



STRATEGIE NATIONALE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE INTEGRANT LA TRANSPARENCE DE L'ACCORD DE PARIS POUR LE SECTEUR TRANSPORT

SOMMAIRE

I.	Introduction	3
II.	Contexte	3
III.	Vision	5
IV.	Objectifs	5
V.	Axes stratégiques	6
V.1	Axe stratégique 1 : Renforcement des mesures d'atténuation.....	6
V.2	Axe stratégique 2 : Renforcement des réglementations et des textes régissant le secteur Transport.....	7
V.3	Axe stratégique 3 : Renforcement de système de gestion des données, renforcement de l'IEC, comptabilisation des actions climatiques	8
V.4	Axe stratégique 4: Mobilisation de financement et renforcement de la structure de gouvernance du secteur transport.....	9
VI.	Impacts attendus de la Stratégie	10
VII.	Conclusion	10

LISTE DES ABREVIATIONS

ACM	Aviation Civile de Madagascar
BNCCREDD+	Bureau National des Changements Climatiques, du Carbone et de la Réduction des Emissions dues à la Déforestation et Dégradation des Forêts
BMW	Ballast Water Management
CCNUCC	Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques
CDN	Communication Déterminée Nationale
GNC	Gaz Naturel Comprimé
GNL	Gaz Naturel Liquéfié
CTD	Communauté Territoriale Décentralisées
CI	Conservation International
GES	Gaz à Effet de Serre
GIEC	Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evaluation du Climat
Gg	Giga Gramme
MEDD	Ministère de l'Environnement et du Développement Durable
MtégCO ₂	Méga Tonne Equivalent en Dioxyde de Carbone
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PANLCC	Plan d'Action National de Lutte Contre le Changement Climatique
PGES	Plan de Gestion Environnemental et Social
PNTM	Politique Nationale de Transport Maritime
PNLCC	Politique Nationale de Lutte Contre le Changement Climatique
TCN	Troisième Communication Nationale
UTCAF	Utilisation des Terres Changements d'Affectation des Terres et Foresteries

I. Introduction

A la Suite de la ratification de la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques en 1998, du Protocole de Kyoto en 2003 et de l'Accord de Paris en 2016, Madagascar s'est engagé à travers sa Contribution Déterminée Nationale à réduire de 14% ses émissions de GES et d'augmenter sa capacité de puits de 32% par rapport au scénario BAU (Business as Usual) à l'horizon 2030. Madagascar est tenu ainsi à mettre en œuvre (i) ses mesures d'atténuation pour réduire ses émissions (ii) et ses mesures d'adaptation pour renforcer sa résilience. Le pays devrait également remplir ses engagements de rapportage vis-à-vis de la transparence de l'Accord de Paris qui sont liés, à la fois, à la communication des informations sur inventaires des gaz à effet de serre, au progrès de la mise en œuvre de la CDN, aux impacts du changement climatique et les mesures prises et aux appuis requis ou reçus en terme de financement, de technologie et de renforcement des capacités. L'implication de ces éléments constituant la transparence selon l'Accord de Paris dans les politiques sectorielles est, d'une part, capital et constitue un référentiel aux changements climatiques permettant de mesurer les efforts entrepris par le pays et aussi d'honorer ses engagements CDN et de clarifier les informations sur sa CDN.

Bien que le pays a adopté une Politique Nationale de Lutte contre le Changements Climatique (PNLCC, 2011) qui s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention Cadre des Nations-Unies sur le Changement Climatique et du Protocole de Kyoto, cette politique nécessite d'être mise à jour afin de contribuer (i) à l'atteinte des objectifs de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, (ii) se conformer aux divers dispositions établis par ces traités et alignés aux priorités et contexte national, (iii) et poursuivre les efforts engagés durant la deuxième période d'engagement du protocole de Kyoto. Par ailleurs, parmi les objectifs de la PNLCC figure l'intégration de la dimension changement climatique à tous les niveaux. L'absence de politique ou stratégie sectorielles intégrant l'aspect changement climatique est une entrave pour l'atteinte d'un développement durable à faible émission de carbone et des objectifs de l'Accord de Paris. En effet, la possession de documents sectoriels incluant des politiques d'atténuation et/ou d'adaptation aux changements climatiques et associant les éléments du cadre de transparence de l'Accord de Paris serait décisive pour le pays et favorise la réalisation et la comptabilisation des actions et l'atteinte des objectifs de la CDN de Madagascar. La présente Stratégie sur le changement climatique pour le secteur transport, intégrant la transparence de l'Accord de Paris vise ainsi à réduire les émissions de GES du secteur Transport, à renforcer la mise en œuvre des mesures d'atténuation ainsi que de la Transparence.

II. Contexte

Le secteur transport figure parmi les secteurs sources des émissions des GES due à l'utilisation excessive des combustibles fossiles, et est concerné par les inventaires des gaz à effet de serre. Pour le cas de Madagascar, les émissions des GES vers l'atmosphère au niveau du secteur transport sont surtout dues aux véhicules mal entretenus, à l'importation des véhicules d'occasion et à la spécification technique de carburant importé par rapport au taux de carbone. En 2010, le pays a élaboré l'ANAA (Action Nationale d'Atténuation Appropriée) ou figure des options d'atténuations à mettre en œuvre pour le pays en termes de transport. Une Stratégie Nationale du Mécanisme pour le Développement Propre (SNMDP) a été également adopté en 2011 et concerne le secteur transport, dans l'optique de favoriser les investissements en termes de marché carbone. Dans la mesure ou l'Accord de Paris à travers son article 6 prévoit que certaines Parties décident d'agir volontairement en concertation dans la mise en œuvre de leurs Contributions Déterminées Nationales pour relever le niveau d'ambition de leurs mesures d'atténuation et d'adaptation, pour promouvoir le développement durable et l'intégrité environnementale, la mise à jour du SNMDP s'avère importante pour permettre au pays de se conformer et bénéficier des opportunités offerts par ce nouveau mécanisme de marché. Par ailleurs le Plan d'Action Nationale de Lutte contre le Changement Climatique (2019) présente des priorités stratégiques sur le secteur transport afin de soutenir la réduction des émissions et promouvoir l'utilisation de moyens de transports moins polluants.

Concernant les inventaires des Gaz à effet de serre, les émissions imputables au secteur transport sont comptabilisées dans le secteur Energie. Suivant la ligne Directrices du GIEC de 2006 sur les inventaires des GES, le secteur transport est classifié suivant des catégories d'émission à savoir (i) le transport routier dont les émissions sont imputables à toutes les émissions évaporatoires et liées à la combustion provenant des combustibles utilisés dans les véhicules routiers , y compris l' utilisation de véhicule agricoles sur des routes pavées , (ii) le chemin de fer dont les émissions sont imputables au transport ferroviaire de passagers et de marchandises, (iii) et la navigation dont les émissions sont imputables aux combustibles utilisées par les navires de tout pavillon qui arrivent dans le même pays (iv) l' aviation civile dont les émissions sont imputables au trafic civil domestique de passagers et de marchandises qui part et arrive dans le même pays (commercial, privé, agricole, etc.) y compris les décollages et atterrissages liés à ces vols. Les principaux gaz à effet de serre concerné par le secteur transport sont par ailleurs le CO₂, le N₂O, le Nox, le CO, le COVNM et le SO₂, le CH₄. Les émissions de GES du secteur Transport équivaut à 941,2 Gg équivalent CO₂, bien qu'elle soit faible et représente moins de 2% de l'émission national par rapport aux autres secteurs tels que le UTCAF (82%) le secteur agricole (16%) , (TCN, 2017), la mise en œuvre des mesures d' atténuation du secteur transport est important du fait de l' augmentation du nombre de population , qui suscitent de plus en plus de déplacement entraînant l'augmentation de la consommation des carburants.

En outre, le secteur transport subit les effets néfastes du changement climatique. La destruction des infrastructures routières dues aux évènements climatiques extrêmes tels que les cyclones ou les inondations impactent fortement sur l'économie du pays et nécessite des mobilisations financières importantes pour les réhabilitations et les reconstructions. Prévenir la vulnérabilité de ce secteur serait ainsi important afin d'améliorer la résistance et la résilience des infrastructures pour assurer la continuité du développement du pays, ainsi que la sécurité du transport des personnes et des biens. Face à cette vulnérabilité au changement climatique du secteur transport, le PNA (2019) présente quelques mesures d' adaptation à mettre en œuvre , à savoir de (i) passer en revue et adapter les référentiels techniques pour la construction, l'entretien et l'exploitation des réseaux de transport (infrastructures et matériels) ; (ii) étudier le lien entre politique d'aménagement de la ville et transport ; (iii) poursuivre l'analyse réalisée dans le cadre de l'OACI sur l'évolution des trafics aériens ; (iv) étudier l'évolution de la localisation des activités économiques et des grands corridors de fret ; (v) animer un réseau de correspondants pour mettre à profit les expériences et apporter un soutien méthodologique aux gestionnaires d'infrastructure et aux opérateurs de transport

Au niveau du pays, le secteur transport est subdivisé en quatre sous-secteurs : Transport Terrestre, Aérien, Ferroviaire, et Maritime et fluvial. Le secteur procède actuellement à l'élaboration et/ou à la mise à jour de ses politiques. Il s'agit notamment de la Politique Nationale du secteur Transport, de la Politique Nationale du Transport Maritime, et la Politique du secteur Aérien. Toutefois, quelques lacunes méritent d'être considérées dans les politiques, les stratégies, les programmes du secteur Transport. En effet, le secteur transport affiche une absence d'un cadre de pilotage réel pouvant déterminer le degré d'effort de lutte contre le changement climatique porté par le secteur Transport. La Politique Nationale du Transport actuellement caduque est un enjeu de taille à l'application réglementaire des dispositions prévues par les CDN et de la transparence de l'Accord de Paris. Il existe aussi de forte déficience de capacité en termes de financement pour collecter les données requises en termes d'Inventaires de GES, de mise en œuvre des mesures d'atténuation et autre activités relatives à la sensibilisation du secteur à la lutte contre les changements climatiques. Le secteur Transport affiche quasiment de la disponibilité limitée de l'information, des disparités de données faute de l'inexistence d'une structure de base des données fiables et robustes centralisant tous les données sur le transport (routier, aérien, ferroviaire, maritime). Un fort enjeu demeure quant à un manque de délimitation des rôles et responsabilités des différentes organes thématiques, entités opérationnelles, agences d'exécution et autres organisations en charge de communiquer les données aux utilisateurs. A cela s'ajoute un manque de sensibilisation dans le secteur pour l'acquisition des données requises pour les inventaires des GES et les actions d'atténuation mais également des acteurs qui disposent des informations et données qui nécessitent d' être centraliser L'insuffisance de textes juridiques à la fois législatif et réglementaire liées aux dispositions prévues par le CDN et à la mise en œuvre des

mesures d'atténuation font également défaut, ainsi que la mise en application de textes réglementaires existants.

Toutefois, concernant le transport maritime, Madagascar étant membre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) depuis 1961, s'efforce de conjuguer les efforts sur la réduction du changement climatique dont l'amélioration du rendement énergétique des navires. Madagascar a ratifié l'annexe IV de la convention de l'OMI sur la prévention de la pollution par les navires ou Convention Marpol en 2017. Cette convention vise à réduire la pollution de l'air par les navires. Un des projets de la stratégie pour la réduction des émissions de GES inscrit dans le cadre de cette convention auquel Madagascar a adopté est le Global sulfur Cap 2020 qui réduira les émissions polluantes de SOx programme est qui prévoit de diminuer l'émission de SOx. Ainsi depuis 2020, tous les navires n'utilisent que les combustibles à teneur de Soufre inférieure à 0,5%. Madagascar a également élaboré le PNTM qui prévoit vers un transport maritime moins émetteur de GES. Une refonte du Code maritime déjà en phase de finalisation prévoit également des dispositions sur la réduction des émissions par les navires...

La présente Stratégie Nationale relative au Changement Climatique pour le secteur Transport vise ainsi à renforcer la lutte contre le changement climatique, à renforcer la mise en œuvre des mesures d'atténuation permettant de réduire les émissions du secteur transport (transport routier, transport ferroviaire, transport maritime et fluviale, et transport aérien, à promouvoir un développement à faible émission de carbone et à améliorer les rapports nationaux.

III. Vision

À l'horizon 2035, le secteur Transport contribue de manière effective à l'atteinte des objectifs de la CDN de Madagascar, en favorisant un développement à faible émission de carbone, et les rapports nationaux sont améliorés et établis suivant les directives du cadre de transparence renforcé de l'Accord de Paris

IV. Objectifs

La présente Stratégie vise principalement à :

- ✓ Renforcer la lutte contre le changement climatique, réduire les émissions de gaz à effet de serre et mettre en œuvre des mesures d'atténuation des émissions des GES au sein du secteur Transport ;
- ✓ Mettre à disposition les informations et données nécessaires afin d'améliorer la qualité des inventaires des gaz à effet de serre, les rapports nationaux à soumettre auprès de la Convention ; Sensibiliser les acteurs et renforcer les capacités institutionnelles pour une mise en œuvre effective de la CDN, et des traités sur le changement climatique entre autres la CCNUCC, l'Accord de Paris, le Protocole de Kyoto, et les autres traités à venir
- ✓ Développer des cadres novateurs favorisant les synergies de développement et d'atténuation des émissions des GES.

V. Axes stratégiques

Quatre axes stratégiques ont été formulés en vue de répondre aux enjeux posés et atteindre les objectifs fixés par la stratégie.

V.1 Axe stratégique 1 : Renforcement des mesures d'atténuation

Afin de réduire les émissions des gaz à effet de serre, différents documents cadres ont été établis tels que le Plan d'Action Nationale de Lutte contre le Changement Climatique, l'ANAA qui propose des mesures d'atténuation à mettre en œuvre et reflétant le contexte national. Le renforcement de ses mesures est primordial afin d'atteindre les objectifs de réduction de la CDN ainsi que des objectifs de l'Accord de Paris de contenir l'élévation de la température de 2°, voir 1,5° par rapport au niveau préindustriels.

V.1.1 Renforcer les sensibilisations sur le changement climatique, sur l'exploitation du potentiel des nouvelles technologies et sur des modèles optimums de transport.

- ✓ Accroître l'utilisation des énergies vertes telles que les GNL (Gaz Naturel Liquéfié), l'électricité et le Gaz Naturel Comprimé (GNC) pour les activités connexes au niveau des gares routières, des ports et des aéroports et des autres bureaux afférents à la coordination des transports.
- ✓ Inciter l'utilisation des nouvelles technologies utilisant les énergies renouvelables ;
- ✓ Inciter davantage l'éducation citoyenne aux changements de comportement face au Changement Climatique ;
- ✓ Mettre en place une plateforme de concertation entre les parties prenantes directes ou indirectes du secteur Transport, pour optimiser la coordination des interventions et des informations ;
- ✓ Développer un mécanisme de coopération bénéfique et durable (social, économique et environnemental) dans toutes les catégories du secteur transport entre autres le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport aérien. Développer un mécanisme incitatif de coopération multilatérale, bilatérale et Sud- Sud pour le transfert, l'introduction et l'adoption de nouvelles technologies ; et
- ✓ Inciter les CTD à intégrer dans les coopérations internationales décentralisées entre les villes (communes) les transferts de technologie et/ou modèle de transport à faible émission de carbone.

V.1.2 : Vulgariser les bonnes pratiques de réduction d'émission de GES dans le transport.

- ✓ Pour le Transport terrestre :
 - Mettre en place une spécification technique priorisant les carburants à faible taux de carbone et de soufre adhérent avec l'économie nationale ;
 - Adopter des technologies innovantes et le choix énergétique favorisant l'utilisation énergies électriques et/ou hybrides ou dans le sous-secteur des transports publics terrestres (bus électrique, tramway, RBT, autres) ;
 - Faciliter le renouvellement des parcs automobiles des acteurs du secteur ;
 - Poursuivre et renforcer l'adoption de mesure de sanction contre les fumées excessives des matériels roulants ;
 - Faciliter l'introduction des dispositifs de dépollutions des gaz d'échappement des matériels de transport ;
 - Mettre en place des dispositifs de mesure de gaz d'échappement des matériels de transport ; et
 - Améliorer les infrastructures routières pour réduire la consommation de carburant et augmenter les tonnages admissibles.

Développer des textes et des normes relatifs à l'interdiction sur l'utilisation des carburants à fortes concentrations de soufre

- ✓ Pour le transport maritime et fluvial :
 - Limiter l'usage de moteur sur les opérations aux quais ;
 - Mettre en place de mesures incitatives et compensatrices au ralentissement des navires à l'entrée des ports ; et
 - Appliquer la révision régulière du polissage de l'hélice et la révision du réglage du moteur principal à chaque nouveau voyage ou la mise à jour des mises à niveau du pilote automatique.
- ✓ Pour le transport ferroviaire :
 - Redynamiser le transport ferroviaire pour la mobilité de la population et le transport des frets.
- ✓ Pour le Transport aérien :
 - Organiser la desserte intérieure optimisant le ratio « nombre de passager / nombre de vols », minimisant l'emprunte carbone par passager pour chaque vol ;
 - Limitation des opérations des appareils et usage du moteur avant les vols ; et
 - Privilégier le transport multimodal des frets par la coordination et la complémentarité du transport routier et ferroviaire, fluvial et routier, fluvial et ferroviaire, maritime et routier, aérien et routier.

V.2 Axe stratégique 2 : Renforcement des réglementations et des textes régissant le secteur Transport

Les textes juridiques constituent des outils coercitifs efficaces pour encadrer l'intégration du changement climatique dans les pratiques et interventions au sein du secteur Transport. Dans la mesure où de telles normes soit font défaut, soit restent incomplètes, il devient crucial de prendre des dispositions pour pallier de telles lacunes. Le renforcement des normes juridiques s'inscrit dans cette perspective. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer dans un premier temps des textes fondateurs. Par la suite, des normes juridiques spécifiques pour chaque sous-secteur devraient être élaborées et/ou révisées.

V.2.1 : Disposer des textes juridiques fondateurs du secteur

- ✓ Réviser et mettre à jour la Politique Nationale du Transport, intégrant la lutte contre le changement climatique ;
- ✓ Proposer des cadres juridiques sur la création et le mécanisme de la structure de gestion de données ;
- ✓ Renforcer l'élaboration de textes, cadre juridiques intégrant la lutte contre les changements climatiques; et
- ✓ Elaborer et mettre en application des normes juridiques nationales adaptées au contexte local, en application et complément des conventions internationales déjà en vigueur.

V.2.2 : Elaborer, réviser et mettre en application des normes juridiques spécifiques pour chaque sous-secteur.

- ✓ Pour le Transport terrestre :
 - Fixer et vulgariser les normes à appliquer dans le transport des personnes, et le transport de marchandise dans le transport routier, transport ferroviaire, transport maritime et fluvial et transport aérien ;
 - Adopter des textes afférents aux chartes de responsabilités des parties intégrantes pour la bonne coordination/conduite des activités des transports routiers ;

- Réviser et renforcer l'application des textes réglementaires régissant la mise en exploitation des matériels de transport ; et
 - Renforcer l'application du texte qui définit la nomenclature et les catégories de véhicules importés.
- ✓ Pour le Transport maritime et fluvial :
- Renforcer la portée et l'application des textes réglementaires sur le statut des ports afin de prévenir les pollutions par les navires, d'élucider les responsabilités des navires (préventions et pollutions accidentelles) ;
 - Adopter des textes afférents aux chartes de responsabilités des parties intégrantes pour la bonne coordination/conduite des activités de transport maritime et fluvial (Energie, Transport, Défense nationale, Tourisme, etc.) ;
 - Raccorder la mise en application des normes internationales régissant le transport maritime avec des dispositions réglementaires spécifiques nationales sur l'interdiction des carburants à fortes concentrations de soufre dans les zones de séquestration des carbones bleus ; et
 - Accélérer l'adoption de la Politique Nationale de Transport Maritime (PNTM).
- ✓ Pour le Transport ferroviaire :
- Activer la mise à disposition du Plan d'Action National sur le transport ferroviaire ;
 - Elaborer et mettre en application des normes juridiques nationales adaptées au contexte local, en application et complément des conventions déjà en vigueur portant sur le transport ferroviaire ;
 - Elaborer un texte portant sur la centralisation des données au niveau d'une structure appropriée au niveau du Ministère chargé du transport ; et
 - Renforcer les capacités du secteur en termes d'inventaire du GES et atténuation.
- ✓ Pour le Transport aérien :
- Limitation des opérations des appareils et usage du moteur avant les vols ;
 - Activer la mise à disposition du Plan d'Action National sur l'Aviation ; et
 - Elaborer et mettre en application des normes juridiques nationales adaptées au contexte local, en application et complément des conventions internationales déjà en vigueur portant sur le transport aérien.

V.3 Axe stratégique 3 : Renforcement de système de gestion des données, renforcement de l'IEC, comptabilisation des actions climatiques

La centralisation et la disponibilité des données et informations relatives aux transports et au changement climatique auprès du MTTM est une condition importante pour faciliter la prise des décisions, améliorer la qualité des inventaires de GES ainsi que les rapports nationaux

V.3.1: Mettre en place un système cohérent et intégré de comptabilisation des actions mises en place

- ✓ Instaurer une structure de gestion des données pour l'ensemble du secteur suffisamment décentralisée pour capturer les informations régionales et centralisée pour consolider l'ensemble des données sectorielles ;
- ✓ Doter en équipements de normalisation et de comptabilisation de GES toutes les directions régionales du Transport ;
- ✓ Mettre en place un système opérationnel de comptabilisation et de rapportage des appuis reçus des PTF, conformément aux exigences de l'Accord de Paris ;

- ✓ Renforcer les capacités du secteur en termes d'inventaire du GES et atténuation (les capacités humaines de la structure sur la comptabiliser la consommation énergétique du parc automobile et celle des différents modes de transport collectif, le transport de marchandise ainsi qu'au trafic de transit et le nombre de kilomètres réalisés) ;
- ✓ Renforcer les IEC et les normes sur les infrastructures routières qui tiennent compte le changement climatique ; et
- ✓ Adopter des règles ou directives appropriées à la gestion des infrastructures routières en intégrant la dimension des risques et catastrophes liés aux changements climatiques.

V.3.2 : Développer les outils d'Inventaires des Gaz à Effet de Serre

- ✓ Renforcer l'acquisition et l'utilisation des équipements de mesures de la pollution ; et
- ✓ Renforcer la capacité du secteur en termes d'utilisation des logiciels d'inventaires des Gaz à effet de serre et mesure des émissions de GES du secteur Transport.

V.4 Axe stratégique 4: Mobilisation de financement et renforcement de la structure de gouvernance du secteur transport

Le renforcement des capacités pour la transparence représente un besoin constant et implique la nécessité de disposer une source de financement constante, adéquate et stable. Les pays en développement sont ainsi encouragés à communiquer des informations relatives à l'appui financier dont ils ont besoin et qu'ils ont reçu dans leurs communications nationales et dans leurs rapports biennaux actualisés.

Les ressources propres internes (RPI) inscrites dans le budget annuel du secteur, constituent également des moyens non négligeables pour financer les initiatives d'intégration du Changement Climatique dans le développement du secteur Transport.

V.4.1 : Accéder aux financements climatiques existants, augmenter les budgets de l'état affectés aux mesures d'atténuation au Changement Climatique

- ✓ Renforcer la capacité du secteur à accéder aux financements climatiques existants qui concourent à l'application de l'Accord de Paris (Fonds vert pour le climat, le Fonds pour l'Environnement Mondial, etc.)
- ✓ Favoriser la mise en place des initiatives de compensation carbone Mettre en place une ligne budgétaire pour l'IEGS et de rapportage conformément aux exigences de l'Accord de Paris ;
- ✓ Allouer un budget pour l'éducation citoyenne pour les changements de comportement face à la lutte contre le Changement Climatique ; et
- ✓ Allouer un budget pour la sensibilisation et information des nouvelles technologies renouvelables aux publics.

V.4.2 : Solliciter les appuis des PTF en matière d'atténuation du Changement Climatique

- ✓ Mettre en place des dispositifs permanents au niveau national permettant le suivi du financement climatique reçu ou requis
- ✓ Adjurer l'appui d'experts pour inventorier et accompagner le secteur Transport dans sa quête de ressources auprès des PTF pour financer la mise en œuvre de la stratégie d'intégration du Changement Climatique dans le développement du secteur ;
- ✓ Mettre en place une plateforme de concertation entre les parties prenantes directes ou indirectes du secteur Transport pour optimiser leurs implications et la coordination des interventions ;
- ✓ Renforcer les partenariats publics et privés dans la centralisation et l'opérationnalisation d'un système de gestion des données fiables ; et
- ✓ Appuyer les CTD à intégrer dans les coopérations internationales décentralisées entre les villes (communes) les transferts de technologie et/ou modèle de transport à faible émission de carbone.

V.4.3 : Affecter un mécanisme budgétaire pour garantir la continuité de la mise en œuvre de la stratégie et pour optimiser la coordination des interventions afférentes et gestion des données.

VI. Impacts attendus de la Stratégie

- ✓ Elaboration de projets de loi en matière de développement à faible émission de carbone dans le secteur Transport ;
- ✓ Mise en place des politiques gouvernementales et des incitations financières pour promouvoir l'investissement relatif au développement à faible carbone dans le secteur transport ;
- ✓ Développement des capacités humaines dans le secteur public, le secteur privé pour soutenir le développement à faible carbone dans le secteur transport ;
- ✓ Renforcement institutionnel et développement des capacités du Ministère du Transport ;
- ✓ Amélioration de l'inventaire des GES ;
- ✓ Mise en œuvre de partage de connaissances et de communication autour des activités liées aux solutions d'atténuation des GES dans le secteur transport ;
- ✓ Sensibilisation des opérateurs dans la coordination de transport des personnes et des biens ;
- ✓ Coordination de développement ou adoption de technique innovante.
- ✓ Accomplissement des efforts en matière de Changement Climatique et les engagements CDN et de clarification des informations sur sa CDN ; et
- ✓ Réduction des émissions de CO2 du secteur Transport.

VII. Conclusion

Ce document servira au secteur Transport comme complément de ses stratégies et programmes déjà élaborés pour faire face aux méfaits du changement climatique. Il permettra à Madagascar de renforcer la capacité des parties prenantes au secteur à mettre en œuvre les mesures d'atténuation adéquats au secteur vers un objectif commun de réduction des émissions de GES à l'échelle nationale dans le cadre de la lutte contre le CC, de se conformer aux obligations des éléments de Transparence de l'Accord de Paris, et d'améliorer la mise en œuvre de sa Contribution Déterminée au niveau National.

Il permettra également à amender la complétude et la promptitude des éléments exigés dans le système de rapportage de l'accord de Paris.

Enfin, il constitue un outil de mise en œuvre des actions d'atténuations entreprises, des appuis fournis et reçus, des transferts de technologie et des renforcements de capacités nécessaires aux parties prenantes.