



POURQUOI IL N'Y AURA JAMAIS DE SOLUTION UNIQUE

LA PLANIFICATION DE L'ESPACE MARITIME
EN BELGIQUE ET À DORSET

Messages clés du projet C-SCOPE





Smith N., Belpaeme K., Maelfait H., Vanhooren S. en Buchan K. (Eds).

Nos remerciements tous particuliers à nos partenaires financiers ainsi qu'à toutes nos parties prenantes.

Ce rapport reprend les avis des auteurs et non ceux des partenariats qu'ils représentent. Le contenu et le concept sont protégés par le droit d'auteur (loi du 30 juin 1994 relative au droit d'auteur). Aucun extrait de cette publication ne peut être reproduit, sauvegardé et/ou divulgué par voie électronique ou par tout autre moyen sans l'autorisation écrite préalable de l'éditeur.

Bien que les rédacteurs et l'éditeur de cette publication aient fait tout leur possible pour être complets et précis, ils déclinent expressément toute responsabilité en cas d'éventuelles inexactitudes.

Nos remerciements tous particuliers à nos partenaires financiers ainsi qu'à toutes nos parties prenantes.

INTRODUCTION

Le projet C-SCOPE « Combining Sea and Coastal Planning in Europe » (Combiner la planification maritime et côtière en Europe) est une collaboration européenne entre le Dorset Coast Forum (DCF ou Forum côtier du Dorset) et le Coordination Centre on Integrated Coastal Zone Management (Centre de coordination pour la gestion intégrée du littoral) en Belgique, financé par le programme UE Interreg IV A des Deux Mers. Son objectif premier était de parvenir à une approche intégrée de la gestion et de la planification de l'interface terre-mer. Les deux partenaires se sont concentrés sur trois activités liées entre elles afin de fournir une planification globale et une source d'information visant à sous-tendre une gestion durable du littoral:

Le développement d'un cadre destiné à intégrer la planification terrestre et maritime;

Des outils permettant de créer des économies et des environnements côtiers durables; et

La réalisation d'un engagement envers l'Integrated Coastal Zone Management (ICZM) par un dialogue avec les parties prenantes.

Ce document contient des messages clés de la première activité du projet C-SCOPE, qui se concentraient sur le développement de plans côtiers et maritimes à différentes échelles spatiales. Il comprend aussi les leçons tirées du processus de participation des parties prenantes qui faisait partie intégrante des trois éléments du projet.

ECHELLES, LIMITES ET OBJET DES PLANS CÔTIERS ET MARITIMES

L'ÉCHELLE ET LE CONTEXTE SONT CRITIQUES

L'échelle d'un plan maritime est critique et influencera les données qui sont collectées ainsi que la résolution de ces données ; elle déterminera la définition des objectifs, la forme du plan maritime final, les méthodes appropriées de participation des parties prenantes, et le type d'analyse spatiale réalisée.

DES FRONTIÈRES SONT NÉCESSAIRES POUR DÉFINIR LA ZONE DE PLANIFICATION MARITIME, MAIS ELLES NE DEVRAIENT PAS ÊTRE RIGIDES

Il est particulièrement difficile de tracer des frontières en mer car il y a peu d'entraves naturelles à la circulation de l'eau, des sédiments et des espèces. L'influence de l'activité humaine terrestre et des processus naturels sur la mer peut avoir des conséquences inouïes jusque dans l'arrière-pays. Les frontières politiques peuvent simplifier la planification d'un point de vue logistique, mais l'adoption d'une approche écosystémique ne peut s'inscrire dans ces frontières.

LA DÉFINITION D'OBJECTIFS PREND DU TEMPS, MAIS ELLE EST CRITIQUE POUR RÉUSSIR

Des objectifs clairs et transparents, approuvés par les parties prenantes, sont essentiels au développement d'un plan maritime. Les objectifs peuvent être sectoriels, intersectoriels ou les deux, mais ils devraient en fin de compte aider à réaliser les objectifs fixés. A une échelle plus réduite, plus les problèmes deviennent tangibles, plus les objectifs peuvent être spécifiques.



DES EXIGENCES EN MATIÈRE DE DONNÉES ET DE CONNAISSANCES POUR LA PLANIFICATION CÔTIÈRE ET MARITIME

DÉVELOPPEZ UN SCHEMA DE DONNÉES AVANT D'ENTAMER LA COLLECTE

Les objectifs, l'échelle et les frontières d'un plan maritime détermineront le type et la résolution de données qu'il est nécessaire de collecter ; idéalement, il faudrait les définir avant le début de la collecte. Ce faisant, un cadre qui identifie les exigences en matière de données sectorielles, environnementales et de base, qui permettront la mise en œuvre d'un processus plus efficace, peut être établi.

UNE BONNE GESTION DES DONNÉES EST ESSENTIELLE

La collecte et la gestion de données posent problème à de nombreux planificateurs marins. Il peut être difficile de trouver des informations, et les données disponibles ne sont pas toujours actualisées. De plus, les données sont parfois incompatibles avec d'autres données, et certaines métadonnées peuvent être contradictoires. La maintenance des données peut à la fois s'avérer coûteuse et prendre du temps.



IL EXISTE TOUJOURS DES LACUNES AU NIVEAU DES DONNÉES ET DES CONNAISSANCES

La collecte de données dans l'environnement marin est difficile et coûteuse, et c'est la raison pour laquelle il existe toujours de nombreuses lacunes. Afin de parfaitement comprendre la valeur de l'environnement marin, de correctement identifier les effets cumulés et de contrôler l'efficacité des plans maritimes à l'avenir, une recherche approfondie et de nouvelles méthodes s'avèreront nécessaires.

LA CARTOGRAPHIE DES ZONES SENSIBLES A DES LIMITES SIGNIFICATIVES

La cartographie des zones sensibles de l'environnement marin a des limites significatives, y compris la confiance dans les cartes d'habitat (différences visibles entre les résolutions de données, l'étude et les données modélisées) et les problèmes liés aux données de sensibilité actuelles. On ne peut même pas se fier entièrement à une résolution élevée des données dans les zones complexes des fonds marins. Finalement, les développements futurs requerront toujours leurs propres études concernant les fonds marins pendant la procédure d'EIE.

MÉTHODES ET PROCESSUS DE PLANIFICATION CÔTIÈRE ET MARITIME

LES MATRICES D'INTERACTIONS SONT UN OUTIL ÉMOUSSÉ SANS CONNAISSANCE LOCALE

Les matrices d'interactions peuvent aider à identifier les zones susceptibles de nécessiter une gestion spatiale, ainsi qu'attirer l'attention sur les zones appropriées à la co-localisation d'activités. Il s'agit toutefois d'un outil relativement émoissé, qui ne saisit pas nécessairement les nuances d'une zone particulière. L'interview des représentants sectoriels et la cartographie des résultats permettront de développer une image plus complète, mais il convient de veiller à éviter toute tendance sectorielle faussant les résultats.

LA MEILLEURE PRATIQUE EST LÀ POUR ÊTRE CONTESTÉE

La planification maritime ne cesse d'évoluer à un rythme effréné. Les praticiens cherchent des exemples antérieurs de planification maritime pour la meilleure pratique ainsi que des systèmes de planification terrestre pour voir comment les appliquer à l'environnement marin. Toutefois, les planificateurs marins devraient s'ouvrir à de nouvelles approches et se préparer à remettre en question les approches existantes.

LES PRÉVISIONS, EN PARTICULIER À UNE ÉCHELLE LOCALE, CONCERNENT UNE TECHNIQUE IMPRÉCISE

Lors de la planification, il est important de rappeler que les prévisions sont imprécises et soumises à des fluctuations économiques, des événements globaux inattendus, des développements technologiques et des changements politiques. Il s'agit là aussi de l'une des principales raisons pour lesquelles les plans maritimes devraient être régulièrement revus.

LES MÉTHODES D'ANALYSE SPATIALE DEVRAIENT POUVOIR ÊTRE ADAPTÉES

Les méthodes d'analyse spatiale devraient pouvoir être adaptées afin de convenir à chaque zone de planification maritime individuelle. A une grande échelle et/ou là où il y a peu de ressources et de concurrence pour l'espace, la définition de scénarios spatiaux peut ne pas être possible ou nécessaire. Inversement, en cas de concurrence intense pour l'espace et/ou à une petite échelle, les scénarios spatiaux constituent un important moyen d'élaborer des plans maritimes.

LA CARTOGRAPHIE DES CONTRAINTES DEVRAIT ÊTRE INTERPRÉTÉE AVEC SOIN

Bien que les contraintes soit cartographiées à l'aide d'outils SIG sophistiqués, les données introduites, en particulier les contraintes dures et douces, contiennent un degré de subjectivité. Il convient de faire preuve de prudence dans l'interprétation de la cartographie des contraintes, si elle est alors utilisée pour allouer un espace dans le plan maritime.

POUR DE PLUS AMPLES
INFORMATIONS ET LES
RÉSULTATS DU PROJET,
CONSULTEZ LE SITE WEB:
WWW.CSCOPE.EU

DÉVELOPPEMENT D'UN PLAN CÔTIER ET MARITIME

L'INTERFACE TERRE-MER DEMEURE UN DÉFI

L'harmonisation des systèmes de planification terrestre et de planification maritime demeure un défi. A l'heure actuelle, les planificateurs marins héritent des plans terrestres existants qui consacrent peu d'attention à l'environnement marin. Le gouvernement rend la coordination plus difficile puisque les régimes de planification diffèrent, et que les responsabilités résident à des niveaux de pouvoir différents. Un engagement précoce avec les planificateurs terrestres est hautement recommandé. Une collecte et une analyse méticuleuses de tous les plans terrestres pertinents sont nécessaires pour garantir l'harmonisation des politiques de planification maritime.

LES PLANS MARITIMES NE DOIVENT PAS NÉCESSAIREMENT ÊTRE 'DIVISÉS EN ZONES'

Les plans maritimes 'divisés en zones' requièrent une justification et une base solides, qui ne sont pas souvent disponibles en eau tempérée. Ils peuvent aussi créer des tensions sectorielles et offrent peu de flexibilité. Les plans impliquant des politiques multiniveaux qui s'expriment spatialement et qui sont liées à un système SIG en live offrent une approche alternative. Les plans de zonage dynamiques, tels qu'utilisés avec succès dans le contrôle des pêches, pourraient offrir une solution puisque les données et les connaissances s'améliorent.

LES PLANS MARITIMES DEVRAIENT ÊTRE LIÉS À DES CARTES INTERACTIVES

L'accès aux informations et données utilisées dans le processus de planification est essentiel pour garantir la transparence pendant le processus de planification maritime. Les outils SIG peuvent compenser les problèmes d'échelle et de résolution qui ne peuvent être abordés aisément dans un plan maritime statique, ce qui lui permet d'être mieux adaptés aux situations changeantes. Des cartes interactives devraient dès lors faire partie intégrante de tout plan maritime.

SE PRÉPARER À L'IMPRÉVU

Il n'y a pas de solution 'unique' à la planification maritime. Alors qu'il existe des éléments communs, chaque zone de planification maritime requerra une approche différente adaptée à la situation et à l'échelle locales, ce qui aura presque inévitablement des conséquences inattendues.



LA PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES AU PROJET C-SCOPE

LE STATUT JURIDIQUE COMPTE POUR LES PARTIES PRENANTES

Les plans non réglementaires ne peuvent bénéficier du même soutien que les plans réglementaires, et les parties prenantes ne peuvent s'engager dans le projet parce qu'elles croient que cela n'aura aucune influence réelle sur leurs activités ou sur des procédures formelles. Le statut juridique encourage davantage les parties prenantes à participer au processus.

CONCISION ET COHÉRENCE AU NIVEAU DU LANGAGE

La planification côtière et maritime peut être perturbante pour les parties prenantes et suscite souvent des malentendus ou des interprétations différentes de définitions, termes ou procédures. Les termes sujets à interprétation doivent être clairement définis pendant le processus et, ce qui est plus important, dans les politiques en résultant.

INSTAURER LA CONFIANCE EST IMPORTANT, MAIS PREND DU TEMPS

Instaurer la confiance et le respect entre les planificateurs marins et les parties prenantes ainsi qu'entre les différents groupes de parties prenantes constitue une partie importante de la procédure de planification. Les membres de groupes récemment constitués manifestaient un plus grand intérêt pour eux-mêmes que ceux établis depuis longtemps.

L'ENGAGEMENT DES COMMUNAUTÉS INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES NÉCESSITE DES EFFORTS

Il peut être difficile d'engager les communautés industrielles et commerciales. D'une manière générale, sauf en cas de relation existante, elles n'ont pas bien répondu aux communications électroniques (e-mails), mais elles ont mieux répondu aux appels téléphoniques et aux contacts face-à-face. Les entreprises devaient voir les avantages d'une participation à la procédure de planification avant d'y consacrer du temps (et dès lors de l'argent).

LES INTERVIEWS SONT UN OUTIL PRÉCIEUX POUR LA COLLECTE D'INFORMATIONS, LA PARTICIPATION ET LA SENSIBILISATION

Les interviews peuvent être un outil participatif inestimable permettant de développer de nouvelles relations, en particulier dans les communautés commerciales et industrielles. Toutefois, les interviews face-à-face prennent beaucoup de temps et peuvent, en fonction de l'échelle du plan maritime, s'avérer compliquées sur le plan logistique. Si elles doivent être organisées, il est important de les planifier assez tôt dans le processus de planification.

IL EST IMPORTANT DE TRAVAILLER AVEC LES 'BONNES' PARTIES PRENANTES

En ce qui concerne la diffusion effective d'informations des membres du Groupe Task & Finish aux autres membres clés de leurs organisations, il est important que les représentants soient en mesure de comprendre et de communiquer les problèmes examinés. De la même manière, une personne ou une organisation peut interrompre le processus de planification de façon assez significative. Les membres du groupe de parties prenantes devraient dès lors être sélectionnés avec soin.

LES PARTIES PRENANTES SONT LIMITÉES DANS LEUR MODE DE PARTICIPATION

Les parties prenantes peuvent participer ou ne pas participer en fonction de leurs intérêts sectoriels, du temps et de la mesure dans laquelle un problème les a affectés. Elles trouveront toujours un moyen de s'engager si elles sentent que leur source de revenus est menacée.

PARVENIR À UN CONSENSUS PREND DU TEMPS ET N'EST PAS TOUJOURS POSSIBLE

Parvenir à un consensus prend du temps et n'est pas toujours possible. Tentez d'aider les parties prenantes à se concentrer sur les éléments communs positifs, pas sur les négatifs. Si aucun consensus ne peut être atteint, les différents points de vue et arguments des parties prenantes devraient être clairement énoncés.

LA PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES AU PROJET C-SCOPE

LA PARTICIPATION IMPLIQUE PLUS QU'UN CONSENSUS

Les parties prenantes sont essentielles pour aider à combler les lacunes au niveau des connaissances et des compétences des planificateurs marins et des praticiens de l'ICZM. Une communication améliorée entre les organisations peut déboucher sur une meilleure collaboration, ce qui peut générer de meilleurs résultats à des coûts réduits.

LES RÉUNIONS DEVRAIENT ÊTRE ACCESSIBLES À TOUTES LES PARTIES PRENANTES

Bon nombre de parties prenantes trouveront difficile d'assister aux réunions pendant les heures de bureau conventionnelles et celles qui disposent de temps peuvent ne pas vouloir parcourir de longues distances pour se rendre aux réunions. Il est dès lors important de rendre les réunions géographiquement et temporellement aussi accessibles que possible. L'alternance du lieu des réunions peut permettre de réduire les distances et les frais.

UN MÉDIA VISUEL EST UN OUTIL DE COMMUNICATION EFFICACE

Un média visuel est un outil de communication précieux et touche tous les secteurs. Les visualisations aident les personnes à mieux comprendre les processus maritimes complexes et une 'présentation' visuelle simple des données relatives à l'espace marin permet de démontrer le besoin d'une planification maritime même aux non-experts.

LES MÉDIAS NE SERONT INTÉRESSÉS QU'EN CAS DE PROBLÈME SUR LEQUEL ILS PEUVENT SE CONCENTRER

Les problèmes qui impactent directement l'environnement, les moyens d'existence ou la récréation créent un intérêt médiatique qui peut fortement aider les planificateurs marins à rendre leurs activités publiques. Cependant, les médias peuvent également mal interpréter la complexité de la situation, ou être exploités par une partie prenante afin d'exprimer leurs propres idées. Il convient de veiller à ne pas utiliser de problèmes qui soulèvent les passions dans le seul but de créer un intérêt médiatique.

LES ORGANES GOUVERNEMENTAUX DEVRAIENT VISER UNE MEILLEURE COORDINATION

A l'échelon national, on a tendance à opérer et à mener des projets participatifs de façon isolée. C'est non seulement inefficace, car cela engendre des frais supplémentaires pour les décideurs politiques et les parties prenantes, mais cela provoque aussi une certaine fatigue pour les parties prenantes. Par conséquent, il y a un risque réel que certains secteurs ne s'engagent pas, en particulier vu le climat économique actuel.

COPYRIGHT PHOTOS

La couverture Mark Simons

- 1 Dorset Coast Forum
- 2 Dorset Coast Forum
- 3 Sylvia Theunynck
- 4 Dorset Coast Forum

La couverture Mark Simons

Pour de plus amples informations et les résultats du projet C-SCOPE, visitez le site web www.cscope.eu.

Contact:

Coordination Centre on Integrated Coastal Zone Management

Wandelaarkaai 7

8400 Oostende

Belgium

Tel: 0032 59 34 21 47

Fax: 0032 59 34 21 31

Website: www.kustbeheer.be

E-mail: info@kustbeheer.be

Dorset Coast Forum

c/o Environment, Dorset County Council

County Hall

Colliton Park

Dorchester

Dorset

DT1 1XJ

UK

Tel: 0044 1305 224 760

Website: www.dorsetforyou.com

E-mail: dorset.coast@dorsetcc.gov.uk



Inestir dans votre avenir
Programme de Coopération transfrontalière
2007 - 2013
Cofinancé par l'Union Européenne
(Fonds Européen de Développement Régional)