



En 2014, notre bulletin devient mensuel et traite, en plus du marché du carbone et du MDP, des mesures d'atténuation appropriées au niveau national (MAANs).

Numéro 261, 8 mai 2014

Négociations et forums internationaux

5^e Rapport complet du GIEC : le réchauffement climatique n'épargnera personne

Le réchauffement climatique mondial représente une menace croissante, selon le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) publié le mois dernier à Yokohama, au Japon. Cette menace constitue un facteur de risque important pour les perspectives économiques, la sécurité alimentaire, la santé publique ainsi que les ressources en eau douce de milliards d'habitants. Ce nouveau rapport du GIEC, prix Nobel de la paix, est le fruit d'un immense travail (environ 12 000 publications scientifiques passées en revue) et constitue l'état des lieux scientifique le plus complet depuis le rapport de 2007.

Rappelons que les travaux du GIEC (regroupant 195 pays) servent de base aux négociations internationales sur le financement des actions d'atténuation des gaz à effet de serre (GES) et d'adaptation aux changements climatiques. L'objectif est de limiter le réchauffement à 2°C en moyenne par rapport aux niveaux préindustriels, la température moyenne ayant déjà augmenté de 0,8°C et la tendance actuelle nous conduisant vers une augmentation de 4°C d'ici la fin du siècle.

Ce dernier rapport précise ces projections et offre une fourchette selon divers scénarios: la température moyenne de la planète devrait augmenter de 0,3 à 4,8 °C d'ici la fin du XXI^e siècle. Le seuil le plus bas, 0,3° C, ne pourra être atteint que si l'ensemble des pays réduit fortement ses émissions de GES. Quant au niveau des océans, celui-ci pourrait monter de 26 cm à 82 cm d'ici la fin du siècle, à cause de la fonte des glaces mais aussi de la dilatation thermique de l'eau (lorsque celle-ci se réchauffe). Ce phénomène menacera plusieurs villes côtières de la planète, de Shanghai à San Francisco.

Quant aux impacts sur les humains, le GIEC estime que certains pans de la société sont beaucoup plus vulnérables aux changements climatiques qu'on ne le pensait jusqu'alors. « Au 21^{ème} siècle, la part de la population mondiale confrontée à des pénuries d'eau ou affectée par d'importantes inondations va s'accroître avec le réchauffement », souligne le «Résumé pour décideurs», une synthèse destinée aux décideurs politiques. De plus, plusieurs aspects de la sécurité alimentaire seront affectés : la répartition des espèces marines (et donc de la pêche) va changer, les rendements agricoles vont être modifiés avec des bénéfices pour quelques régions, mais une baisse de rendement la majorité. Sur le plan géopolitique, la rareté des ressources alimentaires et en eau augmentera les risques de conflits. Enfin, les problèmes sanitaires causés par des vagues de chaleur vont s'aggraver, tout comme les maladies en lien avec la malnutrition ou la mauvaise qualité de l'eau, en particulier dans les régions pauvres. Le rapport souligne à plusieurs reprises que ce sont les populations pauvres des pays les plus au sud qui subiront les impacts les plus forts des changements climatiques.

À la lumière de ces constats, le GIEC appelle à des mesures d'urgence pour contrer les émissions de GES. « Ce qu'il faut, c'est d'une part réduire l'ampleur des changements climatiques en cours, et d'autre part, trouver le moyen de faire face aux modifications climatiques qui ne peuvent être évitées », a déclaré à Reuters Christopher Field, coprésident du GIEC.

Le résumé pour les décideurs est disponible à l'adresse suivante :

http://www.climatechange2013.org/images/report/WG1AR5_SPM_FINAL.pdf

Pour en savoir plus :

<http://www.telegraph.co.uk/earth/environment/climatechange/10733764/IPCC-report-No-one-will-be-untouched-by-climate-change.html>

<http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/environnement/2014/03/31/001-rapport-giec-rechauffement-climatique.shtml>

Nouvelles du marché du carbone

Le marché du carbone Québec-Californie : bilan du premier trimestre d'opération

Le 1^{er} janvier 2013 a marqué le début d'une étape importante dans la lutte contre les changements climatiques au Québec : il s'agissait de l'entrée en vigueur officielle de la réglementation du système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE). Le Québec devenait ainsi l'un des pionniers du marché du carbone dans la francophonie et en Amérique du Nord.

Cette réglementation a été mise en œuvre dans la foulée d'une entente bilatérale avec la Californie, dans le cadre de la *Western Climate Initiative (WCI)*, une collaboration d'états américains et de provinces canadiennes qui avait été créée en février 2007 et qui vise à réduire les émissions de GES.

Pour le Québec, le SPEDE constitue l'outil central de la stratégie du gouvernement du Québec dans la lutte contre les changements climatiques. Les revenus issus de la vente de droits d'émission financent le Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 (PACC), qui comporte un vaste éventail de mesures et de politiques complémentaires visant à réduire les émissions de GES dans tous les secteurs d'activité.

Le marché du carbone généré par le SPEDE s'étendra sur la période 2013-2020 et couvrira les deux axes émetteurs suivants : les industriels et manufacturiers (sur la période 2013-2020) ainsi que la consommation de produits pétroliers dans les secteurs du transport, résidentiel, commercial et institutionnel (sur la période 2015-2020). Les émetteurs des autres secteurs (agriculture, matières résiduelles, substances appauvrissant la couche d'ozone) ne sont pas assujettis au règlement, mais peuvent néanmoins se faire reconnaître leurs efforts de réduction via un système de crédits compensatoires. Pour leur part, les émetteurs assujettis au règlement doivent essentiellement « couvrir » la totalité de leurs émissions avec des droits d'émissions équivalents à une tonne de CO₂ chacun, qu'ils devront acheter via la plateforme d'enchères du gouvernement.

Le marché du carbone est en opération depuis décembre 2013 et comme c'est souvent le cas aux premiers balbutiements d'un tel système, le démarrage est somme toute modeste, comme en témoignent les résultats de la première vente aux enchères: un tiers seulement des droits d'émissions de 2013 mis en vente ont été écoulés, et ce, au prix plancher qui était alors de 10,75 \$. Plus récemment, le 4 mars dernier, la deuxième vente aux enchères avait lieu et les résultats ont été relativement similaires: 1 035 000 unités ont été vendues, comparativement à 1 025 000 unités en décembre 2013. Le prix final est également demeuré au plancher, celui-ci ayant été ajusté à 11,39 \$ entre les deux enchères.

Il y a cependant quelques explications derrière ce manque d'enthousiasme apparent, qui permettent de relativiser les résultats. Tout d'abord, il est important de noter que les institutions financières ne se sont pas encore activement impliquées pour répondre aux besoins de leurs clients industriels. Si on considère que RBC et Scotia Bank ont déjà fait des offres en Californie, il est possible que ces derniers et d'autres emboîtent le pas au Québec éventuellement, ce qui aurait pour effet de dynamiser la demande. Ensuite, les distributeurs de produits pétroliers demeurent en mode d'observation du marché, ceux-ci n'étant pas assujettis avant 2015, avec une obligation de conformité (pour la période 2015-2017) qui arrive à échéance en 2018 seulement... Les distributeurs n'ayant pas droit aux allocations gratuites de droits d'émission (contrairement aux industriels), leur participation à partir de 2015 risque d'avoir un impact important sur le marché.

En bref, les résultats modestes des dernières enchères ne représentent pas une menace directe quant à la viabilité à long terme du marché. L'arrivée des distributeurs de produits pétroliers à partir de 2015 et la confirmation du lien avec la Californie vont fort probablement changer la dynamique du marché. Au fur et à mesure que le marché s'installe et une fois que la première période de conformité 2013-2014 se terminera et que les émetteurs devront couvrir leurs émissions (en 2015), il est fort à parier que le marché prendra du tonus.

La prochaine vente aux enchères aura lieu le mardi 27 mai 2014. Un avis officiel sera publié 60 jours avant sa tenue sur le site Web du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), tel que le prévoit la réglementation.

Pour en savoir plus :

<http://www.mddefp.gouv.qc.ca/changements>

<http://gaiapresse.ca/nouvelles/encheres-le-marche-du-carbone-se-rode-37883.html>

L'évolution du MDP, des MAANs et des mécanismes du marché du carbone

Compte rendu de la dernière rencontre du comité exécutif du MDP (EB-78)

La 78^e réunion du comité exécutif du MDP se tenait du 31 mars au 4 avril dernier à Bonn, en Allemagne.

Le comité a tenu des discussions internes sur le besoin urgent d'augmenter la demande des URCE ainsi que l'utilisation du MDP, afin d'assurer la viabilité du marché. Il a été retenu qu'il fallait en priorité faciliter l'acceptation des URCE pour fins de conformité et pour des utilisations volontaires. Il a été demandé au Secrétariat de présenter une proposition élaborée avec des initiatives concrètes pour le comité, afin que ce dernier les étudie lors de la prochaine rencontre, en prenant en considération les commentaires reçus.

Par ailleurs, le comité a annoncé le lancement de l'outil volontaire pour le développement durable, disponible à l'adresse suivante : <http://cdm.unfccc.int/Reference/tools/index.html>

L'outil est un guide visant à encadrer la démonstration des co-bénéfices reliés au développement durable dans le cadre d'un projet ou d'un Programme d'activités. Le comité a souligné les efforts constants du Secrétariat qui ont permis de rendre cette initiative possible. Le Secrétariat analysera les modalités d'utilisation de l'outil en question et produira un rapport de recommandations lors de la 81^e rencontre du comité.

Enfin, du côté des scénarios de référence standardisés, le comité a considéré la possibilité de les appliquer aux méthodologies déjà approuvées et a conclu que l'application des scénarios de référence standardisés dans n'importe quelle juridiction sera à la discrétion de l'autorité nationale désignée (AND). En outre, il en reviendra à l'AND de décider si un projet couvert par un scénario de référence standardisé peut quand même utiliser une méthodologie approuvée.

Toujours du côté des scénarios de référence standardisés, le comité a étudié une note conceptuelle sur l'approche ascendante (*top-down*) pour le développement des scénarios de référence standardisés

et a remercié le Secrétariat pour avoir réalisé un sondage auprès des ANDs afin de connaître leur intérêt vis-à-vis cette approche. Le comité a demandé au Secrétariat d'utiliser les résultats du sondage afin de prioriser le développement des scénarios de référence standardisés, avec l'implication active et l'accord des ANDs. L'état des travaux sera publié sur le site Web de la CCNUCC.

Pour en savoir plus :

<http://cdm.unfccc.int/EB/index.html>

MAAN : bilan des derniers faits saillants

Le Fonds MAAN (NAMA Facility) publie un second appel de propositions

Les pays en développement et les économies émergentes ont récemment été invités à soumettre des propositions de MAANs au Fonds MAAN (« NAMA Facility »), qui fournira un soutien financier à des projets qui affichent un « potentiel de catalyser un changement transformationnel vers un développement à faible émission de carbone ».

L'appel de propositions est le deuxième annoncé par le Fonds, qui représente une initiative conjointe du ministère fédéral allemand de l'Environnement, de la Conservation de la Nature, de la sécurité nucléaire (BMU) et le Département de l'énergie et du changement climatique (DECC) du Royaume-Uni. Les projets les plus ambitieux et réalisables sont sélectionnés en fonction de l'éligibilité, de la faisabilité et de l'envergure. Le financement disponible est de 50 M € et la période pour les soumissions est du 7 Avril au 15 Juillet 2014.

Rappelons que le Fonds vise à soutenir les gouvernements des pays en développement dans la mise en œuvre concrète de leurs MAANs, en mettant l'accent sur la mobilisation des investissements en capital qui permettront la transition de secteurs entiers ou de technologies vers un développement sobre en carbone. Le Fonds a publié son premier appel de propositions de projets en Juillet 2013. En Décembre 2013, il a annoncé que quatre projets au Chili, en Colombie, au Costa Rica et en Indonésie avaient été sélectionnés.

Pour en savoir plus :

<http://climate-l.iisd.org/news/nama-facility-issues-second-call-for-project-proposals/>

<http://www.nama-facility.org/news.html>

Publication d'une carte interactive des MAANs

Le Secrétariat de la CCNUCC a publié le mois dernier une carte interactive en ligne montrant les différents niveaux d'ambition nationale des pays développés et en développement pour la réduction des GES d'ici 2020. La carte affiche les informations issues de deux documents: une compilation des renseignements sur les MAANs mises en œuvre par les pays en développement et une compilation des objectifs de réduction des émissions devant être mis en œuvre à l'échelle nationale par les pays de l'Annexe I.

En cliquant sur les pays de couleur bleue, on peut voir les MAANs et les niveaux actuels d'ambition identifiés par pays. Rappelons que le niveau d'engagement mondial pour réduire les émissions de GES devra être relevé pour atteindre l'objectif de rester sous une augmentation moyenne de la température de 2 °C. La carte permet de visualiser ce que chaque pays a annoncé comme étant leurs niveaux d'engagement respectifs.

Pour en savoir plus :

http://unfccc.int/focus/mitigation/pre_2020_ambition/items/8167.php

<http://unfccc.int/resource/docs/2013/sbi/eng/inf12r02.pdf>

Les enjeux institutionnels des MAANs

Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a publié le 7 avril dernier une étude d'envergure sur les enjeux institutionnels entourant le développement et la mise en œuvre des MAANs.

Les MAANs sont devenus un mécanisme clé encourageant les efforts d'atténuation dans le cadre de la négociation d'un nouvel accord mondial. Cependant, un certain nombre de pays n'ont pas encore la capacité institutionnelle et les ressources nécessaires pour élaborer une stratégie de développement sobre en carbone à l'échelle nationale. Plusieurs de ces pays ont déjà entamé des initiatives de MAANs sur une base individuelle, mais de nombreux autres pays ont besoin d'une aide urgente pour le développement de la stratégie, qui devra inclure principalement des actions de renforcement des capacités.

Cette nouvelle étude du PNUE présente une analyse détaillée de la façon dont les pays en développement peuvent organiser leurs structures institutionnelles et organisationnelles ou améliorer celles qui existent déjà. L'étude se concentre sur la façon concrète de s'assurer que la mise en œuvre de MAANs se convertisse en vecteurs de changement durable à l'échelle nationale et institutionnelle.

Pour en savoir plus :

<http://www.uneprioe.org/Newsbase/2014/04/New-Publication-Launched-Institutional-aspects-of-NAMA-development-and-implementation>

Dossier thématique

Le secteur des transports et les MAANs

Le secteur des transports n'a pas été le plus dominant jusqu'à maintenant pour la mise en œuvre de MAANs. La base de données sur les MAANs indique qu'au bilan, le secteur des transports représente 13% des MAANs, en 4^{ème} position derrière le secteur de l'énergie (39%), des matières résiduelles (15%) et des bâtiments (15%).

Pourtant, le transport motorisé représente 19% de la consommation mondiale d'énergie et est responsable de 23% des émissions de dioxyde de carbone liées aux combustibles fossiles (AIE, 2009). En 2006, le seul secteur des transports a émis 7,5 Gt de dioxyde de carbone (AIE, 2009). Dans l'avenir, les émissions de CO₂ du transport augmenteront rapidement si des mesures draconiennes ne sont pas prises. Selon l'agence internationale de l'énergie, on s'attend à une augmentation à l'échelle globale de 120% des émissions en transport sur la période allant de 2000 à 2050. La part la plus importante de l'augmentation des émissions de CO₂ en transport sera imputable aux pays émergents et en développement en raison de la croissance rapide du nombre de voitures et de la baisse des parts modales des transports alternatifs, tels que les transports publics et non motorisés. Les transports devraient donc occuper une place proportionnelle dans les efforts d'atténuations, notamment via le mécanisme des MAANs. Selon Yvo de Boer, l'ancien secrétaire exécutif de la CCNUCC, « si on ne peut pas réduire les émissions en transport, on ne peut pas lutter contre les changements climatiques ».

Les mesures d'atténuation Dans le secteur des transports peuvent se regrouper sous trois axes :

- i) **Éviter ou réduire** la demande en transport (passager-km) : Par exemple par des mesures ciblées en aménagement urbain, en planification, visant la densification et le développement économique à proximité des axes de transport en commun rapide, logistique améliorée pour éviter ou réduire le transport à vide, taxes sur les carburants, etc.
- ii) **Favoriser la transition** vers d'autres modes de transport: Par exemple, par la mise en œuvre de projets en transports alternatifs, visant à réduire l'intensité (en joule par passager-km), ou de projets de transport public attrayant et de haute qualité. Au niveau institutionnel, la gestion de la demande a également un rôle crucial à jouer, notamment par la mise en place de systèmes de tarification routière et de planification et contrôle des espaces de stationnement.

- iii) **Améliorer** ce qui ne peut être réduit ou remplacé : mise en place de standards d'efficacité énergétique, de programmes de remplacement de véhicules peu efficaces et de programmes de formation en éco-conduite.

Quelles options d'atténuation?

Parmi les options les plus communes et accessibles pour l'atténuation des GES en transport, on retrouve les dix suivantes :

- a. Stratégie de priorisation du transport public
 - Fournir un réseau de transport public orienté vers le transit
 - Investissement dans les infrastructures favorisant les transferts modaux
 - Orienter les services en fonction de la demande
 - Améliorer l'efficacité (temps de transport versus distance) et la fiabilité
 - Améliorer le confort des passagers
- b. Aménagement urbain
 - Politiques de densification
 - Encourager les politiques de développement axées sur le transport en commun
 - Intégrer les politiques de transport régionales et locales aux politiques d'aménagement
- c. Instruments pour la gestion de la circulation
 - Implantation de systèmes de tarification routière
 - Renforcement des limites de vitesse
- d. Gestion des aires de stationnement
 - Planification et contrôle des stationnements disponibles
 - Politique intégrée sur la tarification du stationnement pour l'ensemble de la ville
- e. Prix des combustibles
 - Réduction graduelle ou élimination des subventions s'appliquant aux combustibles fossiles
 - Mise en place d'un système de taxation adéquat
- f. Efficacité énergétique des véhicules
 - Élaboration et implantation de standards en efficacité énergétique des véhicules
 - Système de taxation en fonction des émissions de CO₂
 - Encourager la mise au rencart des véhicules non efficaces
 - Étiquetage des véhicules
- g. Combustibles alternatifs
 - Gaz naturel
 - Gaz de pétrole liquéfié (GPL)
 - Biocarburants
 - Hydrogène

- h. Information et consultation
 - Campagnes de sensibilisation
 - Mise en place de guichets de mobilité dans les centres urbains
- i. Transport de marchandises → planification
 - Tarification pour les véhicules de marchandises
 - Octroi de subventions pour les centres de logistique intermodaux
 - Développement de plateformes intégrées de logistique à l'échelle régionale ou nationale
- j. Transport de marchandises → véhicules
 - Élaboration et implantation de standards en efficacité énergétique des véhicules
 - Encourager la mise au rencart des véhicules non efficaces
 - Encourager les modifications visant l'amélioration de l'efficacité énergétique
 - Introduire des programmes d'éco-conduite pour les véhicules commerciaux

Co-bénéfices

Les co-bénéfices des projets d'atténuation dans le secteur des transports sont généralement significatifs. En effet, L'amélioration des conditions de transport urbain engendre généralement divers co-bénéfices pour la population locale: réduction de la congestion, amélioration de la qualité de l'air, de la qualité de vie, amélioration de la compétitivité, etc. À l'échelle macroéconomique, les co-bénéfices des MAANs en transport comprennent le renforcement de la sécurité énergétique, le développement économique et la diminution des impacts environnementaux négatifs.

Les propositions de MAANs doivent mettre de l'avant ces co-bénéfices, tout en proposant un plan pour les optimiser, les maintenir et les mesurer tout au long du projet. Étant donné que les MAANs en transport génèrent des co-bénéfices significatifs en plus des réductions de GES, il est crucial d'intégrer dans le plan de mesure, notification et vérification (MRV) les métriques permettant d'évaluer avec le plus d'exactitude les retombées positives de ces co-bénéfices. Par exemple : les statistiques d'accidents, les contaminants à l'atmosphère (CO, HC, NOx, particules en suspension), le temps de trajet, etc.

Base de donnée MAAN Transport

Le Partenariat pour le transport sobre en carbone (*Sustainable Low Carbon Transport*) a annoncé l'année dernière le lancement de la base de données MAANs Transport, qui vise à faciliter l'accès et l'apprentissage des MAANs en transport, en s'alimentant des initiatives existantes à tous les stades de développement.

La base de données a pour objectif de fournir des informations sur plusieurs aspects des MAANs en transport, y compris leur stade de développement, leur conception technique, l'impact des mesures d'atténuation, le financement ainsi que les divers enjeux entourant les systèmes de mesure, notification et vérification (MRV).

La base de données de MAANs Transport vise à améliorer la gestion des connaissances et le transfert de connaissances en facilitant l'accès aux MAANs dans le secteur des transports, aux leçons apprises

et aux bonnes pratiques. Cette base de données facilitera ultimement l'identification des besoins en renforcement des capacités et permettra de soutenir la mise en correspondance d'un soutien financier et technique aux activités proposées. En outre, l'outil vise à renforcer les liens au sein de la communauté du secteur des transports, en établissant des contacts et en consolidant les réseaux.

Pour en savoir plus :

<http://climate-l.iisd.org/news/transport-nama-database-prototype-launched/>

<http://www.transport-namadatabase.org>

<http://www.transferproject.org>

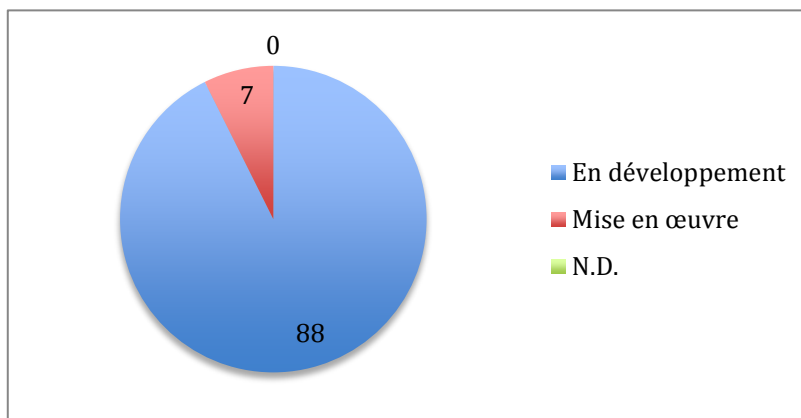
Sélection de rapports d'intérêt et de sources d'information utiles

- La CCNUCC a publié une carte interactive en ligne montrant les niveaux d'ambition nationale des pays développés et en développement pour la réduction des GES d'ici 2020, voir :
http://unfccc.int/focus/mitigation/pre_2020_ambition/items/8167.php
- Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a publié le 7 avril dernier une étude sur les enjeux institutionnels entourant le développement et la mise en œuvre des MAANs, voir :
<http://www.unepiso.org/Newsbase/2014/04/New-Publication-Launched-Institutional-aspects-of-NAMA-development-and-implementation>
- Une étude publiée par la firme Ecofys et l'université de Cambridge examine une sélection d'« initiatives internationales de coopération » (ICI – International Cooperative Initiatives) afin d'explorer leur potentiel de relèvement des niveaux d'engagement actuels pour la réduction des GES : <http://www.norden.org/en/publications/publikationer/2014-518/>

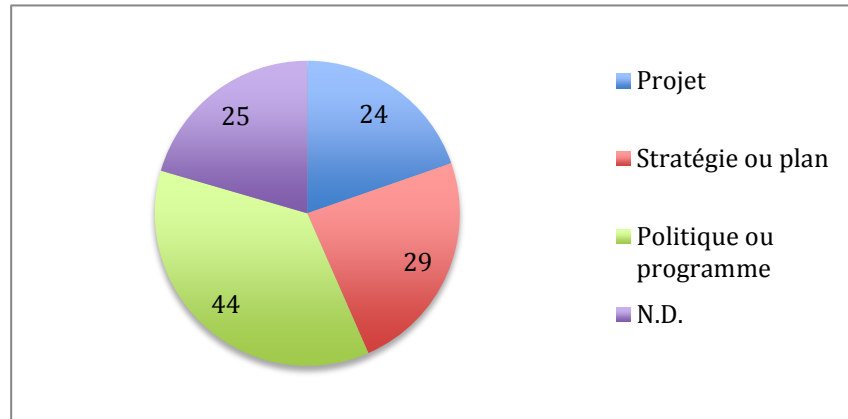
Développement des activités liées aux MAANs

Synthèse des MAANs enregistrées

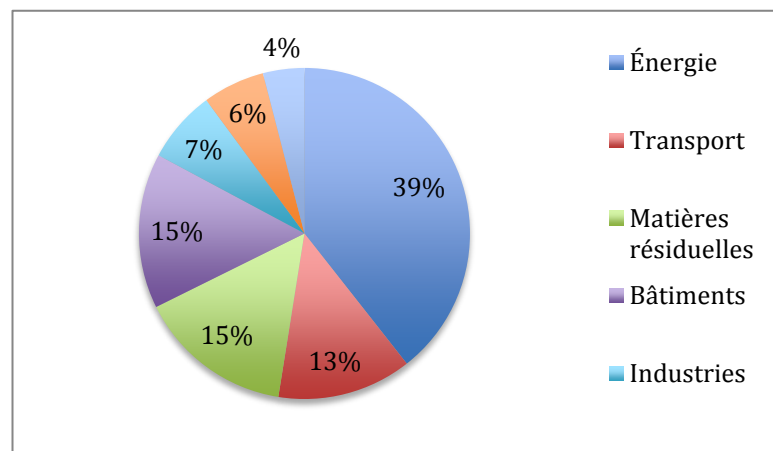
Par état d'avancement



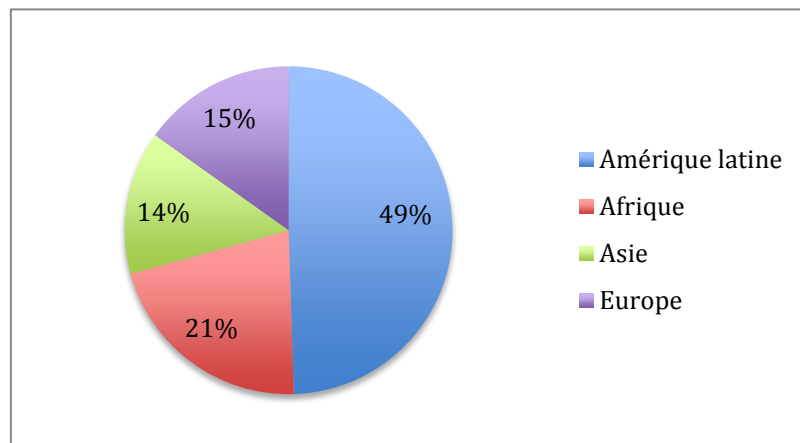
Par type d'action



Par secteur



Par région



Registre officiel des MAANs de la CCNUCC

MAANs cherchant du soutien :

Pays	Titre	Date de création
Mongolie	National Energy Efficient Lighting Program in Mongolia	04/03/2014
Pakistan	Energy Efficient Lighting in Residential, Commercial, Industrial, and Outdoor Sectors of Pakistan	03/19/2014
Géorgie	Adaptive Sustainable Forest Management in Borjomi-Bakuriani Forest District	03/17/2014
Kenya	NAMA for accelerated geothermal electricity development in Kenya	02/21/2014
Mexique	Cogeneration in the Mexican Oil and Gas sector	11/05/2013

MAANs cherchant la reconnaissance :

Pays	Titre	Date de création
Uruguay	LNG Terminal with regasification capacity of 10.000.000 m ³ /d of natural gas with possible expansion to 15.000.000 m ³ /d	10/14/2013
Uruguay	Promotion of renewable energy participation in the Uruguayan primary energy mix	10/14/2013
Chili	Clean Production Agreements in Chile	10/14/2013
Serbie	Construction of New Energy Efficient Buildings Based on Energy Efficiency Regulation in Serbia	10/14/2013

Dernières informations sur le support fourni :

Pays	Titre	Date de création
Autriche	Austrian NAMA Initiative	03/13/2014
Union Européenne	Latin American Investment Facility	11/06/2013
Union Européenne	Neighbourhood Investment Facility	11/06/2013
Autriche, Belgique, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Espagne, Royaume-Uni	EU-Africa Infrastructure Trust Fund	11/05/2013
Allemagne	Climate-related ODA funding	10/14/2013

Pour en savoir plus :

<http://www.nama-database.org/index.php/Downloads>

<http://www4.unfccc.int/sites/nama>

Projets et programmes d'activités du MDP sur le site de la CCNUCC (mise à jour le 20 mars 2014)

- Projets dans le portefeuille de la CCNUCC: 4,8 milliards de tCO₂éq. attendues d'ici fin 2015 et 7,8 milliards de tCO₂éq. attendues d'ici fin 2020
- Projets soumis pour enregistrement: 23 (7 829 411 millions URCE d'ici 2020)
- Projets enregistrés: 7490 (7,5 milliards de URCE attendues d'ici 2020)
- Programmes d'activités (PoA) soumis pour enregistrement : 2 (49 937 URCE d'ici 2020)
- Programmes d'activités (PoA) enregistrés: 252 (106 323 015 URCE d'ici 2020)
- URCE émises pour les projets: 1 451 714 517

- URCE émises pour les PoA: 140 610
- Méthodologies pour les projets de grande ampleur : 88 approuvées
- Méthodologies pour les projets de faible ampleur : 91 approuvées
- Prix de l'URCE: 0,14 € (Spot)

Pour en savoir plus :

<http://cdm.unfccc.int/Statistics/Public/index.html/>

<http://www.cdmpipeline.org>

Les événements à venir

- 28 mai au 1^{er} juin 2014, 79^{ème} réunion du comité exécutif du MDP
- 31 octobre 2014, sortie du 5^e rapport complet du GIEC
- du 1^{er} au 12 décembre 2014, Lima (Pérou), 20^e Conférence des Parties à la CCNUCC et 10e Conférence des Parties siégeant en tant que Réunion des Parties au Protocole de Kyoto
- 28 mai au 30 mai 2014, Carbon Expo 2014
- 2 juillet au 4 juillet 2014, Forum Carbone Africain
- 3 au 5 septembre 2014, Forum Carbone de l'Amérique Latine et des Caraïbes (LACCF)

Le Bulletin Francophone du MDP et des MAANs est un bulletin mensuel édité par l'IFDD dans le cadre de l'Initiative francophone de Partenariat pour le MDP lancée en avril 2005 par la communauté francophone à Montréal. Les bulletins sont rédigés par ÉcoRessources Inc. (<http://www.ecoressources.com/>) pour le compte de IFDD.

Pour s'abonner au bulletin : http://www.mediaterre.org/mailman/listinfo/initiative-mdp_mediaterre.org

Vous pouvez écrire à l'animateur du réseau Initiative francophone de partenariat pour le MDP à : initiative-mdp-animateur@mediaterre.org