

---

**MEDITERRANEAN ACTION PLAN (MAP)  
REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY RESPONSE CENTRE FOR THE  
MEDITERRANEAN SEA (REMPEC)**

---

Atelier régional sur le partage des données, le suivi et la  
communication de l'information (MEDEXPOL 2024)

REMPEC/WG.57/4.2  
Date: 23 août 2024

Lija, Malte, 25-26 septembre 2024

Original: Anglais

**Point 4 de l'ordre du jour : Partage de Données - Vers une plateforme des Profils pays intégrée afin d'améliorer la  
prévention, la préparation et la lutte**

**Capitalisation sur les données : Sensibilisation et mise à jour périodique – Brochure de l'Étude sur les tendances et  
les perspectives concernant la pollution marine**

For environmental and cost-saving reasons, this document will not be printed and is made available in electronic format only. Delegates are encouraged to consult the document in its electronic format and limit printing.

## **Note du Secrétariat**

Ce document présente un résumé des résultats illustrés dans l'étude sur les tendances et les perspectives de la pollution marine par les navires et les activités et du trafic maritime et des activités offshore en Méditerranée. Ces résultats sont mis à jour avec des données plus récentes sur les déversements d'hydrocarbures, issues des résultats de l'évaluation initiale liée à l'IMAP CI 19 pour contribuer à la préparation du MED QSR 2023. Le résumé comprend également une référence à la source des données utilisées pour décrire la tendance en termes de nombre de déversements. La possibilité de capitaliser les données fournies par les Parties contractantes et de les collecter éventuellement via la page de profil de pays restructurée est illustrée.

## **Contexte**

1. Lors de la 14<sup>ème</sup> réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), (en ligne, 2021), le document d'information [REMPEC/WG.51/INF.3](#) a été présenté sur l'étude des tendances et des perspectives de la pollution marine provenant des navires ainsi que du trafic maritime et des activités offshore en Méditerranée. L'étude a été préparée par le REMPEC, en collaboration avec le Centre d'activités régionales du Plan Bleu (PB/RAC), le Programme méditerranéen d'évaluation et de contrôle de la pollution (MEDPOL) et le Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées (SPA/RAC), dans le cadre du programme de travail 2020-2021 du Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE/PAM). L'étude a été publiée en 2021 sur le site web du REMPEC ([lien](#)).

2. L'étude a porté sur les principaux sujets suivants :

- Trafic maritime et activités pétrolières et gazières offshore, tendances et perspectives
- Pollution pétrolière et chimique
- Déchets marins
- Pollution atmosphérique
- Espèces non indigènes
- Bruit sous-marin

3. Les informations fournies dans l'étude ont été recueillies à partir de l'examen de diverses sources littéraires : rapports scientifiques et techniques, notes d'orientation et lignes directrices, livres et articles de recherche, contenu de sites Web, etc. Des données à l'échelle mondiale et européenne ont été collectées pour rédiger la section de présentation générale de chacun des principaux thèmes. Pour la description du trafic maritime et des activités pétrolières et gazières, ainsi que pour les incidents et déversements connexes, les bases de données Lloyd's List Intelligence, Clarkson Offshore et MEDGIS-MAR ont été consultées.

4. Le présent document fournit un résumé des résultats de l'étude relative à l'état et aux tendances du trafic maritime, aux activités offshore et à la pollution pétrolière et chimique qui y est associée, dans le but de souligner l'importance des données sur les déversements à fournir par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, pour la mise à jour de l'étude concernant l'état et la tendance des déversements en Méditerranée.

5. En outre, le présent document met à jour les résultats de l'étude, concernant les déversements en Méditerranée, sur la base de l'évaluation plus récente élaborée par le REMPEC « Résultats de l'évaluation initiale liés à l'IMAP CI 19 pour contribuer à la préparation du MED QSR 2023 », comme indiqué à l'annexe 3 du document [REMPEC/WG.56/3/4/Rev.1](#) de la 15<sup>ème</sup> réunion des points focaux du REMPEC (Malte, juin 2023).

## **Trafic maritime, activités offshore, pollutions pétrolières et chimiques en Méditerranée**

### *Trafic maritime en Méditerranée : état des lieux et tendances*

6. La Méditerranée représente moins de 1% des océans de la planète. Elle occupe pourtant une position stratégique au carrefour de trois continents (Asie, Europe et Afrique) et de trois corridors maritimes.

7. En 2019, 14 403 navires ont été dénombrés en Méditerranée et environ 453 000 escales portuaires. L'activité des navires traversant la Méditerranée sans escale en 2019 a représenté 5 251 navires pour un tpl total de 510 millions; il s'agissait principalement de gros navires. Un peu plus de 24% de la flotte mondiale a fait escale ou a traversé la Méditerranée en 2019.

8. Sur la période 2010-2019, le commerce maritime depuis et vers les pays de la Méditerranée a augmenté de 284 millions de tonnes. Le vrac sec a le plus augmenté en nombre de tonnes, tandis que les cargaisons conteneurisées ont le plus augmenté en termes relatifs. Le vrac liquide n'a augmenté que de façon marginale (3 %), tandis que les marchandises diverses non conteneurisées ont baissé.

9. Les escales dans les ports méditerranéens ont nettement augmenté sur cette même période (+74,5 %). Cette progression a été particulièrement évidente pour les navires de passagers (x1,6). Ce constat s'explique peut-être également par une meilleure prise en compte des portions très fréquentes du trafic de passagers depuis 2010. Le nombre d'escales portuaires a fortement augmenté pour tous les types de navires marchands, à l'exception des porte-conteneurs qui affichent une augmentation plus faible entre 2010 et 2019 (11,4 %), et une baisse depuis 2016.

10. *Perspectives.* Le transport marchand en Méditerranée est amené à se développer, sous l'impulsion du doublement de capacité du canal de Suez et de la Route maritime de la soie du 21<sup>e</sup> siècle, dans le cadre de l'initiative Belt and Road du gouvernement chinois qui vise à améliorer encore les échanges maritimes entre la Chine et l'Europe. Le trafic commercial et le transport de passagers devraient croître, y compris dans le premier cas avec l'accélération de la tendance déjà amorcée vers l'exploitation de mega porte-conteneurs, et dans le second, l'essor continu du secteur de la croisière.

#### *Production de pétrole et de gaz en Méditerranée : état des lieux et tendances*

11. Par rapport à d'autres régions, la mer Méditerranée est une région peu productrice de pétrole et de gaz offshore. Les activités d'extraction sont essentiellement concentrées autour de quatre zones: le bassin Levantin (principalement pour le gaz), le canal de Sicile, le golfe de Gabès et la zone maritime libyenne avoisinante, et le nord de l'Adriatique (principalement pour le gaz). La Libye et l'Égypte sont les principaux producteurs de pétrole offshore. L'Égypte est également le principal acteur de la production gazière offshore. Avec la découverte récente de grands gisements de gaz dans le bassin Levantin, Israël s'est également fait une place dans ce secteur. La majorité des gisements connus se concentrent dans les eaux peu profondes (profondeur < 500 m). Les découvertes récentes dans la mer Levantine ont étendu l'extraction de gaz offshore aux eaux profondes, voire très profondes.

12. Contrairement au développement du gaz offshore, il n'y a pas eu de découverte majeure pour le secteur pétrolier offshore depuis 2010 et le nombre de gisements en eaux profondes et très profondes est globalement très limité. L'évolution historique de la production de pétrole offshore présente une variation sur la période 1980-2019, avec un pic au début des années 1990 et une baisse depuis. Sur la même période, la production de gaz offshore a fortement augmenté.

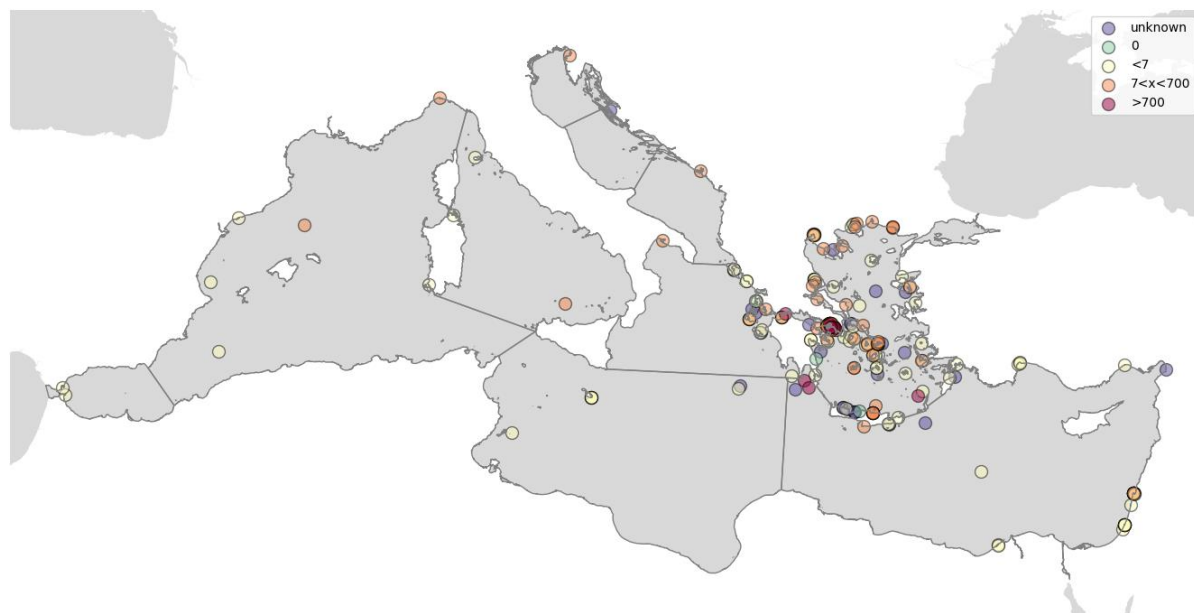
13. L'exploration offshore s'est développée ces dernières années et de nouveaux pays devraient faire leur entrée sur ce marché (c.-à-d. Chypre, Malte, le Monténégro et le Liban). Toutes les explorations ne déboucheront pas nécessairement sur une exploitation effective des gisements, car cela dépend aussi d'autres facteurs économiques, réglementaires, environnementaux et géopolitiques.

14. *Perspectives.* Les prévisions tablent sur un léger recul de la production de pétrole offshore en Méditerranée, tandis que l'extraction de gaz offshore devrait fortement augmenter en raison de l'expansion du secteur dans le bassin Levantin, impliquant également des grandes et très grandes profondeurs sous-marines. Les ressources situées dans l'est de la Méditerranée ne sont que partiellement exploitées (par l'Égypte et Israël) et devraient probablement susciter l'intérêt des autres pays de la région. De nouveaux gazoducs sont prévus pour améliorer l'approvisionnement en gaz du marché européen en pleine croissance. Un certain nombre de vieilles plateformes offshore approchent de la fin de leur durée de vie opérationnelle. Leur démantèlement est un défi à relever dans un avenir proche, qui a également des implications environnementales.

#### *Pollution pétrolière et chimique*

15. La pollution liée à l'exploitation des navires est une cause majeure de pollution par les hydrocarbures dans la région de la Méditerranée. On estime jusqu'à 1 500-2 000 le nombre de cas de

déversements d'hydrocarbures liés à l'exploitation des navires chaque année dans le bassin. La répartition des déversements de pétrole est bien corrélée aux principales routes de navigation, traversant la Méditerranée d'est en ouest et dépendant des principaux ports. Les déversements de pétrole peuvent sérieusement affecter l'environnement marin en raison de l'étouffement physique et des effets toxiques qu'ils provoquent. La gravité de cet impact dépend de la qualité et du type de déversement des hydrocarbures, des conditions ambiantes (y compris les conditions météorologiques influençant la dispersion des substances déversées) et de la sensibilité aux hydrocarbures des organismes concernés et de leurs habitats.



*Figure 1. Distribution spatiale des des déversements d'hydrocarbures (volatile and non-volatile) en Méditerranée sur la période 2002-2021 selon les de volumes déversés de l'ITOPF (valeurs de la légende en tonnes). Source des données MEDGIS-MAR. Source de cette figure : “Résultats de l'évaluation initiale liés à IMAP CI 19 pour contribuer au MED QSR 2023” ([REMPEC/WG.56/3/4/Rev.1](#), Annex 3).*

16. **Incidents.** La majorité des grands déversements d'hydrocarbures résultant d'accidents de navigation maritime ont eu lieu en Méditerranée avant l'année 2000. Les innovations appliquées à la construction des navires et les progrès en termes de maintenance, d'exploitation et de routage ont permis de faire baisser la fréquence de ces événements dans le bassin et à l'échelle mondiale. Les causes de petits déversements d'hydrocarbures et autres substances nocives restent nombreuses. Il est impératif de renforcer encore la surveillance et le signalement des incidents, même ceux de faible envergure, afin d'évaluer leur évolution et leurs impacts sur le milieu marin. Dans la plupart des cas, les incidents maritimes se produisent à proximité des côtes, et en particulier des grands ports. Les zones de la Méditerranée qui concentrent le nombre le plus élevé d'incidents incluent le détroit du Bosphore, la mer Égée et le détroit de Gibraltar.

17. L'évolution temporelle des déversements d'hydrocarbures signalés dans le MEDGIS-MAR (en prenant uniquement en compte les événements pour lesquels la substance déversée est identifiée comme étant du pétrole volatil ou non volatil dans l'ensemble de données) est illustrée dans la Figure 2 pour la période 2002-2021. Les déversements importants supérieurs à 700 t n'ont pas été enregistrés depuis 2015 et les déversements de taille moyenne (7-700 t) qui représentaient la classe la plus fréquente jusqu'en 2017 (par exemple 68 % en 2012, 50 % en 2013 et 44 % en 2017) n'ont pas été enregistrés au cours des quatre dernières années. Le nombre total de déversements a considérablement diminué au cours des quatre dernières années, mais le nombre de petits déversements (< 7 t) a augmenté (source de ces informations : « Résultats de l'évaluation initiale liés à IMAP CI 19 pour contribuer au MED QSR 2023 »

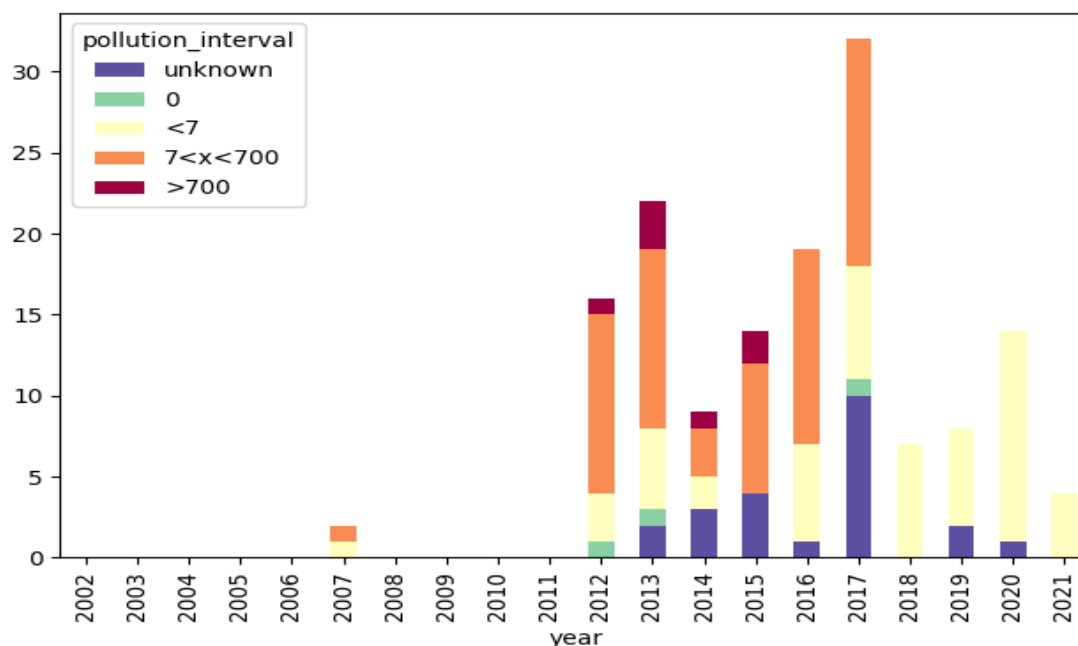


Figure 2. Nombre de déversements de substances autres que des hydrocarbures (SNPD, non-SNPD et substances inconnues) par année sur la période 2002-2021 en Méditerranée. La figure ne prend en compte que les événements pour lesquels la substance déversée est identifiée comme étant du pétrole volatil ou non volatil dans l'ensemble de données. Les événements sont catégorisés selon les classes de volumes déversés de l'ITOPF (valeurs de la légende en tonnes). Source des données MEDGIS-MAR. Source de cette figure : “Résultats de l'évaluation initiale liés à IMAP CI 19 pour contribuer au MED QSR 2023” (REMPEC/WG.56/3/4/Rev.1, Annex 3).

18. *Rejets Illicites.* Si la pollution accidentelle de grande ampleur a considérablement diminué, les rejets illicites d'hydrocarbures, de mélanges d'hydrocarbures et d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) par les navires restent une cause majeure d'inquiétude pour la Méditerranée. Les estimations quantitatives des volumes déversés par les rejets illicites en Méditerranée sont très incertaines, en raison du manque de données systématiques. Kostianoy et Carpenter (2018) suggèrent 50 000 à 100 000 tonnes par an comme estimation possible du volume de pétrole déversé illicitement chaque année.

19. *Perspectives.* Sur le front de la pollution chimique et aux hydrocarbures, une tendance nette à la baisse du nombre d'accidents de grande ampleur a été constatée au cours de ces dernières décennies, à l'échelle de la planète et en Méditerranée. Il est raisonnable de s'attendre à une stabilisation de cette situation, si ce n'est même à d'autres améliorations, pour l'avenir. On peut aussi s'attendre à une diminution des grands déversements d'hydrocarbures causés par des incidents. En revanche, de nombreux incidents de petite envergure sont toujours signalés, notamment à proximité des ports. Dans un scénario d'augmentation du trafic maritime, une baisse de l'occurrence de tels incidents est improbable, même en renforçant l'attention sur les procédures de sécurité.

#### *Pressions et impacts sur le milieu marin*

20. Le trafic maritime et les activités pétrolières et gazières offshore sont des facteurs importants de pollution marine dans le bassin. Les impacts environnementaux et les risques qu'ils génèrent constituent des menaces pour les écosystèmes marins et la biodiversité, ainsi que pour d'autres activités humaines maritimes et côtières qui peuvent être affectées (par exemple, la mariculture, le tourisme). Ces activités génèrent une variété de pressions et d'impacts différents sur le milieu marin : perte ou rejet de déchets solides contribuant à la pollution marine par les déchets, émissions de polluants gazeux et de particules dans l'atmosphère, émissions de bruits et vibrations sous-marines continus et impulsifs, rejet de pétrole et d'autres contaminants dans les eaux marines, introduction d'espèces invasives par l'eau de ballast et encrassement des navires.

### Gaps and challenges

21. Les données maritimes intégrées ciblant spécifiquement la mer Méditerranée restent rares. Les données économiques et relatives au transport maritime (telles que les données de la CNUCED ou celles d'Eurostat et d'autres bases de données et analyses de données) ne prennent souvent pas en compte la Méditerranée dans son ensemble. Dans la plupart des cas, les États côtiers méditerranéens sont répartis en divers groupes géographiques (Europe, Afrique, Moyen-Orient) ou sont classés selon leur niveau de développement économique.

22. Despite the effort of the Secretariat to facilitate reporting obligation, the majority of the 22 Contracting Parties, with few exceptions, are still in non-compliance with their reporting obligation under Article 9 of the 2002 Prevention and Emergency Protocol. A similar observation can be made with regard to the reporting obligation defined by IMO Circular MEPC/Circ.318. This has an impact on the monitoring of the CI19 and on the assessment of the progress made regarding assessment of the Ecological Status of the Mediterranean about acute pollution and the related impacts.

22. Malgré les efforts déployés par le Secrétariat pour faciliter l'obligation de rapport, la majorité des 22 Parties contractantes, à quelques exceptions près, ne respectent toujours pas leur obligation de rapport au titre de l'article 9 du Protocole P&E de 2002. Une observation similaire peut être faite en ce qui concerne l'obligation de rapport définie par la circulaire MEPC/Circ.318 de l'OMI. Cela a un impact sur le suivi du CI19 et sur l'évaluation des progrès réalisés en matière d'évaluation de l'état écologique de la Méditerranée en ce qui concerne la pollution aiguë et les impacts connexes.

23. Peu d'informations sont disponibles sur l'impact des événements de pollution causés par le transport maritime sur le biote et les habitats et sur les pressions et les impacts exercés par les installations et activités offshore sur le milieu marin.

### Conclusions

24. Des études régionales approfondies, telles que celles mentionnées dans cette brochure, constituent une base fondamentale pour évaluer l'impact des politiques et des réglementations visant à protéger l'environnement marin dans la région méditerranéenne. Ces études doivent être périodiquement mises à jour pour conserver leur utilité et leur utilisabilité.

25. La disponibilité des données et des informations fournies par les Parties contractantes dans le cadre des activités de notification, de surveillance et de partage des données est essentielle à la préparation de ces études et devrait donc être encouragée et renforcée. En l'absence de telles informations, les évaluations resteraient tributaires de l'acquisition de données provenant d'ensembles de données privés, extérieurs au système de la Convention de Barcelone.

26. Des documents synthétiques et périodiquement mis à jour, comme la présente brochure, peuvent être utilisés pour informer les décideurs politiques et le grand public aux niveaux régional et national.

### Actions requested by the workshop

27. The Workshop is invited:

- .1 **Encourager** davantage les Parties contractantes à signaler les événements de pollution marine (accidents et déversements de navires, accidents et déversements dus aux activités offshore) et à entreprendre un suivi des impacts des déversements.
- .2 **Approuver** la préparation périodique d'une brochure synthétisant les résultats de l'étude mise à jour et d'autres évaluations pertinentes
- .3 **Discuter** de la préparation d'une mise à jour de l'« Étude sur les tendances et les perspectives de la pollution marine par les navires et les activités et du trafic maritime et

des activités offshore en Méditerranée »