

Appel à manifestation d'intérêt (AMI) Expérimentation Prévlitto

*Anticipation des effets des vagues sur la côte pour
permettre une sécurisation des biens et des personnes*

Partie 2 : Descriptif technique des expérimentations

Table des matières

1. Contexte détaillé de l'AMI.....	1
1.1. Introduction.....	1
1.2. Description du besoin de la Métropole NCA.....	1
1.3. Synthèse du besoin de la Métropole NCA.....	5
2. Objectifs des expérimentations	6
2.1. Objectif général	6
2.2. Fonctionnalités des solutions recherchées	7
2.3. Scénarii de mise en sécurité et fermeture	8
2.4. Précisions sur les données, l'intégration dans les outils existants et le respect de la réglementation.....	9
2.5. Précisions sur les contraintes de déploiement	10
2.6. Terrain d'expérimentation et calendrier prévisionnel	12
3. Contact et Informations	13

1. Contexte détaillé de l'AMI

1.1. Introduction

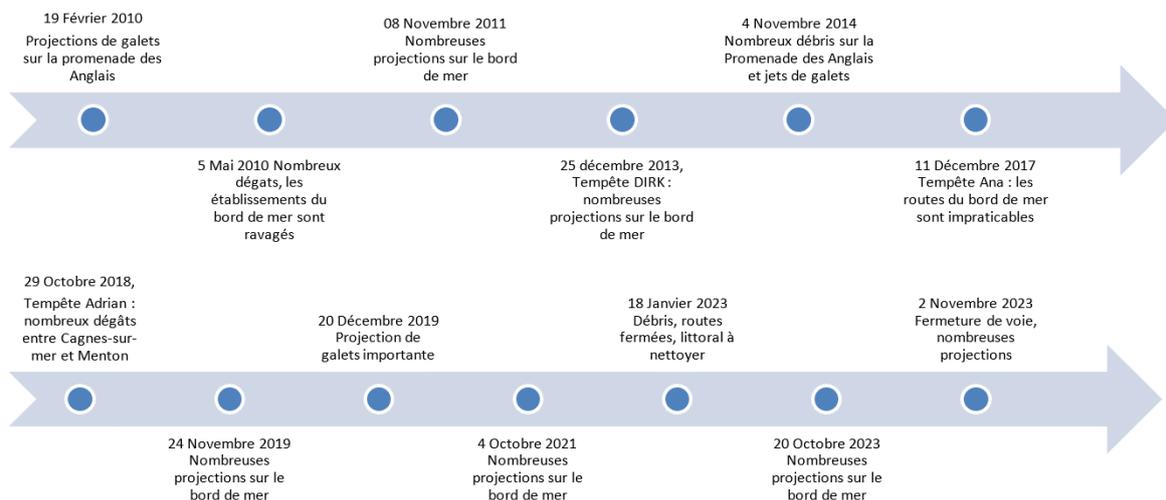
Cet AMI Prévilitto concerne le territoire de la Métropole Nice-Côte d'Azur (NCA) et leur besoin d'expérimenter des outils d'anticipation des effets des vagues sur la côte pour permettre une sécurisation des biens et des personnes.

Il est opéré par le pôle de compétitivité SAFE, avec le soutien du Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN), en vue d'identifier des solutions technologiques innovantes permettant de répondre aux besoins émis, et de les expérimenter en conditions réelles.

Les informations détaillées sur le contexte général de cet AMI sont indiquées dans le document du règlement de l'AMI (partie 1).

1.2. Description du besoin de la Métropole NCA

Dans le cadre de ses missions, la Métropole NCA a identifié un manque d'informations pertinentes et actualisées relatives aux données marines lors de la mise en œuvre des postes de commandement. En effet, bien qu'ils disposent des informations de Météo-France (état de la mer, hauteur et direction de la houle, période de la houle, vent à 10m, hauteur totale de la mer, conditions météorologiques) et de leur bouée, celle-ci est située trop au large (57 km) pour répondre efficacement à leurs besoins. Leur territoire subit très régulièrement des événements de submersion côtière. Lors d'un travail de recensement réalisé par leurs services, afin de comprendre les dynamiques et les impacts de ces événements, ils ont pu répertorier treize événements majeurs pour lesquels des dommages relativement bien documentés ont été constatés (cf. frise ci-après).



Ce recensement, effectué sur une période de 14 ans entre 2010 et 2024, n'est évidemment pas exhaustif puisqu'il ne considère que les événements d'ampleur avec suffisamment de documentation identifiée.

Actuellement, les prises de décisions de la Métropole NCA se basent sur :

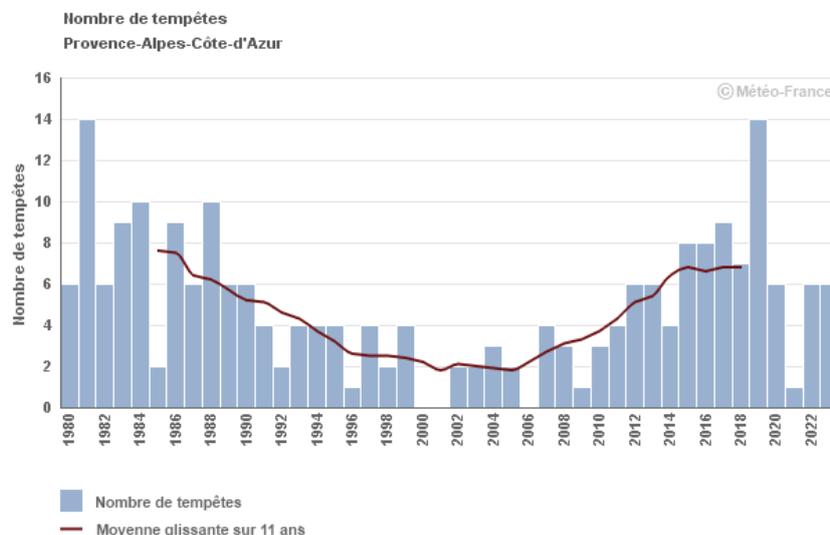
- les données issues de Météo France : ils disposent d'un abonnement leur permettant d'obtenir des prévisions marines à 24h (pour Nice et Cagnes-sur-Mer) ;
- les données de l'IFREMER et leur modèle MARC (Modélisation et Analyse pour la Recherche Côtière).

Les sources de données ci-après apportent également des informations utiles :

- les données de l'observatoire côtier national de mesure *in situ* des états de mer. Leur principal objectif est de promouvoir la mesure des états de mer dans le domaine proche côtier et d'assurer la diffusion des données auprès de la communauté scientifique, des professionnels de la mer et du grand public. Une campagne de mesures a été réalisée à Nice entre 2002 et 2016, avec un total de 111 080 mesures. À l'heure actuelle, il n'y a plus de mesures au niveau du territoire de la Métropole NCA, hormis un capteur présent face à la principauté de Monaco ;
- les données fournies par le Service Hydrographique National Français (SHOM).

Enfin, des webcams orientées vers le bord de mer permettent d'obtenir une vue sur certaines zones côtières de la Métropole NCA. Cependant, une seule filme en direct le littoral. Elle est située au niveau de l'embouchure du Paillon, l'un des points à enjeux sélectionnés pour l'expérimentation.

Lors de ses recherches, la Métropole NCA a rencontré des difficultés pour obtenir des informations sur les dégâts engendrés pour les événements les plus anciens, cela explique la période d'étude restreinte. Il est donc possible que certains événements d'ampleur ne soient pas pris en compte.



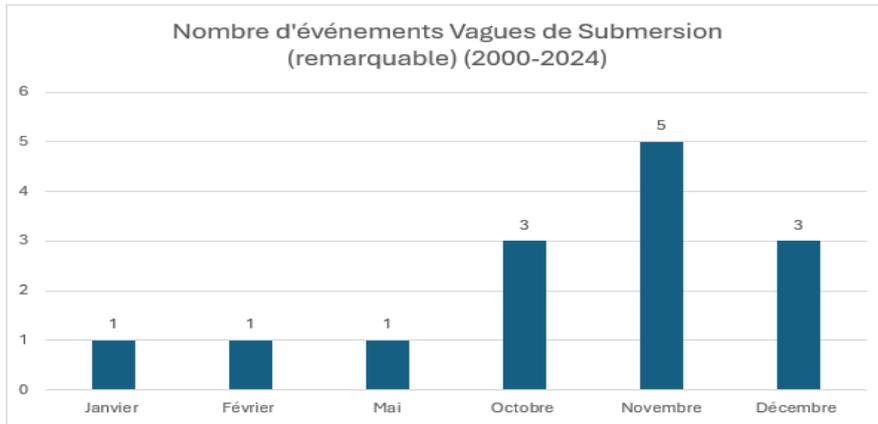
Il est important de souligner qu'on ne peut pas affirmer si :

- toutes les tempêtes ont provoqué des vagues de submersion sur le territoire ;
- et si ces vagues ont systématiquement causé des dégâts.

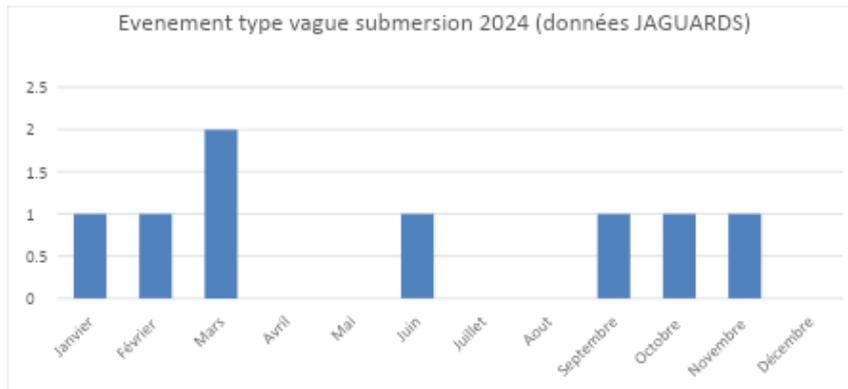
D'après les données recueillies, on peut supposer que le nombre d'événements d'ampleur a augmenté depuis 2010, comparé à la période 2000 à 2010. Toutefois, avant cette période, le niveau d'activité semble comparable à celui observé aujourd'hui.

Aucune tendance significative ne peut être établie concernant l'évolution du nombre de tempêtes en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cela n'exclut cependant pas un impact croissant lié au changement climatique, notamment à travers l'élévation du niveau de la mer.

À Marseille, cette élévation est estimée à 2,6 mm/an (GRECSUD, 2017). Les projections (Adloff et al., 2015) évoquent une hausse de 45 à 60 cm d'ici la fin du siècle, due à la dilatation thermique seule. En ajoutant la fonte des calottes glaciaires, ce niveau pourrait atteindre 60 à 80 cm, voire davantage selon les scénarios les plus pessimistes du GIEC. Des hausses plus importantes, de l'ordre de plusieurs mètres, ne sont pas à exclure.



Ces perspectives soulignent la nécessité de préparer le territoire de la Métropole NCA à des événements potentiellement plus fréquents et plus intenses, en particulier en automne et en hiver. Sur les 14 événements recensés en 2024, 11 se sont produits entre octobre et décembre. Cette année confirme cette tendance avec une concentration des fermetures préventives du sentier du littoral, des plages et de la chaussée¹ sud pendant ces saisons.



Il est à noter que lors de ces événements, la fermeture de la bande côtière implique une mobilisation importante des services municipaux et métropolitains : police municipale, propreté, espaces verts, patrouilleurs du Centre Multimodal des Déplacements Métropolitains. Ces équipes doivent intervenir tout en assurant leurs missions habituelles.

Une meilleure connaissance du phénomène et la définition de seuils d'alerte plus précis permettraient de n'engager des moyens qu'en cas de danger avéré. En 2024, plus de 8 événements ont nécessité la mise en place d'un plan de gestion de crise (Poste de Commandement Communal /

¹ Chaussée : trottoir + voie de circulation.

Poste de Commandement Métropolitain) ou l'activation d'une cellule de veille, avec des fermetures effectives de portions de littoral dans la grande majorité des cas.

Sur cette illustration figurent quatre zones susceptibles d'être concernées par une fermeture sur la commune de Nice.



Secteurs décisionnels de mise en sûreté et de fermeture

Deux autres secteurs sur cette même commune sont concernés par ce phénomène, mais ne sont pas présents sur l'illustration ci-dessus :

- **le sentier du littoral**, régulièrement fermé. Il peut parfois être fermé sur les conseils des services de secours pour un phénomène de houle ne nécessitant pas de vigilance, mais pouvant être dangereux dans cette zone rocheuse ;
- **le tunnel Liautaud**, dont l'une des entrées se situe à proximité du bord de mer, peut du fait de sa position contiguë au fleuve Paillon, subir des impacts non négligeables, notamment lorsque la houle est orientée plein sud ou sud sud-ouest.

Actuellement, les décisions de la Métropole NCA sont prises en s'appuyant sur les informations fournies par Météo France et sur l'expérience de la Métropole, relative aux événements passés.

La Métropole NCA a identifié des cas aggravants :

Paramètres	Situation(s) aggravante(s)
Orientation de la houle	Sud : Nice très impactée Est : Aéroport et port Carras impactés Ouest : Sentier du littoral impacté

Paramètres	Situation(s) aggravante(s)
Période de la houle	À partir de 7 à 8 secondes
Hauteur de la houle	À partir de 2 mètres
Orientation du vent (un vent supérieur à 50-60km/h peut augmenter les risques sur le littoral de manière importante)	Sud : Nice très impactée (promenade des Anglais, tunnel Liautaud) Est : Aéroport et port Carras impactés Ouest : Sentier du littoral impacté
Si la houle et le vent vont dans la même direction, la combinaison des phénomènes devient très problématique.	

Une autre problématique attire également l'attention de la Métropole NCA : il s'agit de l'impact d'une surcôte importante ou d'un épisode de forte houle sur les inondations liées au débordement du fleuve. En effet, ces phénomènes de forte houle peuvent empêcher les fleuves côtiers de se déverser normalement en mer en raison de la réduction de la pente des écoulements.

Un autre objectif est donc de pouvoir anticiper la mise en sécurité éventuelle des zones susceptibles d'être impactées à l'embouchure des fleuves côtiers, notamment lors des épisodes méditerranéens que la Métropole NCA subit régulièrement.

En termes de perspectives, il paraît également intéressant d'étudier l'impact de l'augmentation du niveau de la mer sur l'écoulement des fleuves. De même, la Métropole NCA est intéressée à mieux comprendre les conséquences d'une vague de tsunami. En effet, obtenir des informations sur la direction, la vitesse ou encore la hauteur de cette onde, ainsi qu'une projection de son franchissement éventuel, serait particulièrement utile pour les services de la Métropole.

1.3. Synthèse du besoin de la Métropole NCA

En synthèse, la Métropole NCA a donc besoin d'approfondir sa connaissance sur ce phénomène de vagues de submersion qui impacte souvent son territoire, cette connaissance permettant :

- de disposer d'une vision en temps réel ou quasi réel (latence pouvant exister pour la traduction et l'intégration des données) et de prévisions fiables ;
- d'améliorer la précision des seuils d'alerte ;
- d'améliorer la pertinence des décisions opérationnelles ;
- d'améliorer la mise en sécurité de la population ;
- d'améliorer la logistique en cas de crise ;
- de mieux comprendre un phénomène en évolution ;
- de bénéficier de projections pour adapter le territoire.

Ces deux derniers points constituent une perspective de travail, car ils nécessitent au préalable une longue phase de compilation des données avant de permettre la réalisation de simulations pertinentes.

2. Objectifs des expérimentations

2.1. Objectif général

Les expérimentations doivent permettre de tester les solutions innovantes² qui pourraient répondre aux besoins de protection du territoire face au phénomène décrit plus haut de vagues de submersion. Ces solutions devront démontrer un avantage conséquent par rapport à l'état de l'art ou aux pratiques actuelles, que ce soit du point de vue de leurs performances propres et/ou du point de vue des usages qui y seront associés. Un niveau de maturité opérationnel sera également demandé, notamment pour pouvoir participer aux expérimentations. Par ailleurs, les solutions proposées devront présenter des contraintes de déploiement et de coût global de possession ou location acceptables.

Les expérimentations ne se limitent pas à des tests techniques. Elles visent à évaluer la pertinence des solutions dans un contexte de gestion de crise représentatif. Les solutions seront analysées selon leur capacité à être intégrées dans un protocole complet incluant la mise en œuvre concrète des outils, l'activation des alertes, la coordination interservices et la gestion de l'intervention sur le terrain. Les solutions proposées devront également pouvoir s'intégrer à un dispositif d'hypervision existant ou futur.

Un rapport de synthèse sera remis à chaque participant à l'issue de la phase d'expérimentation. Il constituera un retour d'expérience utile, tant pour les porteurs de solution que pour les services en charge de la sécurité.

² Par « innovant » il est entendu les évolutions techniques, les innovations d'usage ou de concept d'emploi.

2.2. Fonctionnalités des solutions recherchées

Cet AMI Prévilitto vise à identifier des solutions globales, répondant à l'ensemble des fonctionnalités décrites ci-après :

Fonctionnalité F1 : Surveillance continue

- **Fonction F1a : Capter en temps réel** (toutes les 15 minutes minimum) **des données marines et météorologiques et les transmettre à intervalle régulier** (toutes les 6 heures minimum tant que l'on se trouve en dessous du seuil d'alerte).

Le minimum requis relatif aux données marines et météorologiques concerne les paramètres suivants :

- o état de la mer (donnée qualitative) ;
 - o hauteur de la houle, en mètres, avec une précision décimétrique ;
 - o direction de la houle, en degrés ;
 - o période de la houle, en secondes ;
 - o vitesse du vent à 10m au-dessus du niveau de la mer, en km/h ;
 - o hauteur du niveau de la mer, en mètres ;
 - o température de l'eau.
- **Fonction F1b** : En tant que de besoin (ex : alerte météo), **capter en temps réel** (toutes les 15 minutes minimum) **les données d'observation de l'impact des vagues sur le littoral au niveau des zones à enjeux** (cf. scénarios définis plus loin) **et les transmettre à intervalle régulier**.

Fonctionnalité F2 : Détection et alerte

- **Fonction F2a : Définition d'un seuil d'alerte et de paliers correspondant à des niveaux de vigilance et à des scénarii de mise en sécurité et de fermeture** (définis plus loin), par une étape préalable de modélisation par exemple.
- **Fonction F2b : Détection du franchissement du seuil et des paliers et transmission des alertes correspondantes.**

Fonctionnalité F3 : Anticipation et suivi

- **Fonction F3a : Activation/désactivation automatique du mode suivi** (activer ce mode de manière manuelle doit tout de même rester possible).
- **Fonction F3b : Transmission des données** (maximum toutes les 15 minutes) **et intégration** de celles-ci sur des outils de gestion existants.
- **Fonction F3c : Anticipation de l'évolution attendue de l'événement**, notamment des franchissements de paliers (prévision à minimum T+ 6h).

Fonctionnalité F4 : Historisation et bancarisation des données produites.

Fonctionnalité F5 : Calibrage/Enrichissement

- **Fonction F5a : Calibrage et mise à jour** régulière du seuil et des paliers en fonction des observations.
- **Fonction F5b (optionnelle) : Enrichissement de l'outil** en vue de **réaliser des projections** à long terme (2050, 2100, etc..) en tenant compte des différents scénarios du GIEC.

NB : l'outil devra fonctionner jour et nuit et par tous types de conditions météorologiques avec le même niveau de précision.

La définition d'un seuil d'alerte et de paliers correspondant à des impacts sur la côte et à des scénarii gradués de mise en sécurité et de fermeture de secteurs à enjeux, est essentielle pour que le système constitue une réelle aide à la décision. Pour définir ce seuil et ces paliers (F2a), des données d'observation sur des événements historiques seront mises à disposition des lauréats.

La bancarisation des événements par le système temps réel permettra d'enrichir cette base et d'ajuster de façon régulière ce seuil et ces paliers.

2.3. Scénarii de mise en sécurité et fermeture

L'expérimentation se fonde sur une hiérarchisation progressive des impacts potentiels de la submersion marine sur le littoral métropolitain. Cette hiérarchisation est structurée autour de paliers correspondant à des niveaux de vigilance permettant d'engager les différents scénarii de mise en sécurité et de fermeture décrits ci-après :

- **Scénario décisionnel 1**

Ce scénario correspond à un risque modéré sans franchissement observé. Trois secteurs peuvent être concernés par les actions de mise en sécurité et de fermeture : zone de baignade (surveillée en saison), plages et sentier du littoral.

On note trois sous-zones, classées selon l'orientation de la houle :

- Sous-zone a : Secteur Carras et aéroport avec une houle d'Est ;
- Sous-zone b : Secteur Paillon, plage de la réserve, sentier du littoral avec une houle de sud-ouest ;
- Sous-zone c : Ensemble des secteurs potentiellement fermés avec une houle plein sud.

Ce premier scénario est celui nécessitant le plus de coordination interservices, du fait du nombre élevé de zones à enjeu humain.

- **Scénario décisionnel 2**

Ce scénario correspond à l'ajout du trottoir sud aux actions de mise en sécurité et de fermeture, comprenant le trottoir et la piste cyclable.

- **Scénario décisionnel 3**

Ce scénario correspond à l'ajout de la voie de circulation aux actions de mise en sécurité et de fermeture.

- **Scénario décisionnel 4**

Ce scénario correspond à l'extension des actions de mise en sécurité et de fermeture à la chaussée nord (soit la Promenade des Anglais côté mer), généralement avec une interruption de la circulation automobile.

Il correspond à l'hypothèse d'un événement d'intensité exceptionnel avec le franchissement de l'ensemble de la chaussée. NB : Ce palier n'a pas encore été observé sur le territoire.

À noter que la fermeture de la chaussée concernerait uniquement la portion de la Promenade des Anglais comprise entre le port de Carras et le port de Nice.

- **Scénario décisionnel spécifique – cas du Tunnel Liataud**

Le tunnel Liataud, situé à l'embouchure du Paillon, constitue une zone sensible. Il peut être affecté indépendamment des autres secteurs et dès le franchissement du palier 1, selon l'orientation de la houle (sud ou sud-ouest) et le débit du fleuve Paillon. Néanmoins le franchissement du palier 2 n'entraîne pas nécessairement la fermeture du tunnel.

Ce scénario décisionnel spécifique devra être traité dans le cadre de l'expérimentation.

- **Scénario décisionnel spécifique – cas des zones d'embouchure mer/fleuves (optionnel)**

Un autre scénario spécifique concerne les prises de décisions liées aux interactions entre la houle et les crues des fleuves côtiers, à savoir le Paillon, le Var et le Magnan. Il nécessite le suivi des variables suivantes :

- orientation de la houle (fleuve Var : sud ; fleuve Magnan : sud-est ; fleuve Paillon : sud et sud sud-ouest)
- débits des fleuves ;
- hauteur et période de la houle ;
- toute autre variable jugée pertinente.

L'étude de ces zones d'embouchure est intéressante à plusieurs titres pour la Métropole NCA :

- étude des interactions mer/fleuve, définition de niveaux de vigilance et de scénarii associés ; NB : Bien que les effets observés restent limités, on peut s'attendre à un sur-aléa à l'embouchure ;
- anticipation des éventuels impacts futurs liés à l'élévation du niveau de la mer sur l'écoulement du fleuve à l'embouchure ;
- amélioration des capacités de prévision à long terme.

Ce scénario décisionnel spécifique n'est à traiter que de manière optionnelle dans le cadre de l'expérimentation.

2.4. Précisions sur les données, l'intégration dans les outils existants et le respect de la réglementation

Il est envisageable d'ajouter tout autre paramètre jugé pertinent, en complément de ceux présentés dans la fonctionnalité F1, qu'il s'agisse de paramètres relatifs à la demande initiale ou aux projections. Cela inclut, par exemple, des informations telles que les courants de surface et de fond, la salinité, etc.

L'analyse des solutions proposées se fera sous l'angle de la frugalité du système et de l'interopérabilité des données (processus et processeur GP8 nécessaires).

Dans le cadre de l'expérimentation, il est préférable de proposer un système autonome permettant d'avoir une vue d'ensemble sans dépendre d'interopérabilité complète dès le départ. A terme, le

système devra être interopérable, mais dans un premier temps, un système autonome sera privilégié pour simplifier l'expérimentation et évaluer son efficacité.

La solution devra pouvoir envoyer les données à la plate-forme de gestion des données de la Métropole NCA, au fil de l'eau, dans un format prédéfini (data model fiware existant ou à créer) et via un protocole de communication standardisé : NGSi souhaité ou un protocole compatible avec le protocole NGSi.

Si la solution comporte l'installation d'une caméra, la Direction des Systèmes Informatiques (DSI) devra prendre en charge le réseau support de ces flux, et donnera l'accès à l'entreprise depuis son infrastructure serveur.

La DSI pourra mettre à disposition une capacité de stockage pour l'expérimentation. Enfin, au-delà de la capacité de stockage, il peut être envisagé de mettre à disposition de la capacité de calcul dans les datacenters de la Métropole NCA pour héberger le système. Les soumissionnaires devront fournir, s'ils souhaitent bénéficier de ces mises à disposition, tout élément technique permettant de qualifier les besoins.

Les entreprises retenues pour participer à l'expérimentation seront tenues de capter les données nécessaires avec leurs outils propriétaires. Cependant, l'utilisation de toutes données libres est possible, les options possibles et combinables sont les suivantes :

- capter les données avec les moyens de l'entreprise ;
- collecter les données sur des dispositifs existants ;
- collecter les données libres d'accès (Prédicte, Météo France, etc.).

Le déploiement et la mise en œuvre des solutions devront être compatibles avec la réglementation en vigueur et en particulier le Règlement Général pour la Protection des Données (RGPD). Les soumissionnaires devront indiquer les dispositions spécifiques devant être implémentées pour respecter ce règlement lors de l'expérimentation des solutions proposées. Les entreprises sélectionnées à l'issue du processus d'évaluation devront renseigner un questionnaire RGPD complet. Le partage des responsabilités dans le traitement des données sera mentionné dans une convention liant la Métropole NCA, l'entreprise lauréate ou le groupement d'entreprises lauréat, et le pôle SAFE.

Les propositions devront également préciser les modalités de cybersécurité prévues par les soumissionnaires pour ces expérimentations, en cohérence avec les usages, les bonnes pratiques, et les recommandations de l'Agence Nationale de Sécurité des Systèmes Informatiques (ANSSI). Les certifications éventuelles des solutions devront être mentionnées. Les entreprises sélectionnées à l'issue du processus d'évaluation devront compléter un questionnaire cyber détaillé.

Si la mise en œuvre des solutions présente des risques pour la sécurité des biens et des personnes, le soumissionnaire est tenu de les mentionner dans sa proposition.

2.5. Précisions sur les contraintes de déploiement

Le déploiement doit prendre en compte l'existence de zones d'accès restreint au niveau du port de Nice. Il est impératif de respecter ces zones et de planifier les accès en fonction des restrictions en vigueur.

Avant toute opération, des rencontres devront être organisées avec les acteurs clés, notamment la Capitainerie d'État et la Direction d'Exploitation du port de Nice. Ces réunions permettront de discuter des modalités d'accès et de coordonner les actions nécessaires pour le déploiement.

Une attention particulière devra être portée à l'anticipation des éventuelles difficultés ou besoins spécifiques en termes de coordination avec les différentes parties prenantes. Toute difficulté identifiée devra être communiquée en amont pour éviter des retards ou des malentendus.

Les procédures d'accès et de déploiement devront être clarifiées lors des réunions préparatoires. Il est essentiel de s'assurer que toutes les parties prenantes seront bien informées des exigences spécifiques et des étapes à suivre pour garantir la sécurité et le bon déroulement des opérations.

Une bonne préparation et une communication fluide seront essentielles pour la réussite du déploiement. Toutes les parties impliquées devront être régulièrement mises à jour sur l'avancement du projet, et les éventuelles modifications ou ajustements devront être communiqués de manière transparente.

Enfin, les porteurs de solutions souhaitant proposer des dispositifs de captation de données personnelles (prise de vue, vidéo, etc.) installés sur le domaine public ou en zone portuaire devront impérativement se conformer au cadre légal en vigueur. Ces dispositifs pourront être installés dans le cadre de la prévention des risques naturels, dans les conditions prévues par :

- le code de la sécurité intérieure les articles L. 251-1 à L. 251-8 ;
- le RGPD ;
- la loi Informatique et Libertés ;
- les textes encadrant la vidéoprotection dans les lieux publics ;
- et les recommandations et autorisations de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL).

Plus précisément :

- tout recueil de données personnelles dans l'espace public (prise de vue, vidéo, etc.), à des fins d'observation environnementale ou de détection d'événement, devra faire l'objet d'une demande d'autorisation préfectorale ou, selon les cas, d'une déclaration CNIL, lorsque des personnes sont susceptibles d'être filmées ;
- les caméras doivent être positionnées de façon à ne pas filmer de manière identifiable les personnes, ou à neutraliser les zones privées (floutage, orientation, masquage) ;
- un pictogramme d'information du public, conforme au modèle réglementaire, devra être affiché à proximité immédiate de l'installation ;
- le traitement des images (stockage, durée de conservation, accès, sécurité) devra être défini en amont.

Les soumissionnaires doivent anticiper ces obligations dès la phase de conception et devront indiquer dans leur réponse à l'AMI :

- si leur solution prévoit des dispositifs de captation de données personnelles ;

- dans quels périmètres et à quelles fins ;
- quelles démarches administratives sont prévues ou ont été engagées.

En cas de non-respect de ce cadre, les dispositifs ne pourront pas être autorisés au déploiement sur le domaine public.

Les soumissionnaires devront préciser dans leurs propositions les éventuelles demandes d'autorisations nécessaires à la mise en œuvre de leurs solutions.

2.6. Terrain d'expérimentation et calendrier prévisionnel

Les expérimentations se dérouleront sur le littoral de la Métropole NCA, sur le territoire de la ville de Nice, dont les enjeux sont cartographiés ci-dessous :



Zone d'expérimentation prévue

Les zones d'implantation des systèmes seront définies en concertation avec les services de l'État, la Métropole NCA et les entreprises retenues.

L'expérimentation est prévue sur une période de 6 mois, idéalement entre le mois d'octobre 2025 et le mois de mars 2026 (sous-réserve d'évolution du calendrier 2025-2026, d'application des directives gouvernementales ou autre contrainte opérationnelle).

L'objectif est bien de tester les solutions en configuration réelle sur une période de six mois, avec l'ensemble des services travaillant au sein de la Métropole sur la gestion des risques, ainsi que les différents services métiers travaillant sur le domaine maritime.

À terme, il est envisagé que le protocole retenu lors de ces expérimentations puisse être déployé sur l'ensemble du littoral de la Métropole NCA (la solution devra donc être adaptable à tout type de littoral).

3. Contact et Informations

Plateforme AMI (documents et foire aux questions) : <https://jnov.safecluster.com/>

Contact : projets@safecluster.com