



**PLAN D'ACTION POUR LA
MÉDITERRANÉE (PAM)
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN
POUR L'INTERVENTION D'URGENCE
CONTRE LA POLLUTION MARINE
ACCIDENTELLE (REMPEC)**

**DIRECTION GÉNÉRALE DE
L'AIDE HUMANITAIRE ET DE LA
PROTECTION CIVILE DE LA COMMISSION
EUROPÉENNE (ECHO)**

JOURNÉE D'INFORMATION
Bruxelles, Belgique
le 4 juin 2014

Date : le 22 août 2014

Original: anglais

RAPPORT
DE LA
JOURNÉE D'INFORMATION

Bruxelles, Belgique, le 4 juin 2014

1. INTRODUCTION

1. La journée d'information « INFODAY » s'est tenue à Bruxelles, en Belgique, le 4 juin 2014 au Centre de conférences A. Borschette, rez-de-chaussée, salle AB-OB. Elle a débuté à 9h00 et s'est terminée à 17h30.

2. La Réunion a été organisée par le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) et la Direction Générale de l'aide humanitaire et de la protection civile de la Commission européenne (DG ECHO). Elle a été cofinancée par la Commission européenne et le projet Système méditerranéen d'aide à la décision pour la sécurité maritime (MEDESS-4MS) financé par l'Union européenne.

3. L'INFODAY a été convoquée conformément aux recommandations de la discussion sur les « Mécanismes et bases de données sous-régionaux, régionaux, européens, internationaux et privés » formulées lors de l'Atelier sur la capacité régionale de lutte et la coordination contre les déversements majeurs d'hydrocarbures en mer Méditerranée (MEDEXPOL 2013), qui a eu lieu à Athènes, en Grèce, du 10 au 12 décembre 2013.

4. Voici quels étaient les principaux objectifs de cette Réunion :

- a) introduire le Mécanisme de protection civile de l'Union européenne (UE) conformément à la Décision n°1313/2013/UE, présenter son rôle contre les pollutions marines et expliquer la procédure d'activation du mécanisme par les États non membres de l'UE en mer Méditerranée, notamment à travers le Système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS). Cette partie de l'« INFODAY » a été suivie d'une visite au Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC) ;
- b) présenter le projet Système méditerranéen d'aide à la décision pour la sécurité maritime (MEDESS-4MS) d'une durée de trois ans et cofinancé par le Fonds européen de développement régional (FEDER) dans le cadre de la stratégie de projet du Programme européen MED et introduire les services offerts par le projet ; et
- c) tenir des discussions préliminaires concernant l'éventuelle utilisation de CECIS et de l'outil MEDESS-4MS dans le cadre du mécanisme d'intervention régional.

5. Tous les Correspondants OPRC du REMPEC ont été invités à désigner conjointement et en consultation avec les autorités nationales concernées leurs représentants à cette Réunion. La participation de représentants responsables des questions réglementaires concernant la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle au niveau national (désignée comme telle dans le Plan d'urgence national) et d'officiers chargés de coordonner efficacement les activités de lutte, plus particulièrement au sein des centres d'intervention d'urgence et de coordination opérationnelle dans leurs pays, a été vivement encouragée.

6. L'invitation à prendre part à la Réunion a également été transmise à deux Centres d'activités régionales (CAR) du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), à savoir le Centre d'activités régionales pour les Aires spécialement protégées (CAR/ASP) et le Plan Bleu, aux partenaires du projet MEDESS-4MS ainsi qu'à l'Association mondiale d'études des questions environnementales et sociales du secteur pétrolier (IPIECA).

7. Ont participé à la Réunion les délégations suivantes des Parties contractantes à la Convention de Barcelone :

ALGÉRIE	MALTE
CROATIE	MONTÉNÉGRO
UNION EUROPÉENNE	SLOVÉNIE
FRANCE	ESPAGNE
GRÈCE	TUNISIE
ISRAËL	TURQUIE
ITALIE	

un représentant du Centre d'activités régionales du PNUE/PAM suivant :

- Centre d'activités régionales pour les Aires spécialement protégées (CAR/ASP)

les représentants des Partenaires du projet Système méditerranéen d'aide à la décision pour la sécurité maritime (MEDESS-4MS) suivants :

- Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE)
- Département de la marine marchande de Chypre (DMS)
- Centre hellénique de la recherche marine (HCMR)
- Institut national de géophysique et de volcanologie (INGV)
- Conseil national italien de la recherche (CNR)
- Fondation de l'Institut technologique pour le développement des industries maritimes (INNOVAMAR)
- Centre d'océanographie de l'Université de Chypre
- Université Luiss de Rome
- Université de Malte
- Secrétariat technique conjoint du Programme MED

les représentants suivants de l'industrie pétrolière :

- Association mondiale d'études des questions environnementales et sociales du secteur pétrolier (IPIECA)
- Société nationale italienne des hydrocarbures (Eni S.p.A.).

8. Une liste complète des participants est jointe en **Annexe I** du présent rapport.

9. La Réunion s'articulait autour de deux (2) parties : l'une consacrée aux Services et outils de l'UE : préparation et lutte contre la pollution marine, l'autre consacrée au projet MEDESS-4MS. L'ordre du jour définitif distribué au cours de la Réunion est joint en **Annexe II** du présent rapport.

10. Les langues de travail étaient l'anglais et le français. Un service d'interprétation simultanée anglais-français-anglais était assuré.

Ouverture de la réunion

11. M. Frédéric Hébert, Directeur du REMPEC, a souhaité la bienvenue aux participants et les a remerciés pour leur contribution. Il a également remercié la Commission européenne et les intervenants pour leur soutien pendant la préparation de cet événement. Il a souligné les objectifs de la Réunion et invité chacun à prendre part activement aux discussions en vue d'une éventuelle intégration des outils présentés lors de la Réunion au mécanisme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en Méditerranée. Par ailleurs, il a indiqué que le CECIS et les outils du MEDESS-4MS, qui allaient être présentés en détail au cours de la Réunion, ont contribué de manière significative à aider les pays à améliorer les capacités de prévention et d'atténuation des risques maritimes provenant de déversements d'hydrocarbures et à coordonner des opérations de lutte contre les déversements d'hydrocarbures grâce à l'utilisation de ces outils de communication et d'aide à la décision. Il a ensuite confirmé que si le projet MEDESS-4MS avait pour bénéficiaires des États côtiers méditerranéens européens, il impliquait également des États côtiers méditerranéens non européens pour la collecte de données et souhaitait étendre ses livrables à ces derniers. M. Hébert a ajouté que dans le cadre du Mécanisme de protection civile de l'UE, la CE a également prévu d'élargir le CECIS aux pays relevant de la Politique européenne de voisinage et aux Accords régionaux.

12. M. Hans Das, Chef d'Unité, DG ECHO A5 - Politique de la protection civile, Commission européenne, a ensuite pris la parole. Il a souligné le rôle essentiel joué par la communication en cas de déversement d'hydrocarbures et expliqué que cette question devait être abordée en détail au cours de la Réunion à travers la présentation d'outils et de mécanismes visant à faciliter la coopération et les interventions. Il a ensuite présenté les messages clés à retenir à l'issue des présentations effectuées lors de la première partie de la Réunion.

13. M. Hébert a invité les participants de la Réunion à passer à cette première partie dédiée aux Services et aux outils de l'UE : préparation et lutte contre la pollution marine.

Mécanisme de protection civile de l'Union européenne et son Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC)

14. M. Hans Das a présenté le Mécanisme de protection civile de l'Union européenne et son Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC). Il a rappelé que le Mécanisme de protection civile de l'UE a été instauré en 2001 et qu'il a été récemment modifié afin de garantir une intervention cohérente de l'Union européenne en cas de catastrophes naturelles ou d'origine humaine survenant au sein et en dehors de l'UE, notamment en cas de pollution marine et de graves accidents maritimes.

15. Il a souligné que le Mécanisme visait à garantir la mise en place de dispositifs adéquats en matière de coopération afin de faciliter l'aide de l'Union européenne provenant des 30 États participants¹ et de l'AESM, ainsi qu'à définir le rôle de l'ERCC en collaboration avec les parties prenantes concernées.

16. M. Das a affirmé que le Mécanisme avait pour objectif d'améliorer la prévention, la préparation et la lutte contre les catastrophes, puis il a détaillé les activités menées dans ces domaines. Il a évoqué les travaux entrepris pour établir des politiques de prévention des catastrophes fondées sur la connaissance, faciliter les analyses réciproques, mettre en place un vaste programme de formation, promouvoir la création de modules pour les opérations d'intervention et soutenir les missions d'experts visant à fournir des conseils en matière de prévention et de préparation. Il a ensuite décrit l'appel à propositions annuel sur la prévention, la préparation et les exercices ouvert aux États participants au Mécanisme de protection civile de l'UE, y compris les pays relevant de l'élargissement et de la Politique européenne de voisinage (PEV).

17. À ce stade, M. Hébert a informé les participants que le REMPEC a invité les États de la Méditerranée occidentale (États membres et non membres de l'UE) à participer à la soumission d'un projet faisant partie de l'appel à propositions de la CE de 2014. Il a en outre détaillé le contenu des propositions du projet en matière de préparation et de lutte ainsi qu'un exercice à grande échelle. Toutefois, le Centre n'ayant pas reçu suffisamment de confirmations de la part des États concernés pour préparer une offre cohérente, la proposition avait été reportée. Il a ensuite informé les participants que, lors de l'appel à propositions de 2014, le CEDRE avait proposé d'élargir le projet Préparation à la gestion et au nettoyage des littoraux et de la faune pollués par les hydrocarbures (POSOW) à la région du sud de la Méditerranée.

18. M. Das a poursuivi avec une présentation du ERCC soulignant que le Centre, opérationnel 24h/24 et 7j/7, traite tous les types de catastrophes (inondations, séismes, incendies de forêt, tornades, pollution, etc.) et qu'il a pour principales fonctions de surveiller les catastrophes, de centraliser les demandes et les offres d'assistance, de faciliter la communication et la coordination lors des interventions entre le pays touché, les États participants et les experts envoyés sur place, d'apporter un soutien technique et logistique, de diriger la capacité de lutte contre la pollution marine de l'AESM et d'assurer la coordination avec les différents services.

19. Il a également expliqué qu'à la réception d'une demande d'assistance suite à une catastrophe survenant au sein ou en dehors de l'UE, l'ERCC transmettrait la demande aux États participants susceptibles d'offrir une aide. Le pays demandeur confirmerait alors quelles offres seraient acceptées ou rejetées. L'ERCC garantit le maintien d'une communication appropriée entre les parties prenantes tout au long du processus, y compris pendant le déploiement de l'aide.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

Système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS)

20. Mme Asta Mackeviciute, chargée de mission de la DG ECHO, a présenté le système CECIS à travers une démonstration en ligne sur l'utilisation de l'outil et le processus de demande et d'offre d'assistance. Elle a rappelé qu'il s'agissait d'un système commun de communication et d'information d'urgence protégé par mot de passe et financé par la CE, mettant en relation les centres de crise des 30 États participants avec le Mécanisme de protection civile de l'UE, l'ERCC et l'AESM.

21. Elle a ensuite détaillé son contenu et ses fonctionnalités, notamment un journal de bord d'urgence, un aperçu des demandes et des offres, une base de données sur la capacité de lutte contre la pollution, les experts et les politiques des États membres et de l'AESM.

22. Tout en rappelant que l'Union européenne est partie à des conventions sur les mers régionales en Europe (à savoir l'Accord de Bonn, l'Accord de Lisbonne, la Convention d'Helsinki et la Convention de Barcelone), elle a souligné que le CECIS est en cours d'adaptation afin d'élargir son accès aux Parties contractantes desdits Accords régionaux.

23. Pour conclure, elle a présenté des études de cas illustrant l'aide que l'UE a pu apporter grâce au Mécanisme lors des marées noires survenues au Liban en juillet 2006 et en mer Noire en novembre 2007, et celles causées par le pétrolier Hebei Spirit en décembre 2007 et par la plateforme Deepwater Horizon en 2010.

24. Une présentation avec des captures d'écran pertinentes décrivant les fonctionnalités du CECIS et la procédure de demande et d'offre d'assistance, ainsi que tous les autres exposés qui ont eu lieu lors de l'« INFODAY », est disponible sur le site Web du REMPEC.

Liens avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et les Accords régionaux

25. M. Victor Diaz Seco, Chargé de projet senior des services de réponse à la pollution, a fait référence au Plan d'action de lutte contre la pollution marine provenant des installations pétrolières et gazières adopté par le Conseil d'administration de l'AESM, en novembre 2013, en complément du Plan d'action contre la pollution par les hydrocarbures ainsi que celui contre les substances dangereuses et potentiellement nocives (HNS).

26. Il a présenté les services de lutte contre la pollution proposés par l'Agence (par exemple le Réseau de navires antipollution en alerte, Cleanseanet, le réseau MAR-ICE), démontrant que l'assistance opérationnelle de l'AESM concordait avec son mandat « supplémentaire » et le besoin de rentabilité.

27. Il a ensuite exposé la nouvelle approche concernant la capacité de mise à disposition de dispersants. Le but de l'agence est d'offrir aux États membres une "boîte à outils" de lutte contre la pollution comprenant les dispersants inclus dans les stocks sélectionnés ainsi que les dispositifs de pulvérisation combinés avec les moyens de récupération mécanique existants, ces derniers demeurant l'option de réponse privilégiée.

28. Tout en dressant la liste des navires antipollution disponibles, M. Diaz a fait remarquer que la capacité de stockage nette des navires présents en mer Méditerranée s'élevait à 24 500 m³. Il a présenté les activités prévues pour 2014, notamment 24 entraînements trimestriels, 3 entraînements d'acceptation, des projets d'application de dispersant par voie maritime concernant Malte et Chypre, 4 exercices opérationnels et des exercices de notification. Il s'est attaché à décrire le processus de mobilisation des navires antipollution pour l'UE et les pays tiers partageant un bassin maritime régional avec l'Union.

29. Après avoir présenté CleanSeaNet et sa capacité en détail, il a fourni des informations sur les actions correspondantes en termes de renforcement des capacités dans le cadre du projet SAFEMED III mis en œuvre par l'AESM.

30. En guise de conclusion, M. Diaz a présenté le Réseau d'intervention maritime en cas d'urgences chimiques (Réseau MAR-ICE), détaillant la composition du réseau, ses procédures et les services offerts aux Etats membres de l'UE, aux États côtiers de l'AELE/EEE et aux États candidats à l'UE.

Débat

31. Les participants à la Réunion ont ensuite été invités à débattre des questions abordées dans la matinée.

32. En réponse à la question soulevée par la Réunion au sujet de la coopération dans le cadre d'un sauvetage suite à un incident en mer et l'éventuel recours au CECIS afin de faciliter la coordination des demandes de moyens de sauvetage aérien et en mer supplémentaires en s'appuyant sur l'expérience et la pratique du Mécanisme de protection civile existant à terre, la représentante de la CE a confirmé que l'outil s'appliquait à toutes les situations d'urgence et à tous les types de demandes d'assistance. Mme Mackeviciute a en outre souligné que le CECIS visait à faciliter la communication entre les parties prenantes, notamment les responsables de la protection civile et de la pollution marine et a reconnu que certaines capacités à terre pourraient être disponibles dans les deux domaines. Afin de tenir compte des différents incidents en mer pouvant nécessiter l'aide internationale, il a été proposé de remplacer le logo « CECIS Pollution marine » par « CECIS Accident en mer ».

33. S'agissant des accords bilatéraux ou multilatéraux en faveur de la recherche et du sauvetage en mer, la représentante de la CE a confirmé que l'outil ne se limitait à aucun accord bilatéral ou multilatéral en particulier.

34. Considérant le fait que dans certains pays plusieurs autorités peuvent être impliquées dans les opérations d'intervention en mer, la Réunion a soulevé la question des droits d'accès au CECIS par différentes autorités. La représentante de la CE a souligné qu'à l'heure actuelle l'accès était accordé à un point de contact de la Protection civile et à un point de contact parmi les responsables de la lutte contre la pollution marine dans chaque pays.

35. Le Directeur du REMPEC a reconnu l'intérêt du CECIS pour faciliter la coordination des demandes d'assistance en cas d'incident majeur. Il a en outre préconisé un dialogue ouvert pour créer des synergies entre l'UE et les Accords régionaux et le respect d'un format de communication international et régional (par exemple POLREP, POLWARN, POLINF). Il a rappelé que l'utilisation du CECIS dans le cadre de la Convention de Barcelone exigerait l'approbation de la Réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, en tenant compte du mandat du REMPEC et en particulier de son rôle dans la coordination de l'assistance en Méditerranée.

36. Le responsable du projet MEDESS-4MS, M. E. Georgoudis, a souligné l'importance de l'évaluation des risques pour garantir la disponibilité de moyens d'intervention appropriés dans des endroits particuliers. Il a ensuite ouvert le débat sur la possibilité d'intégrer des moyens privés au CECIS. La représentante de la CE a alors expliqué que des ressources privées pourraient être certes ajoutées à la base de données du CECIS, mais leur saisie et leur offre éventuelle devraient être effectuées par une autorité nationale puisque les entités privées ne peuvent accéder au CECIS. Le Directeur du REMPEC a fait remarquer que l'intégration de ressources issues du secteur privé nécessiterait des accords spécifiques entre les gouvernements et le secteur privé afin d'établir les conditions d'utilisation desdites ressources (par exemple la disponibilité, le coût, etc.).

37. L'inventaire des moyens d'intervention est actuellement effectué par plusieurs institutions au niveau européen et régional, mais il a été convenu que CECIS soit un point d'entrée pour les ressources des États membres au niveau de l'UE. Compte tenu de la nécessité éventuelle de revoir

les critères de ressources à saisir dans la base de données du CECIS et de débattre davantage pour assurer la cohérence de l'inventaire de l'équipement des pays dans le CECIS et sur le site Web du REMPEC, le Directeur du REMPEC a invité les participants à poursuivre la Réunion avec le projet MEDESS-4MS et d'envisager, dans le cadre de la période de convergence en cours sur l'inventaire des moyens d'intervention, sa complémentarité avec les outils de l'UE.

Présentation générale du projet MEDESS-4MS et de l'évaluation des risques

38. Le responsable du projet MEDESS-4MS a présenté le portail Web qui centralise les différents scénarios de service, les fonctions interactives et d'accès aux données des modèles, notamment les informations intégrées des Systèmes d'information géographique (multicouches) opérationnels sur les équipements d'intervention, les accidents et les cartes environnementales et socio-économiques des zones sensibles. Il a expliqué que le projet intègre des observations et prévisions météorologiques et océanographiques, les données de surveillance par satellite des déversements d'hydrocarbures, les informations du Système d'identification automatique (AIS) et les cinq modèles de prévision de dérive de nappes d'hydrocarbures de cinq partenaires. Toutes ces informations sont accessibles via le référentiel de données en réseau (« Network Data Repository »). Les fonctionnalités de service du projet seront testées par des utilisateurs clés à l'occasion de deux opérations, appelées « Serious Games ».

39. Faisant référence à l'évaluation en cours du risque de rejet d'hydrocarbures et de l'impact dans la région méditerranéenne dans le cadre du projet, M. Georgoudis a indiqué que l'évaluation et la surveillance des risques s'appuient sur l'expérience des projets Brisk et BE-AWARE menés en vertu de la commission HELCOM et de l'Accord de Bonn, respectivement. L'étude porte sur l'analyse du trafic maritime, les données de transport du pétrole, l'historique des accidents et les cartes socio-économiques et des zones sensibles. Pour ces dernières, des données ont été collectées auprès des Centres d'activités régionales (CAR) PAM/PNUE (à savoir Plan Bleu, CAR/ASP et REMPEC) et de l'industrie pétrolière (ENI).

40. M. Georgoudis a conclu sa présentation en expliquant que la gestion du risque de déversement d'hydrocarbures dans le cadre du projet MEDESS-4MS inclut l'évaluation du risque, le traitement du risque et la surveillance du risque. À cet égard, il a détaillé les activités suivantes, qui ont été ou vont être mises en œuvre :

- a. **Collecte AIS** : les données ont été collectées avec l'autorisation des États membres de l'UE.
- b. **Analyse AIS** : l'analyse donne des informations sur la densité du trafic par type et taille des navires, mais la couverture AIS est limitée et certaines données manquent concernant le transport du pétrole.
- c. **Analyse des données de transport du pétrole** : résultat de l'analyse des données sur les flux de pétrole et des données AIS.
- d. **Identification de paramètres** : les données de sensibilité et de vulnérabilité au déversement d'hydrocarbures sont divisées en *paramètres environnementaux* (types de littoraux, aires protégées, flore et faune, etc.) et en *paramètres socio-économiques* (tourisme, ports/terminaux, centrales électriques, centrales de dessalement, élevages de poissons, parcs éoliens, etc.). C'est le REMPEC qui a recueilli les données correspondantes comme indiqué précédemment.
- e. **Matrice de pondération de la sensibilité** : les paramètres de sensibilité sont pondérés avec l'aide d'experts des questions environnementales et socio-économiques (dont ceux de CAR/ASP et Plan Bleu) et les couches correspondantes sont réunies pour former une carte des zones sensibles de toute la région.
- f. **Inventaire des navires de lutte antipollution** : les informations fournies par les États côtiers méditerranéens sont réunies dans un système SIG, y compris le type d'équipement, sa position géographique et son propriétaire.
- g. **Analyse des accidents en mer** : cette analyse des informations fournies par les États côtiers méditerranéens, le CEDRE, l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (Fédération internationale anti-pollution des armateurs de pétroliers - ITOPF) et le REMPEC,

visée à déterminer la probabilité (fréquence) d'un accident spécifique ; l'information est ensuite combinée avec les données AIS et des paramètres statistiques.

- h. **Analyse de déversement accidentel d'hydrocarbures** : la combinaison des résultats de l'analyse des accidents en mer et des données de transport du pétrole aide à prévoir/estimer la quantité et le type d'hydrocarbures déversés en mer et à identifier les zones à haut risque.
- i. **Évaluation des dommages environnementaux** : cette évaluation est le résultat de la combinaison de l'analyse des déversements accidentels d'hydrocarbures et de l'analyse de sensibilité. Grâce au système de prévision du projet MEDESS-4MS, il est possible d'évaluer l'impact et l'ampleur des dommages pour le littoral de toute la région.

Démonstration de l'interface utilisateur

41. Mme Michela De Dominicis, chercheuse à l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV), a été invitée à faire une démonstration de l'interface utilisateur du MEDESS-4MS. Elle a d'abord détaillé les différents scénarios de service du MEDESS-4MS :

- **Temps réel** : simulations automatiques sur la base de déversements détectés par des images satellite;
- **Mode différé** : simulations au moyen de données historiques pour traiter des observations passées et pour l'évaluation des risques; et
- **Gestion des situations d'urgence** : simulations en temps réel en cas d'urgence, permettant de prévoir la dérive des nappes d'hydrocarbures pour faciliter la prise de décision.

42. Mme De Dominicis a ensuite expliqué que les simulations des déversements d'hydrocarbures incluent :

- a. **La définition de la géométrie et des descripteurs des déversements d'hydrocarbures** (par ex. localisation, profondeur, date et heure, durée du déversement, quantité et type d'hydrocarbure déversé).
- b. **Les instructions de simulation** (par ex. choix de la durée de simulation, de l'intervalle de temps, des modèles d'océan, de vent, de vague et du modèle de prévision).

43. Elle a ensuite fait une démonstration en ligne, pas à pas, de l'utilisation du système. Elle a ajouté que les cinq modèles de déversements d'hydrocarbures peuvent être choisis, car certains couvrent toute la mer Méditerranée et d'autres une partie de la région en particulier.

44. Mme De Dominicis a fait la démonstration des résultats de la simulation en soulignant que l'évolution dans le temps de la position du déversement d'hydrocarbures et de sa concentration pouvait être visualisée au moyen de couches opérationnelles supplémentaires comme la vitesse et la direction des courants maritimes, la vitesse et la direction du vent, la hauteur et la direction des vagues, les cartes de sensibilité environnementales et socio-économiques, et les équipements d'intervention.

45. Elle a présenté les opérations Serious Games du projet MEDESS-4MS, en faisant référence à la première opération de test et de validation des moyens MEDESS-4MS de prévision des déversements par des observations directes à partir d'un navire et/ou d'un avion de la Garde côtière italienne et par l'utilisation de bouées. Elle a ajouté que les utilisateurs recevraient une formation à l'utilisation du système avant la fin du projet.

46. M. Leonidas Perivoliotis, chercheur au Centre hellénique de la recherche marine (HCMR), a été invité à exposer des informations techniques concernant la fonctionnalité du système. Il a informé les participants que l'objet du projet MEDESS-4MS est de fournir un service intégré, opérationnel et basé sur plusieurs modèles de prévision de dérive des nappes d'hydrocarbures en Méditerranée, connecté aux services existants de surveillance des nappes de pétrole (ex. CleanSeaNet, AIS), et utilisant les systèmes de modélisation de dérive bien établis, les données environnementales du Service Marin Européen (MCS) et les systèmes nationaux de prévision océanique des États

membres. Il a souligné que les quatre modèles opérationnels de prévision des déversements (MEDSLIK, MEDSLI-II, POSEIDON OSM et MOTHY) seront connectés pour former le système multi-modèle du projet MEDESS-4MS. Le service de prévision de dérive des nappes d'hydrocarbures MEDESS-4MS sera couplé avec les données environnementales du Service Marin Européen et les systèmes nationaux de prévision océanique des États membres. Il a ajouté que neuf (9) institutions et centres dans la région méditerranéenne fournissent des données de prévisions marines et atmosphériques en temps réel et que vingt-huit (28) lots de données de prévisions seront accessibles via le portail Web central.

47. M. Perivoliotis a détaillé les systèmes de prévision MEDESS-4MS dont quatorze (14) modèles océanographiques, sept (7) modèles atmosphériques et sept (7) modèles de vagues. Il a expliqué que le projet a créé une interconnexion entre les modèles de dérive des nappes et les systèmes de prévisions environnementales précités.

48. M. Perivoliotis a conclu sa présentation par la liste des tâches à accomplir avant la fin du projet :

- finaliser l'Interface utilisateur en tenant compte des commentaires à l'issue de la réunion des utilisateurs pour rendre l'accès aussi complet et simple que possible ;
- déclencher des scénarios de simulation directement à partir des nappes détectées par satellite ;
- se servir des résultats des opérations Serious Games pour perfectionner la capacité de prévision des modèles de dérive de nappes d'hydrocarbures ; et
- délivrer un système sans erreur, basé sur plusieurs modèles, de prévision de dérive de nappes d'hydrocarbures en Méditerranée.

49. Le Directeur du REMPEC, a conclu qu'à l'issue de ces présentations, chacun peut se faire une idée de la valeur ajoutée de l'outil MEDESS-4MS, qui permet de sélectionner parmi plusieurs modèles de prévision celui qui convient le mieux aux circonstances particulières de chaque incident. Il a ajouté que le système propose plusieurs outils d'aide à la gestion de crise pour faciliter la prise de décision en cas d'urgence.

50. Il a insisté sur les efforts d'intégration déployés dans le cadre de la Convention de Barcelone sous la forme d'échanges de données entre les CAR et a fait remarquer que le système d'envergure régionale pourrait apporter plus de flexibilité aux pays pour affiner leurs cartes des zones sensibles.

51. Concernant le SIG pour localiser les moyens d'intervention, il a suggéré que l'on s'emploie à l'avenir à développer un système d'information en temps réel de la disponibilité des équipements.

Aboutissements de la réunion

52. M. Frédéric Hébert a invité les Parties contractantes de la Convention de Barcelone à un *tour de table* afin que chacun exprime son intérêt pour les outils CECIS et/ou MEDESS-4MS.

53. En général, l'ensemble des Représentants présents des Parties contractantes ont confirmé l'utilité des deux outils CECIS et MEDESS-4MS, et la nécessité de les intégrer au niveau national, tout en soulignant les difficultés d'une telle intégration dans chaque pays. Concernant CECIS, c'est surtout le nombre d'acteurs impliqués dans les décisions de gestion des interventions d'urgence et la nécessité de convenir de l'identité du Correspondant national chargé du projet qui posent problème.