



**PRÉFET DE LA RÉGION HAUTE-NORMANDIE
PRÉFET DE LA SEINE-MARITIME**

**PRÉFET MARITIME DE LA MANCHE
ET DE LA MER DU NORD**

*Direction interrégionale de la mer
Manche Est-mer du Nord*

Le 29 septembre 2015

Guide méthodologique sur le processus de mise en œuvre de la planification de l'espace maritime Avant-projet

Cadrage général :

La loi du 12 juillet 2010 (dite « Grenelle 2 ») portant engagement national pour l'environnement introduit dans le code de l'environnement le concept de gestion intégrée de la mer et du littoral (GIML) qui repose à la fois sur une stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) et des documents stratégiques de façade maritime (DSF) en métropole. L'Etat a lancé en 2013 la phase d'élaboration de la SNML toujours en cours, qui devra prendre en compte la directive n°2014/89/UE en date du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime. Les déclinaisons locales de cette stratégie, au travers des DSF, commencent à s'enclencher sur les quatre façades maritimes dans lesquelles de premières réflexions méthodologiques ont déjà été présentées en commission administrative de façade, voire en conseil maritime de façade.

Dans un contexte de diversification et de densification des enjeux maritimes et littoraux, la démarche de planification de l'espace maritime doit favoriser et sécuriser le développement durable des activités et la coexistence des usages (lien terre-mer, solidarités transfrontalières) en tenant compte des différents échelles d'application et les différentes temporalités. Elle prend en compte les enjeux généraux de l'environnement, de l'adaptation au changement climatique et de la limitation des effets du réchauffement du climat. Elle s'inscrit dans la perspective de la « croissance bleue », visant à optimiser l'exploitation durable dans les secteurs marins et maritimes. Elle a une portée stratégique (elle définit des orientations) qui s'impose aux documents opérationnels qui s'appliquent à des échelles infra-façade. Elle doit également permettre, à chaque fois que cela est possible, de rendre lisible l'articulation des schémas de gestion et d'aménagements intéressant les espaces maritimes, en intégrant notamment les démarches de gestion intégrée des zones côtières préexistantes et les orientations retenues dans le cadre des schémas sectoriels.

Lettre de mission et procédure :

Dans ce contexte, le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche ont confié le 3 août 2015 aux préfets coordonnateurs de la façade maritime Manche Est-mer du Nord la mission particulière d'élaborer un guide méthodologique à destination des autorités de l'État sur le processus de mise en œuvre de la planification de l'espace maritime.

La livraison de ce guide est attendue pour le 1^{er} octobre 2015 afin d'être présenté au comité interministériel de la mer dont la tenue est prévue pour mi-octobre 2015.

Dans cette perspective et compte-tenu des échéances proches, la réalisation de ce guide méthodologique a été confiée à une structure de travail restreinte de membres de la commission administrative de la façade maritime Manche Est-mer du Nord dont la coordination des travaux a été assurée par le directeur interrégional de la mer Manche Est-mer du Nord.

Cette structure de travail a été composée, au vu de leurs compétences et expériences propres, du secrétariat général pour les affaires régionales de Haute-Normandie, de la division « action de l'Etat en mer » de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, de la direction interrégionale de la mer Manche Est-mer du Nord et de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Haute-Normandie, assistés du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Les directions interrégionales de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest, Sud Atlantique et Méditerranée, ainsi que l'agence des aires marines protégées ont apporté leurs contributions.

Le guide méthodologique sera examiné par la commission permanente du conseil maritime de la façade Manche Est-mer du Nord, ayant reçu mandat de son assemblée plénière, lors de sa prochaine réunion prévue le 7 octobre 2015. Il pourra, le cas échéant, être présenté à l'ensemble des conseils maritimes de façade et au conseil national de la mer et des littoraux.

Ce document a vocation à faire ressortir les principales étapes du processus et énoncer les points d'attention méthodologiques. Sa finalité est de devenir un support commun utile pour la planification de l'espace maritime, participant à l'élaboration des documents stratégiques de l'ensemble des façades maritimes. Il pourrait également être inséré dans la stratégie nationale comme description du processus de planification prolongeant le dispositif réglementaire de transposition.

Les démarches de planification de l'espace maritime déjà engagées dans la façade maritime Manche Est-mer du Nord mais également dans les autres façades maritimes y ont été valorisées.

Elles ont été intégrées dans le document et développées pour certaines d'entre elles dans les huit annexes jointes au guide :

- Annexe 1 : Fiche de synthèse « Planification du développement de l'énergie éolienne en mer ».
- Annexe 2 : Fiche « Méthodologie des schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine ».
- Annexe 3 : Fiche « Rad2Brest 2010-2012 - modélisation et scénarisation des activités humaines en rade de Brest ».
- Annexe 4 : Fiche « Planification maritime : le nécessaire partage de l'historique et des concepts avant d'aborder la nouvelle génération de documents ».
- Annexe 5 : Fiche « Méthodologie de l'étude sur les usages en baie de Seine orientale ».
- Annexe 6 : Fiche « Etablissement de la carte des vocations des parcs naturels marins ».
- Annexe 7 : Fiche « Interactions avec l'environnement – évaluation des pressions et des impacts – l'exemple des PAMM ».
- Annexe 8 : Fiche « Méthode de gestion de campagne de pêche de la coquille Saint-Jacques en Manche Est et en baie de Seine ».

La démarche de planification tant stratégique que spatiale définie par la directive cadre « PEM » 2014/89/UE du 23 juillet 2014, qui doit être transposée dans l'ordre juridique français avant septembre 2016, sera conduite à l'échelle des façades maritimes dans le cadre des documents stratégiques de façades maritimes, qui en sont l'outil de mise en œuvre.

Les éléments de calendrier, ainsi que les points d'attention méthodologiques, sont intégrés dans chacun des éléments traités dans le projet de guide méthodologique et qui portent sur :

- ⇒ I - La nécessité d'une gouvernance opérationnelle : maîtrise d'ouvrage, concertation et consultation des parties prenantes
- ⇒ II - L'élaboration de l'état des lieux : identifier les enjeux et les questions-clés
- ⇒ III - L'élaboration du projet stratégique de chaque façade maritime
- ⇒ IV - L'élaboration de l'évaluation environnementale
- ⇒ V - La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation
- ⇒ VI - La préparation de la révision

⇒ I – La nécessité d’une gouvernance opérationnelle

1 – Maîtrise d’ouvrage

a) Maîtrise d’ouvrage nationale

Principes généraux

Le pilotage national d’élaboration et de mise en œuvre de la planification de l’espace maritime est assuré par le ministère chargé de la mer, et plus particulièrement par le commissariat général au développement durable, en attente de la nomination du délégué à la mer et au littoral dont il serait souhaitable qu’elle concorde au plus tôt avec le début de la démarche d’élaboration des documents de planification de l’espace maritime.

Les attentes des façades maritimes envers l’échelon central portent sur le pilotage, le cadrage et de manière plus particulière sur des rencontres régulières et des instructions venant préciser les points d’interrogation comme tracer les contours nécessaires au début des travaux (périmètre, calendrier, ampleur du chantier, orientations, etc.).

Cet échelon central doit définir un cadre commun avant le début des travaux de planification afin d’éviter des disparités de méthodes d’analyses entre les façades maritimes (cadrage, instructions, information, coordination, etc.).

Coordination entre les travaux des quatre façades maritimes

Afin de répondre aux attentes fortes de tous les acteurs quant à une harmonisation des démarches de planification de l’espace maritime, des outils et des processus opérationnels doivent être définis et mis en place en matière :

- de livrables attendus : il convient d’harmoniser la mise en page (charte graphique pour les textes et les cartes) les formats (papier mais également numériques), volume et nombre de pages des quatre DSF, et en premier lieu des situations de l’existant de ceux-ci et d’explorer différents médias (papier, web). Si des différences devaient exister entre les documents produits, il sera tout de même nécessaire d’avoir une homogénéité dans les synthèses des DSF afin de faciliter le travail de comparaison et d’appropriation des DSF ;
- de communication auprès des acteurs et du grand public (usage de la plate-forme « Geolittoral » complémentaire à celui des sites internet des directions interrégionales de la mer) : une réflexion amont est nécessaire pour construire dès le début une communication via internet de livrable commun (plaquette générique de présentation des DSF, traduites en anglais pour les Etats membres, présentation pédagogiques des orientations stratégiques, de l’état des lieux national et de celui des façades, accès à la visualisation des données géolocalisées (SIG WEB) des quatre façades maritimes intégrant les espaces transfrontaliers, etc.) ;
- de recueil, d’accès, de partage et de mise à disposition de données publiques via des visionneuses WEB (données y compris géolocalisées, négociation indispensable à mener avec le SHOM afin que les DIRM puissent accéder à des données techniques incontournables, etc.) ; le recours à une interface web (sur le site Géolittoral par exemple) est un outil de communication utile avec les parties prenantes, les autres façades maritimes et les pays étrangers. La DIRM Nord Atlantique-Manche Ouest développe actuellement cette interface qui pourra être partagée avec les autres façades maritimes afin d’avoir le même outil pour chacune des façades maritimes ;
- d’intégration très en amont, des exigences liées au rapportage communautaire nécessaire au titre de la directive cadre sur la planification de l’espace maritime (cf expérience des plans d’actions pour le milieu marin). Il faut anticiper les modalités de rapportage pour adapter au mieux les documents à la demande et limiter des charges liées à cette obligation. A noter une expérience forte de certaines administrations centrales dans ce domaine, dont par exemple la sous-direction de la législation de l’eau de la direction de l’eau en ce qui concerne la directive cadre sur l’eau, auprès desquelles il est possible de prendre conseil ;
- de moyens attribués (ETP, crédits, accompagnement du CEREMA), de réflexions prospectives, etc. Il est également attendu de la part du pilote national, un soutien fort dans le cadre de la préparation du dialogue de gestion qui conditionne l’allocation des moyens humains et financiers pour porter notamment cette politique.

Il convient ainsi d'harmoniser format et volume des quatre DSF, et en premier lieu des situations de l'existant de ceux-ci. Au vu des retours d'expériences des PAMM et du mécontentement des acteurs face à des documents trop volumineux, il est nécessaire d'être très attentif au volume des documents produits.

Le recours *in fine* à un prestataire unique de mise en page, comme cela a été fait pour le programme de surveillance et comme cela est également prévu pour le programme de mesures du PAMM, sera à reconduire.

b) Maîtrise d'ouvrage locale

Conformément à l'article R. 219-1-7 du code de l'environnement les documents stratégiques de façade sont élaborés, adoptés et mis en œuvre sous l'autorité des préfets coordonnateurs de façade maritime.

Pour chaque façade maritime, il a été créé une commission administrative de façade maritime (CAF) qui assure, sous la présidence des préfets coordonnateurs l'élaboration, et le suivi de la mise en œuvre de la planification de l'espace maritime. C'est l'organe légitime pour adopter une position commune de l'Etat, valider un arbitrage sur les vocations des zones identifiées et l'allocation de l'espace aux différents secteurs d'activités.

Les CAF sont composées des services déconcentrés et opérateurs de l'Etat de la façade maritime concernée aux missions, compétences et cultures différentes et complémentaires en matière de politiques publiques maritimes et littorales. Elles peuvent aussi constituer en leur sein des structures *ad hoc* adaptées à leur mission de maîtrise d'ouvrage de rédaction des documents de planification de l'espace maritime. La CAF Manche Est-mer du Nord a ainsi créé un comité technique relatif à l'élaboration de son DSF et dont les travaux, lancés en juin 2015, sont pilotés par la direction interrégionale de la mer, secrétaire de la CAF.

Le recours à l'expertise et aux moyens du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), comme l'a démontré le troisième exercice de planification du développement de l'éolien en mer en 2014/5015 (cf annexe n°1), est incontournable. Cet exercice de planification a en effet démontré la nécessité d'un temps de préparation tant des éléments techniques (étude multi-critères technico-économique du CEREMA, étude de raccordement de Réseau de transport d'électricité, récupération et analyses des données), que de préparation de la concertation, sur la base de commandes et d'instructions nationales.

2 - Définition des modalités de concertation des parties prenantes : qui ? quand ? comment ?

L'article R. 219-1-10 du code de l'environnement est précis sur le fait que « les préfets coordonnateurs veillent à associer, à chaque étape, les conseils maritimes de façade dans leur mission relative à l'élaboration, à l'approbation mais aussi à la mise en œuvre des DSF ».

Concernant les usages et les activités considérées, il est en effet essentiel d'associer les usagers ainsi que les acteurs concernés (activités en mer) dès la constitution de l'état des lieux afin de garantir l'adhésion du plus grand nombre de parties prenantes au processus et à la complétude du diagnostic. De plus, les acteurs et les usagers sont souvent les meilleurs pourvoyeurs d'information concernant leur activité, via la mise à disposition de données ou par la mise en place de méthodes participatives permettant aussi de générer une information de qualité.

La spatialisation des activités dans le temps et dans l'espace et l'identification des secteurs de plus forte intensité de pratique ne peuvent suffire à déterminer les enjeux socio-économiques. L'association des parties prenantes est essentielle, non seulement pour caractériser et hiérarchiser les enjeux relatifs aux différents secteurs d'activité, mais aussi identifier les visions et attentes des acteurs (y compris celle de l'Etat) et construire une vision commune

(un projet) pour s'assurer que les acteurs concernés se retrouvent bien dans la vision sur laquelle s'appuiera la suite du processus de planification.

De manière générale, la concertation désigne un processus d'organisation d'une réflexion en commun sur un projet par différents acteurs concernés, dans le but d'optimiser ce projet dans ses objectifs et dans la réponse qu'il apporte.

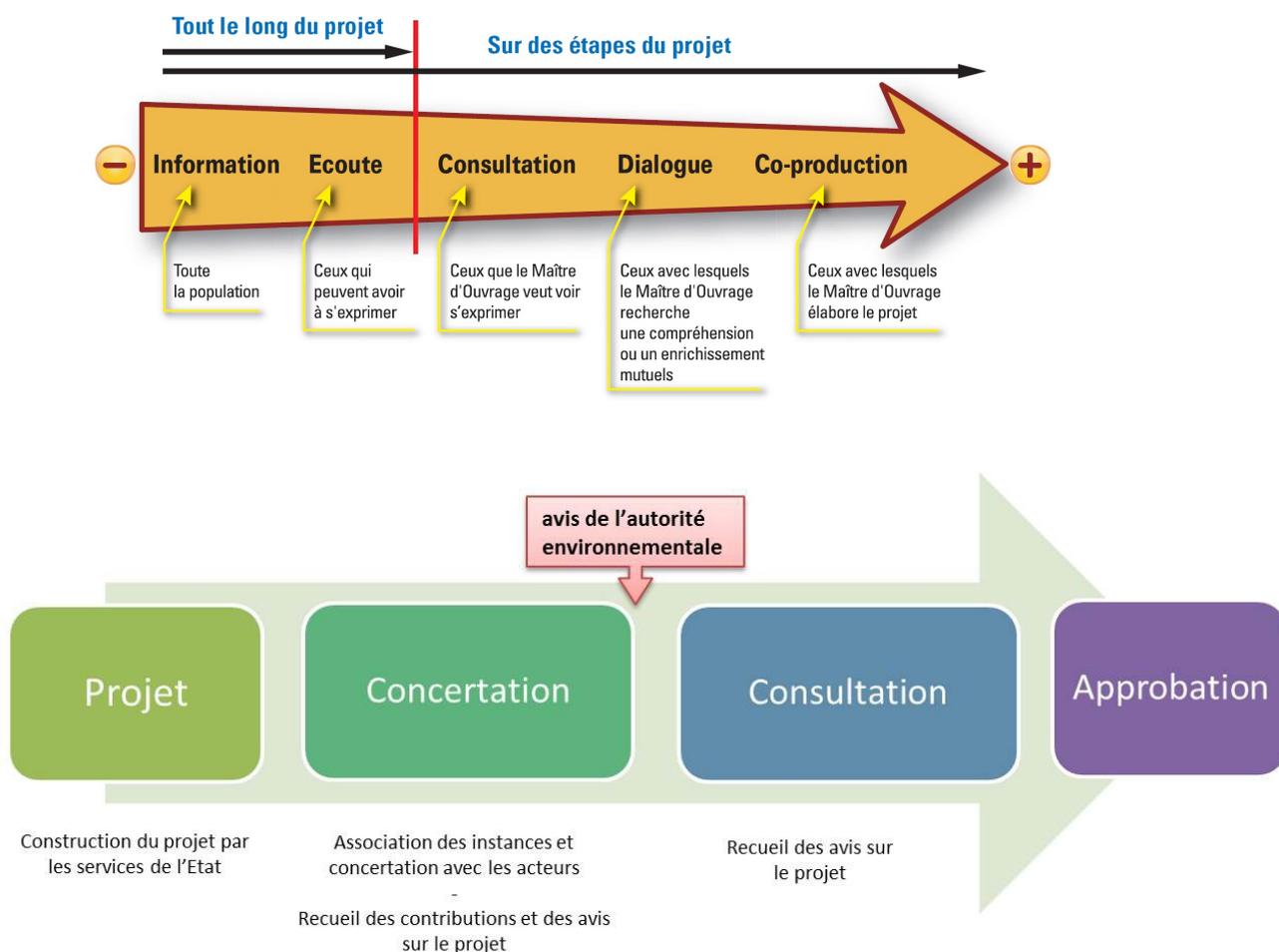
Elle permet au maître d'ouvrage :

- de prendre les décisions nécessaires à l'avancement du projet en répondant mieux aux besoins et aux attentes des parties prenantes.
- de répondre aux interrogations et aux inquiétudes des parties prenantes liées au changement généré par le projet.

Le processus englobe toutes les formes de communication qui contribuent à la participation citoyenne. Il vise ainsi le dialogue avec les personnes intéressées mais implique aussi une information et une écoute des publics les plus larges possibles.

Les modalités d'association mobilisables (pour le recueil des attentes et visions des acteurs) peuvent être :

- des ateliers ;
- des groupes de travail ;
- des entretiens bilatéraux ou échanges avec quelques acteurs réunis.



a) Association du conseil maritime de la façade

L'association du CMF doit se faire le plus en amont possible (l'association du CMF Manche Est-mer du Nord a été engagée dès juin 2014 pour ce qui concerne le DSF Manche Est-mer du Nord) et en tous cas dès le lancement de la démarche d'élaboration et tout au long de celle-ci, avec une attention particulière aux étapes-clés.

L'association se fait selon des procédures désormais rodées aux termes des trois années d'existence des CMF dans le cadre des instances communes que sont les commissions spécialisées, la commission permanente et l'assemblée plénière.

Des instances de travail *ad hoc* peuvent être créées en fonction des spécificités d'organisation et de fonctionnement de chaque CMF. A titre d'exemple, le CMF Manche Est-mer du Nord a créé un groupe de travail temporaire pour l'élaboration du DSF comme le prévoit son règlement intérieur et la commission permanente a reçu mandat pour l'organiser ; il devrait ainsi être composé d'un président rapporteur et d'une quinzaine de membres représentant les cinq collèges du CMF.

b) Association des autres acteurs de la façade maritime

Le code de l'environnement, en matière d'association, ne fait mention que du CMF, mais l'exemple de l'élaboration du PAMM Manche-mer du Nord ou de la démarche sectorielle d'élaboration des schémas régionaux de développement de l'aquaculture (SRDAM), développée en annexe n°2 montre qu'une telle démarche doit être conduite avec tous les acteurs concernés afin d'aboutir à un projet emportant une adhésion la plus large. Parmi ceux-ci, l'association des collectivités locales, et notamment des conseils régionaux, est essentielle à une bonne prise en compte des orientations économiques régionales qui conditionnent les usages et activités de l'espace maritime et littoral et inversement.

Les autres acteurs sont *a minima* ceux cités par l'article R. 219-1-10 du code de l'environnement en ce qui concerne la consultation pour avis sur l'avant-projet de DSF mais il est préconisé que cette liste soit élargie à l'ensemble des acteurs tels qu'ils ont par exemple été définis lors de l'association concernant le programme de mesures ou de surveillance des plans d'action pour le milieu marin (PAMM).

Ces organes de gouvernance établis au niveau des façades maritimes réunissent un nombre important d'instances administratives et d'acteurs. Il convient donc d'anticiper le fonctionnement de cette gouvernance pour rendre opérationnelle la prise de décision et préalablement assurer un cadre réaliste et efficient pour la concertation entre les acteurs, aspect primordial de la planification de l'espace maritime. L'élaboration d'un calendrier de travail précis, des étapes de travail individualisées et l'échéancier des présentations aux instances devrait permettre de travailler sur chaque étape suivante, sans retour en arrière ni accélération induite des calendriers, les produits attendus faisant l'objet d'une validation au fur et à mesure.

c) Coopération avec les autorités maritimes des Etats riverains

Le code de l'environnement ne cite les Etats « voisins » de la France qu'au titre de la mise en œuvre des DSF alors que la directive cadre sur la planification de l'espace maritime (DCPEM) prévoit une coopération efficace entre Etat membres mais aussi dans la mesure du possible avec les pays tiers afin de s'assurer que les plans issus de la planification de l'espace maritime (PEM) sont cohérents et coordonnés.

Le cadre géographique de cette coopération déterminée par la DCPEM est celui de la région marine concernée. Cette précision amène à s'interroger sur la détermination des Etats riverains : sont-ce les Etats frontaliers ou alors plus largement riverains d'une région marine ? La position de l'Union européenne sur ce point serait à clarifier afin d'éviter le cas échéant de prendre une mauvaise direction et s'exposer à un recours contentieux de la Commission européenne.

La DCPEM souligne la nécessité pour les Etats membres de désigner la ou les autorités compétentes pour la mise en œuvre de la PEM. Ceci dans le but de clarifier le processus vis-à-vis des parties prenantes (objectif de transparence et idée de « guichet unique ») et de faciliter les coopérations et harmonisations transfrontalières.

Il est ainsi primordial que la ou les gouvernances, institutionnelles ou publiques, ainsi que les règles qui les régissent soient clairement établies.

Dans le système administratif français, l'organisation et le fonctionnement des instances de coopération internationale ne peut relever que de l'administration centrale, avec un lien fort avec le ministère des affaires étrangères. L'objectif est d'aboutir à un dialogue établi et fluide avec les autorités étrangères concernés, avec des modalités simplifiées de communication et de rencontres.

Par expérience, le coût des déplacements, maîtrisés, ne doit pas être un obstacle pour les services de l'Etat en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre de la PEM, mais à condition que les moyens en aient été alloués par les ministères préalablement.

A l'image de la commission internationale de l'Escaut (CIE) qui organise une coopération entre trois pays frontaliers dans le cadre d'un district hydrographique international, (application de la directive cadre sur l'eau), ce type d'institution inter-étatique peut être source de réflexion, pour la mise en cohérence de la planification de l'espace marin dans des zones marines riveraines d'Etats membres ou tiers.

3 - Définition des modalités de consultation des parties prenantes : qui ? quand ? comment ?

La directive cadre sur la planification de l'espace maritime et le code de l'environnement prévoient explicitement l'obligation de consultation sur le DSF des différentes parties prenantes et à différents stades. Cette obligation vaut pour les documents de planification des espaces marins.

a) Consultation des acteurs de la façade maritime (CMF, autres)

En vertu de l'article R. 219-1-10 du code de l'environnement, l'avant-projet de DSF est transmis pour avis au CMF et à une liste d'autres acteurs nationaux ou de la façade maritime concernée (conseil national de la mer et des littoraux, conseils régionaux et départementaux, comités de bassin, conseils économiques sociaux et environnementaux régionaux, chambres consulaires, agences régionales de santé, comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins, comités régionaux de la conchyliculture, conseils de développement portuaires, conseils de coordination interportuaires, établissements publics de l'Etat chargés d'une politique de recherche, de gestion ou de protection liée au littoral et aux milieux marins, aux syndicats mixtes d'aménagement et de gestion des parcs naturels régionaux et aux associations agréées de protection de la nature agissant pour la protection du milieu littoral et marin et à la commission nautique locale).

Le code prévoit explicitement que le CMF est également consulté pour avis sur le projet de DSF tel que amendé le cas échéant par le ministre chargé de la mer. Il est préconisé que les autres acteurs cités ci-dessus soient également sollicités pour avis sur le projet de DSF, comme tel en a été fait pour les PAMM.

Les DSF comportant deux volets, à savoir l'état des lieux qui sera finalisé en premier et la stratégie, la consultation des acteurs est préconisée à plusieurs étapes :

- au moment de la finalisation du projet d'état des lieux ;
- au moment de la finalisation de l'avant-projet de la stratégie ;
- au moment de la finalisation du projet de DSF comprenant l'état des lieux et la stratégie.

b) Participation du public

L'article R. 219-1-11 du code de l'environnement prévoit et organise la consultation du public à l'élaboration du DSF. Il dispose que l'avant-projet de DSF, ainsi qu'une synthèse de son contenu, est soumis à la consultation du public pour une durée de deux mois. La directive cadre sur la planification de l'espace maritime semble plus exigeante puisqu'elle demande à ce que le public concerné soit consulté à une phase précoce de l'élaboration des plans issus de la planification de l'espace maritime.

Cette obligation supplémentaire induirait deux consultations du public au cours de l'élaboration des DSF :

- consultation à une phase précoce qui pourrait être le projet d'état des lieux ;
- consultation lors de la phase finale qui serait l'avant-projet de DSF (état des lieux et avant-projet de stratégie).

Le code de l'environnement prévoit la publication des documents sur les sites internet du ministère chargé de la mer (qui pourrait être « Les consultations du ministère du développement durables ») et ceux de chaque direction interrégionale de la mer), ainsi que de chaque préfecture maritime, de région et de département concernée.

L'ouverture de la consultation doit être annoncée par voie de presse, notamment par la publication au moins de deux journaux régionaux d'un avis indiquant les dates ainsi que l'adresse des sites internet concernés.

Toute consultation du public est à organiser en amont de celle des conseils maritimes de façade car les observations du public doivent lui être présentées, pour avis, sous forme de synthèse.

Conformément à l'article L. 120-1 du code de l'environnement, au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, les préfets coordonnateurs rendent publics, par voie électronique, la synthèse des observations du public ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision. La synthèse des observations indique les observations du public dont il a été tenu compte.

⇒ II - L'élaboration d'un état des lieux : identifier les enjeux et les questions-clés

L'article R. 219-1-7 du code de l'environnement dispose que le document stratégique de façade présente l'état des lieux, ou « situation de l'existant », dans le périmètre de la façade maritime, notamment l'état de l'environnement tant en mer que sur le littoral, tout en citant spécifiquement le plan d'action pour le milieu marin.

Cette phase analytique constitue le premier grand volet, avant la stratégie, des documents de planification de l'espace maritime. Elle permet de mettre en exergue les grandes caractéristiques de la zone étudiée ainsi que les nécessités d'arbitrage, suivant une proposition de plan qui peut être la suivante :

- 1) Constitution d'un état des lieux partagé
- 2) Caractérisation et hiérarchisation des enjeux : une démarche concertée
- 3) Analyse croisée des enjeux
- 4) Du général au particulier, la façade maritime tient compte des territoires

1) Constitution d'un état des lieux partagé

La première étape est d'établir un diagnostic précis de l'espace maritime à analyser. Ceci concernant les différents secteurs d'activité ainsi que l'ensemble des thèmes relatifs au patrimoine naturel, patrimoine culturel et au fonctionnement des écosystèmes.

Un effort de sélection et de synthèse des informations doit être réalisé afin de ne conserver que les éléments réellement discriminants pour la détermination des enjeux.

Un large cortège d'informations peut être mobilisé, de la donnée scientifique brute aux dires d'experts ou d'acteurs. Concernant les usages, il est essentiel d'associer les acteurs dès la constitution de l'état des lieux, ceci afin de garantir l'adhésion du plus grand nombre de parties prenantes au processus. Les usagers sont souvent les meilleurs pourvoyeurs d'information concernant leur activité, via la mise à disposition de données ou par la mise en place de méthodes participatives permettant aussi de générer une information de qualité. Enfin, les activités non caractérisées ne pourront être prises en compte dans le processus de planification.

Pour autant, s'il convient de bien cerner les limites des démarches liées au manque de données et de connaissances qui en restreignent la portée opérationnelle immédiate, néanmoins l'absence de certaines données dans l'instant ne doit pas constituer un frein à l'action et il est important d'acquérir les moyens et les capacités à raisonner malgré l'incertitude.

Pour répondre notamment aux exigences de transparence, il est nécessaire de prévoir des solutions techniques pour la mise à disposition des éléments de l'état des lieux au profit des parties prenantes.

L'exercice ne peut être déconnecté de la suite du processus. Et au-delà d'une simple description factuelle de l'existant, il convient d'ores et déjà, autant que faire se peut, de faire ressortir sous forme de problématique le propos et de l'inscrire dès ce stade dans une approche systémique (la façade est un système), dynamique (des flux, échanges et interactions existent entre les éléments du système) et prospective sur les perspectives de développement tant connues à ce jour que potentielles (zones propices, etc.) des différents usages et activités.

La volonté d'homogénéiser la présentation des situations de l'existant est partagée par toutes les façades maritimes et est mise en œuvre avec l'appui de la coordination nationale du CEREMA Méditerranée portant sur l'élaboration d'un sommaire socle des états des lieux des documents de planification de l'espace maritime, à charge pour chaque façade maritime de l'adapter a minima à ses spécificités.

A noter que si les PAMM constituent le volet environnemental des documents de planification de l'espace maritime, les SDAGE peuvent venir utilement apporter des compléments au niveau de l'interface terre-mer.

Une attention spécifique devra être portée à l'articulation entre la planification de l'espace maritime et le futur schéma régional de développement durable introduit par la loi du 7 août 2015 portant organisation territoriale de la République qui regroupera plusieurs existants (intermodalité, déchets, SRCAE, etc.) et aura une valeur prescriptive pour les schémas ou documents d'urbanisme infra-régionaux (Scot, PLU, etc.) Il fixera également « les orientations » stratégiques du développement régional dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la lutte contre les pollutions, l'énergie, les déchets, etc. qui sont des sujets pouvant avoir un lien direct avec l'environnement marin.

2) Caractérisation et hiérarchisation des enjeux : une démarche concertée

L'identification des secteurs de plus forte intensité de pratiques et les usages ne peuvent à eux seuls suffire à déterminer les enjeux socio-économiques. Il est important de s'assurer que les acteurs concernés se retrouvent bien dans la vision sur laquelle s'appuiera la suite du processus de planification. Cette étape de concertation est souvent négligée mais est essentielle pour maintenir l'adhésion des parties prenantes au processus.

Dans le cadre de la concertation relative à la planification du développement de l'éolien en mer, début 2015, cette démarche a été utilisée avec profit (cf annexe 1). Les services et établissements publics de l'Etat, dans le cadre de leurs travaux préparatoires, ont mené une analyse des niveaux de sensibilité des différentes données thématiques pour aboutir à un classement en trois niveaux d'enjeux (exclusion, fort ou modéré). La confrontation de secteurs techniquement favorables à l'implantation d'éoliennes avec la densité des usages et des enjeux de diverses natures déjà présents a ensuite conduit à définir quatre types de zones qui ont été assorties de coefficients de pondération issus de la concertation avec les parties prenantes et qui ont permis d'aboutir à la détermination au sein des macro-zones de zones de moindres contraintes pour l'implantation d'éolien posé.

La constitution de groupes de travail pour caractériser et hiérarchiser les enjeux relatifs aux différentes activités est un moyen efficace d'atteindre cet objectif.

La dimension prospective sur les enjeux de développement des activités est aussi fondamentale. La spatialisation des enjeux relatifs aux usages actuels peut grandement varier de celle basée sur les prévisions de développement, redistribuant les secteurs de conflits d'usage potentiels ou de nécessité de limitation des impacts.

La dimension temporelle et de saisonnalité des usages et activités est essentielle pour préciser la caractérisation des enjeux (cf annexes n°3 « Rad2Brest 2010-2012 - modélisation et scénarisation des activités humaines en rade de Brest » et n°4 « Planification maritime : le nécessaire partage de l'historique et des concepts avant d'aborder la nouvelle génération de documents »).

L'intégration de cette dimension temporelle nécessite des outils (SIG, des données) et de former les services.

3) Analyse croisée des enjeux

La dernière étape de la phase analytique consiste à croiser les différents enjeux socio-économiques, environnementaux et patrimoniaux afin d'analyser les interactions potentielles. L'objectif est de fournir une expertise objective sur la répartition des problématiques, en vue de soutenir la phase décisionnelle à venir. L'étude sur les usages en baie de Seine orientale réalisée par la DREAL Haute-Normandie en 2014/2015 en donne un aperçu à l'échelle d'un espace géographique délimité mais densément exploité (cf annexe n°5).

Les enjeux de défense sont appréciés comme un élément socle, garant de l'intégrité du territoire. La DCPEM ainsi que le code de l'environnement excluent les « activités dont l'unique objet est la défense et la sécurité nationale » du champ d'application des documents stratégiques de façade et de leur partie « planification spatiale ». Cependant, il est nécessaire de faire apparaître les enjeux de défense non confidentiels (zones d'exercice, zones de couverture radar) afin de les prendre en compte dans la prospective de planification des autres usages.

Les éléments en entrée sont donc les enjeux, présents et futurs, caractérisés pour chaque secteur d'activité et d'usages ainsi que les enjeux de conservation du patrimoine naturel et culturel remarquable. La conservation du patrimoine naturel est ainsi considérée au même titre que les autres activités, ses enjeux pouvant être mis en balance avec ceux d'autres secteurs d'activité.

L'analyse permet de circonscrire des secteurs homogènes sur le plan de la nature et de l'intensité des enjeux socio-économique, environnementaux et/ou patrimoniaux en présence.

Afin de caractériser les problématiques générées par la superposition d'enjeux au sein de chacun des secteurs déterminés, il est nécessaire de mener des réflexions, à l'échelle de chaque façade ou à l'échelle de zones plus fines de travail (sous-ensembles géographiques envisagés par le code de l'environnement), sur plusieurs aspects, comme le développe, en annexe n°6, la démarche d'établissement de la carte des vocations des parcs naturels marins :

- Interaction entre les différentes activités / Conflits d'usages :

La cohabitation entre activités sur un même espace nécessite d'être évaluée entre les usages en présence. Outre l'exclusion totale de certaines activités entre elles (par exemple l'extraction de granulats et la pose de câbles sous marins) ou l'absence d'interaction entre certains usages, certaines activités peuvent rester compatibles moyennant des prescriptions quant à leurs intensités et aux types de pratiques. La planification pourra ainsi faire émerger la nécessité de leur encadrement (gestion). La dimension temporelle des usages devra aussi être prise en compte, afin d'éviter la surestimation d'interactions entre usages se déroulant sur la même zone mais à des périodes différentes.

- Compatibilité entre usages et enjeux environnementaux :

L'atteinte ou le maintien du bon état écologique de l'ensemble des eaux sous juridiction constitue un des objectifs de la PEM. Il est donc essentiel de s'assurer de la compatibilité entre le déroulement des activités et le bon état des différents milieux considérés. L'aspect cumulatif des pressions et impacts induits par différents usages ainsi que la capacité de charge des milieux sont donc deux aspects fondamentaux à prendre en compte. Les enjeux de conservation sont abordés notamment dans la stratégie de création d'aires marines protégées (AMP) ou au travers des plans de gestion d'AMP existantes, qui ne sont pour la plupart pas exclusives de l'usage du milieu marin. L'acquis des PAMM, et notamment de son élément relatif au « bon état écologique des eaux », (développé en annexe n°7 du présent guide), partie intégrante des documents de planification de l'espace maritime, doit être mobilisé dans ce cadre.

A l'issue de cette phase analytique peut être produit un certain nombre de livrables :

- Un état des lieux sur les usages et les activités en développement, les enjeux émergents, les besoins nouveaux et les caractéristiques des écosystèmes. ;
- Une cartographie des enjeux relatifs aux différentes activités et aux patrimoines naturel et culturel remarquables ;
- Une matrice de compatibilité entre usages (cf annexe n°5) ;
- Une matrice d'impact des usages sur les écosystèmes au sens de la DCSMM (cf annexe n°5) ;
- Une cartographie commentée des zones présentant des recouvrements d'enjeux et problématiques associées homogènes (annexe 1).

Cette expertise objective constitue le socle du processus décisionnel.

L'exigence d'harmonisation et de mise en cohérence du résultat final pour chaque façade nécessite la définition préalable d'une méthode commune d'analyse des interactions entre les usages ainsi qu'une méthode commune d'analyse des effets et pressions des activités et des usages sur les écosystèmes.

Les méthodes d'élaboration technique des matrices mentionnées supra doivent nécessairement faire l'objet d'un consensus entre les façades. En l'absence de cette harmonisation préalable, l'exercice de planification, les conclusions qui en résulteront ainsi que les orientations qui pourront en être tirées ne pourront être comparables.

En première analyse, en l'absence du temps nécessaire à la concertation avec les autres façades et compte tenu du caractère stratégique de la constitution de ces matrices, il paraît délicat d'opérer un choix définitif parmi les méthodes déjà explorées et mentionnées dans les annexes.

Concernant la matrice de comptabilité entre les usages, un choix peut se porter sur la méthode retenue par le groupe de travail « baie de Seine orientale ». La caractérisation des interactions entre les usages se présente sous la forme d'un tableau à double entrée qui caractérise et mesure les impacts des activités les unes avec les autres grâce à une caractérisation des interactions entre les usages 2 à 2 en 3 grands types d'interaction, auxquels sont associés un code couleur.

Cumulable	<p>Les deux activités sont ou pourraient se retrouver au même endroit. Les activités cohabitent sans difficulté particulière dans le respect de la réglementation générale et des autres usagers.</p> <p>Par exemple, la pêche professionnelle est cumulable avec les concessions d'extraction de granulats marins, sauf pour les bandes d'extractions actives. Les deux activités sont donc considérées comme cumulables avant l'extraction et après l'extraction.</p>
Cumulable sous condition	<p>Les deux activités sont ou pourraient se retrouver spatialement au même endroit. Ces activités sont cumulables, mais des conditions plus strictes que le simple respect de la réglementation générale ou des usagers doivent être élaborées. Ces conditions peuvent porter sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le choix du lieu d'installation d'une activité ; • l'adaptation des pratiques en interaction, notamment vis-a-vis des aspects de sécurité (vigilance particulière à avoir) ; • la mise en place d'une concertation ; • la prise de prescriptions préfectorales particulières ; • la prise en compte de paramètres techniques particuliers. <p>Pour reprendre l'exemple précédent, la pêche professionnelle est cumulable sous conditions avec les zones actives d'extraction de granulats. Les conditions sont de plusieurs ordres possibles : pour la sécurité, par de présence simultanée sur la bande du navire extracteur et des navires de pêches, pour la compatibilité des pratiques des dates sans extractions peuvent également être choisies en concertation avec les comités des pêches, qui peu aussi être interrogé quant au mode d'exploitation le plus compatible avec son activité.</p>
Non cumulable	<p>Les deux activités sont ou pourraient se retrouver spatialement au même endroit. Cependant, les deux activités ne peuvent pas se trouver au même endroit pour des raisons réglementaires, de sécurité ou d'impossibilité pratique.</p> <p>Par exemple, l'activité d'aquaculture n'est pas cumulable sur une même zone avec la baignade.</p>

On trouve parfois le signe « * » qui désigne que les deux interactions ont des synergies possibles. Cela peut correspondre à un effet positif d'une activité sur l'autre, ou une dépendance forte entre les deux. Par exemple, les dragages d'entretien des chenaux de navigation sont indispensables à l'activité des ports. Ces usages sont en synergie.

On trouve aussi la couleur grise lorsqu'il n'y a pas d'interaction, en général parce que les usages ne sont pas sur le même périmètre (usages côtiers vs usages au large par exemple).

Cette méthode est appliquée en étudiant l'interaction, à l'aune de cette caractérisation, de chaque usage avec les autres. Ensuite, ces résultats sont compilés et harmonisés.

Concernant la méthode d'analyse des interactions des usages avec l'environnement, les méthodes actuellement envisagées nécessitent d'être consolidées au regard des limites rencontrées, notamment celles évoquées dans l'exercice de planification mené en Grande-Bretagne. Pour exemple, les limites évoquées lors du premier exercice de planification semblent avoir disparues dans le rapport de synthèse final qui n'approche plus la question qu'au travers de chaque activité sans analyses croisées et systémiques. Cette difficulté est principalement due à un manque de connaissance des pressions des usages sur l'environnement marin, notamment pour ce qui concerne la problématique des pressions cumulées.

(https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/312402/east_evidence_issues_chapter5.pdf) - (<https://www.gov.uk/government/publications/south-marine-plan-areas-south-plans-analytical-report>)

4) Du général au particulier, la façade maritime tient compte des territoires

L'approfondissement de l'analyse croisée des enjeux et la mise en œuvre comparée de l'ensemble des paramètres relatifs à chacun des usages et des activités permettent de dégager des créneaux de compatibilité, spatiaux, temporels, ou fonctionnels, qui peuvent augmenter en visibilité et en acceptabilité au fur et à mesure de l'accroissement de la précision de l'analyse.

De ce fait, le caractère nécessairement global de la vision des enjeux d'une façade maritime, tel qu'il a vocation à se développer dans le cadre d'un document stratégique de façade, mérite d'être complété d'un travail à une échelle plus fine. En effet, des raisonnements plus précis sur telle ou telle zone ou tel ou tel enjeu permettent de dégager des marges de manœuvre qu'il incombe aux acteurs de consolider par le travail à une échelle de concertation elle aussi plus fine, avant d'être validée par la gouvernance de la façade maritime.

⇒ III - L'élaboration du projet stratégique de chaque façade maritime

La planification de l'espace maritime n'est pas une politique supplémentaire à instruire mais une nouvelle manière d'appréhender et de mettre en œuvre la réalité maritime.

La mise en place et la mise en œuvre du projet stratégique de chaque façade maritime doit suivre un processus de détermination des orientations stratégiques générales, de définition des objectifs opérationnels poursuivis conformément à l'approche systémique de la DCPEM, de l'établissement des principes généraux, de l'élaboration d'une planification spatiale des usages et des activités, et de la nécessité des arbitrages.

1) La détermination des orientations stratégiques générales

La détermination des orientations stratégiques générales est la première étape de l'élaboration du projet stratégique de chaque façade maritime. Elle décline au niveau de la façade les orientations nationales déterminées par la SNML. L'état des lieux, en permettant de caractériser les enjeux, permet de préciser ou de compléter ces orientations. Un temps nécessaire doit être laissé à la réalisation de cet exercice.

Il peut être intéressant de s'interroger sur la multiplicité des échelles d'approche possibles et de leur imbrication, en fonction des thématiques abordées.

Ainsi, certaines orientations stratégiques de niveau national ou international nécessitent une réflexion à plus large échelle que celle de la façade : échelle nationale voire transfrontalière. Cette approche « globale » peut conduire à préciser les objectifs à l'échelle des façades.

A l'opposé, l'échelle de la façade est suffisamment large pour présenter une hétérogénéité d'enjeux sectoriels et/ou de gouvernances. Ceci peut s'avérer problématique pour appréhender à cette échelle la planification de secteurs à fort recouvrement d'enjeux ou à enjeux très locaux. La réflexion au niveau de la façade pourrait ainsi conduire à la détermination de secteurs nécessitant une approche à part entière avec des objectifs voire une gouvernance propre.

La prise en compte de l'échelle transfrontalière est aussi une prescription de la DCPEM et une demande forte de certains acteurs. Les Etats membres sont invités à harmoniser leurs plans, ceux-ci concernant en partie des usages mobiles entre les eaux sous juridiction (trafic maritime, pêche, etc.).

2) La définition des objectifs opérationnels

En vertu de la DCPEM, la planification de l'espace maritime doit reposer sur une approche systémique. Il s'agit d'envisager les activités et usages existants, avec la recherche du bon état écologique (BEE) défini dans les PAMM, et celles en développement, les enjeux émergents et les besoins nouveaux.

L'article 5 de la DCPEM définit les objectifs opérationnels assignés à la planification de l'espace maritime, à savoir que *« les États membres tiennent compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux pour soutenir le développement durable et la croissance dans le secteur maritime, en appliquant une approche fondée sur les écosystèmes, et pour promouvoir la coexistence des activités et des usages pertinents. À travers leurs plans issus de la planification de l'espace maritime, les États membres visent à contribuer au développement durable des secteurs énergétiques en mer, du transport maritime, et des secteurs de la pêche et de l'aquaculture, ainsi qu'à la préservation, à la protection et à l'amélioration de l'environnement, y compris à la résilience aux incidences du changement climatique. En outre, les États membres peuvent poursuivre d'autres objectifs tels que la promotion du tourisme durable et l'extraction durable des matières premières. »*.

3) L'établissement des principes généraux

Des éléments de réflexion doivent être définis et validés par la concertation pour sous-tendre le projet stratégique :

- conduire une démarche prospective d'insertion de ces enjeux dans la cartographie en tenant compte à la fois des conditions qui leur sont favorables et des éléments d'environnement préexistants de toute nature ;
- déterminer des critères d'acceptabilité d'un usage partagé d'un même espace dans le temps et dans sa triple dimension : beaucoup plus que l'approche de planification à terre, la cohabitation de plusieurs activités est possible, qu'elle soit simultanée ou décalée dans le temps ;
- rechercher dans la mesure du possible la co-activité et non l'exclusivité ; la temporalité est une donnée essentielle et un zonage des activités en mer doit intégrer une dimension de temps (saisonniers mais pas seulement), en lien avec la biologie des espèces et la dynamique du milieu ;
- mener une analyse prévisionnelle des conflits spatiaux nouveaux susceptibles d'apparaître, parallèlement à l'approche écosystémique, à l'application du principe de précaution et à l'évaluation coûts-bénéfices des usages et des besoins ;
- définir les mesures de compensation environnementale au développement des usages, voire d'atténuation du coût économique des mesures de protection ;
- définir les prescriptions environnementales nécessaires à l'exercice ou au développement des usages ;
- obtenir un coût économiquement viable des mesures de protections environnementales par le choix de zones propices compatibles avec le développement durable d'une activité ;
- négocier de manière concertée, si possible, les modalités concrètes du partage de l'espace, identification éventuelle des alternatives au développement des usages sur leurs localisations actuelles et détermination des espaces de déploiement et des conditions de délocalisation des activités et des biens ;
- poursuivre ou mettre en place l'accompagnement des activités, comme c'est le cas en matière de gestion de la pêche de coquilles Saint-Jacques en Manche Est-mer du Nord (cf annexe n°8).
- collaborer avec les autorités compétentes des États voisins pour mettre en cohérence des espaces partagés avec les façades limitrophes (cadre à porter à la connaissance du CMF) ;

4) L'élaboration d'une planification spatiale des usages et des activités

La planification de l'espace maritime, tel que décrite par la Commission européenne, doit aboutir à un plan de l'espace maritime, définissant une répartition spatiale et des règles associées (spatialisation actuelle et à venir, spatialisation temporelle, seuils d'intensité de pratique, gestion/préscription de pratiques, autorisation/interdiction, etc.) pour l'encadrement des activités et usages existants et futurs au sein chacun des secteurs déterminés, afin de contribuer aux objectifs opérationnels fixés à l'article 5 de la DCPEM.

La DCPEM donne une liste indicative des activités, usages et intérêts éventuels pouvant être inclus dans les plans :

- les zones d'aquaculture ;
- les zones de pêche ;
- les installations et infrastructures d'exploration, d'exploitation et d'extraction de pétrole, de gaz ainsi que d'autres ressources énergétiques, de minéraux et de granulats, et de production d'énergie renouvelable ;
- les routes maritimes et les flux de trafic ;
- les zones d'entraînement militaire (il est à noter que ce point mérite un cadre d'analyse spécifique) ;
- les sites de conservation de la nature et les zones protégées ;
- les zones d'extraction des matières premières ;
- la recherche scientifique ;
- les canalisations et câbles sous-marins ;
- le tourisme ;
- le patrimoine culturel sous-marin.

La DCPEM n'étant pas explicite sur ce point, il sera nécessaire de déterminer le niveau de détail auquel devront se conformer ces plans et la manière dont devront être pris en compte les problèmes de chevauchement d'activités et usages. Cette réflexion mérite d'être cadrée, s'agissant de sa transcription en droit interne, par l'échelon ministériel.

L'exercice de planification à proprement parler intervient au stade décisionnel et à l'issue d'un exercice de concertation (cf annexe 1 relative à la concertation sur le développement de l'éolien en mer), par l'allocation de vocations à des secteurs déterminés par les activités s'y déroulant et leurs effets sur le milieu. S'y ajoute la définition de règles de pratique pour ces activités, afin de garantir leur cohabitation et le maintien du bon état écologique. Ceci introduit donc la notion de gestion des activités, indissociable de celle de leur planification spatiale.

5) La nécessité des arbitrages

La répartition spatiale des activités tant dans sa phase initiale que dans ses adaptations ultérieures implique nécessairement la réalisation d'arbitrages entre enjeux croisés et potentiellement incompatibles. L'expertise objective produite lors de la phase analytique apporte une certaine transparence au processus et permet que les arbitrages rendus soient argumentés et assumés.

La réalisation d'arbitrages suppose :

- la définition d'objectifs stratégiques traduits en objectifs opérationnels afin de spécifier les attendus de la planification et d'encadrer les rapports de forces entre les intérêts divergents ;
- l'existence d'une gouvernance légitime et opérationnelle : celle du CMF répond, dans la théorie et la pratique, à cette exigence double.
- l'identification d'une structure d'arbitrage communément acceptée par les acteurs. A cet égard, la commission permanente du CMF semble la structure appropriée.

⇒ IV - L'élaboration de l'évaluation environnementale

Pour répondre aux exigences de la directive européenne n°2001/42/CE du 27 juin relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et en vertu du décret n°2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement, les exercices de planification des espaces marins, dont le DSF, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Pour répondre aux exigences de la directive cadre n°92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats ainsi que de la faune et de la flore sauvages et en vertu des articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement, les DSF sont soumis à évaluation des incidences Natura 2000. Il est permis de penser que cette exigence s'applique également aux exercices de planification des espaces marins, de manière générale.

L'autorité environnementale compétente est le conseil général de l'environnement et du développement durable.

Ces processus doivent être engagés dès le lancement du projet.

Pour mémoire, l'élaboration des rapports environnementaux des DSF est confiée au CEREMA, plus précisément aux directions territoriales de rattachement de chaque façade maritime. La solution de financement est portée par le commissariat général au développement durable ; elle se doit d'être nationale et identiquement traitée et financée entre les façades maritimes.

⇒ V – La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation

S'agissant des DSF, et à titre de référence méthodologique pour la planification des espaces marins, le code de l'environnement prévoit que les préfets coordonnateurs veillent à la mise en œuvre des DSF, en lien avec les pays voisins. Ils animent pour ce faire l'action des préfets de région et de département intéressés.

De la même manière, selon le code de l'environnement, les documents stratégiques de façade peuvent être modifiés en cours d'application, dès lors que les modifications n'en remettent pas en cause l'économie générale. Ces modifications sont approuvées par un arrêté conjoint des préfets coordonnateurs, après avis du conseil maritime de la façade.

Dès l'entrée dans la démarche de planification, il est nécessaire de prendre en compte la manière dont sera géré le rapportage aux autorités communautaires de cette planification des espaces marins. En effet, la DCPEM veille à ce que son suivi passe par une communication des plans issus de la planification de l'espace maritime, y compris les notes explicatives et toutes les mises à jour ultérieures, à la Commission européenne et aux autres Etats membres concernés.

En outre, la Commission européenne soumet à intervalles déterminés au Parlement et au Conseil un rapport d'avancement présentant les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la directive cadre. Le risque juridique et opérationnel lié à ce suivi communautaire doit être, dès le départ, pris en charge.

⇒ VI – La préparation de la révision

Conformément à l'article R. 219-1-14 et en cohérence avec la DCPEM, les documents français de planification de l'espace maritime sont révisés tous les six ans. Aux termes d'une procédure identique à celle de son élaboration, les préfets coordonnateurs l'arrêtent dans l'année suivant la publication du nouveau décret portant révision de la stratégie nationale de pour la mer et le littoral.

A l'instar de la révision des premiers éléments des plans d'action pour le milieu marin, la révision est une démarche lourde qui nécessite d'être anticipée. Elle doit être lancée dès la mi-parcours de la durée de validité des documents français de planification de l'espace maritime, soit au bout de trois ans.

La révision doit être précédée d'une analyse de la démarche d'élaboration du 1^{er} cycle, afin de retenir les points positifs et de trouver des solutions aux points à améliorer (travail de « retour d'expérience »). Les remarques de l'autorité environnementale qui n'auraient pas pu être prises en compte lors du 1^{er} cycle sont à re-considérer.

La révision doit être aussi l'occasion de faire un bilan de la mise en conformité ou en compatibilité des autres plans sectoriels antérieurs à la finalisation des DSF pour aboutir à une harmonisation temporelle des documents. Quels que soient les calendriers de ces processus de planification, les stratégies locales et les thématiques nationales auront à terme à intégrer ou à renvoyer à des dispositifs d'harmonisation au sein des DSF. Plus qu'une articulation parfaite et difficilement accessible entre les documents, il faudra veiller au contact permanent entre les acteurs chargés de leur mise en œuvre et la souplesse des méthodes d'élaboration proposées.

Les points clés de la révision doivent être le calendrier de finalisation jalonné (livrables attendus et échéances, travaux communautaires). Il s'agit :

- d'élaborer une méthode de travail pour la conduite de la révision ;
- de proposer une organisation et un calendrier précis ;
- de disposer d'un dimensionnement adéquat en ETP et au plan financier ;
- d'analyser les risques associés et les points critiques.

Ces propositions devront tenir compte des contraintes calendaires de la DCPem et garantir une complémentarité optimale avec les processus communautaires et internationaux existant par ailleurs, sur le modèle de la coordination, optimisée, entre construction des PAMM et révision des SDAGE en 2014-2015.

*
* *

En conclusion, il ressort de ce projet de guide méthodologique, élaboré pour esquisser la démarche de planification spatiale maritime, que le temps nécessaire consacré à la préparation de celle-ci, tant en matière de collecte et d'agencement des données qu'en termes de concertation, est essentiel à la bonne conduite du processus.

Il est également nécessaire pour l'échelon central de définir un cadre commun avant le début des travaux de planification afin d'éviter des disparités de méthodes d'analyses entre les façades maritimes (cadrage, instructions, information, coordination, etc.).

Ce projet de guide souhaite appeler l'attention sur la nécessité de se montrer vigilant quant aux conditions d'adaptation, pour les études et les concertations, aux circonstances propres à chaque façade maritime, ainsi qu'au plein respect des conditions de bonne gouvernance du conseil national de la mer et des littoraux qui tiendra à exprimer sa position sur la méthode, ainsi que de celle des conseils maritimes de façade, au regard de leurs conditions de travail et d'expression.