

maritimes et aériennes internationales. Conformément au protocole, les parties ont convenu de s'occuper des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international par le biais de l'OMI, tandis que les émissions causées par le transport aérien international sont étudiées par le biais de l'OACI. Dans ce contexte, l'OACI et l'OMI travaillent avec les pays membres afin de réduire le niveau des émissions de gaz à effet de serre tout en reconnaissant la nécessité d'équilibrer ces efforts avec les préoccupations liées à la sécurité et à l'économie. En outre, l'OACI a pris des mesures visant à atténuer la congestion du trafic aérien et la pollution par le bruit. L'OMI travaille également à éviter la pollution causée par les navires.

Le Canada est également signataire d'un certain nombre d'ententes environnementales internationales, comme la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et l'Accord canado-américain sur la qualité de l'air, qui influencent nos interventions en matière de transport durable chez nous.

Les pays en voie de développement doivent également relever des défis difficiles à l'égard du transport durable. Dans bien des pays, par exemple, les engorgements routiers et la pollution atmosphérique sont des problèmes majeurs. Au fur et à mesure que leur population s'accroît et que leur économie grandit et se diversifie, les pressions sur les transports et l'environnement augmentent. Les pays en voie de développement peuvent bénéficier de l'expérience et du savoir-faire de chacun d'eux et des pays industrialisés. Des organismes comme l'Agence canadienne de développement international (ACDI) jouent un rôle actif en facilitant une vaste participation dans les pays en voie de développement et les économies naissantes de manière à élaborer de meilleures politiques de transport et à mettre en oeuvre des technologies rentables ayant moins d'influence sur l'environnement.

Par exemple, l'ACDI et le gouvernement du Bangladesh cofinancent le Projet de gestion environnementale du Bangladesh. Le projet renforcera la capacité générale du ministère de l'Environnement du Bangladesh, en lui permettant d'exercer ses pouvoirs législatifs, d'honorer son mandat et d'accomplir ses fonctions, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions. Une partie du projet consiste à financer des projets pilotes, dont l'un d'eux a permis de réaliser des progrès rapides en vue d'accroître la sensibilisation au sujet de la conversion des tricycles et des pousse-pousse à deux temps à Dhaka, la capitale du pays. Étant donné les vastes réserves de gaz naturel au Bangladesh, le projet devrait maintenant élargir rapidement l'utilisation du gaz naturel comprimé (GNC) aux pousse-pousse motorisés à deux temps. Des plans visant à commercialiser les conversions au GNC à Dhaka par le biais d'une institution régie par le gouvernement sont maintenant favorablement accueillis. Dans d'autres villes du Bangladesh, de nombreuses demandes ont été faites pour disposer d'un programme analogue ainsi que pour d'autres modèles à deux temps.

La coopération en action

BC Gas International Inc. de Vancouver travaille avec deux compagnies roumaines, Dacia Automobile et Romgaz, afin d'utiliser un système d'injection de carburant au gaz naturel mis au point par le Conseil de recherche de la Saskatchewan pour convertir les automobiles en Roumanie. À l'origine, Dacia a l'intention de convertir et de mettre à l'essai cinq véhicules; d'autre part, elle s'attend à produire ces véhicules en série en 2001. Les véhicules qui sont mis à l'essai ou qui sont construits dans le cadre de ce projet de la technologie du gaz naturel à double injection réduiront les émissions de gaz à effet de serre d'environ 16 tonnes par an. Les réductions des émissions de gaz à effet de serre prévues pourraient atteindre un total de plus de 8 000 tonnes par an, avec la production en série de véhicules à moteur à double injection.

(Source : http://www2.climatechange.gc.ca/ccaf/show_f.cfm?id=142)