



European Commission



IRIS KYOTO

Transports et Mécanismes de Développement Propre (MDP)

**Mike Bess, Directeur
ESD, UK**

**Mars 2005
Lyon**

© ESD 2005

Plan



- **Résumé – Transports et MDP**
- **Spécificités des projets MDP appliqués aux transports**
- **Problèmes majeurs associés aux MDP pour les transports**
- **Exemple de projet “transports” proposé aux financements MDP**
- **Moyens à mettre en oeuvre**

© ESD 2005

Résumé – Transports et MDP (1)



- **Le transport est l'un des secteurs qui connaît la plus forte croissance au monde**
- **Les transports motorisés dans les Pays en Voie de Développement croissent au rythme de 4-6%**
- **Le transport est le secteur qui participe le plus à l'augmentation des émissions de GES dans le monde**
- **Les transports sont décentralisés**
- **Le transport privé est très individualisé**
- **Le volume des émissions de GES dans le secteur du transport provient de millions de véhicules, privés et publics.**

Résumé – Transports et MDP (2)



- **Beaucoup d'acteurs – difficiles à “cerner” et à contrôler**
- **Il est difficile d'évaluer les changements d'émissions de GES dus au transport car :**
 - ❖ **Potentiel de « transfert » vers d'autres moyens de transports**
 - ❖ **Changements efficaces dans différentes formes de transport**
- **Ce qui rend très compliqué l'attribution des changements d'émissions au projet MDP**
- **Le transport est un domaine très politique – la plupart des politiciens sont effrayés à l'idée de soulever la problématique des changements climatiques et de réduction d'émissions des GES dans le domaine des transports**

Spécificités des MDP appliqués aux transports



- Parce que le transport est décentralisé, avec de nombreux acteurs, comment peut-on imaginer les regrouper en un seul projet MDP ?
- Si des changements apparaissent, comment cela peut-il être attribué au projet MDP ?
- S'il est possible de regrouper plusieurs acteurs en un seul projet, comment calculer la ligne de référence ?
- S'il est possible de regrouper plusieurs acteurs en un seul projet, comment calculer les réductions d'émission de GES et en assurer le suivi ?
- Et finalement, comment les URCEs (credites de reductions GES) peuvent-ils être distribués à tous les participants du projet ?

Problèmes majeurs associés aux MDP pour les transports



- Il est difficile d'appliquer une "échelle" dans les transports – alors que les émissions sont élevées, il faut considérer des milliers de gros véhicules et des dizaines de milliers de véhicules légers pour arriver à un projet MDP « de taille approprié ».
- Sinon, les projets doivent être très gros (ex : métros, trains de banlieues...) avec des investissements très importants.
- Il est très difficile de démontrer l'additionnalité dans les projets de grande échelle – les bénéfices des URCEs seraient trop faibles par rapport aux investissements pour montrer que le MDP fait la différence.
- Méthodologie de la ligne de référence est très compliquée
- Monitoring & vérifications sont très difficiles

Exemple du seul projet “transport” proposé aux financements MDP



**Système de transport urbain de masse:
TransMilenio Bogota, PDD soumettre de
UNFCCC (c’est la meme projet presenter
par Anjali de GEF)**

- **NM0052 (N/A, meth 11), Secteur de l’énergie dans le transport public à Bogota - Colombie**
- **Nouvelle bretelle de raccordement**
- **Nouveaux bus de grande capacité**
- **Mise en place de bus « parallèles »**
- **Transferts intermodaux**
- **Les changements d’efficacité et des modes de transports changent la baseline**

Analyse du projet MDP de Bogota TransMilenio



Majeures difficultés du projet (qui sont générales dans le cas des transports)

- **Comment développer une référence des émissions pendant cette période ?**
- **Quelle est la référence ‘business as usual’ ou les émissions projetées pour Bogota ?**
- **Comment créditer le projet avec des réductions d’émissions quand il y a beaucoup d’autres changements, d’investissements, de variations d’efficacité dans les transports de Bogota ?**
- **Comment les réductions peuvent-elles être suivies, évaluées et mesurées ?**
- **Comment l’investissement peut-il être considéré additionnel quand le projet a été prévu depuis longtemps et a démarré avant ?**

Risques 'traditionnels' associés aux transports dans les projets MDP



- **Risques politiques:** ex : changements de politiques, nationalisation, intervention / réglementations du gouvernement, etc.;
- **Risques financiers:** ex : fluctuations des taux d'intérêts, fluctuations des taux d'échanges, mauvaises estimations de l'inflation, etc.;
- **Risques de construction :** ex. : retards, coûts inattendus et élevés, etc.;
- **Risques opérationnels :** ex. : dommages par accident, vandalisme, baisse de la demande, etc.;
- **Risques commerciaux:** ex. : mauvaises estimations des coûts, mauvaises estimations du volume du trafic, compétition inattendue, etc.

Risques relatifs aux spécificités du protocole de Kyoto et des MDP



- **Risque de la baseline :** La baseline va-t-elle changer dans le temps lorsque de nouveaux véhicules, de nouvelles technologies et efficacités seront développés ? Cela va-t-il causer une réévaluation de la ligne de référence ?
- **Risque de validation :** L'entité validante va-t-elle accepter le fait que des milliers d'acteurs du marché sont responsables du respect de la ligne de référence ?
- **Risque de vérification :** Dans un marché avec des changements rapides des technologies, de l'amélioration énergétique, etc.; les vérifications vont-elles concorder avec les estimations de l'investisseur ?
- **Partage des risques d'attribution des crédits :** Qui bénéficie des crédits dans un tel projet ? Et qui partage les risques de non remise des crédits ?

Moyens à mettre en oeuvre

- Le projet idéal est celui pour lequel un seul propriétaire est désigné et responsable de la flotte de véhicules (dans tous les sens du terme : propriété, gestion, bail, franchise...)
- De cette manière, ce responsable assume la réception des crédits et la gestion des risques
- Cette personne centralise toutes les opérations, depuis l'approvisionnement et la fourniture en combustible, à la maintenance, pour assurer l'obtention des crédits
- Doit être une activité discrète avec la même flotte ou des unités très comparables
- L'investisseur assume tout le management, la plupart des risques mais aussi des bénéfices
- Seulement de cette manière, le projet peut être validé et les performances vérifiées

Merci

Contact: Mike Bess
Email: mike@esd.co.uk
Internet: www.esd.co.uk
Tel: +44 1225 81 21 02