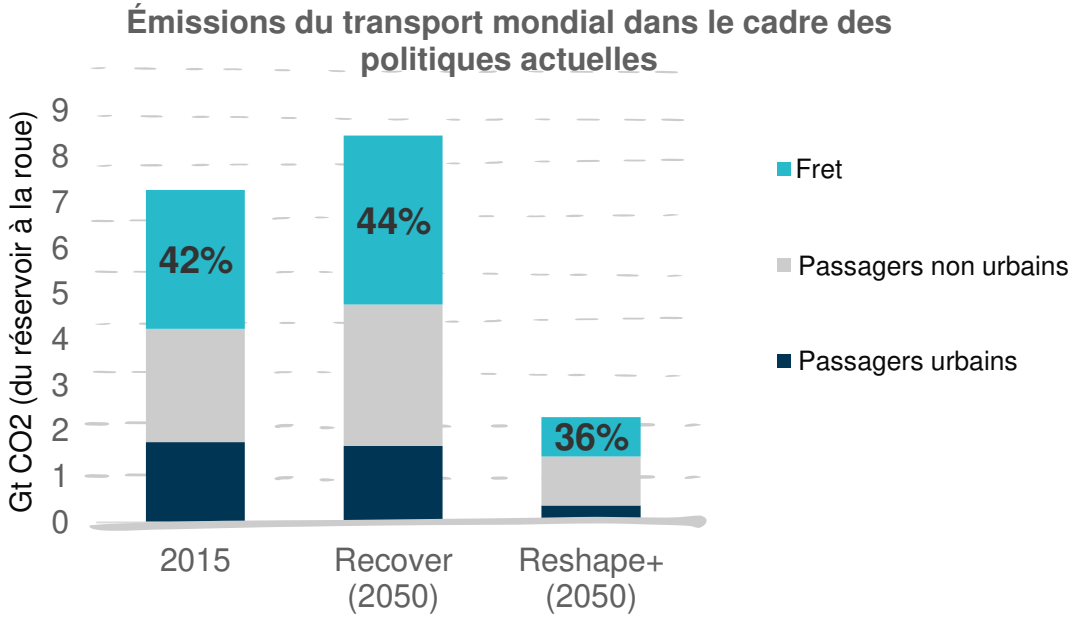
SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Le fret reste négligé dans les mesures des CDN malgré l'urgence et le rôle clé du fret dans le développement national

Seulement **9,3 %** des mesures des CDN font explicitement référence au fret uniquement ou à la fois au fret et au transport de passagers, tandis que **25 %** mentionnent explicitement le transport de passagers...



Les mesures de SLT sont légèrement plus équilibrées : **10,3%** mentionnent explicitement le fret, et **15%** le transport de passagers.



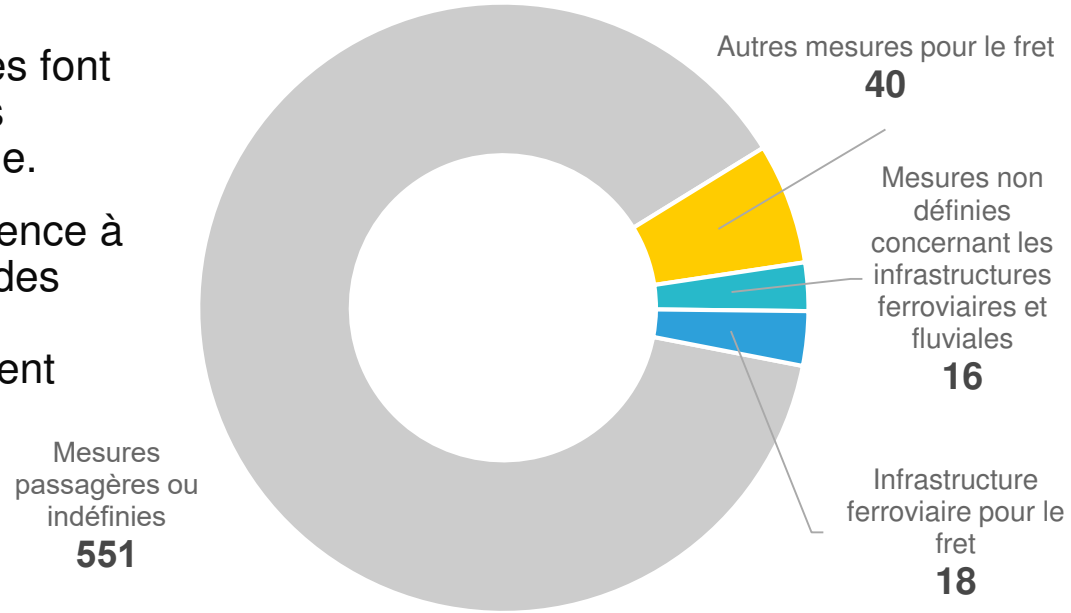
...bien que les émissions dues au transport de marchandises devraient représenter 44 % des émissions totales du secteur dans le cadre des politiques actuelles d'ici 2050.

Source: ITF Transport Outlook 2021 Figure 2.9

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

L'expansion et l'amélioration des infrastructures de transport de marchandises par rail et par voie navigable est un sujet négligé

- Seules **1,9 %** des mesures des 21 CDN de 2ème génération traitent explicitement de l'expansion des infrastructures ferroviaires ou de l'amélioration des infrastructures de fret.
- Seulement **0,3 %** des mesures font référence à l'amélioration des infrastructures de fret maritime.
- **3,4 %** des mesures font référence à des améliorations générales des infrastructures ferroviaires et fluviales, qui peuvent également bénéficier au fret.



Zoom: Émirats Arabes Unis

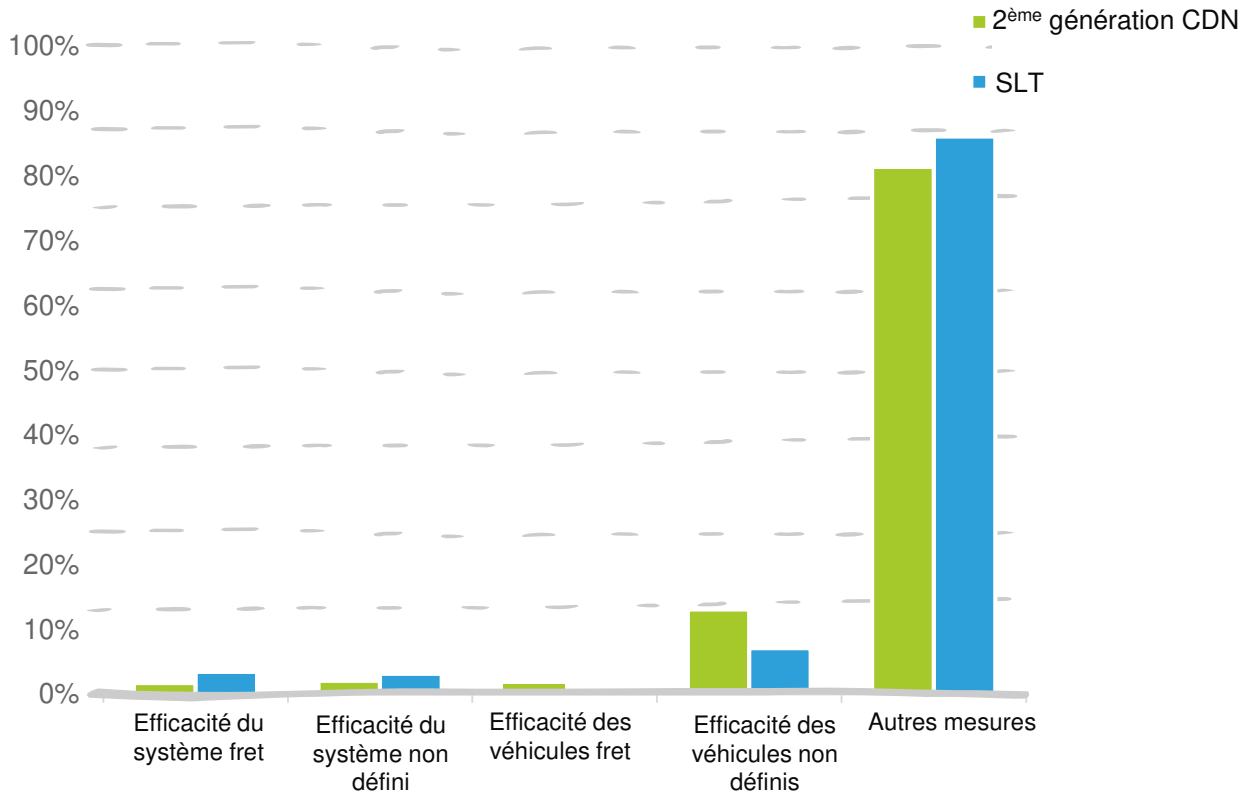
La 2ème CDN met en avant le projet de réseau ferroviaire Etihad de 1 200 km ; la première étape de ce projet (264 km) est opérationnelle depuis 2016 pour le fret.

Selon la CND, un seul trajet sur cette ligne permet de retirer 300 camions de la route, ce qui réduit les émissions de GES de 70 à 80 %.

Le potentiel d'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport de marchandises continue d'être négligé dans les CDN.

En raison de la forte croissance des volumes de transport de marchandises, il ne sera peut-être pas possible de décarboniser entièrement le fret en utilisant des carburants de substitution en l'absence de gains d'efficacité massifs.

- Seulement **1,8 %** des mesures des CDN de 2ème génération contiennent des éléments qui traitent explicitement de l'efficacité du système dans la logistique.
- **2,1%** des mesures traitent de l'efficacité générale des systèmes, principalement la densification de la planification urbaine et l'amélioration de la multimodalité.
- Si **13,1 %** des mesures portent sur l'efficacité des véhicules en général, **1,6 %** seulement concernent l'efficacité des véhicules de transport de marchandises.
- Les SLT accordent un peu plus d'attention à l'efficacité des systèmes de transport de marchandises.



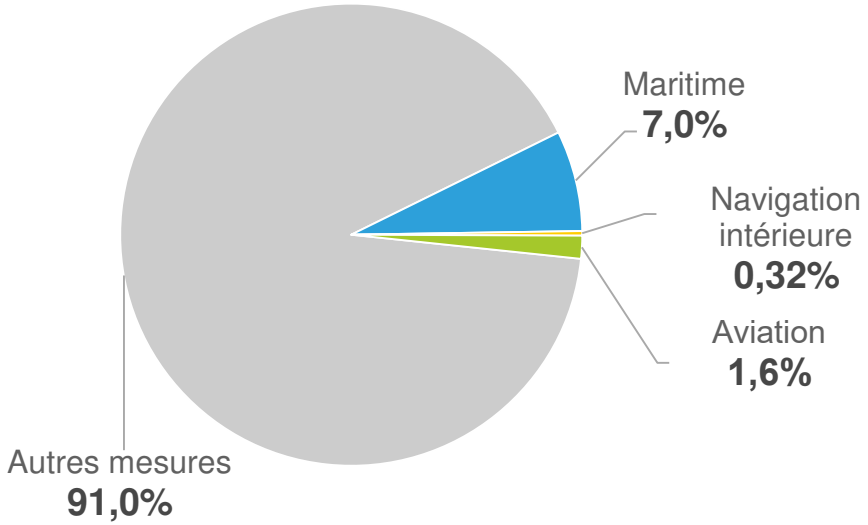
Les CDN ne montrent pas d'action nationale en matière d'aviation et de transport maritime - ni d'action liée à l'OACI/OMI.

Dans le cadre des politiques actuelles, l'aviation internationale et le transport maritime devraient représenter un quart des émissions totales du secteur des transports d'ici 2050.

Source: ITF Transport Outlook 2021

Seuls quelques CDN de deuxième génération mentionnent des mesures visant à atténuer les émissions de GES des deux secteurs au niveau national.

- 22 CDN contiennent des mesures générales pour traiter les secteurs maritime et aérien.
- L'accent est mis sur le transport maritime et très peu sur l'aviation.



Zoom: Quelques parties mentionnent leur participation à l'OACI/IMO.

Dans sa CDN, le **Cabo Verde** souligne la nécessité de décarboniser le transport maritime en s'engageant auprès de l'OMI.

Le **Myanmar** espère renforcer ses capacités à s'engager dans le système de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'OACI.

Les SLT de l'UE et de **Singapour** indiquent que les efforts visant à réduire au minimum les émissions de l'aviation et du transport maritime passeront par une participation active à l'OACI et à l'OMI.

Les nouvelles CDN témoignent d'un engagement accru avec les parties prenantes du secteur des transports et d'une meilleure coordination entre les ministères.

- Presque toutes les CDN contiennent des informations sur le processus de planification, les dispositions institutionnelles et l'engagement des parties prenantes utilisés pour élaborer la CDN.
- La plupart font référence à des dispositions spécifiques pour la préparation de la CDN, telles que des commissions, conseils et comités interinstitutionnels.
- De nombreux pays ont procédé à une consultation approfondie des parties prenantes et à un examen par les pairs pour améliorer leur compréhension de la CDN.
- 12 CDN mentionnent clairement l'implication directe des parties prenantes du secteur des transports - généralement le ministère des transports - dans l'élaboration de leur CDN (bien que d'autres puissent être impliqués par le biais d'arrangements interinstitutionnels généraux).

La transformation à grande échelle du secteur des transports nécessite le soutien d'un large éventail de parties prenantes et une collaboration étroite entre les secteurs public et privé.

Aucune information sur l'implication des acteurs infranationaux du transport n'est incluse dans les CDN, alors que ces acteurs sont souvent cruciaux pour une mise en œuvre réussie.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Financer la transformation

Les informations sur le financement de la mise en œuvre restent rares, et les sources de financement évidentes - telles que l'élimination des subventions aux combustibles fossiles - ne figurent pas en bonne place dans l'ordre du jour.

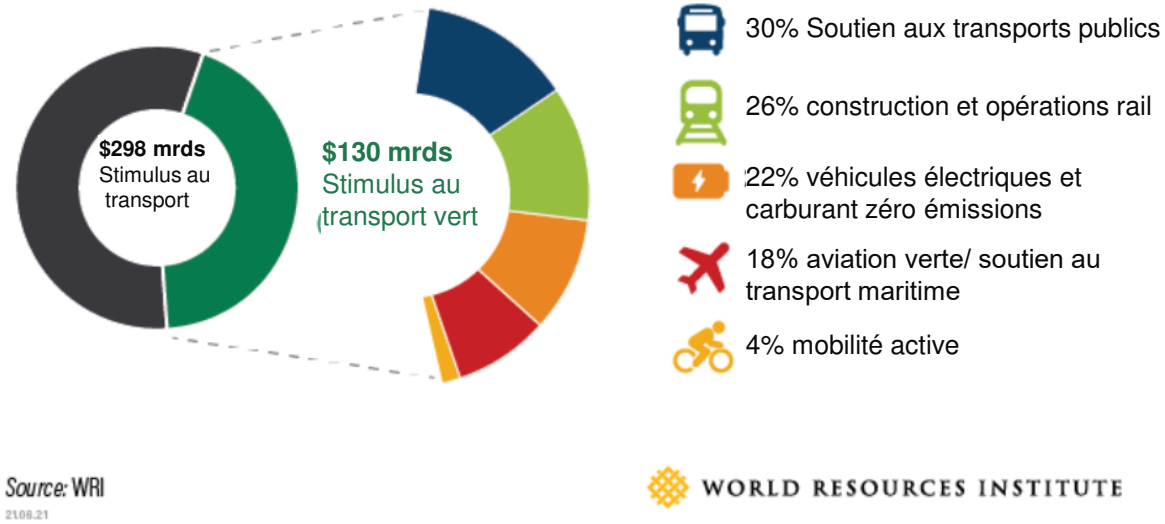
SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Les CDN ne mettent pas en avant la valorisation verte comme option de financement de la transition vers des transports à émissions nulles

- Seuls 28 CDN de 2ème génération (22%) mentionnent l'impact de la pandémie de COVID-19.
- Toutes les références à la pandémie concernent l'impact négatif sur l'économie globale et les budgets publics.
- Certains font référence à une mise en œuvre incertaine des CDN en raison des retombées de la pandémie.
- Seuls 4 CDN considèrent la reprise après la pandémie comme une opportunité de "reconstruire en mieux" et de soutenir la mise en œuvre d'objectifs climatiques ambitieux.

Les mesures de relance sont partiellement incohérentes, et manquent également de cohérence avec les objectifs climatiques plus larges.

Les mesures de relance existantes pour les transports ne consacrent que 44 % aux solutions de transport vert.

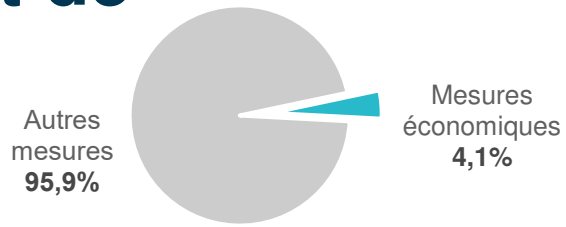


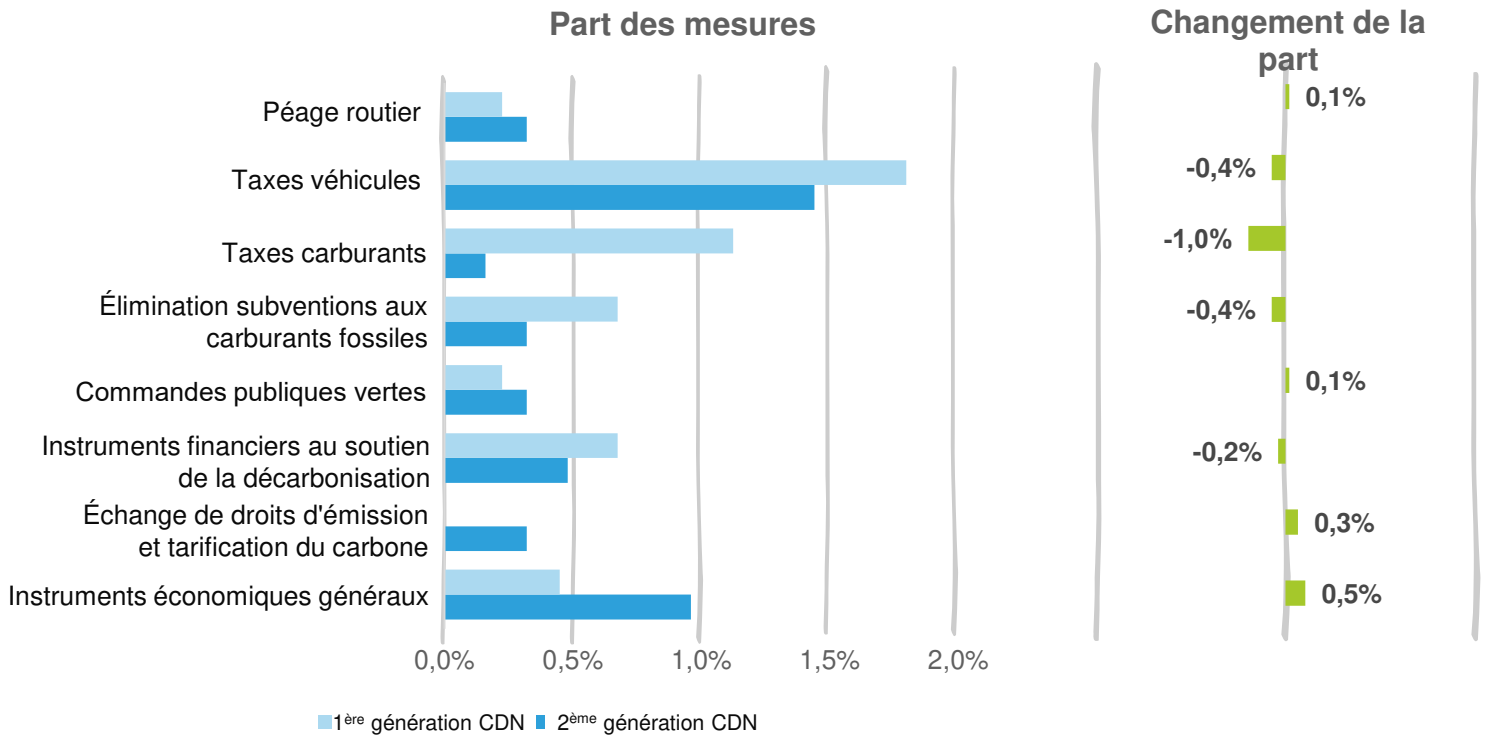
Source: propre traduction, basée sur https://www.wri.org/insights/transport-stimulus-spending-green-recovery

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Les CDN laissent passer l'occasion de supprimer progressivement les subventions aux combustibles fossiles et d'adopter des instruments de financement de la transition vers des transports durables à faibles émissions de carbone.

- Seuls deux pays, les Émirats arabes unis et la Suisse, représentant 0,4 % des mesures, mentionnent qu'ils s'engagent activement dans la suppression des subventions aux combustibles fossiles.
- La suppression des subventions aux combustibles fossiles permettrait non seulement de mettre en place de meilleures incitations aux économies de carburant, mais aussi de libérer les budgets publics pour des investissements propres.
- D'autres instruments économiques susceptibles de soutenir la transition restent sous-représentés, malgré leur double rôle d'incitation et de financement pour les gouvernements.





Synthèse

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Des progrès ont été réalisés, mais d'importants potentiels restent inexploités.

- Compenser les émissions du transport dans d'autres secteurs ne sera pas possible éternellement
- Les CDN comprennent un nombre croissant de mesures d'atténuation, mais beaucoup restent vagues.
- Le potentiel des mesures ÉVITER et TRANSFÉRER reste inexploité : l'accent est mis sur les mesures AMÉLIORER.
- Le fret reste négligé dans les mesures des CDN malgré l'urgence et le rôle clé du fret dans le développement national.
- Les CDN n'indiquent pas d'action nationale en matière d'aviation et de transport maritime, ni d'action liée à l'OACI/OMI.
- Les nouvelles NDC montrent un plus grand engagement avec les parties prenantes du secteur des transports et une plus grande coordination entre les ministères.
- Les CDN manquent l'occasion de relier l'action climatique dans le domaine des transports à un programme de développement durable plus large.
- Les CDN laissent passer l'occasion de supprimer progressivement les subventions aux combustibles fossiles et d'adopter des instruments de financement de la transition vers des transports durables et à faible émission de carbone.
- Les CDN ne mettent pas en évidence la récupération verte comme option de financement de la transition vers des transports à zéro émission.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Vérification des progrès réalisés par rapport aux six recommandations d'action

En s'appuyant sur les feuilles de route, les appels à l'action, les documents de travail et les résultats de recherche existants dans le domaine des transports, la GIZ a élaboré six recommandations essentielles à l'intention des décideurs et autres responsables chargés de l'action et de l'ambition climatiques dans le secteur des transports.

Elles visent à soutenir les décideurs politiques pour les révisions des CDN, et ont été formulées de manière large pour permettre l'adaptation à des contextes nationaux divergents.

Vous pouvez télécharger la publication ici: https://changing-transport.org/wp-content/uploads/GIZ.-2020.-Enhancing-Climate-Ambition-in-Transport-Six-Action-Recommendations-for-Policy-Makers.pdf

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Les six recommandations d'action de la GIZ traitent d'aspects critiques pour le renforcement des ambitions des NDC et des SLT

Faire évoluer le paradigme de la mobilité vers des objectifs de zéro carbone pour 2050

Les objectifs en matière de transport n'indiquent pas encore un changement de paradigme dans le secteur.

De plus en plus de pays ont adopté des objectifs d'atténuation des GES pour le transport dans leurs CDN, mais les grands émetteurs sont toujours absents.

Assurer la résilience des systèmes de transport

L'adaptation et la résilience dans les transports ne sont pas suffisamment prises en compte.

Les mesures d'adaptation des transports se concentrent sur les infrastructures et la technologie ; l'adaptation doit être davantage prise en compte dans la planification et la politique.

Donner du pouvoir et du soutien national aux villes

Le soutien national aux villes ne se reflète pas dans les CDN, malgré le rôle essentiel de la transformation de la mobilité au niveau urbain.

Investir dans le rail durable, la navigation intérieure et les plateformes multimodales

L'expansion et l'amélioration des infrastructures de fret ferroviaire et fluvial est un sujet négligé.

Améliorer l'efficacité du fret et de la logistique

Le potentiel d'amélioration de l'efficacité du système dans le domaine du fret continue d'être négligé dans les CDN.

Accélérer l'électrification avec les énergies renouvelables

Les nouvelles NDC sont fortement axées sur l'électrification du transport routier, tous types de véhicules confondus.

L'impact de l'électrification des transports et des carburants alternatifs sur la demande d'énergie renouvelable n'est pas suffisamment pris en compte.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Annexe

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Liste des objectifs d'atténuation de GES pour le transport dans les CDN de 2ème génération

Pays	Type of target	Année de l'objectif	Objectif
Grenade	Objectif conditionnel des GES	2025	Réduction de 20 % prévue dans ce secteur d'ici 2025
Libéria	Objectif conditionnel des GES	2030	Réduire les émissions de GES de 15,1 % par rapport au CNA
Seychelles	Objectif conditionnel des GES	2030	Émissions cibles dans le secteur des transports (dues aux véhicules à essence) en 2030 : 169,1 kt CO2e (réduction de 30% = 72,5 kt CO2e)
Gambie	Objectif conditionnel des GES	2030	Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 22,2 % par rapport au CNA
Sri Lanka	Objectif indoncidtionnel et conditionnel des GES	2030	*Inconditionnel :* Réduction de 1,0 % par rapport au CNA *Conditionnel :* Réduction supplémentaire de 3,0 % par rapport au CNA.
Bangladesh	Objectif indoncidtionnel et conditionnel des GES	2030	*Inconditionnel* : Réduction des GES des transports de 3,39 Mt CO2e par rapport au CNA de 36,28 Mt CO2e. *Conditionnel* : Réduction des GES des transports de 6,33 Mt CO2e par rapport au CNA
Burkina Faso	Objectif indoncidtionnel et conditionnel des GES	2025	*Inconditionnel* : Potentiel de réduction de 1 477 Gg CO2e ; *Conditionnel* : Potentiel de réduction supplémentaire de 267 Gg CO2e.
Mauritanie	Objectif indoncidtionnel et conditionnel des GES	2030	Réduction des émissions de GES de 92,65 Gg CO2e, dont 5,21 % sans condition.

Liste des objectifs d'atténuation de GES pour le transport (cont.)

Pays	Type of target	Target year	Target
Georgie	Objectif inconditionnel de GES	2030	Réduire les émissions de GES de 15 % par rapport au CNA
Israel	Objectif inconditionnel de GES	2030	limiter l'augmentation des émissions à 3,3 % par rapport au niveau de 2015
Japon	Objectif inconditionnel des GES	2030	Les émissions dues aux transports s'élèvent à 146 millions de tonnes de CO2
Soudan du Sud	Objectif inconditionnel des GES	2030	Réduire les émissions de GES de 44 % par rapport au CNA
Belize	Objectif inconditionnel des GES	2030	Éviter 117 kt CO2e/an
Maurice	Objectif inconditionnel des GES	2030	La contribution de chaque secteur à l'objectif d'atténuation de 40% en termes d'émissions évitées (kt CO2e) est la suivante : le transport : 129 kt CO2e
Andorra	Objectif inconditionnel de GES sous-sectoriel	2030	Réduire de 50 % les émissions de GES du transport routier intérieur par rapport au CNA
Fidji	Objectif inconditionnel de GES sous-sectoriel	2030	Réduire les émissions de GES du transport maritime national de 40 % par rapport au CAN
Guinée	Objectif inconditionnel et conditionnel de GES sous-sectoriel	2030	*Inconditionnel* : Réduction des émissions de GES à 4 142 kt CO2 par rapport au CAN 4 335 kt CO2 *Conditionnel* : Réduction des émissions de GES à 3 879 kt CO2 par rapport au CNA
Samoa	Objectif conditionnel de GES sous-sectoriel	2030	Le Samoa souhaite proposer les objectifs suivants de réduction des émissions de GES par sous-secteur, fondés sur la masse, qui peuvent être appliqués par rapport à la nouvelle année de référence une fois l'inventaire des émissions de GES mis à jour: - Transport terrestre : 5,2 Gg CO2e - Transport maritime : 3,0 Gg CO2e

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Liste des pays ayant des objectifs non liés aux GES dans le domaine des transports

Albanie	Israël	République de Corée
Antigua et Barbuda	Jordanie	République de Macédoine du Nord
Barbade	Lao République démocratique populaire	Saint-Kitts-et-Nevis
Brunei Darussalam	Malawi	Seychelles
Cabo Verde	Mali	Togo
Cambodge	Monaco	Emirats Arabes Unis
Chili	Maroc	Vanuatu
Colombie	Namibie	Zimbabwe
Costa Rica	Népal	
Cuba	Nigeria	
Eswatini	Pakistan	
Guinée	Palestine	
Honduras	Panama	

La plupart des pays ont de multiples objectifs non liés aux GES.

Pour plus de détails sur les objectifs, veuillez consulter le Traqueur des Stratégies Climatiques pour le Transport.

SLOCAT Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Contactes

Daniel Bongardt

Directeur du Programme Transport et Changement Climatique, Bonn

E Daniel.Bongardt@giz.de

T +49 (0)228 4460-1416

I www.changing-transport.org

Nadja Taeger

Conseillère Transport et Changement Climatique, Bonn

E Nadja.Taeger@giz.de

T +49 (0)228 4460-1728

I www.changing-transport.org

Mentions légales

En tant qu'entreprise fédérale, la GIZ soutient le gouvernement allemand dans la réalisation de ses objectifs dans le domaine de la coopération internationale pour le développement durable.

Publié par :
Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Bureaux officiels
Bonn et Eschborn
Adresse
Friedrich-Ebert-Allee 32 + 36, 53113 Bonn
T +49 22 80 4460-0

E info@giz.de
I www.giz.de/en

Responsables:
Daniel Bongardt, Bonn
Marion Vieweg, Berlin
Nadja Taeger, Bonn

Mise en page
Julia Klasen, Wuppertal

Photos::
GIZ, Jon Moore on unsplash.com

URL links:
https://changing-transport.org/publication/transport-in-ndcs-and-lts/
La responsabilité du contenu des sites externes liés à cette publication incombe toujours à leurs éditeurs respectifs. La GIZ se dissocie expressément de ces contenus.

La GIZ est responsable du contenu de cette publication.

Financé par:
Financé par : l'Initiative internationale pour le climat (IKI) du ministère allemand de l'environnement, de la protection de la nature et de la sécurité nucléaire (BMU).