

## CONCLUSION GENERALE

Michel PRIEUR

*Professeur émérite à l'Université de Limoges  
Directeur scientifique du CRIDEAU-OMIJ  
Directeur de la Revue juridique de l'environnement  
Président du Centre international de droit comparé de l'environnement*

Ce colloque confirme bien la tradition brestoise : toujours à la pointe de l'actualité maritime et côtière en faisant réfléchir à chaud les universitaires, les praticiens, les hommes de terrain et les experts du Secrétariat général de la mer. La rencontre des 9 et 10 octobre 2014 devait dépasser les attentes des uns et des autres alors que l'encre du Journal officiel de l'Union européenne était à peine sèche puisque la nouvelle directive 2014/ 89 UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime fut publiée au JOUE le 28 août 2014 (L.257/135).

Ayant été de 1998 à 2008 un acteur de l'élaboration et de la négociation du protocole de Madrid à la Convention de Barcelone relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée, je suis tenté de résumer les exposés et débats du colloque de Brest en constatant avec regret que la planification maritime et côtière intégrée est soit introuvable soit à venir. Pourtant le protocole de Madrid qui reste l'unique outil juridique existant en droit international sur la planification maritime intégrée que l'Union européenne a ratifié le 13 septembre 2010 sous présidence française, offrait des pistes juridiques à saisir alors que 12 États membres de l'Union européenne sont Parties à la convention de Barcelone sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée.

Le constat tiré par bon nombre d'intervenants lors des exposés et des débats animés est inquiétant et plutôt pessimiste : la planification maritime intégrée semble devoir se faire sans intégrer sérieusement les zones côtières, elle risque de se réaliser sans données scientifiques sérieuses et sans prospective et l'idée d'intégration reste limitée car des domaines essentiels tels que les ports et les énergies marines semblent insuffisamment pris en compte. Il faut néanmoins ne pas être trop impatient car il y a des raisons de rester optimiste. Le processus entrepris est ambitieux et innovant, il faut donc du temps pour changer les cultures et convaincre les divers acteurs des bienfaits de l'intégration des politiques au sein d'un milieu fragile ignorant jusqu'alors les mérites de la planification. La directive du 23 juillet 2014 fait preuve à cet égard de patience et de sagesse en imposant que les plans issus de la planification de l'espace maritime soient établis au plus tard le 31 mars 2021.