

Monsieur,

Nous avons bien reçu le « Projet de guide méthodologique de mise en œuvre de la planification de l'espace maritime ».

La publication de ce document est pour nous l'occasion de signaler la discordance entre l'orientation nationale donnée à la « La croissance bleue » et la réalité de la situation des entreprises maritimes.

La mise en œuvre d'une planification de l'espace maritime est demandée par Armateurs de France depuis 2010. Elle constitue un outil indispensable au service d'une stratégie nationale qui reste malheureusement à définir. En tout état de cause, nous regrettons que la stratégie nationale de la mer et du littoral, prévue par un décret de 2012, n'ait jamais été adoptée. Sans priorités stratégiques assumées, l'exercice de planification risque fort de s'en tenir à des généralités et de ne pas permettre les arbitrages nécessaires sur l'utilisation de l'espace maritime en zone côtière.

L'absence de stratégie nationale de la mer et du littoral a été récemment illustrée par la fin de la filière sismique sous pavillon français et par le débat sur la réforme de la loi de 1992. Il est clair que ces sujets doivent s'inscrire dans le cadre d'une ambition globale pour le pavillon français, à travers notamment la notion de flotte stratégique, et ne peuvent être renvoyés à une réflexion locale. Le désarmement de ces navires a certes de lourdes conséquences territoriales, sur les ports et les bassins d'emplois de ces flottes, mais la réflexion doit être nationale car elle touche la formation des marins, le maintien d'un savoir-faire français dans des domaines d'intérêt national et la sécurité des approvisionnements stratégiques.

Sur le fond, ce document appelle de notre part des remarques de principe :

- La première remarque, qui renvoie à l'absence de vision stratégique, concerne l'absence dans ce document de priorisation des activités à développer. Il est absolument indispensable de prévoir une priorisation en fonction de l'importance des activités et usages à concilier. En toute logique, cette priorisation devrait être nationale et subsidiairement par façade.
- La finalité de ce guide qui est de « devenir un support commun utile pour la planification », sans portée obligatoire. Pour nous, le danger est grand qu'en l'absence d'outil prescriptif, ce « support commun » reste incantatoire et laisse libre cours aux initiatives locales.
- En tout état de cause, pour ce qui concerne le transport et les services maritimes, il est essentiel que les orientations stratégiques soient prises à un niveau national intégrant les contraintes réglementaires européennes et internationales.

Nous avons également des remarques plus spécifiques sur ce document :

- La liste des activités, usages et intérêts cite le patrimoine culturel sous-marin, ce qui semble très réducteur. Il y a aussi un patrimoine marin (navires anciens, ouvrages portuaires, ouvrages industriels, ...) et un patrimoine immatériel (les métiers, les usages, les traditions, l'art ...)
- Il serait bon de préciser les raisons de création d'un cadre d'analyse spécifique pour les zones d'entraînement militaires, ainsi que le cadre lui-même.
- La question du volume des documents finaux est primordiale car il est impossible de s'approprier efficacement des documents de plusieurs centaines de pages comme ceux reçus dans le cadre des plans de mesures de la DCSMM.
- La liste des activités, usages et intérêts (page 15) cite le tourisme et non la plaisance, il nous semble que la plaisance inclut le tourisme, et non l'inverse.

Enfin, pour ce qui concerne la coordination des travaux entre façades (page3), la priorité doit être accordée à l'harmonisation des moyens humains et matériels accordés. Les moyens disponibles par

façade ne nous semblent pas répondre aujourd'hui aux enjeux soulevés par la planification des espaces maritimes. Il convient également de consolider la Délégation à la mer et au littoral (DML) afin de prévoir un véritable pilotage du dispositif au niveau national.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.