

31^{ème} Commission hydrographique de la mer Baltique

Klaipėda, Lituanie

22-24 septembre 2026

Contribution au Programme de travail 2026 de l'OHI

Tâche 3.2.1.2

Soutenir les Commissions hydrographiques régionales (CHR) par la participation du Secrétariat à leurs réunions – Commission hydrographique de la mer Baltique (CHMB)

Résumé

- La CHMB-31 a été la première réunion de la Commission organisée et présidée par la Lituanie en tant qu'Etat membre à part entière de l'OHI, clôturant ainsi une année de présidence lituanienne dirigée par Mindaugas Zakarauskas (LTSA).
- La Commission a approuvé les lignes directrices régionales d'harmonisation pour les normes S-104 (niveaux d'eau) et S-111 (courants de surface), complétant ainsi l'ensemble des règles d'harmonisation pour la mer Baltique entamé avec les normes S-101 et S-102 lors de la CHMB-30 et permettant à la mer Baltique de rester à l'avant-garde de la mise en œuvre coordonnée de la S-100.
- Le projet e-Nav de la mer Baltique, financé par l'UE, a rendu compte de la fin des essais sur simulateur et en mer, d'un déploiement commercial des normes S-101/S-102 sur les principales routes de navigation de la Baltique en 2026, ainsi que de l'approbation d'un projet suivant, DynaNav ÖKS, pour les services S-104, S-111 et S-124.
- La CHMB a signé un protocole d'accord avec le projet Nippon Foundation–GEBCO Seabed 2030, devenant ainsi la troisième commission hydrographique régionale à le faire.

Détails

La 31^{ème} session de la Commission hydrographique de la mer Baltique (CHMB) s'est tenue à Klaipėda, Lituanie, du 22 au 24 septembre 2026, sous la présidence de Mindaugas Zakarauskas, de l'Administration lituanienne de la sécurité des transports (LTSA). Cette réunion a marqué une étape importante, car c'était la première fois que la Lituanie accueillait la Commission en tant qu'Etat membre à part entière de l'OHI. Des délégations du Danemark, d'Estonie, de Finlande, d'Allemagne, de Lettonie, de Lituanie, de Pologne et de Suède y ont participé, ainsi que des observateurs du Royaume-Uni. L'OHI était représentée par le Dr John Nyberg.

Une étape importante pour la Lituanie. La conférence a été ouverte par Mme Vilma Ketlerienė, chef du département des transports fluviaux de la LTSA, qui a rappelé l'accueil réservé à la Lituanie sur la scène monégasque et a déclaré que la Lituanie était honorée d'accueillir et de présider la Commission pour la première fois en tant qu'Etat membre à part entière de l'OHI. Le président, qui présidait pour la première fois une conférence de la CHMB, a donné le ton en faisant preuve de cordialité et d'efficacité : il a demandé aux délégués de faire preuve de patience, a veillé à ce que les pauses soient courtes afin de rattraper le temps perdu et a mené à bien un ordre du jour chargé pour aboutir à des décisions consensuelles. Les délégations ont salué sa présidence tout au long de l'année ainsi que la préparation de la réunion ; un délégué de longue date a évoqué les précédentes réunions de la Commission à Klaipėda en 2007 et 2016, soulignant le chemin parcouru par la Lituanie en matière de participation. Le dernier jour, Mme Ketlerienė, de la LTSA, s'est adressée à la Commission, remerciant les membres pour leurs paroles chaleureuses et soulignant que l'appartenance à la communauté hydrographique revêtait une importance non seulement pour la LTSA et son équipe hydrographique, mais aussi pour

la Lituanie en tant que pays. Elle a rendu un hommage particulier à M. Zakarauskas et à son équipe pour avoir mené à bien l'année de présidence lituanienne.

Rapports de l'OHI. Le Dr Nyberg a rendu compte devant la Commission du Centre d'infrastructure de l'OHI à Busan (construction achevée, recrutement de la phase 1 en cours de finalisation), du dispositif de l'OHI pour la protection des données qui a été approuvé et qui prévoit la facturation aux utilisateurs non membres des données protégées, ainsi que des améliorations continues apportées au portail de l'OHI et à la formation en ligne. Il a souligné la croissance du nombre de membres de l'OHI, la Lituanie figurant parmi les Etats membres les plus récents aux côtés du Panama, des Bahamas et de la Gambie, et a présenté un aperçu des propositions qui seront soumises au Conseil dans le courant de l'année. Il a été rappelé aux membres que le nouveau Plan stratégique 2027-2032 introduira de nouveaux indicateurs de performance, et que les contraintes budgétaires pourraient affecter les capacités et les programmes techniques. M. Thomas Dehling (président de l'IRCC) a rendu compte de l'IRCC-18 à Lima, Pérou, notamment de l'analyse SWOT préparée par les présidents des CHR, qui a mis en évidence une collaboration solide mais des processus lents, des décalages structurels ainsi que des contraintes en matière de ressources et de participation.

Distribution par les RENC et S-100. Les discussions techniques ont principalement porté sur la distribution des données officielles ENC et S-100 par l'intermédiaire des centres régionaux de coordination des ENC (RENC), qui desservent quelque 75 Etats membres de l'OHI. Les délégués ont souligné les avantages en termes de coûts pour les services hydrographiques de petite et moyenne taille, l'égalité des conditions commerciales pour les revendeurs à valeur ajoutée, ainsi que la mise en place de processus de validation bien établis. Ils ont déclaré que la S-100 rehaussait les enjeux : des mises à jour plus fréquentes et dynamiques, ainsi qu'une validation inter-produits, rendent indispensable que les navires reçoivent une version unique, à jour et validée de chaque jeu de données ; l'existence de canaux parallèles non validés a été identifiée comme un risque. La Suède préparera un document de contribution à l'intention du WENDWG proposant une recommandation ferme selon laquelle les données officielles ENC et S-100 destinées au marché de la Convention SOLAS soient distribuées via les RENC ; ce document sera transmis aux Etats membres pour qu'ils le coparrainent d'ici fin octobre 2026 et sera finalisé d'ici décembre 2026.

Harmonisation régionale de la S-100. Le groupe de travail sur le référentiel cartographique et les courants marins a présenté des lignes directrices d'harmonisation pour les normes S-104 et S-111, que la Commission a approuvées en même temps que la feuille de route et le programme de travail actualisés. Ces lignes directrices préconisent l'adoption de références horizontales et verticales communes pour les normes S-101, S-102, S-104 et S-111 (référentiel cartographique de la mer Baltique 2000), une coordination bilatérale visant à éviter les discontinuités transfrontalières, ainsi qu'une nomenclature cohérente des jeux de données. Parmi les questions en suspens figurent la validation de la S-111 là où les mesures de courant sont clairsemées et la communication aux marins de l'incertitude combinée des profondeurs de la S-102 et des prévisions de la S-104. Les rapports nationaux ont rendu compte de la production en cours : la Finlande et la Suède ont converti leurs bases de données de production et publié leurs premiers jeux de données S-101 et S-102, la Lettonie a publié les données S-101 et S-102, et plusieurs membres mettent en place une production automatisée hybride S-57/S-101.

Projet e-Nav de la mer Baltique. L'Administration maritime suédoise a présenté l'état d'avancement final du projet e-Nav de la mer Baltique, cofinancé par le programme de l'UE pour la région de la mer Baltique et qui se déroule de novembre 2023 au 31 octobre 2026. Ce partenariat rassemble les services hydrographiques de la Suède (coordinateur), de l'Allemagne, de la Finlande, du Danemark, de l'Estonie et de la Lettonie, avec la Lituanie et la Pologne en tant que partenaires associés ; les Instituts de recherche de Suède (RISE) et l'Université des sciences appliquées de Satakunta (SAMK) ; le fabricant d'ECDIS Furuno ; l'Institut météorologique finlandais (FMI) ; ainsi que PRIMAR et IC-ENC en tant que RENC associés. Le projet a permis de mettre en place une capacité de production S-101 et S-102 (ainsi

que, en Finlande, S-104 et S-111), d'établir les règles d'harmonisation régionales et de tester les produits auprès des marins. Son déploiement commercial prévu en 2026 fournira des ENC S-101 couvrant les principales routes de navigation de la Baltique, des données bathymétriques S-102 sur les routes clés, les chenaux et les approches portuaires lorsque la qualité des données de levé le permet, ainsi que des services de vue d'ensemble du FMI pour les S-104 et S-111, principalement dans les eaux finlandaises.

RISE et SAMK ont rendu compte du « Rapport final sur les processus de pilotage et d'évaluation ». Les essais ont mobilisé 26 marins dans des simulateurs et ont donné lieu à des tests à bord du ferry Aurora Botnia, assurant la liaison entre la Finlande et la Suède, avec quatre scénarios transfrontaliers et douze scénarios portuaires comparant les systèmes S-57 et S-100 lors de la planification et du suivi, évalués en termes de sécurité, d'efficacité et de facilité d'utilisation. Les marins ont largement reconnu que la S-101 affichait des informations pertinentes à chaque échelle et que le S-102 favorisait des traversées plus sûres et plus efficaces. La S-104 a été jugée comme apportant une valeur ajoutée évidente à la planification du voyage ; la S-111 a également été perçue de manière positive, bien que sa représentation graphique des courants ait suscité des réactions plus mitigées que celle des profondeurs de la S-102, et la plupart des participants ont trouvé ces outils faciles à prendre en main. L'optimisation des itinéraires avec la S-111 a permis de réaliser des économies d'énergie d'environ 3 à 8 % dans l'Öresund et le Skagerrak, la majeure partie de ces économies ayant été obtenue avec la résolution de maillage la plus grossière testée, ce qui suggère que les résolutions actuelles des modèles océaniques permettent déjà de tirer parti de la plupart des avantages. Les conclusions ont également mis en évidence le risque d'encombrement de l'écran, le danger que des données bathymétriques ou des prévisions très détaillées puissent être perçues comme plus précises qu'elles ne le sont réellement, la difficulté de maintenir les jeux de données à jour avec une connectivité limitée, ainsi que la nécessité de disposer de combinaisons de couches par défaut configurables et bien pensées.

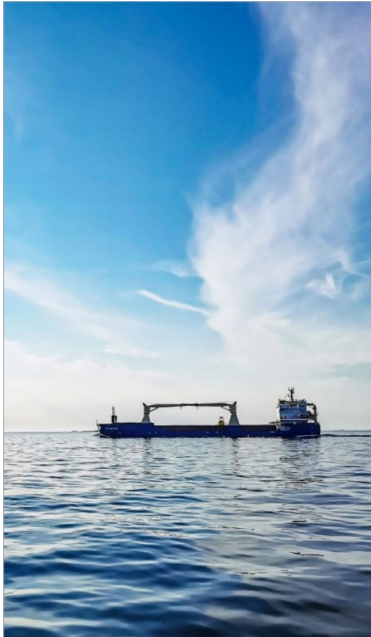
Dans le prolongement de ces travaux, le projet suivant DynaNav ÖKS a été approuvé en juin 2026 dans le cadre du programme Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak (budget : 5,4 millions d'euros, cofinancement à 60 %, août 2026 – juillet 2029). Il mettra en œuvre les normes S-104, S-111 et S-124 via la distribution par SECOM et la Maritime Connectivity Platform, développera davantage les exigences de la S-102 relatives aux fonds marins mobiles et testera l'échange de routes selon la S-421 en Norvège. Le Royaume-Uni a qualifié ces travaux de pionniers à l'échelle mondiale et a demandé comment ils pourraient être partagés avec d'autres CHR ; la Suède a indiqué que les résultats avaient été rendus compte au Groupe de travail du réseau OHI-UE afin d'encourager d'autres Etats membres de l'UE à recourir au programme Interreg, qui finance la mise en œuvre plutôt que la recherche. La Commission a pris note du rapport.

Rapports & levés nationaux. Parmi les points forts, citons le contrat conclu par l'Allemagne portant sur deux navires de levé et l'utilisation opérationnelle de l'IA pour la détection de rochers et d'objets ; la détection opérationnelle de rochers par IA et l'extraction du trait de côte à partir de données satellitaires en Finlande ; les essais menés par l'Estonie avec des drones légers pour le levé en eaux peu profondes, qui ont également mis en évidence les risques de brouillage et de falsification des GNSS ; le système de notifications et de publication assisté par IA de la Lettonie ; les 777 km² de levés effectués par la Pologne et son projet de retirer quelque 26 cartes papier d'ici 2028 ; l'acquisition par la Suède d'un navire polyvalent (2030–2032) et de deux petites vedettes de levés, ainsi que les travaux de magnétométrie liés à l'enfouissement de câbles ; et les changements organisationnels du Danemark ainsi que ses besoins croissants en matière de cartographie autour du Groenland. Le programme de levés de la HELCOM rend compte du fait qu'environ 65 % des zones de catégorie 3 et 6 % des zones de catégorie 2 doivent encore être levées.

Seabed 2030, gouvernance et sensibilisation. Jamie McMichael-Phillips, directeur de Seabed 2030, a rendu compte du fait que 28,7 % des fonds marins sont désormais cartographiés selon les normes

modernes, et que la CHMB a signé un protocole d'accord avec Seabed 2030, à l'instar des commissions hydrographiques nordique et de la mer du Nord. Les membres ont été encouragés à fournir des données au DCDB et à soutenir la bathymétrie participative, ainsi qu'à désigner un nouvel ambassadeur régional, l'actuel ambassadeur réduisant son temps de travail. La Commission a adopté ses statuts modifiés, qui seront signés conjointement lors de la prochaine réunion en présentiel, a approuvé les modifications apportées au mandat du groupe de travail sur les RSM et a convenu que les groupes de travail devaient transférer leurs documents et listes de contacts vers le portail de l'OHI, en rendant compte de tout obstacle lors de la CHMB-32.

Photo



Baltic Sea e-Nav - Scope



Project period November 2023 – October 2026

Goal	Period
Develop production capabilities for S-101 ENC, S-102 bathymetry and in Finland S-104 water level and S-111 surface currents	2023-2025
Establish harmonization rules for S-10x-products. Decisions was taken for S-101 and S-102 at BSHC30, 2025 and BSHC31, 2026, will hopefully approve the harmonization rules for S-104 and S-111.	2024-2026
Test, evaluate and refine the S-10x products	2025
Commercial rollout for S-101 and S-102 in the Baltic Sea. S-104 and S-111 in parts of FI.	2026

BSHC 31, Klaipeda Lithuania, 23 - 24 September 2026

Interreg
Baltic Sea Region



Co-funded by
the European Union

Illustration : Portée du projet e-Nav de la mer Baltique, point C.4 de l'ordre du jour de la CHMB-31. Avec l'aimable autorisation de l'Administration maritime suédoise





Prochaine réunion

La CHMB-32 se tiendra à Rostock, Allemagne, du 21 au 23 septembre 2027.