



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

EB.AIR/GE.1/2004/8
29 juin 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

ORGANE EXÉCUTIF DE LA CONVENTION
SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE
TRANSFRONTIÈRE À LONGUE DISTANCE

Organe directeur du Programme concerté de surveillance
continue et d'évaluation du transport à longue distance
des polluants atmosphériques en Europe (EMEP)
(Vingt-huitième session, Genève, 6-8 septembre 2004)
Point 4 g) de l'ordre du jour provisoire

**PROJET DE NOTE RELATIVE AUX DIFFÉRENCES ENTRE LA VERSION
RÉVISÉE ET LA PRÉCÉDENTE VERSION DES DIRECTIVES POUR
LA COMMUNICATION DES DONNÉES D'ÉMISSION**

Note établie par le Président en consultation avec le secrétariat
et le Centre de synthèse météorologique-Ouest

Introduction

1. À sa vingt et unième session, l'Organe exécutif a demandé à l'Organe directeur de l'EMEP d'établir une note relative aux différences entre la version révisée des Directives pour la communication des données d'émission¹, adoptées par l'Organe directeur à sa

Les documents établis sous les auspices ou à la demande de l'Organe exécutif de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance aux fins d'une distribution GÉNÉRALE doivent être considérés comme provisoires tant qu'ils n'ont pas été APPROUVÉS par l'Organe exécutif.

¹ La version révisée des «Directives pour l'estimation et la communication des données d'émission» (précédemment EB.AIR/GE.1/2002/7 et Corr.1) a été publiée sous le titre «Directives pour la communication des données d'émission» dans la série «Études sur la pollution atmosphérique», n° 15, une publication de l'ONU destinée à la vente (ECE/EB.AIR/80), numéro de vente: F.03.II.E.44, ISBN 92-1-216466-8.

vingt-sixième session, en 2002, et ci-après dénommées «Directives de 2002», et la version précédente de ces Directives (document EB.AIR/GE.1/R.65 en date du 8 juillet 1991, remplacé par le document EB.AIR/GE.1/1997/5 en date du 30 juin 1997), ci-après dénommées «Directives de 1997».

2. La présente note explique le traitement qui s'applique, aux termes des Directives de 2002, aux émissions provenant du trafic aérien, et le mode de calcul des émissions imputables aux combustibles (dans les secteurs du transport routier, du transport par voies navigables intérieures et du transport maritime, ainsi que de la pêche). Elle donne également des éclaircissements en ce qui concerne l'étendue du concept de territoire national des Parties aux fins de la notification des émissions en vertu de la Convention.

I. COMPARAISON DES DISPOSITIONS DES DEUX SÉRIES DE DIRECTIVES AYANT TRAIT AU CALCUL DES TOTAUX NATIONAUX DES ÉMISSIONS

3. L'Équipe spéciale sur les inventaires et les projections des émissions a examiné à sa douzième session, tenue du 22 au 24 septembre 2003 à Varsovie, plusieurs questions relatives à la notification des données d'émission, qui avaient été soulevées par les experts utilisant la version révisée des Directives pour la communication des données d'émission. Elle a constaté que les modifications introduites dans les Directives de 2002 risquaient de donner lieu à des incohérences entre les totaux nationaux des émissions communiqués conformément à ces directives et les totaux nationaux notifiés précédemment selon les Directives de 1997. Dans le cas des Parties qui sont des États membres de l'Union européenne, il pouvait également en résulter des incohérences entre les données notifiées en application de la Convention (conformément aux Directives de 2002) et les données notifiées conformément à la Directive de la Communauté européenne sur les plafonds d'émission nationaux (NEC). L'Organe directeur recommande de prendre les mesures spécifiques présentées ci-dessous afin d'atténuer ces disparités et de faciliter la communication des données par les Parties.

A. Questions relatives aux émissions imputables au trafic aérien

4. En vertu des Directives de 1997, les totaux nationaux comprenaient les émissions imputables aux aéronefs effectuant des vols intérieurs durant l'atterrissage, le décollage et la circulation au sol (LTO). Selon les Directives de 2002, les totaux nationaux comprennent les émissions imputables aux aéronefs effectuant des vols intérieurs durant la phase LTO (< 1 000 mètres) et en régime de croisière (> 1 000 mètres, non-LTO). Les totaux nationaux aux termes des Directives de 2002 incluent donc également les émissions qui se produisent en régime de croisière et ne seront donc pas comparables aux données communiquées les années précédentes.

5. Les Directives de 2002 stipulent clairement que les émissions provenant de l'aviation internationale doivent être signalées pour mémoire (c'est-à-dire séparément des totaux nationaux), alors que les Directives de 1997 étaient moins claires sur ce point. En outre, la version précédente du Guide EMEP/CORINAIR des inventaires des émissions dans l'atmosphère (ci-après dénommé «le Guide») indiquait que les émissions LTO liées aux transports aériens intérieur et international devaient être notifiées. Le manque de clarté

des Directives de 1997 peut avoir donné lieu à des incohérences dans la communication des émissions provenant du secteur de l'aviation.

6. Par ailleurs, la Directive NEC inclut dans le calcul des totaux nationaux les émissions LTO pour les aviations intérieure et internationale. Les émissions LTO et non LTO imputables à l'aviation internationale sont signalées pour mémoire, conformément aux Directives de 2002. Les différences entre les données notifiées selon les Directives de 1997, les Directives de 2002 et la Directive NEC concernant les émissions imputables à l'aviation sont donc identifiables, en ce sens qu'elles peuvent être justifiées et expliquées, à condition que les données sur l'aviation internationale à signaler pour mémoire figurent effectivement dans les notifications.

7. L'inclusion des émissions imputables aux aéronefs effectuant des vols intérieurs lorsqu'ils se trouvent en régime de croisière ne devrait accroître que légèrement les totaux nationaux des émissions communiqués. Lors de la série de communications de 2003, peu de Parties ont notifié les émissions LTO relatives aux vols intérieurs. Parmi celles-ci, sept ont inclus les émissions imputables au trafic aérien intérieur en régime de croisière dans les totaux nationaux notifiés. L'accroissement des totaux nationaux des émissions dû à l'inclusion des émissions, se produisant en régime de croisière, pour les vols intérieurs dans ces pays était en moyenne de: 0,5 % pour le monoxyde de carbone, 0,2 % pour les composés organiques volatils non méthaniques, 0,8 % pour l'oxyde d'azote, 0,2 % pour le soufre, et négligeable pour l'ammoniac. On peut s'attendre à de plus grandes différences dans les totaux nationaux des émissions lorsque les Parties ont également comptabilisé (par erreur) les émissions LTO de l'aviation internationale dans leurs totaux nationaux.

8. L'Organe directeur encouragera les Parties à:

a) Tenir compte des différences entre les totaux nationaux qui peuvent résulter de l'application des Directives de 2002 pour la communication des données, c'est-à-dire de l'inclusion des émissions supplémentaires imputables au trafic aérien intérieur (en régime de croisière);

b) Réviser les données communiquées pour les années précédentes concernant les émissions du secteur de l'aviation et corriger les éventuelles inexactitudes liées à l'inclusion (erronée) des émissions provenant du transport aérien international (LTO) dans leurs totaux nationaux. Si ce type d'erreur de notification a été commise dans le passé, on pourra demander aux Parties de le mentionner explicitement dans les rapports sur les inventaires présentés en application du paragraphe 38 des Directives de 2002; et

c) Inclure dans leurs communications les rubriques pour mémoire relatives aux émissions de l'aviation internationale afin de faciliter les comparaisons avec les données notifiées en vertu d'autres obligations. Pour les Parties qui sont des États membres de l'Union européenne, la notification de ces données pour mémoire facilitera la comparaison avec les données sur les émissions nationales fournies conformément à la Directive NEC.

9. Afin d'obtenir les informations supplémentaires requises, le secrétariat insistera sur la nécessité d'inclure pour mémoire les données relatives à l'aviation internationale à des fins de comparaison avec les notifications effectuées conformément à d'autres obligations internationales, en le rappelant dans sa lettre aux experts des émissions désignés par les Parties

qui marquera le début de la série de communications de 2005 et lors des séries de communications ultérieures jusqu'à la prochaine révision des Directives.

B. Questions relatives au calcul des émissions imputables aux combustibles dans les secteurs du transport routier, du transport par voies navigables intérieures et du transport maritime, ainsi que de la pêche

10. En vertu des Directives de 1997, la communication des données d'émission imputables au transport routier et à d'autres sources et engins mobiles devait inclure la consommation de combustible de route dans les transports internationaux, maritime et aérien, mais ni le combustible ni les émissions correspondantes n'étaient inclus dans les totaux nationaux des émissions. Le traitement à appliquer au combustible utilisé dans d'autres modes de transport n'était pas précisé, mais le Guide recommandait de notifier les émissions sur la base de la consommation de combustible. Selon les Directives de 2002, les Parties notifiant les émissions provenant de sources mobiles sur la base de la consommation de combustible sont encouragées à notifier également les émissions selon le critère du lieu de vente du combustible au consommateur final (Directives pour la communication des données d'émission, annexe I, définitions, par. 2).

11. La méthode de calcul des émissions en fonction des ventes de combustible présente l'avantage de nécessiter moins de ressources, d'être plus précise et plus facile à vérifier, outre qu'elle s'accorde avec les Directives pour la communication des données établies par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), sur lesquelles nombre de pays se sont fondés pour créer leurs bases de données sur les inventaires. L'harmonisation avec les Directives du GIEC pour la communication de données avait constitué un argument important en faveur de l'inclusion, dans les Directives révisées, d'un paragraphe visant à encourager la notification des émissions sur la base des ventes de combustible. En revanche, la notification des émissions en fonction de la consommation de combustible présentait l'avantage d'être plus précise au niveau de la répartition par source, car les émissions sont alors classées en fonction de l'endroit où les polluants ont été émis dans l'atmosphère.

12. Dans les deux cas, la méthode retenue par une Partie ne saute pas aux yeux lorsqu'on examine les données communiquées selon les Directives de 2002, à moins que la Partie en question n'indique son choix dans une note d'introduction ou dans le rapport sur les inventaires. Ce manque de clarté en ce qui concerne la nature des statistiques concernant les combustibles (utilisées comme base de calcul des émissions nationales) peut donner lieu à des incohérences entre les totaux nationaux communiqués en vertu de la Convention, car les mêmes émissions peuvent être notifiées par plusieurs Parties (double comptage) ou omises, c'est-à-dire n'être mentionnées par aucune Partie. Les différences dans les données sur les émissions notifiées en fonction des ventes de combustible ou de la consommation de combustible peuvent se répercuter sur les totaux nationaux communiqués pour les secteurs du transport routier, du transport par bateau (intérieur et maritime) et de la pêche, ainsi qu'il est expliqué ci-dessous.

13. **Transport routier.** Les différentes catégories de sources pour le transport routier sont les mêmes dans les Directives de 2002 que dans celles de 1997. Toutefois, dans les Directives de 2002, les Parties peuvent communiquer leurs émissions en fonction soit du combustible consommé soit du combustible vendu au consommateur final. Comme indiqué plus haut, il n'est pas toujours facile de savoir si une notification de données a été établie sur la base de la

consommation des ventes de combustible, et il est donc difficile d'estimer l'ampleur des différences qui en résultent. Il est donc recommandé aux Parties de mentionner clairement dans leur communication le mode de calcul utilisé, notamment pour ce qui concerne les communications antérieures, car cela permettra de comparer les données nouvelles aux données de séries chronologiques relatives aux émissions nationales.

14. **Transport par voies navigables intérieures et transport maritime.** Dans les Directives de 1997, la rubrique intitulée «autres sources et engins mobiles» incluait le transport entre deux ports du même pays, situés dans la zone de l'EMEP, effectué par des navires, y compris des transbordeurs, quel que soit leur pavillon. Dans les Directives de 2002, le terme «navigation nationale» inclut à la fois le trafic maritime national dans la zone de l'EMEP et la navigation fluviale. La révision des Directives donnant la possibilité de notifier les données en fonction des ventes de combustible ne devrait pas avoir de conséquences concrètes sur la communication des données d'émission imputables aux activités maritimes. La plupart des Parties communiqueront sans doute les données relatives au transport maritime selon le critère des ventes de combustible, car les données d'émission établies sur la base de la consommation de combustible ne sont pas largement disponibles.

15. Il peut y avoir des différences en ce qui concerne la définition de la navigation nationale. S'agissant du trafic maritime international, les Directives de 1997 stipulent que «la consommation de combustible de soute dans les transports internationaux, maritime et aérien, doit être signalée, mais ni le combustible ni les émissions correspondantes ne sont compris dans les totaux nationaux». Dans les Directives de 2002, la «navigation nationale» comprend à la fois le trafic maritime national dans la zone de l'EMEP et la navigation fluviale. Les données du trafic maritime international doivent être signalées pour mémoire; il n'est donné aucune indication en ce qui concerne le transport international par voies navigables intérieures. Il n'est donc pas clairement précisé quelles sont les données que les Parties doivent communiquer sous la rubrique «navigation nationale». La Directive NEC n'exclut spécifiquement que le transport maritime international et inclut donc le transport international par voies navigables intérieures.

16. Il est recommandé d'inclure explicitement pour mémoire le transport international par voies navigables intérieures dans les Directives de 2002 afin de faciliter la comparaison avec les notifications effectuées au titre d'autres obligations. Pour les Parties qui sont des États membres de l'UE, la communication de ces données pour mémoire facilitera la comparaison avec les données d'émission nationales fournies en application de la Directive NEC. On pourra demander aux Parties de préciser, preuves documentaires à l'appui, si le transport international par voies navigables intérieures est inclus ou non dans leurs notifications nationales. Lors de la prochaine révision des Directives, on pourrait envisager d'inclure le transport international par voies navigables intérieures dans les totaux nationaux afin de s'assurer de la compatibilité des données avec le bilan énergétique défini par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) et les données communiquées en application de la Directive NEC.

17. **Pêche.** Dans les Directives de 1997, les émissions imputables aux bateaux de pêche figurent dans la rubrique «autres sources et engins mobiles» et doivent être notifiées si les bateaux battent pavillon national dans la zone couverte par l'EMEP. La Directive NEC ne mentionne pas directement la pêche mais, étant donné que cette activité n'est pas explicitement exclue, elle est considérée comme faisant partie du transport maritime national et du transport par voies navigables intérieures. Dans les Directives de 2002, la pêche ne figure pas dans le

secteur des transports, mais elle apparaît dans d'autres secteurs (agriculture/foresterie/pêche). Cela ne constitue pas une différence majeure et les totaux nationaux communiqués ne devraient pas varier en raison de ce changement de classement sectoriel.

18. En revanche, le choix donné aux Parties de communiquer les données en fonction de la consommation de combustible ou des ventes de combustible au consommateur final pourrait avoir des conséquences plus importantes. Le Guide stipule que les émissions imputables à la pêche doivent être notifiées sur la base du combustible vendu. Il indique également que toutes les émissions doivent être considérées comme intérieures (pas de combustible de soute). Cette disposition correspond à la méthode utilisée pour le calcul du bilan énergétique de l'AIE. La différence entre le calcul des émissions sur la base de la consommation de combustible ou des ventes de combustible peut avoir des conséquences pour les Parties ayant des larges flottes de pêche actives loin de leurs côtes et susceptibles de se ravitailler en combustible dans d'autres pays. Comme c'est le cas pour les émissions provenant d'autres sources mobiles, il peut en résulter des incohérences car plusieurs Parties risquent de notifier les mêmes émissions.

19. En vue de résoudre ce problème, l'Organe directeur:

a) Encouragera les Parties à mentionner clairement dans leurs rapports sur les inventaires le mode de calcul utilisé pour les émissions provenant de sources mobiles, à savoir soit la consommation de combustible soit la vente de combustible au consommateur final. Cette précision devrait également s'appliquer aux notifications antérieures afin de pouvoir comparer les nouvelles données avec celles de séries chronologiques sur les émissions nationales;

b) Encouragera les Parties à signaler pour mémoire les données d'émission imputables au transport international par voies navigables intérieures afin de faciliter la comparaison avec les données communiquées conformément à la Directive NEC;

c) Considérera l'intérêt qu'il y aurait à ajouter aux tableaux de la notification un élément pour mémoire concernant les émissions imputables au transport calculées sur la base des ventes de combustible, lorsqu'une Partie a choisi de notifier ces émissions sur la base de la consommation de combustible. L'inclusion de cet élément pour mémoire faciliterait la notification des données conformément aux Directives de 2002, car ces dernières encouragent les Parties à notifier également les émissions sur la base des ventes de combustible lorsqu'elles ont communiqué des données établies en fonction de la consommation de combustible (Directives pour la communication des données d'émission, annexe I, définitions: par. 2). Ainsi qu'il a été mentionné plus haut, cette recommandation a été ajoutée aux Directives de 2002 car la méthode de calcul des émissions imputables au transport sur la base des ventes de combustible présente l'avantage de nécessiter moins de ressources, d'être plus précise et plus facile à vérifier, outre qu'elle s'accorde aux directives du GIEC, sur lesquelles nombre de pays se sont fondés pour créer leurs bases de données sur les inventaires.

II. QUESTIONS LIÉES A UN MANQUE DE CLARTÉ EN CE QUI CONCERNE LE TERRITOIRE D'UNE PARTIE

20. Selon les Directives de 1997, «toutes les Parties communiquent des données nationales annuelles sur les émissions qui se produisent sur les territoires relevant de l'EMEP» (EB.AIR/GE.1/1997/5; par. 12). Les Directives de 2002 sont plus claires sur ce point,

puisque'elles mentionnent les dispositions pertinentes de la Convention et de chacun de ses Protocoles (Directives pour la communication des données d'émission, par. 6).

21. Aux termes des protocoles en question, une Partie doit fournir des données sur les niveaux des émissions enregistrés sur son territoire si elle se trouve dans la zone géographique des activités de l'EMEP. Selon le Protocole relatif au financement à long terme du Programme concerté de surveillance continue et d'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe (Protocole de l'EMEP, 1984), la «zone géographique des activités de l'EMEP s'entend de la zone qui a fait l'objet d'une surveillance coordonnée par les centres internationaux de l'EMEP» (art. 1^{er}). On la désigne également sous le nom de «domaine du quadrillage de l'EMEP». Les Parties qui se trouvent en dehors de la zone géographique des activités de l'EMEP sont également encouragées à donner accès à des informations analogues à celles requises par les Directives.

22. Pour plusieurs Parties à la Convention, cette définition du territoire implique que les niveaux totaux nationaux de leurs émissions ne correspondent pas aux totaux de leurs émissions dans la zone du quadrillage de l'EMEP. C'est le cas pour les pays européens ayant des territoires d'outre-mer (par exemple l'Espagne et la France) et pour les pays dont la frontière s'étend au-delà de la zone couverte par l'EMEP (par exemple la Fédération de Russie et le Kazakhstan). La délimitation de la zone géographique des activités de l'EMEP a évolué dans le passé. Le changement le plus important a eu lieu en 2000, lorsque le quadrillage de l'EMEP s'est élargi à l'Est pour couvrir le territoire de nouvelles Parties à la Convention (en particulier l'Arménie et la Géorgie). L'adhésion future d'autres États d'Asie centrale à la Convention devrait donner lieu à une nouvelle extension de la zone géographique des activités de l'EMEP dans les prochaines années.

23. Afin de garantir la traçabilité, la continuité et l'uniformité des données d'émission nationales communiquées, certaines Parties ont estimé qu'il était nécessaire de notifier les émissions recensées sur l'ensemble de leur territoire national, en plus des données sur les émissions correspondant à la partie de leur territoire couverte par le quadrillage de l'EMEP. L'Organe directeur examinera la question de la couverture géographique pour la communication des données d'émission et envisagera d'ajouter aux tableaux de notification des données figurant dans les Directives de 2002 un élément pour mémoire permettant aux Parties dont le territoire national s'étend au-delà de la zone géographique des activités de l'EMEP de communiquer de manière transparente leurs totaux nationaux en application des protocoles et leurs totaux nationaux pour la zone couverte par l'EMEP.
