



Distr. LIMITÉE

UNEP(DEPI)/CAR WG.41/4b

14 mars 2021

Original : ANGLAIS

Cinquième réunion du Comité consultatif scientifique et technique (STAC) du Protocole relatif à la pollution provenant de sources telluriques et d'activités terrestres dans la grande région Caraïbes

En mode virtuel

du 15 au 17 mars 2021

Plan de travail du CAR-CIMAB

Pour des raisons de santé et de sécurité publiques liées à la pandémie de COVID-19, cette réunion est convoquée virtuellement. Les délégués sont priés de se procurer les documents de la réunion par voie électronique pour téléchargement le cas échéant.

Ce document a été reproduit sans faire l'objet d'une revue formelle.



PLANIFICACION STRATÉGIQUE

CAR-Cimab LBS

2021- 2030

(Ébauche)

Mars 2021

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
CONTEXTE	5
DESCRIPTION DE L'INSTITUTION	7
ANALYSE INTERNE DU CAR-CIMAB	8
MISSION ET VISION.....	8
PRINCIPES RÉGISSANT LE FONCTIONNEMENT DU CAR-CIMAB	9
LIGNES DIRECTRICES, OBJECTIFS ET ACTIVITÉS CONNEXES AU TITRE DE LA PÉRIODE 2020-2030.....	9
RÉALISATIONS OU RÉSULTATS ESCOMPTÉS/INDICATEURS DE SUCCÈS	12
DOMAINES DE RECHERCHE ET CAPACITÉS TECHNIQUES DU CAR-CIMAB.....	16
ORGANIGRAMME.....	17
RESSOURCES HUMAINES.....	17
MISE À DISPOSITION DES INSTALLATIONS.....	18
RESSOURCES FINANCIÈRES	18
COMMUNICATION ET INFORMATION.....	19
POLITIQUE D'ASSURANCE QUALITÉ.....	19
ANNEXES	20
ANNEXE 1. ORGANIGRAMME DU CIMAB	20
ANNEXE 2. PRINCIPALES ÉQUIPES EN FONCTION DES PRINCIPAUX PROJETS ET ACTIVITÉS DU CAR-CIMAB.....	21

ACRONYMES

CAR	Centre régional d'activités
CIMAB	Centre de recherche sur les transports et la gestion de l'Environnement
Convention de Carthagène	Convention pour la Protection et la mise en valeur du milieu marin de la grande région Caraïbes
COP	Conférence des Parties contractantes
LBS	Sources telluriques de pollution marine
IMA	Institute of Marine Affairs
SDG	Objectifs de développement durable
PEC	Programme pour l'Environnement des Caraïbes
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
RAN	Réseau des centres régionaux
PNUE - CAR/UCR	Unité de coordination du Programme des Caraïbes pour l'Environnement
Grande région Caraïbes	Grande région Caraïbes

INTRODUCTION

En 2015, le Bureau des services de contrôle interne (BSCI) a procédé à un audit du Programme des Caraïbes pour l'Environnement (PEC) et a recommandé la mise à jour de la Stratégie de travail dans le souci de veiller à ce que les activités et les programmes soient alignés sur les objectifs stratégiques régionaux et mondiaux du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE).

À la suite de cette recommandation, il a été convenu à la Dix-huitième Réunion intergouvernementale sur le Plan d'action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes et lors de la Quinzième Réunion des Parties contractantes à la Convention pour la Protection et la mise en valeur du milieu marin de la grande région Caraïbes, qui s'est déroulée du 5 au 6 juin 2019 à Roatan au Honduras (Décision IV), d'élaborer une stratégie pour le PEC au titre de la période 2020-2030.

Entre-temps, la Décision 5 de la Quatrième Conférence des Parties contractantes (COP) au Protocole sur les sources telluriques de pollution marine (LBS) de la grande région Caraïbes, tenue à Roatan, au Honduras, le 4 juin 2019, a soutenu l'élargissement du rôle des Centres d'activités régionaux (RAC) et du Réseau des centres d'activités régionaux (RAN) dans le cadre de la mise en œuvre du Protocole LBS et a demandé aux CAR d'élaborer un plan stratégique de 6 ans afin d'aider le Secrétariat à mobiliser des ressources et à élaborer de nouveaux projets et activités dans le cadre des plans de travail biennaux.

Cette décision a été approuvée par les Parties contractantes à la Convention de Carthage lors de la Dix-huitième Réunion intergouvernementale sur le Plan d'action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes et à l'occasion de la Quinzième Réunion des Parties contractantes à la Convention pour la Protection et la mise en valeur du milieu marin de la grande région Caraïbes, tenue à Roatan (Honduras) du 5 au 6 juin 2019 (Décision V).

Dans le cadre de ce processus de mise à jour de la Stratégie du Programme des Caraïbes pour l'Environnement et de ses Centres d'activités régionaux (CAR), le présent document décrit la Stratégie du Centre de recherche et de gestion des transports environnementaux en tant que Centre d'activités régionales du Protocole relatif aux sources telluriques de pollution marine, Protocole rattaché à la Convention de Carthage (Stratégie du CAR-Cimab LBS pour la période 2021-2030).

Contexte

La Recommandation n°10 de la Treizième réunion du Comité de suivi du Plan d'action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes et la Réunion extraordinaire du Bureau des Parties contractantes à la Convention pour la Protection et la mise en valeur du milieu marin dans la grande région Caraïbes, qui s'est tenue à San José, Costa Rica, du 9 au 13 juillet 2001, ont convenu de reconnaître deux institutions comme Centres régionaux d'activités rattachés au Protocole sur les sources telluriques de pollution marine (Protocole LBS) . Il s'agit notamment du Centre de recherche et de gestion environnementale des baies et des côtes (Cimab) de Cuba et l'Institut des affaires maritimes (IMA) de Trinité-et-Tobago. Les gouvernements

respectifs de Cuba et de Trinité-et-Tobago ont présenté et approuvé la candidature de ces deux institutions.

Par la suite, à la faveur de la Onzième Réunion intergouvernementale (IGM11) sur le Plan d'action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes et de la Huitième Réunion des Parties contractantes à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin de la grande région des Caraïbes, tenue du 28 septembre au 2 octobre 2004 à Montego Bay (Jamaïque), des lignes directrices encadrant la mise en place et le fonctionnement des CAR ont été approuvées. (Décision M).

Les objectifs et fonctions, tels qu'approuvés pour les CAR LBS à cette occasion et qui sont encore valables à ce jour se déclinent comme suit :

- i. Fournir une assistance et apporter une expertise-conseils à l'Unité de coordination du Programme des Caraïbes pour l'Environnement (PNUE-CAR/UCR) dans le cadre de la mise en œuvre du Protocole tellurique (LBS) ;
 - ii. Superviser et coordonner la mise en œuvre des activités telles que définies dans le cadre de chaque projet afin d'éviter les impacts liés aux sources telluriques sur le milieu marin, de concert avec l'entité UCR/CAR-PNUE ;
 - iii. Promouvoir la normalisation des méthodes ainsi que la coopération dans les domaines de la recherche et du suivi, selon qu'ils présenteraient un intérêt régional pour les aspects en rapport avec le Protocole tellurique (LBS) ;
 - iv. Promouvoir la coopération scientifique et technique avec les institutions spécialisées des Nations Unies, les organisations intergouvernementales, gouvernementales et non gouvernementales ;
 - v. Faciliter la fourniture d'une assistance technique et scientifique (experts, consultants) et les aspects liés à la formation telle que dispensée à l'intention des gouvernements et des institutions de la grande région Caraïbes ;
 - vi. Recueillir les informations relatives aux technologies innovantes nécessaires à la mise en œuvre des programmes et activités spécifiques au Protocole LBS et mettre ces informations à la disposition des gouvernements et des institutions ;
 - vii. Établir et mettre à jour des banques de données aux niveaux national, sous-régional et régional, conformément aux mesures adoptées dans le cadre de la mise en œuvre du Protocole tellurique (LBS), y compris toute autre information pertinente ;
 - viii. Élaborer des activités de formation et d'échange d'informations telles que des cours, des séminaires et des ateliers à l'intention des membres du RAN ; il faudra en outre veiller à sensibiliser le public à la nécessité de mettre en œuvre une politique de gestion de la pollution marine d'origine tellurique dans la grande région Caraïbes ;
 - ix. Veiller à la cohésion et à la synergie dans l'engagement des institutions parties prenantes du RAN ;
-

- x. Mobiliser les ressources : humaines, financières et matérielles, dans la mesure du possible, aux fins de répondre aux besoins du Programme pour l'Environnement des Caraïbes (PEC) ;
- xi. Organiser des réunions, des symposiums et des missions sur le terrain selon la contribution de tels événements à la consolidation des objectifs du Protocole LBS et leur alignement sur les fonctions du CAR.
- xii. Dans le cadre de la mise en œuvre des projets, fournir des services selon les meilleurs rapports qualité-prix.

DESCRIPTION DE L'INSTITUTION

Connue à ce jour sous le nom-acronyme Cimab, de l'espagnol "*Centro de Investigación y Manejo Ambiental del Transporte (Cimab)*", l'institution est une émanation de l' "*Instituto de Investigaciones del Transporte (IIT)*", un institut de recherche sur les transports fondé en janvier 1981 en tant qu'entité scientifique et technique (UCT) dotée d'une ligne budgétaire et rattachée au Ministère des transports.

Au fil des ans, l'Institut (IIT) a subi plusieurs mutations, ce qui démontre, s'il en était encore besoin, sa capacité à gérer les changements, à créer et à entreprendre des innovations organisationnelles, dans le but ultime de soutenir les travaux de recherche, de développement et d'innovation (R&D&I) au profit du développement du système de transport et du rétablissement de l'environnement ainsi que de la protection de celui-ci, aussi bien à Cuba que dans le reste de la grande région Caraïbes.

L'institution est passée de l'Institut de Recherche sur les Transports à l'Association de Recherche et de Production sur les Transports, puis au Groupe d'Innovation sur les Transports (Groupe IT) auquel plusieurs entités ont d'ailleurs été rattachées, jusqu'à leur intégration au sein de trois centres de recherche : le Centre de recherche sur les transports (Cetra), le Centre d'ingénierie des transports (Cit) et le Cimab (Centre de recherche et de gestion environnementale des baies et des côtes).

Les dernières innovations organisationnelles mises en œuvre ont consisté à surseoir l'entité IT et à faire fusionner les deux autres entités scientifiques en Cimab, processus qui a effectivement commencé en fin 2011 et a été finalisé en février 2013. Cette transformation a ainsi conjugué capital humain, expérience et savoir-faire aux fins de faciliter la production et l'application des connaissances à travers une seule entité scientifique, afin de s'engager dans des activités de recherche scientifique et de développement technologique dont le but consiste à contribuer aux objectifs et à la portée des différents programmes en cours d'élaboration dans le secteur des transports, en mettant notamment l'accent sur la protection de l'Environnement et la solution aux problèmes environnementaux.

Outre la prestation de services scientifiques et technologiques, l'enseignement post-secondaire, la commercialisation de ses produits ou services et d'autres activités liées à la science et à

l'innovation technologique, les aspects tels que la recherche scientifique et le développement technologique sont d'une importance fondamentale pour son activité, d'autant plus que le Cimab est un établissement de recherche. Sa structure organisationnelle est celle d'une entreprise et l'institution est autofinancée. Le Cimab est rattaché à l'Organisme supérieure de gestion économique connu sous le nom "*Grupo Marítimo Portuario*" (GEMAR), sous la tutelle du Ministère des transports.

Depuis qu'il a été désigné Centre d'activités régional rattaché au Protocole relatif aux Sources telluriques de Pollution en 2001, Protocole s'inscrivant dans le cadre de la Convention de Carthagène, le Cimab (ci-après dénommé CAR-Cimab) a signé 13 contrats directs avec le Secrétariat du PEC, pour des prestations allant de la participation à des projets régionaux avec diverses sources de financement au profit d'actions de renforcement institutionnel. En tant que centre d'activités, le CAR-Cimab a pris part à de multiples activités régionales organisées et/ou coordonnées par le Secrétariat du PEC.

Le Cimab compte 160 employés, dont 122 travaillant directement dans le domaine de la recherche, soit 76 % de son personnel. Des 48 employés ayant statut de chercheur, 35 sont diplômés en sciences (73 %) ; 22 ont un statut d'enseignant (46 %), 36 ont des diplômes au niveau Masters et 2 détiennent un doctorat, ce qui représente une expérience moyenne de plus de 20 ans dans les domaines des transports et de l'Environnement.

Dans le cadre de l'exercice de ses fonctions en tant que CAR (décrites dans la partie **INTRODUCTION**), l'Institution rend les services suivants :

ANALYSE INTERNE DU CAR-CIMAB

Mission et vision

En tant que Centre d'activités régional du Protocole relatif aux sources telluriques de pollution marine dans le cadre du Programme pour l'Environnement des Caraïbes (CAR LBS Cimab), la **mission** du Cimab consiste à mettre la science et la technologie au service de la gestion durable des écosystèmes marins et côtiers de la grande région Caraïbes.

La **vision** du CAR Cimab LBS se décline comme suit : être une institution chef de file au sein de la grande région Caraïbes dans le domaine de la maîtrise de la pollution marine, ainsi que sa réduction et sa prévention, en mobilisant d'une part des spécialistes pleinement engagés et de haut vol, et d'autre part en tirant parti des ressources technologiques appropriées.

Les valeurs fondamentales du CAR-Cimab, qui sont par ailleurs déterminantes pour sa mission et qui servent de guide quant à la manière dont les employés doivent se comporter par rapport à la culture de l'organisation sont les suivantes : qualité absolue et excellence ; éthique professionnelle et dévouement ; le sens de l'initiative, la créativité, un esprit d'équipe ; la capacité d'innovation technologique et la passion pour la cause environnementale. En outre,

l'institution a adopté les principes et les normes éthiques régissant l'activité scientifique à Cuba, et ce, d'autant plus que l'institution y est basée.

Principes régissant le fonctionnement du CAR-Cimab

Les principes ou les lignes directrices régissant le fonctionnement du CAR-Cimab pour la période 2021-2030 s'énoncent comme suit :

Sources et activités menées au sein de la grande région Caraïbes.

1. Reconnaissance et application de la Convention de Carthagène, et en particulier, du Protocole relatif à la pollution marine d'origine tellurique, seul instrument juridiquement contraignant à l'échelle de la grande région Caraïbes en ce qui concerne la protection du milieu marin et côtier.
2. Alignement sur les lignes directrices et les objectifs stratégiques du Programme pour l'Environnement des Caraïbes (PEC) au titre de la période 2020-2030, le Programme faisant office de Secrétariat pour la Convention de Carthagène.
3. Mise en cohérence avec la stratégie du Cimab telle que définie pour la période 2020-2023.
4. Synchronisation avec les piliers, les objectifs, cibles et indicateurs de la Stratégie régionale de réduction des polluants nutriments et le Plan d'action connexe approuvé à la Cinquième réunion du Comité consultatif scientifique et technique (STAC) du Protocole LBS (2021). *Remarque : sous réserve d'approbation*
5. Soutien scientifique et technique aux États membres associés au PEC, et en particulier aux Parties contractantes au Protocole LBS aux fins de les aider à s'acquitter des obligations telles que stipulées dans la Convention de Carthagène et à réaliser les 17 Objectifs de développement durable (ODD) ainsi que les cibles associées, tels que définis dans l'Agenda 2030, et notamment les Objectifs et cibles liés à la pollution : Objectif 6 (Eau propre et assainissement), 9 (Industrie, Innovation et Infrastructure), 11 (Villes et communautés durables), 12 (Production et consommation responsables) et 14 (Vie sous-marine).

Lignes directrices, objectifs et activités connexes au titre de la période 2020-2030.

Les cinq orientations opérationnelles stratégiques et les objectifs connexes sont présentés ci-après, ainsi qu'un résumé des tâches ou activités générales à réaliser et les domaines à couvrir en vue d'atteindre ces objectifs. Les projets détaillés, les activités et les budgets correspondants seront présentés dans les plans de travail biennaux.

Ligne directrice : Prévention, réduction et maîtrise de la pollution marine d'origine tellurique.

Objectif stratégique 1 : Accroître l'utilisation d'outils et de solutions innovants en matière de prévention, réduction et maîtrise de la pollution marine provenant de sources telluriques.

Afin d'atteindre cet objectif, des programmes, projets et activités continueront d'être mis en œuvre à travers les pays de la grande région Caraïbes, de concert avec les Points focaux

nationaux du Protocole LBS, aux fins de prévenir, d'atténuer et de réduire l'impact produit par les sources telluriques de pollution marine. Il s'agira notamment de projets liés à l'inventaire, à la classification et à la gestion des sources telluriques (LBS), ainsi que de programmes de suivi et d'évaluation de la qualité environnementale des eaux marines côtières ainsi que de tous les types d'eaux usées. D'autres types de recherche seront menés sur les aspects pertinents du Protocole LBS dans le but de promouvoir le processus de ratification dans les pays Non Parties contractantes à cet Instrument ou à l'effet de promouvoir le respect des obligations en ce qui concerne les pays ayant déjà adhéré au Protocole.

Feront partie des programmes, projets et activités à mettre en œuvre des approches novatrices telles que l'application du principe de gestion « de la source à la mer » ou « du bassin versant au récif », afin d'atténuer le niveau de pollution et conserver la qualité de l'eau et la santé des écosystèmes du point d'origine aux zones de rejet dans le milieu marin.

De telles approches incluront également l'approche de « l'économie circulaire » comme alternative attrayante et redéfinissant la croissance économique, cette circularité étant fondée sur la gestion 3R (réduction, recyclage et réutilisation).

Ligne directrice – Nouveaux contaminants et nutriments : problèmes environnementaux et sanitaires affectant les ressources biologiques des écosystèmes marins côtiers, y compris la santé humaine dans la grande région Caraïbes.

Objectif stratégique 2 : Renforcer les capacités du CAR-Cimab en vue de la mise en œuvre de projets portant sur **les nouveaux polluants** dont le niveau de priorité est plus élevé pour la grande région Caraïbes d'une part, et renforcer les projets existants en vue de l'évaluation de **la pollution due aux nutriments** d'autre part.

Le rapport sur l'état de la région, achevé en 2020, (rapport SOCAR) a révélé que les principaux impacts affectant les écosystèmes marins de la grande région Caraïbes sont principalement liés à l'eutrophisation, aux proliférations d'algues nuisibles, à la pollution au mercure, aux microplastiques et aux débris ou déchets marins.

Par ailleurs, l'importance de l'impact des polluants nutriments est reconnue dans la grande région Caraïbes. Afin d'atteindre les objectifs proposés dans la Stratégie régionale de réduction des polluants nutriments et soutenir le Plan d'action connexe (documents approuvés en 2021), il est nécessaire de renforcer les institutions régionales, y compris les CAR, dans la mise en œuvre des projets et activités pertinents

Par conséquent, des actions seront mises en œuvre en vue de renforcer les capacités (en termes de ressources humaines et technologiques) dans la recherche sur la présence et l'impact des microplastiques et des substances hautement toxiques (le mercure en particulier) pour la santé humaine et les écosystèmes marins côtiers de la région.

La capacité du CAR-Cimab sera également renforcée aux fins d'évaluer la pollution liée aux nutriments, y compris l'identification des sources contributrices et la détermination de leur impact.

Dans la même lancée, le CAR-Cimab, et notamment son laboratoire d'analyse, continuera d'être renforcé afin de déterminer d'autres paramètres et indicateurs de pollution spécifiques aux eaux

usées et aux eaux marines côtières. Des actions continueront d'être menées aux fins de préserver le statut de laboratoire accrédité par la norme cubaine NC ISO 17025:2017 d'une part, et en vue d'élargir le champ d'application de ce statut d'autre part.

Ligne directrice : Mobilisation des ressources financières.

Objectif stratégique 3 : Entreprendre des actions aux niveaux national et régional **en vue de mobiliser des ressources financières** dans le cadre de projets et d'activités relevant du domaine d'intérêt du Protocole tellurique (LBS).

Un appui renforcé sera apporté au Secrétariat à la Convention de Carthagène en ce qui concerne la recherche de nouvelles sources de financement. La coopération avec les Points focaux nationaux du Protocole LBS sera encouragée afin de rechercher également un financement alternatif (national et international) pour les projets et les activités.

Ligne directrice : Coopération régionale

Objectif stratégique 4 : Poursuivre le développement de **la coopération régionale entre les CAR et les RAN.**

Parmi les mesures qui seront prises en vue d'atteindre cet objectif, il convient de citer le renforcement de la coopération scientifique et technique entre les institutions faisant partie du RAN, de concert avec d'autres institutions spécialisées du système des Nations Unies, ainsi qu'avec d'autres CAR à travers la région, l'accent étant mis sur l'amélioration de la collaboration et de la communication avec l'Institut des affaires maritimes (IMA) basé à Trinité-et-Tobago, un autre centre d'activité régional (CAR) rattaché au Protocole LBS. À cet effet, différents mécanismes et instruments de collaboration seront mis à contribution.

Ligne directrice 5 : Gestion des connaissances

Objectif stratégique 5 : Mener davantage d'actions dans le domaine de la **gestion des connaissances.**

La dispensation des cours et l'organisation des séminaires et d'ateliers permettront de faciliter la fourniture d'une assistance technique et scientifique (experts, consultants, formation) aux gouvernements et aux institutions de la grande région Caraïbes. Nous continuerons d'organiser des réunions, des colloques et des missions sur le terrain de façon à contribuer à la réalisation des objectifs et au respect des obligations spécifiques au Protocole LBS, conformément aux fonctions du CAR.

De même, la diffusion des expériences réussies en matière de gestion des sources telluriques de pollution marine sera accrue, y compris les résultats des programmes et projets nationaux et régionaux relatifs à ce sujet. La mise en œuvre d'actions de sensibilisation du public sur des sujets connexes à l'intention des publics cibles ou des parties intéressées sera renforcée.

Nous continuerons à promouvoir le Protocole tellurique (LBS), en mettant notamment l'accent sur les avantages et les retombées de sa ratification, ainsi que sur le respect des obligations y afférentes telles que stipulées.

Réalisations ou résultats escomptés/Indicateurs de succès

Les objectifs stratégiques énoncés ci-dessus constitueront le chantier ou les axes des objectifs spécifiques des projets à élaborer et/ou des activités à concevoir au cours de la période 2021-2030.

Le Tableau 1 présente les résultats escomptés pour chaque objectif stratégique et les indicateurs de progrès connexes.



Tableau 1. Tableau 1. Résultats escomptés et indicateurs de progrès conformément aux objectifs stratégiques

Objectif stratégique	Résultats escomptés	Indicateurs de progrès
<p><u>Objectif stratégique 1 :</u> Accroître l'utilisation d'outils et de solutions innovants en matière de prévention, réduction et maîtrise de la pollution marine provenant de sources telluriques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Porter à la hausse le nombre de programmes, projets et activités visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine. • Application accrue d'approches et de principes novateurs à ces programmes, projets et activités. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de programmes, de projets et d'activités mis en œuvre sur la base d'approches et de principes novateurs (tels que l'économie circulaire, l'approche « du bassin versant au récif », « de la source à la mer », entre autres) en vue de la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution d'origine tellurique. • Nombre de pays prenant part à la mise en œuvre de tels programmes, projets et activités.
<p><u>Objectif stratégique 2 :</u> Renforcer les capacités du CAR-Cimab en vue de la mise en œuvre de projets portant sur les nouveaux polluants dont le niveau de priorité serait plus élevé pour la grande région Caraïbes d'une part, et renforcer les projets existants en vue de l'évaluation de la pollution due aux nutriments d'autre part.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dotation du CAR-Cimab en capacité de détection de nouveaux contaminants, principalement les microplastiques et les substances hautement toxiques pour la santé humaine. • Capacité accrue du CAR-Cimab en matière d'identification des nutriments. • Amélioration de la capacité du CAR-Cimab en matière d'évaluation et d'identification d'autres indicateurs de contamination d'origine tellurique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Acquisition de matériel et d'équipement de détection et/ou de quantification de nouveaux contaminants, ainsi que d'autres indicateurs de pollution marine d'origine tellurique (LBS). • Formation suivie (nombre de séances de formation et nombre de participants). • Certificats d'accréditation mis à jour.

	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien du statut de Laboratoire accrédité à la norme NC ISO 17025:2017. 	
<p><u>Objectif stratégique 3</u> : Entreprendre des actions aux niveaux national et régional en vue de mobiliser des ressources financières dans le cadre de projets et d'activités relevant du domaine d'intérêt du Protocole tellurique (LBS).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de la coopération avec les Points focaux LBS en vue de mobiliser des ressources financières au profit de la mise en œuvre des projets et activités. • Revoir à la hausse le financement alloué aux projets et activités liés au Protocole LBS. 	<ul style="list-style-type: none"> • Volume de projets mis en œuvre en collaboration directe avec les Points focaux du Protocole LBS. • Montant des fonds mobilisés pour la mise en œuvre des projets et activités en collaboration directe avec les Points focaux du Protocole LBS.
<p><u>Objectif stratégique 4</u> : Poursuite de l'extension de la coopération régionale entre les CAR et le RAN.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration accrue entre les CAR et les institutions constituant le RAN, grâce à diverses modalités et divers instruments de collaboration. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'instruments de collaboration signés. Nombre d'institutions concernées. • Nombre de projets de collaboration entre les institutions constituant le RAN et entre les CAR.
<p><u>Objectif stratégique 5</u> : Porter à la hausse le nombre d'actions menées dans le domaine de la gestion des connaissances.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un niveau plus élevé de connaissances scientifiques et techniques parmi les différentes parties prenantes engagées dans la gestion et la facilitation du Protocole LBS d'une part, et dans la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution marine d'autre part. • Meilleure connaissance du Protocole 	<ul style="list-style-type: none"> • Formation et cours techniques initiés par les spécialistes du CAR-Cimab (en termes de nombre de sessions de formation et de séances de cours ainsi que le nombre de spécialistes formés). • Nombre d'ateliers et de colloques organisés par le CAR-Cimab ainsi

	<p>LBS chez le public (avantages, obligations, pour ne citer que ces points).</p> <ul style="list-style-type: none">• Meilleure connaissance des expériences réussies de projets et d'activités régionaux dans le cadre du Protocole LBS.	<p>que le nombre total de participants.</p> <ul style="list-style-type: none">• Nombre d'interventions visant à promouvoir et à diffuser des informations relatives au Protocole LBS, y compris les résultats et les expériences réussies des projets et activités régionaux y afférents.
--	---	---

Domaines de recherche et capacités techniques du CAR-Cimab.

Les projets et activités à réaliser dans le cadre des *Objectifs stratégiques* seront en adéquation avec les capacités opérationnelles actuelles du CAR-Cimab en termes de recherche, à savoir :

- Évaluation de l'impact des nouveaux travaux et de l'impact de la rénovation d'ouvrages existants en eaux profondes, dans les baies, dans les ports et dans les zones maritimes et côtières sur l'Environnement (Études d'impact environnemental).
 - Références environnementales des écosystèmes marins.
 - Diagnostic et surveillance de la qualité environnementale d'une masse d'eau dans les écosystèmes côtiers marins.
 - Caractérisation physique, chimique et microbiologique des déchets liquides, mesure de jaugeage et calcul de la charge polluante des installations de tous types.
 - Études de la croissance bactérienne (T90), en vue de la conception des conduites sous-marines.
Études des « empreintes » de pollution pour les cas de déversements d'hydrocarbures dans les eaux côtières.
 - Caractérisation physique et chimique des déchets solides en vue de leur gestion et de leur ultime élimination.
 - Modèles mathématiques de la qualité de l'eau : simuler le comportement présent du système et évaluer les projections.
 - Évaluation qualitative et quantitative de la flore et de la faune côtières, en vue des études d'impact environnemental ou pour des fins de référence environnementale.
 - Modèles de conduites sous-marines pour les rejets de déchets liquides dans la mer.
 - Analyses des résultats des tests physiques, chimiques, microbiologiques et écotoxicologiques sur des échantillons tels que l'eau, les sédiments et les organismes marins.
 - Élaboration de politiques et de stratégies environnementales pour les investisseurs.
 - Fournir une estimation et effectuer le diagnostic environnemental et la conception de systèmes de gestion environnementale pour le secteur des affaires.
 - Études en vue de la mise en place d'un système d'agrément pour l'exploitation environnementale
 - Gestion des déchets marins et des déchets solides et liquides d'origine domestique et industrielle.
 - Études sur les infrastructures de base de gestion des déchets dans les ports.
 - Élaboration de plans d'urgence dans le cadre de la lutte contre les déversements d'hydrocarbures.
 - Ingénierie de recherches topo-bathymétriques dans les boîtes d'amarrage, les quais de manœuvre et les canaux d'accès pour la certification des profondeurs dans les rivières, les réservoirs, les baies, les estuaires et les zones côtières.
 - Services d'inspection technique structurale et sous-marine pour le diagnostic de l'état technique de la superstructure et de la sous-structure des ouvrages et/ou les installations hydrotechniques (quais, jetées, jetées d'amarrage, installations d'amarrage, canalisations sous-marines, entre autres).
-

- Ingénierie portuaire et côtière (y compris les projets de dragage, la remise en état et la gestion du littoral, la protection du littoral, la remise en état des plages et les activités de planification portuaire).
- Mise en œuvre de systèmes d'information géographique (SIG) appliqués à la gestion des sources telluriques de pollution marine et à la gestion des zones côtières.
- Études en vue de l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par les transports et les sources telluriques de pollution marine, ainsi que l'impact de ces sources en termes de pollution atmosphérique.

D'autres axes de recherche peuvent être présentés en tant qu'actions répondant à l'Objectif stratégique 2 (renforcement des capacités).

La capacité technique installée au CAR-Cimab en ce qui concerne l'exécution de projets et d'activités sur la base des axes de recherche susmentionnés est présentée à l'Annexe 2.

Organigramme

Un aperçu de l'organigramme du Cimab figure à l'Annexe 1. L'institution compte 4 directions fonctionnelles et 10 divisions de recherche.

L'exécution et de la gestion des projets du Cimab et des activités du CAR sont assurées par un bureau qui relève directement de la Direction générale du Cimab.

Les divisions dont les axes de recherche sont clairement liés à l'environnement marin et côtier et qui travaillent directement sur les questions touchant aux fonctions de l'entité en tant que Centre d'activités régionales (CAR) rattaché au Protocole LBS sont notamment la Pollution, l'Écologie industrielle et la Gestion côtière. Cependant, toute autre département de recherche au sein de l'établissement est en mesure de travailler sur les projets du CAR-Cimab du moment où les responsabilités confiées à ce département relèvent de son domaine de compétence.

Les départements fonctionnels (comptabilité financière, capital humain, science et logistique-administration) appuient les travaux du CAR- Cimab à travers leurs fonctions respectives.

Ressources humaines

Le CAR-Cimab LBS est dirigé par le directeur général du Cimab qui représente le centre et à qui incombe la responsabilité générale du fonctionnement et de l'administration générale des projets et activités exécutés par l'entité dans son rôle de centre d'activités régional.

Le CAR-Cimab LBS dispose d'un administrateur/chef de projet chargé de l'exécution et la supervision quotidiennes des fonctions du CAR. Si l'ampleur des projets et des activités à exécuter nécessite l'appui d'autres membres du personnel, le directeur du CAR-Cimab prendra la décision de faire appel à ces membres du personnel. Le(s) gestionnaire(s) de projet sont considérés comme faisant partie du personnel permanent.

Pour s'acquitter de ses fonctions, le CAR LBS bénéficie du soutien du personnel détaché des directions de la comptabilité financière, du capital humain, de la recherche scientifique ainsi que de la direction de la logistique et de l'administration. Il s'agit bien sûr d'un personnel d'appui.

Pour l'exécution des projets, le Cimab met à la disposition du CAR-Cimab tous les

chercheurs/spécialistes/techniciens des départements de recherche nécessaires à l'exécution de ses activités ou de ses missions. Ils sont considérés comme faisant partie du personnel non permanent dans le cadre des projets.

Les ressources humaines nationales nécessaires aux opérations du CAR-Cimab et à la mise en œuvre de ses activités sont financées par l'institution et sont recrutées et administrées par le directeur du CAR-Cimab avec l'appui du personnel permanent.

En cas de nécessité pour le CAR-Cimab de disposer d'un personnel international, les dépenses liées au traitement d'un tel personnel d'une part et le recrutement de celui-ci d'autre part seront directement assurés par l'UCR/CAR-PNUE (ou par les organismes des Nations Unies intervenant directement dans l'activité à entreprendre) avec, bien entendu, l'approbation du Gouvernement de la République de Cuba, conformément aux règles et règlements d'ONU-Environnement et aux lois cubaines en la matière.

Les conseillers et autres experts appelés à travailler dans le cadre des projets pilotés par le CAR-Cimab et dont le traitement salarial est financé par des fonds versés par les Parties à la Convention de Carthagène et à ses Protocoles, sont recrutés par la Direction du CAR-Cimab après consultation avec l'entité UCR/CAR-PNUE.

Mise à disposition des installations

Aux fins de soutenir le CAR-Cimab dans l'exécution de ses projets et activités, le Cimab met à la disposition du CAR-Cimab toutes ses installations, y compris le laboratoire d'analyse, le Centre d'information scientifique et technique, les salles de réunion.

Pour l'administration et la gestion de ses activités, le CAR dispose d'un bureau central où sont basés les gestionnaires de projet (personnel permanent). Ce bureau est équipé des facilités technologiques adéquates (téléphones, photocopieurs, imprimantes, accès à Internet) ; toutefois il doit être renforcé afin de permettre une administration efficace des projets et une communication fluide entre le CAR-Cimab et l'entité UCR/CAR-PNUE.

Ressources financières

Le CAR-Cimab est un établissement autofinancé dont la capacité à recueillir des fonds nécessaires de diverses sources ou de divers horizons au profit de la mise en œuvre des projets et des activités est bien avérée.

Il est prévu que les capacités du CAR-Cimab soient renforcées afin d'attirer des fonds extérieurs pour la mise en œuvre de projets à l'échelle nationale et régionale, en renforçant notamment les relations de travail avec les Points focaux nationaux à travers la grande région Caraïbes et avec d'autres organismes donateurs tant au sein qu'en dehors du Système des Nations Unies.

Les coûts liés aux communications, à l'entretien des locaux, à l'amortissement du coût du matériel, aux salaires (personnel permanent, personnel d'appui et personnel non permanent) sont pris en charge par le CAR-Cimab et font partie de la contribution du Gouvernement cubain aux opérations du CAR.

Le/la ou les responsables de projets (personnel permanent) veillent à la bonne gestion des ressources financières allouées à chaque projet en prenant les mesures appropriées, de concert

avec le personnel d'appui.

Communication et information

Le CAR-Cimab continuera et renforcera ses canaux directs de communication avec les Points focaux nationaux du Protocole LBS d'une part et avec les autres institutions membres du RAN d'autre part sur les questions techniques, tout en informant régulièrement le Secrétariat sur de telles actions.

Le personnel permanent du CAR-Cimab maintient une ligne de communication permanente et constante avec le Secrétariat dans les aspects techniques des projets/activités en cours d'exécution, tout en veillant à en informer régulièrement la direction du CAR-Cimab. Le CAR-Cimab communique officiellement avec le Secrétariat et les Points focaux nationaux du Protocole LBS par le canal de la direction du CAR-Cimab.

En ce qui concerne les communications internes du CAR-Cimab, celles-ci s'appuient sur la stratégie de communication du Cimab.

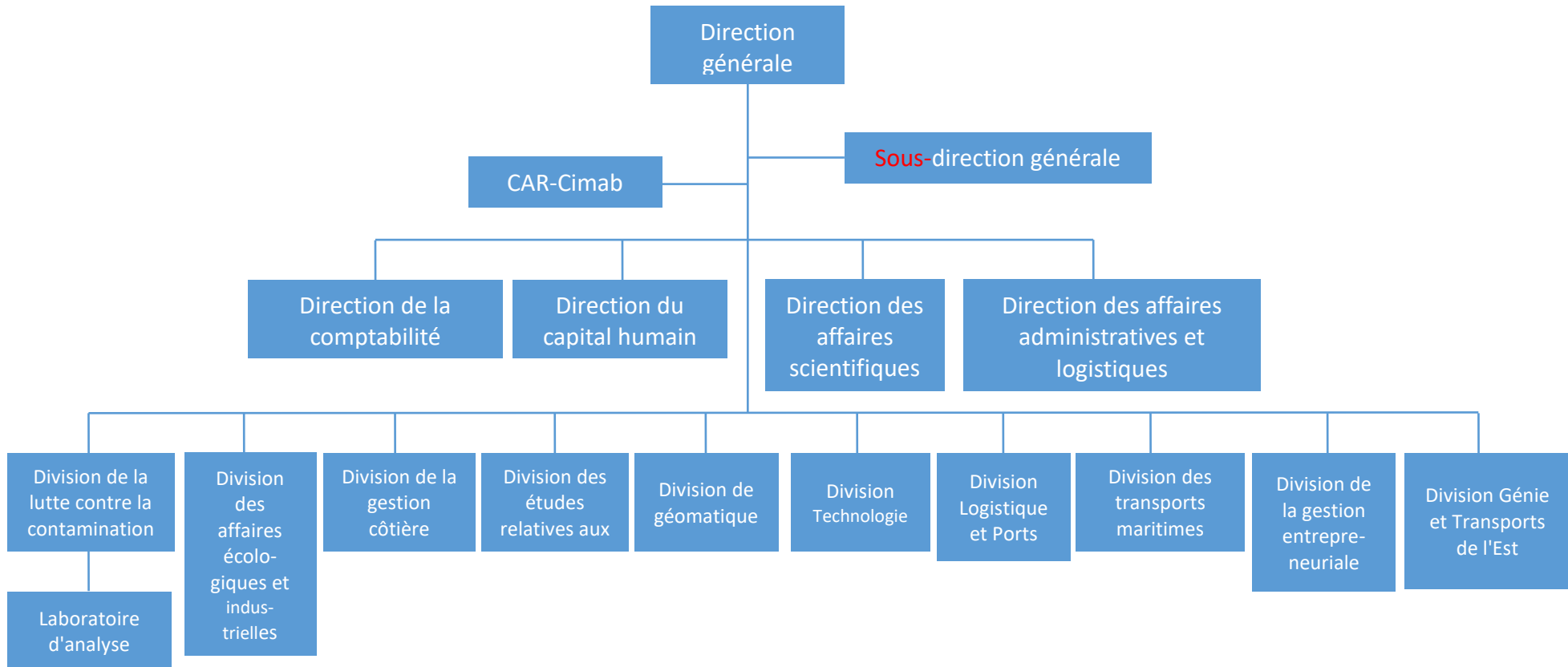
Politique d'assurance qualité

Il relève du champ de responsabilité de la haute administration du Cimab, et partant, du CAR-Cimab, d'assurer la composante gestion de la recherche et du développement de ses activités, visant à répondre aux besoins et aux attentes de ses clients et des parties prenantes, en plus de mettre en œuvre et d'améliorer continuellement le système d'Assurance qualité de façon à ce qu'il réponde aux exigences définies dans la norme cubaine NC ISO 9001:2015 intitulée « Système de gestion de la qualité - Exigences ».

D'autre part, le laboratoire d'analyse du Cimab fonctionne selon un système d'assurance qualité mis en œuvre par la norme cubaine NC ISO 17025:2017 et est accrédité par l'organisme national d'accréditation de la République de Cuba (ONARC) (numéro d'enregistrement 36/2017) qui lui permet de travailler selon des normes de qualité internationalement reconnues et d'assurer ainsi un contrôle rigoureux des résultats obtenus.

ANNEXES

Annexe 1. Organigramme du Cimab



Annexe 2. Principales équipes en fonction des principaux projets et activités du CAR-Cimab

N°	Équipements et/ou moyens de mesure
1.	Agitateur magnétique
2.	Agitateur magnétique avec température
3.	Autoclaves
4.	Balances analytiques
5.	balance technique
6.	Bain thermostatique
7.	Bain ultrasonique
8.	Pompe à vide
9.	Burette numérique
10.	Centrifugeuse
11.	Compteur de colonies
12.	Distillateur d'eau
13.	Digesteur COD
14.	Système Kjeldahl
15.	Spectrophotomètre UV-VIS
16.	Poêles
17.	Photomètre multiparamètre à taille réduite
18.	Fluorimètre numérique Turner
19.	Générateur d'hydrogène
20.	Incubateur réfrigéré
21.	Couverture de chauffage
22.	Testeur pH et conductimètre
23.	Microscope optique
24.	Mufla
25.	Plaque chauffante
26.	Évaporateur Roto
27.	Réacteur DCO
28.	Tamiseur électrique
29.	Thermosalinomètre
30.	Turbidimètre portable
31.	Vortex
32.	Thermo-hygromètre
33.	Incubateur 0 - 60 °C
34.	Chronomètre numérique
35.	Thermomètre numérique
36.	Courantomètre
37.	Thermo-hygromètre
38.	Burette numérique
39.	Balance technique
40.	Bain thermostatique
41.	Incubateur portable pour BOD5
42.	Spectrophotomètre visible
43.	Débitmètre portable
44.	Bouteille de prélèvement
45.	Flux laminaire
46.	Centrifugeuse
47.	Incubateur Selecta
48.	Poêle Selecta
49.	Bain d'eau Raypa
50.	Compteur de pH-CE portable
51.	Bobine de chauffage 4 places

52. Balance analytique
 53. **Autoclave**
 54. Incubateur réfrigéré
 55. Hotte réfrigérée
 56. Station totale Leica Flexline TS06
 57. Écho-sondeur multifréquence BATHY 500 MF
 58. Thermosalinomètre
 59. Courantomètre pour la mesure des courants ponctuels
-