



**2021/2012(INI)**

30.6.2021

# **AVIS**

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

sur une stratégie européenne pour l'énergie marine renouvelable  
(2021/2012(INI))

Rapporteur pour avis: Marian-Jean Marinescu

PA\_NonLeg

## SUGGESTIONS

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

- vu la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (COM(2019)0640) et la résolution correspondante du Parlement européen du 15 janvier 2020<sup>1</sup>,
- vu l'accord adopté lors de la 21<sup>e</sup> conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) à Paris le 12 décembre 2015 (ci-après «l'accord de Paris»),
- vu sa résolution du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale<sup>2</sup>,
- vu la communication de la Commission du 20 mai 2020 intitulée «Stratégie de l'UE en faveur de la biodiversité à l'horizon 2030 – Ramener la nature dans nos vies» (COM(2020)0380),
- vu la communication de la Commission du 19 novembre 2020 intitulée «Une stratégie de l'UE pour exploiter le potentiel des énergies renouvelables en mer en vue d'un avenir neutre pour le climat» (COM(2020)0741),
- vu la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables<sup>3</sup>,
- vu la directive 2014/89/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime<sup>4</sup>,
- vu l'accord politique entre le Parlement européen et le Conseil du 11 mars 2021 sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2021-2027,
- vu la communication de la Commission du 8 juillet 2020 intitulée «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre» (COM(2020)0301) et la résolution correspondante du Parlement européen du 19 mai 2021<sup>5</sup>,
- vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs<sup>6</sup>, qui doit bientôt être révisée,
- vu la communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de

---

<sup>1</sup> Textes adoptés de cette date, P9\_TA(2020)0005.

<sup>2</sup> JO C 232 du 16.6.2021, p. 28.

<sup>3</sup> JO L 328 du 21.12.2018, p. 82.

<sup>4</sup> JO L 257 du 28.8.2014, p. 135.

<sup>5</sup> Textes adoptés de cette date, P9\_TA(2021)0241.

<sup>6</sup> OJ L 307 du 28.10.2014, p. 1.

mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l’avenir» (COM(2020)0789),

- vu la compétence de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen dans le domaine de la programmation maritime et de la politique maritime intégrée,
- 1. se félicite de l’ambition de la Commission d’atteindre des capacités de production d’énergie renouvelable en mer de 340 GW d’ici 2050, comme un élément clé de la décarbonation réussie des secteurs des transports et du tourisme; souligne que, étant donné qu’actuellement, la capacité d’énergie renouvelable en mer de l’EU-27 est d’à peine plus de 12 GW, la construction de sites d’énergie renouvelable en mer doit être considérablement accélérée et l’espace nécessaire doit être recensé dès que possible pour permettre à la construction d’atteindre cet objectif dans les délais; estime que l’expansion massive de la production, du stockage et de la distribution des énergies renouvelables en mer, à un coût abordable, ainsi que leur connexion et leur intégration complètes dans le réseau énergétique constituent une condition préalable indispensable à l’adoption généralisée de la mobilité électrique et des carburants renouvelables propres dans les transports, tels que l’hydrogène et l’ammoniac en particulier; souligne par conséquent la nécessité d’un cadre juridique européen global et d’un plan d’investissement de l’Union, garantissant la sécurité de toutes les parties prenantes et renforçant encore la compétitivité et, le cas échéant, la maturité technologique du secteur, dans le plein respect de la stratégie de l’Union pour l’hydrogène et de la forte augmentation attendue de la demande d’hydrogène provenant du secteur des transports en particulier; invite notamment les États membres à renforcer et faciliter, rapidement et massivement, les investissements publics et privés, axés sur le marché, dans les énergies renouvelables en mer et à saisir, en particulier, les possibilités offertes par la facilité pour la reprise et la résilience (FRR) à cet égard;
- 2. souligne l’importance de cette expansion massive de l’énergie marine renouvelable pour réaliser les objectifs de l’accord de Paris et respecter l’engagement de l’Union en faveur de l’objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre d’ici à 2050 au plus tard, conformément aux données scientifiques les plus récentes, comme confirmé dans le pacte vert pour l’Europe et le plan de relance pour l’Europe; souligne que les économies d’énergie, l’efficacité énergétique et les énergies renouvelables comptent parmi les principaux moteurs pour parvenir à une économie à zéro émission nette et devraient être mises en œuvre dans toute planification de l’offre et de la demande d’énergie; souligne par conséquent la nécessité d’une gestion plus durable de l’espace maritime et côtier afin de libérer le potentiel de l’énergie renouvelable en mer;
- 3. souligne l’importance de ports maritimes modernes, durables et innovants pour l’assemblage, la fabrication et l’entretien d’équipements d’énergie renouvelable en mer ainsi que les investissements considérables nécessaires pour moderniser les infrastructures portuaires, y compris les terminaux de transport et les navires pour fournir ces services; souligne le rôle des ports maritimes en tant que points d’arrivée à terre pour l’énergie renouvelable produite en mer et la logistique qui y est liée, et en tant que pôles d’énergie renouvelable pour le raccordement au réseau électrique en mer et les interconnexions transfrontalières, ainsi que pour l’électrolyse, l’importation, la production, le stockage, le transport et la distribution d’hydrogène, d’ammoniac et

d'autres carburants alternatifs propres; souligne la nécessité de faciliter l'accès aux instruments financiers, en particulier dans le cadre de la FRR et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF2), afin de faciliter l'adaptation des infrastructures portuaires à ces nouvelles exigences et de renforcer les synergies entre les réseaux RTE-T et RTE-E; souligne que l'accès à l'énergie renouvelable en mer contribuera à rendre plus écologique le fonctionnement des ports, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement électrique terrestre des navires à quai et leur développement en tant que pôles de l'économie circulaire;

4. souligne les possibilités que les énergies renouvelables en mer peuvent offrir aux régions côtières, à la fois en augmentant la durabilité énergétique des séjours touristiques et en équilibrant les effets économiques saisonniers, en créant des emplois stables et prévisibles et une croissance dans les industries renouvelables locales en mer et les petites et moyennes entreprises (PME) tout au long de l'année; met en lumière les possibilités qui en découlent pour le développement socio-économique de ces régions et pour la création de communautés locales d'énergie circulaire en mer; souligne la nécessité d'un dialogue structuré, associant les autorités locales, et d'une transition juste vers les énergies renouvelables en mer, y compris d'une formation adéquate pour préparer la main-d'œuvre aux nouveaux défis;
5. souligne que la plupart des régions ultrapériphériques et des îles dépendent toujours fortement des importations de combustibles fossiles, en dépit des possibilités et souvent du potentiel géographique particulier en énergies renouvelables dont elles disposent; rappelle que les îles sont particulièrement touchées par l'élévation du niveau de la mer; invite la Commission et les États membres, en coopération étroite avec les collectivités régionales et locales, à accorder une attention particulière au développement de projets pilotes en matière d'énergies renouvelables en mer ainsi que de projets à l'échelle commerciale dans ces territoires, en mettant particulièrement l'accent sur leurs besoins en termes de transports et sur le secteur du tourisme; rappelle l'immense potentiel naturel pour l'énergie éolienne en mer et le fort potentiel naturel pour l'énergie houlomotrice et marémotrice dans l'Atlantique et ses régions ultrapériphériques; demande que l'initiative en faveur d'une énergie propre pour les îles européennes soit renforcée, en mettant fortement l'accent sur les énergies renouvelables en mer;
6. rappelle que la nécessité de poursuivre le développement des énergies renouvelables en mer s'applique à tous les bassins maritimes européens et que les zones ayant un potentiel largement inexploité d'énergie renouvelable en mer, telles que la mer Méditerranée, la mer Baltique et la mer Noire, nécessitent une attention particulière, notamment grâce à des technologies innovantes dont il faut financer la recherche et le développement, telles que l'éolien en mer flottant, l'énergie solaire, l'énergie houlomotrice et l'énergie marémotrice ainsi que la production d'hydrogène vert en mer, pour que les adaptations technologiques nécessaires puissent entrer en phase pilote à court terme puis passer à la vitesse supérieure, tandis que les pionniers, tels que la mer du Nord, doivent continuer à développer et à défendre leur position de premier plan sur la scène mondiale dans l'intérêt de l'Europe dans son ensemble; considère que l'Union européenne doit tout faire pour conserver sa position de leader dans le domaine de l'énergie éolienne;
7. souligne la nécessité d'accélérer la recherche portant sur des technologies efficaces de

stockage de l'énergie éolienne en mer, ainsi que les investissements dans ce domaine, afin de régler le problème de la dépendance climatique et d'accroître la sécurité d'approvisionnement du réseau électrique, compte tenu de l'augmentation massive de la production d'électricité nécessaire pour faire face à la transition climatique;

8. se félicite de la proposition de la Commission d'élaborer des cadres pour le déploiement des énergies renouvelables en mer et la planification des réseaux par bassin maritime, en associant différents pays de l'Union et en permettant des synergies avec les interconnexions existantes ou prévues et la connexion des réseaux nationaux en mer; invite la Commission à faciliter l'élaboration d'analyses d'impact exhaustives par bassin maritime afin d'évaluer et de recenser des emplacements marins appropriés, les répercussions sur la biodiversité marine, l'environnement et le tourisme, les coûts et la capacité de production des équipements, et le coût des infrastructures de réseau électrique;
9. souligne que, bien qu'il appartienne aux investisseurs de supporter les risques liés au marché, sur les marchés où l'adoption des énergies renouvelables en mer en est à ses débuts, tels que la Méditerranée, les risques élevés et les faibles bénéfices peuvent être compensés par des mécanismes de soutien, tels que la FRR et le futur MIE2, pour faire en sorte que des investissements dans des projets d'énergie renouvelable en mer se concrétisent à court ou moyen terme et que ces projets passent à la vitesse supérieure à moyen ou long terme; rappelle l'importance d'efforts cohérents et coordonnés dans les stratégies européennes et nationales d'investissement afin d'assurer la coopération entre les secteurs public et privé, facilitant la fabrication, l'installation et la commercialisation de technologies innovantes;
10. souligne l'importance du cadre de coopération énergétique entre les pays des mers du Nord pour la planification conjointe de l'espace maritime et la gestion intégrée des zones côtières, qui va au-delà des frontières nationales, et insiste une nouvelle fois sur la nécessité d'inclure le Royaume-Uni; invite la Commission et les États membres à redoubler d'efforts en matière de recherche, de développement et d'innovation en ce qui concerne les parcs éoliens flottants et les défis à relever en matière de transport, liés à leur construction et à leur entretien, ainsi qu'à évaluer s'il est faisable d'établir un projet important d'intérêt européen commun (PIIEC) dans le cas d'un projet à grande échelle;
11. considère que l'Union et ses États membres devraient conclure des accords géostratégiques sur les infrastructures d'énergie en mer avec les régions géographiques voisines, en particulier avec les Balkans occidentaux et les bassins méridional et oriental de la Méditerranée;
12. souligne que, pour limiter les effets dévastateurs du réchauffement climatique sur les écosystèmes aquatiques marins, la hausse des températures de l'eau, l'acidification des océans, la modification des débits d'eau, la disparition d'habitats de poissons et la productivité d'espèces marines et d'eau douce, il est crucial de lutter contre le changement climatique, y compris en adoptant la production d'énergie en mer; souligne que les besoins considérables en énergies renouvelables en mer dans les secteurs des transports et du tourisme peuvent être satisfaits tout en respectant pleinement les objectifs de la stratégie de l'UE en faveur de la biodiversité, étant donné qu'on estime, par exemple, que l'expansion requise de l'industrie éolienne en mer afin d'atteindre

l'objectif climatique d'ici 2030 nécessiterait moins de 3 % de l'espace maritime européen; reconnaît les effets potentiellement nocifs de l'énergie éolienne en mer sur le milieu marin; souligne toutefois que, s'ils sont conçus et construits de manière judicieuse, les parcs éoliens en mer peuvent également être bénéfiques pour la biodiversité marine après leur construction; rappelle, dès lors, qu'une forte expansion de la production d'énergie éolienne en mer nécessite une approche intelligente permettant de garantir sa coexistence avec les activités déjà présentes dans les zones concernées et que de cette façon, le moins de dommages possible seront causés à l'environnement;

13. rappelle l'importance de la bonne application de la directive 2014/89/UE du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime; souligne que la planification doit permettre une vision à long terme permettant de concilier l'énergie marine renouvelable et les autres activités, comme la pêche, de manière à ce que chacun participe au développement durable de l'espace maritime européen, en tenant compte de la protection de la biodiversité et des autres ressources marines; estime que, compte tenu du rôle critique du transport maritime et des ports maritimes, le développement de l'énergie renouvelable en mer devrait tenir compte de la nécessité de disposer de couloirs et de voies d'accès maritimes sûrs, de voies de navigation et de lieux de mouillage près des ports; insiste, dès lors, sur la nécessité de consulter à un stade précoce les organes de gestion des ports et les parties prenantes, ainsi que de privilégier une coopération bilatérale et multilatérale en matière de planification de l'espace maritime entre États membres pour assurer la sécurité et la poursuite du transport maritime; invite la Commission à mettre au point, en coopération avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime, des lignes directrices pour la sécurité de la navigation dans les parcs éoliens en mer et les navires de construction; note avec préoccupation que plusieurs États membres n'avaient pas établi leurs plans issus de la planification de l'espace maritime au 31 mars 2021, le délai fixé par la directive 2014/89/UE, et encourage la Commission à vérifier leur conformité avec les plans nationaux en matière d'énergie et de climat et, en particulier, avec les dispositions de ces derniers en matière de développement de l'énergie en mer.

**INFORMATIONS SUR L'ADOPTION  
PAR LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

<b>Date de l'adoption</b>	28.6.2021
<b>Résultat du vote final</b>	+: 41 -: 3 0: 3
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Johan Danielsson, Karima Delli, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Marianne Vind, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Pablo Arias Echeverría, Angel Dzhambazki, Maria Grapini, Roman Haider, Jutta Paulus, Kathleen Van Brempt



## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

41	+
ECR	Angel Dzhambazki, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Pablo Arias Echeverría, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Kateřina Konečná, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Tilly Metz, Jutta Paulus

3	-
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier
NI	Dorien Rookmaker

3	0
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Roman Haider

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention