Nations Unies ECE/EB.AIR/GE.1/2017/5–ECE/EB.AIR/WG.1/2017/15

Conseil économique et social

Distr. générale
3 juillet 2017
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

Groupe de travail des effets

Troisième session commune
Genève, 11-15 septembre 2017
Point 12 a) de l'ordre du jour provisoire
État d'avancement des activités du Programme concerté de surveillance continue et d'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe en 2017 et travaux futurs : modèles d'évaluation intégrée

Modèles d'évaluation intégrée

Rapport établi par les coprésidents de l'Équipe spéciale des modèles d'évaluation intégrée

Résumé

Dans le présent rapport sont décrits les résultats de la quarante-sixième session de l'Équipe spéciale des modèles d'évaluation intégrée créée au titre du Programme concerté de surveillance continue et d'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe (Paris, les 2 et 3 mai 2017) et d'un atelier sur les mesures en faveur de la qualité de l'air au niveau local (Utrecht (Pays-Bas), les 15 et 16 février 2017). Y sont présentées les principales conclusions de ces réunions et des recommandations pour la participation future des réseaux mondiaux et locaux à l'élaboration d'orientations en faveur de la qualité de l'air.

Conformément à son mandat tel qu'énoncé dans le plan de travail pour 2016-2017 relatif à la mise en œuvre de la Convention (document ECE/EB.AIR/133/Add.1, points 1.1.2.1, 1.1.3.1 à 1.1.3.3 et 1.1.4.2) et dans le document informel présenté à l'Organe exécutif de la Convention à sa trente-quatrième session intitulé « Basic and multi-year activities in the 2016-2017 period » (Activités de base et pluriannuelles au cours de la période 2016-2017) (points 1.5.2, 1.5.4 et 1.5.6 à 1.5.8), l'Équipe spéciale a examiné les changements récents du modèle d'interaction et de synergie entre les gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique ainsi que les résultats d'analyses de scénarios, et a effectué des échanges d'expériences nationales et internationales sur les modèles d'évaluation intégrée.

GE.17-11064 (F) 240717 240717
1711064

Merci de recycler

Table des matières

		Page
I.	Introduction	3
II.	Atelier sur les mesures en faveur de la qualité de l'air au niveau local	4
III.	Pollution atmosphérique à l'échelle de l'hémisphère	5
IV.	Point sur les activités de recherche scientifique européennes	8
V.	Expérience des pays	8
VI.	Éléments du plan de travail	9

I. Introduction

1. Dans le présent rapport sont décrits les résultats de la quarante-sixième session de l'Équipe spéciale des modèles d'évaluation intégrée créée au titre du Programme concerté de surveillance continue et d'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe (EMEP), qui s'est tenue à Paris les 2 et 3 mai 2017, et d'un atelier sur les mesures en faveur de la qualité de l'air au niveau local (« Modelling urban and regional measures for improved air quality » (Modélisation de mesures urbaines et régionales visant à améliorer la qualité de l'air)), organisé à Utrecht (Pays-Bas) les 15 et 16 février 2017. Y sont présentées les principales conclusions de ces réunions ainsi que des recommandations en vue de la participation future des réseaux mondiaux et locaux à l'élaboration d'orientations en faveur de la qualité de l'air. Les rapports complets de ces réunions et les exposés qui y ont été présentés sont disponibles en ligne[1].

2. Le principal objectif de l'Équipe spéciale est de permettre l'élaboration de stratégies rationnelles dans le cadre de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et d'appeler l'attention sur les liens avec d'autres processus politiques, telles que la mise en œuvre des objectifs de développement durable des Nations Unies. Dans le cadre de son plan de travail actuel, l'Équipe spéciale s'emploie à relier les évaluations à l'échelle européenne aux analyses à l'échelle locale et à l'échelle de l'hémisphère. L'objectif d'une intégration plus poussée des diverses échelles peut éclairer :

a) Le rapport coût-efficacité des mesures prises à l'échelle régionale (européenne) de protection de la santé et des écosystèmes par rapport à des mesures prises à l'échelle locale ;

b) L'efficacité des mesures prises à l'échelle régionale par rapport à celles prises à l'échelle mondiale, en particulier pour des questions telles que la réduction des émissions de précurseurs de l'ozone, de forceurs climatiques à courte et à longue durées de vie, de métaux lourds et de polluants organiques persistants.

3. L'atelier d'Utrecht sur les mesures en faveur de la qualité de l'air au niveau local a réuni 60 experts représentant la Commission européenne ainsi que les pays suivants : Allemagne, Belgique, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie. Étaient également représentés les organismes suivants : Agence européenne pour l'environnement, Air Pollution and Climate Secretariat (AirClim), Bureau européen de l'environnement, Centre de l'EMEP pour les modèles d'évaluation intégrée (CMEI), European Urban Partnership on Air Quality (Partenariat européen pour la qualité de l'air en milieu urbain), Organe directeur de l'EMEP et Organisation européenne des compagnies pétrolières pour la protection de l'environnement et de la santé (CONCAWE). Plusieurs experts locaux ont présenté des expériences locales concernant notamment Anvers, Birmingham, Copenhague, Gênes, Helsinki, Lisbonne, Madrid, Milan et Paris. Cet atelier a été coorganisé par le Forum on Air Quality Modelling in Europe (Forum sur la modélisation de la qualité de l'air en Europe, FAIRMODE), qui est dirigé par le Centre commun de recherche de la Commission européenne.

4. Ont participé à la quarante-sixième réunion de l'Équipe spéciale 46 experts représentant les Parties à la Convention suivantes : Allemagne, Bélarus, Danemark, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Irlande, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Union européenne. Étaient également représentés les organismes suivants : AirClim/Bureau européen de l'environnement, CMEI, Centre de coordination pour les effets (CCE), Centre de synthèse météorologique-Ouest de l'EMEP, Coalition pour le climat et la qualité de l'air, CONCAWE, Équipe spéciale des questions technico-économiques, International Council on Clean Transportation (Conseil international des transports propres), Organe directeur de l'EMEP, Organisation de coopération et de développement économiques, Programme de surveillance et d'évaluation

[1] Voir à l'adresse www.iiasa.ac.at/TFIAM/past-meetings.html.

de l'Arctique et Programme international concerté relatif aux effets de la pollution atmosphérique sur la végétation naturelle et les cultures (PIC-Végétation). La réunion était organisée conjointement avec l'Équipe spéciale du transport des polluants atmosphériques à l'échelle de l'hémisphère.

II. Atelier sur les mesures en faveur de la qualité de l'air au niveau local

5. L'atelier d'Utrecht avait pour objectif d'évaluer les possibilités actuelles de répondre aux questions suivantes :

a) Quelles mesures à forte incidence à l'échelle locale ou régionale sont-elles disponibles pour réduire les concentrations de matières particulaires ou d'oxyde d'azote ?

b) Quels sont les outils disponibles pour évaluer les avantages sanitaires de mesures prises à l'échelle locale ou régionale ?

c) Quel serait le rapport coût-efficacité des mesures prises à l'échelle locale ou régionale par rapport à des mesures additionnelles à l'échelle nationale ou européenne ?

d) Quelles sont les possibilités qu'offrirait une stratégie à plusieurs niveaux et quels sont les obstacles qui s'y opposeraient ?

6. La Présidente de l'Organe directeur de l'EMEP a présenté les interactions complexes entre les échelles locale, nationale et continentale pour la gestion de la pollution atmosphérique. Elle a noté qu'au niveau local la qualité de l'air était affectée par des sources transfrontières, mais aussi que les villes étaient des sources de dispersion transfrontières des émissions et qu'une gestion de la qualité de l'air à l'échelle locale aurait des effets transfrontières. Pour être efficaces, les plans de gestion de la qualité de l'air devaient prévoir des mesures à divers niveaux.

7. Le Directeur du CMEI a présenté la part des sources transfrontières dans la qualité de l'air moyenne de villes d'Europe et d'Asie. Il a noté que même à New Delhi, qui compte 20 millions d'habitants, les sources locales ne contribuaient qu'à hauteur de 40 % aux concentrations moyennes de particules fines ($PM_{2,5}$). Il a également présenté le rapport coût-efficacité des mesures à l'échelle européenne et le modèle d'interaction et de synergie entre les gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique (modèle GAINS) mis au point pour le Programme de gestion de la pollution et pour la salubrité de l'environnement de la ville de Hanoï en vue d'évaluer le rapport coût-efficacité des mesures mises en œuvre dans la ville, dans les villes voisines et à l'échelle du pays.

8. Les principales conclusions de l'atelier sont les suivantes :

a) Il n'existe pas de mesures locales efficaces pour réduire les concentrations de matières particulaires durant les pics de pollution (sauf pour les villes qui ne sont pas sensiblement touchées par des sources environnantes) ;

b) Coordonner les mesures régionales et transfrontières demeure essentiel ;

c) La mise en place de zones à faibles émissions et la gestion de la circulation routière et des transports maritimes sont les mesures locales les plus fréquemment appliquées. Par exemple, parmi les mesures prises à l'échelle locale qui semblent d'un bon rapport coût-efficacité, on peut citer la promotion des déplacements à vélo, de l'utilisation des transports publics et de l'approvisionnement à terre en électricité pour les bateaux à quai. Limiter la combustion de bois à usage domestique et combiner politique énergétique en milieu urbain et politique de lutte contre la pollution atmosphérique semblent prometteurs. Aux niveaux national et international, les mesures visant à réduire les émissions des navires sont rentables. Au niveau local, les peintures photocatalytiques ne semblent pas être efficaces. Il serait envisageable d'interposer des buissons entre les gaz d'échappement des voitures et les piétons. Les arbres plantés dans les rues contribuent à réduire la dispersion de la pollution ;

d) Limiter les restrictions concernant l'utilisation d'instruments économiques pourrait élargir le choix des instruments de gestion au niveau local ;

e) La réduction des émissions d'origine agricole et la réduction de l'usure des pneumatiques sont des points aveugles de nombreux plans d'amélioration de la qualité de l'air au niveau local ;

f) Actuellement, la santé n'est pas une question centrale dans les plans d'amélioration de la qualité de l'air au niveau local. Alors que des valeurs limites en matière de qualité de l'air sont atteintes pour la majeure partie de la population de l'Europe, et sachant qu'il est encore possible d'obtenir des avantages importants en matière sanitaire, la modélisation et les relevés à l'échelle locale devraient s'orienter vers l'évaluation de l'incidence des mesures sur l'exposition moyenne des populations ;

g) Calculer le coût par années de vie gagnées permet de comparer l'efficacité des mesures prises à l'échelle locale, nationale et européenne. Il demeure important d'évaluer les avantages indirects de la réduction de la pollution atmosphérique sur le climat, le bruit et la nature, et de déterminer qui paiera les mesures et qui en bénéficiera et dans quelle mesure il est possible de s'attaquer simultanément à des problèmes d'inégalités, par exemple l'accumulation de la précarité énergétique ou l'inégalité de l'exposition à la pollution atmosphérique et au bruit.

9. Les participants à l'atelier recommandent de poursuivre l'élaboration d'une méthodologie intégrant le rapport coût-efficacité des mesures à l'échelle locale et régionale dans les futures stratégies d'amélioration de la qualité de l'air visant des objectifs sanitaires et environnementaux à long terme. Ils recommandent également d'intégrer davantage de connaissances à l'échelle locale dans les réseaux internationaux qui appuient la formulation des mesures d'amélioration de la qualité de l'air. À cet égard, les participants ont demandé aux autorités nationales et internationales d'encourager et de financer un renforcement de la participation des experts locaux.

III. Pollution atmosphérique à l'échelle de l'hémisphère

10. Une grande partie de la quarante-sixième réunion de l'Équipe spéciale a été consacrée à la pollution atmosphérique à l'échelle de l'hémisphère. Les objectifs étaient les suivants :

a) Évaluer l'état d'avancement des modèles ;

b) Évaluer les scénarios disponibles ;

c) Définir des mesures ou ensembles de mesures qu'il conviendrait d'étudier plus avant ;

d) Apprendre des analyses nationales, régionales et sectorielles ;

e) Définir la poursuite de la coopération entre l'Équipe spéciale des modèles d'évaluation intégrée et l'Équipe spéciale du transport des polluants atmosphériques à l'échelle de l'hémisphère.

11. Les coprésidents de l'Équipe spéciale du transport des polluants atmosphériques à l'échelle de l'hémisphère ont confirmé que les conclusions de la première phase des expériences menées en coopération (HTAP1)[2] sur la relation quasi linéaire entre les émissions de précurseurs d'ozone dans l'hémisphère Nord et les niveaux d'ozone de fond étaient toujours valables. Le méthane était un facteur important de l'évolution future des concentrations d'ozone. Toutefois, les pics d'ozone semblaient davantage liés de manière non linéaire à des sources locales. L'exposition de la population à des niveaux élevés de matières particulaires et de dioxyde d'azote était principalement causée par des sources locales, mais constituait un phénomène universel dans les zones urbaines, qu'il était possible de traiter par des mesures coordonnées au niveau international.

[2] HTAP1 (ou HTAP 2010) est la première évaluation globale de l'état des connaissances scientifiques concernant le transport intercontinental des polluants atmosphériques dans l'hémisphère Nord. L'évaluation finale comprend cinq documents distincts. On trouvera des renseignements complémentaires à l'adresse http://www.htap.org.

12. Les coprésidents ont déclaré que l'expérience de l'Équipe spéciale du transport des polluants atmosphériques à l'échelle de l'hémisphère montrait que la collaboration internationale était un facteur important du développement des connaissances. La tenue régulière d'ateliers et de réunions permettait d'harmoniser les travaux de différents groupes de recherche, mais il devenait de plus en plus difficile de les organiser lorsqu'il s'agissait de mettre en contact de nombreux acteurs du monde entier.

13. Le représentant du Centre de synthèse météorologique-Ouest a informé l'Équipe spéciale sur les différences entre les résultats des deux évaluations HTAP1 et HTAP2[3] concernant l'importation d'ozone en Europe[4]. En raison des différences dans la définition des régions sources, l'importance du rôle des émissions dues aux transports maritimes pour la formation de l'ozone en Europe apparaissaient de manière plus explicite dans les résultats de l'évaluation HTAP2. En ce qui concernait les concentrations d'ozone en Europe (niveaux de référence), il était plus important de mettre en œuvre la maîtrise technique des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) situées hors d'Europe et de mettre en œuvre des réductions des émissions de méthane à l'échelle européenne et mondiale que de mettre en œuvre de nouvelles mesures de contrôle des émissions de NO_x et de COVNM à l'échelle européenne. En raison du réchauffement de la planète, il était prévisible que la durée de vie de l'ozone et de ses précurseurs diminue, ce qui pourrait réduire l'importance relative de l'importation d'ozone en Europe. Il était toutefois nécessaire de procéder à une nouvelle analyse qui se pencherait sur les modifications simultanées du climat et des émissions en Europe et dans le reste du monde.

14. Le représentant du CMEI a présenté les scénarios d'émission de polluants atmosphériques à l'échelle de l'hémisphère. Des projections de la pollution atmosphérique selon plusieurs profils socioéconomiques communs (SSP) avaient été élaborées par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. La fourchette des projections d'émissions en fonction des profils socioéconomiques communs était plus large qu'avec les profils représentatifs d'évolution de concentration (RCP) utilisés pour le cinquième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental. La phase HTAP2 utilisait les scénarios ECLIPSEv5a[5], qui faisaient appel à plusieurs paramètres : le modèle GAINS, le transport hémisphérique des polluants atmosphériques (HTAP), la législation en vigueur (CLE) et les réductions maximales techniquement possibles (MTFR). Le scénario GAINS-HTAP-MTFR conduisait à des prévisions d'émissions moindres que dans le scénario SSP prévoyant les émissions les plus faibles. Le scénario SSP3 était le scénario SSP prévoyant les plus fortes émissions de dioxyde de soufre (SO_2) et d'oxydes d'azote (NO_x) pour 2050, étant donné qu'il était fondé sur une augmentation de l'utilisation des combustibles fossiles et sur une évolution autonome modérée de la lutte contre la pollution atmosphérique. Toutefois, les prévisions d'émissions du scénario SSP3 pour 2050 étaient inférieures aux projections du modèle GAINS-HTAP-CLE. Le modèle GAINS-HTAP-CLE ne prévoyait aucune nouvelle mesure par rapport à la législation actuelle.

15. Le représentant du CMEI a signalé qu'en 2016 avait été élaboré pour le compte de l'Agence internationale de l'énergie un nouveau scénario prospectif faisant appel au modèle GAINS et reposant sur l'hypothèse d'une pleine mise en œuvre des engagements pris au titre de l'Accord de Paris. Ce scénario avait fait apparaître une baisse significative des émissions de SO_2 et de carbone noir, en particulier en Asie.

16. Le représentant du CMEI a aussi signalé qu'un examen des scénarios d'émissions en Asie élaborés au cours des vingt années avait montré l'importance des hypothèses concernant le calendrier de la mise en œuvre des politiques en matière d'air et d'énergie et leur degré d'application effective. Cette analyse avait également montré que la lutte déterminée contre la pollution atmosphérique avait joué un rôle important dans la maîtrise des émissions de SO_2 et de NO_x en Chine et en Inde, mais que l'évolution démographique

[3] Ibid.
[4] Voir à l'adresse http://aerocom.met.no/cgi-bin/aerocom/surfobs_annualrs.pl?Project="HTAP2".
[5] Voir à l'adresse http://www.iiasa.ac.at/web/home/research/researchPrograms/air/ECLIPSEv5.html.

(vieillissement de la population), l'augmentation de la consommation d'énergie et l'urbanisation contrecarraient les avantages sanitaires de cette lutte.

17. Le représentant du CMEI a également présenté les évolutions récentes en matière d'estimation des émissions de méthane actuelles et futures. L'importance du méthane dans le réchauffement de la planète avait augmenté. Les concentrations avaient augmenté de 144 % par rapport aux niveaux préindustriels, et l'indice climatique du méthane (potentiel de réchauffement global − PRG) avait été réévalué au cours des dix dernières années et était passé de 21 à 32 fois celui du dioxyde de carbone (CO_2) par kilogramme émis. Globalement, il existait d'assez nombreuses options à coût négatif envisageables en matière de maîtrise des émissions. Parmi les exemples de solutions novatrices pour réduire les émissions de méthane, on pouvait citer la conversion en méthanol liquide du méthane qui était actuellement brûlé dans des torchères, la réduction de l'utilisation d'antibiotiques dans l'élevage et la modification de l'alimentation humaine.

18. Des évaluations effectuées à l'aide du modèle TM5-FASST[6] du Centre commun de recherche de la Commission européenne avaient mis en évidence les concentrations d'ozone et de matières particulaires et leurs incidences en se fondant sur les émissions de polluants atmosphériques dans 56 régions du monde et suivant différents scénarios de lutte contre les émissions. À défaut de nouvelles mesures de contrôle des émissions, les niveaux d'ozone augmenteraient en Europe. Des résultats provisoires avaient également montré que les concentrations d'ozone en hiver et en été réagissaient différemment à la réduction des émissions. La lutte contre la pollution atmosphérique et la maîtrise des émissions de méthane contribueraient à réduire les concentrations d'ozone.

19. Les experts du transport des polluants atmosphériques à l'échelle de l'hémisphère confirmaient que l'ozone de fond, en plus d'une accumulation de mercure et de certains composés organiques persistants, était influencé par des sources situées sur d'autres continents. Des particules $PM_{2,5}$ primaires et d'autres polluants étaient transportés dans une moindre mesure d'une région à l'autre, la majeure partie du transport intercontinental de particules $PM_{2,5}$ étant associée à la poussière et aux incendies. Toutefois, l'incidence estimée des effets sur la santé de la contribution transcontinentale à l'exposition aux matières particulaires était comparable à celle de la contribution transcontinentale à l'exposition à l'ozone.

20. Le représentant du Programme international concerté relatif aux effets de la pollution atmosphérique sur la végétation naturelle et les cultures (PIC-Végétation) a fait le point sur les niveaux critiques d'ozone, soulignant l'importance d'une méthode fondée sur les flux pour évaluer les effets de l'ozone. Des calculs effectués à l'aide d'un modèle mondial avaient montré que plus de 9 % de la production mondiale de blé avaient été perdus en raison des dommages causés par l'ozone, et que la biodiversité mondiale, en particulier dans les zones sensibles, était menacée par l'ozone. Le PIC-Végétation avait également pris part à des activités de sensibilisation, y compris le rapport d'évaluation de l'ozone troposphérique, qui devait être publié en 2017.

21. Il a été noté que le plan de travail du Programme de surveillance et d'évaluation de l'Arctique du Conseil de l'Arctique offrait des possibilités de coopération sur des rapports d'évaluation thématiques conjoints. Les questions de coopération pourraient concerner les émissions de forceurs climatiques à courte durée de vie (y compris l'ozone et le carbone noir), le transport maritime, la combustion du bois à usage domestique ou l'azote. La détermination des questions dépendrait des décisions que prendrait la Convention au sujet des priorités, notamment sur la base des recommandations du groupe spécial d'experts chargé d'examiner la suite à donner à l'évaluation scientifique[7] de 2016 de la Convention (groupe spécial d'examen des politiques).

[6] Le modèle TM5-FASST est disponible gratuitement. Voir Commission européenne, « FASST − FAst scenario Screening Tool » (24 mars 2017), accessible à l'adresse http://tm5-fasst.jrc.ec.europa.eu/.

[7] Voir Rob Maas et Peringe Grennfelt, *Towards Cleaner Air : Scientific Assessment Report 2016* (Oslo, 2016) et United States Environmental Protection Agency and Environment and Climate Change Canada, *Towards Cleaner Air: Scientific Assessment Report 2016 − North America* (2016, rapport disponible en ligne).

22. Un représentant de la Climate and Clean Air Coalition (Coalition pour le climat et la qualité de l'air) a présenté un aperçu des objectifs et des activités en cours, par exemple concernant le carbone noir et l'élaboration de plans d'action nationaux. La Coalition souhaitait coopérer avec la Convention et bénéficier des connaissances scientifiques dont celle-ci disposait afin d'améliorer les inventaires des émissions et les études d'impact.

23. La représentante de l'Organisation de coopération et de développement économiques a présenté le coût économique futur à l'échelle mondiale des émissions de polluants atmosphériques si aucune mesure n'était prise. Son analyse tenait compte non seulement de la valeur économique d'événements cliniques caractéristiques, mais également des effets sur la croissance économique de la réduction de la productivité du travail, des dépenses de santé supplémentaires et de la baisse de rendement des cultures. Ces coûts commerciaux pourraient représenter jusqu'à 5 % à 30 % du coût social total de la pollution atmosphérique et augmenteraient considérablement au fil du temps si aucune mesure nouvelle n'était prise.

IV. Point sur les activités de recherche scientifique européennes

24. Le représentant du CMEI a présenté les plus récentes évolutions du modèle GAINS. Actuellement, l'accent était mis sur l'actualisation des projections d'émissions en ce qui concernait les valeurs de l'année de référence et les principaux scénarios (modèle PRIMES). Une étude récente avait montré que les inventaires des émissions communiqués par les Parties à la Convention pour les années antérieures continuaient de varier selon l'année de la communication. Ces différences posaient des problèmes pour la modélisation GAINS en ce qui concernait les années de référence et l'établissement de scénarios.

25. Le représentant du Centre de coordination pour les effets (CCE) a noté que, à la suite de l'appel lancé en 2015 concernant les données sur les charges critiques, 13 coordonnateurs nationaux avaient actuellement (2017) répondu et que les données fournies étaient actuellement à l'étude.

26. Compte tenu des incertitudes pesant sur l'avenir du CCE, l'Équipe spéciale recommande au Groupe de travail des effets de :

a) Demander aux centres nationaux de liaison du Programme international concerté de modélisation et de cartographie des charges et niveaux critiques ainsi que des effets, des risques et des tendances de la pollution atmosphérique (PIC-Modélisation et cartographie) de poursuivre leurs travaux en 2018 en ce qui concernait l'appel à données lancé par le CCE sur les charges critiques pour la biodiversité ;

b) Faire rapport sur ces résultats à la trente-quatrième réunion de l'Équipe spéciale du PIC-Modélisation et cartographie en avril 2018, pour examen par l'Organe directeur de l'EMEP et le Groupe de travail des effets à leur quatrième session commune, prévue en septembre 2018 ;

c) Entretenir et préserver numériquement les données des centres nationaux de liaison concernant les charges critiques pour la biodiversité jusqu'à ce qu'ils puissent être soumis à un nouveau centre du PIC-Modélisation et cartographie, qui devrait être créé par l'Organe exécutif afin de mettre en œuvre le plan de travail pour 2018-2019.

V. Expérience des pays

27. L'Équipe spéciale a pris note des exposés nationaux sur de récentes analyses de scénarios présentés par les pays suivants : Allemagne, Bélarus, France, Irlande, Pays-Bas et Royaume-Uni. Dans plusieurs pays, les travaux sur les scénarios avaient commencé en vue d'appuyer un plan national d'amélioration de la qualité de l'air. Les problèmes de mise en œuvre différaient − il pouvait s'agir de supporter des coûts élevés de réduction des émissions (Bélarus), de respecter les plafonds nationaux d'émissions de composés organiques volatils (France) ou les niveaux limites de la qualité de l'air dans les rues en raison du niveau élevé des émissions de NO_x provenant des véhicules diesel (Allemagne), ou encore de l'augmentation des émissions de méthane provenant de bovins (Pays-Bas).

Des expériences prometteuses avaient également été menées, par exemple en intégrant des mesures générales en matière d'énergie et de circulation des véhicules dans les stratégies concernant la qualité de l'air.

VI. Éléments du plan de travail

28. Le Président a noté que la quarante-septième réunion de l'Équipe spéciale aurait lieu à Brescia (Italie), du 7 au 11 mai 2018. La réunion de l'Équipe spéciale devait être organisée à l'occasion d'une réunion de la Fédération internationale pour la commande automatique. Des expériences en matière d'élaboration de plans nationaux en faveur de la qualité de l'air seraient inscrites à l'ordre du jour.

29. Plusieurs Parties ont demandé que soit organisé un atelier de suivi sur la gestion de la qualité de l'air au niveau local afin de renforcer les liens avec les experts locaux. Un tel atelier pourrait être axé sur les stratégies intégrées pour la pureté de l'air dans les villes, notamment la planification et les transports urbains et les politiques en matière d'énergie et de santé.

30. L'Équipe spéciale a estimé que les questions particulières d'ordre politique recensées dans le rapport du groupe spécial d'examen des politiques pourraient être abordées dans des rapports d'évaluation thématiques, des notes techniques ou des documents qui seraient établis conjointement par de petites équipes d'experts issus de divers organes de la Convention et d'autres organisations internationales telles que le Programme de surveillance et d'évaluation de l'Arctique ou la Coalition pour le climat et la qualité de l'air. Le(s) sujet(s) de ces rapports d'évaluation thématiques, qu'il conviendrait de hiérarchiser, pourraient concerner des secteurs (par exemple le transport maritime ou la combustion de bois), des substances (par exemple l'ozone ou l'azote) ou des thèmes (par exemple le climat ou la sécurité énergétique). Dans l'idéal, ces rapports d'évaluation devraient traiter des émissions, des projections, des effets et des coûts et avantages des mesures d'atténuation.

31. Plusieurs Parties ont souligné la nécessité d'ajouter aux travaux de l'Équipe spéciale l'évaluation des coûts et avantages des mesures de réduction des émissions de métaux lourds (liés aux utilisations de l'énergie) et de composés organiques persistants.