

Révision de la directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM)

Contribution d'IFAW à l'appel à contributions

La directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM) constitue la pierre angulaire de la protection de l'environnement marin en Europe. Adoptée en 2008, cette directive impose aux États membres de l'UE d'atteindre un « bon état écologique » (BEE) de leurs eaux marines d'ici 2020, afin de protéger les écosystèmes marins et la biodiversité.

La DCSMM a ouvert la voie à des législations et politiques ambitieuses, et l'évaluation de la Commission européenne publiée en mars 2025 a confirmé qu'elle fournit un cadre solide pour une approche fondée sur les écosystèmes, jouant un rôle important dans la Stratégie européenne de résilience de l'eau, qui vise à garantir une gestion durable des ressources en eau. Toutefois, cette évaluation a également mis en évidence des lacunes. L'absence de mesures obligatoires claires a conduit à l'échec des États membres à atteindre le BEE d'ici 2020 dans les eaux marines européennes. Cela est particulièrement préoccupant en ce qui concerne la réalisation des objectifs liés à la réduction de la pollution sonore sous-marine.

IFAW appelle l'UE à saisir l'opportunité offerte par la révision de la DCSMM afin de maintenir le niveau d'ambition initial de cette législation essentielle, tout en la rendant plus opérationnelle et plus efficace. Cela devrait inclure **l'introduction d'objectifs obligatoires et mesurables de réduction des pressions, ainsi que des mesures claires, harmonisées au niveau de l'UE et juridiquement contraignantes, pour atteindre le BEE au titre de chaque descripteur.**

Les travaux de conservation marine d'IFAW en Europe se concentrent sur deux problématiques majeures couvertes par la DCSMM : la pollution sonore sous-marine et les captures accessoires d'espèces sensibles. Nous présentons ci-dessous un aperçu de ces enjeux et de nos recommandations dans le cadre de la révision de la DCSMM.

1. La pollution sonore sous-marine, une menace critique pour la biodiversité marine

Le bruit sous-marin peut provenir de sources naturelles (vagues, pluie, animaux marins) ou d'activités humaines (transport maritime, sonar, construction, extraction de ressources). De nombreuses espèces marines dépendent du son pour leur survie : trouver leur nourriture, éviter les prédateurs, communiquer et s'orienter. Si la recherche s'est principalement concentrée sur des animaux particulièrement sensibles au son, tels que les baleines et les dauphins, des preuves scientifiques démontrent également que de nombreuses espèces de poissons, de céphalopodes, de crustacés et d'autres invertébrés, y compris le plancton, sont affectées négativement par la pollution sonore d'origine anthropique, à court et à long terme¹.

¹ [Scientific support for underwater noise effects on marine species](#), IMO MEPC 73/INF.23, 2018.

Aujourd’hui, le bruit lié au transport maritime commercial constitue la principale source de bruit sous-marin continu dans les océans. Ce bruit, également appelé bruit rayonné sous-marin (URN), peut masquer les signaux de communication des espèces marines, perturber leur navigation et provoquer un stress chronique². Il peut également modifier des interactions clés entre prédateurs et proies ainsi que les structures communautaires, compromettant la dynamique des réseaux trophiques et les services écosystémiques. Cette pollution omniprésente continue d’augmenter, des études ayant montré un doublement du bruit de fond dans certaines zones tous les dix ans au cours des cinquante dernières années en raison du trafic maritime³. Cela crée un vacarme constant qui interfère avec le paysage sonore naturel et la communication et navigation acoustiques des animaux marins.

La DCSMM reconnaît le bruit sous-marin comme une source de pollution (article 3.8). En outre, le bruit sous-marin est implicitement couvert par des directives environnementales transversales, telles que la directive « Habitats ». La décision (UE) 2017/848 de la Commission définit les critères d’évaluation du BEE et comprend deux descripteurs (11.1.1 et 11.2.1) relatifs à l’énergie introduite, y compris le bruit sous-marin. Elle exige également que les États membres établissent des valeurs seuils pour ces niveaux par le biais d’une coopération au niveau de l’Union, en tenant compte des spécificités régionales ou sous-régionales. Les États membres doivent donc mettre en œuvre des mesures appropriées dans leurs stratégies marines pour lutter contre cette source de pollution, par exemple en réduisant le bruit généré par les navires. À ce jour, cela a conduit à l’élaboration de lignes directrices de surveillance du bruit sous-marin, mais des actions supplémentaires sont nécessaires pour finaliser les évaluations par rapport aux valeurs seuils et mettre en œuvre des mesures d’atténuation efficaces.

La communication de la Commission de 2024 relative aux valeurs seuils fixées dans le cadre de la DCSMM⁴ impose l’utilisation de valeurs seuils distinctes pour le bruit continu et le bruit impulsif. L’indicateur du bruit continu est largement basé sur le transport maritime, tandis que l’indicateur du bruit impulsif inclut des sources telles que les études sismiques, le battage de pieux et les explosions. Ces valeurs seuils contribuent à fixer des limites quant à l’étendue et à la durée d’exposition des habitats marins au bruit sous-marin. Le seuil pour le bruit continu prévoit que pas plus de 20 % d’un habitat ne soit exposé, au cours d’un mois donné, à un bruit dépassant un niveau moyen spécifié. De même, pas plus de 20 % d’un habitat marin ne devrait être exposé à des niveaux de bruit impulsif dépassant une valeur donnée sur une journée, et une moyenne annuelle de 10 % au maximum.

L’évaluation de la Commission européenne sur les progrès réalisés par les États membres au titre de la DCSMM a montré que 97 % de la surface maritime de l’UE n’atteignait pas le BEE en raison du bruit sous-marin continu⁵. Des mesures efficaces pour réduire le bruit sous-marin provenant du transport maritime ont été identifiées, mais leur mise en œuvre opérationnelle ou technique reste très limitée.

² Merchant et al., 2022. N.D. Merchant, R.L. Putland, M. André, E. Baudin, M. Felli, H. Slabbekoorn, R. Dekeling *A decade of underwater noise research in support of the European Marine Strategy Framework Directive Ocean Coast. Manag.*, 228 (0964-5691) (2022), Article 106299.

³ [Underwater noise emissions from ships during 2014–2020](#), J.-P. Jalkanen et al., *Env. pollution*, Vol 311, 2022.

⁴ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402078

⁵ [Report from the Commission to the Council and the European Parliament on the Commission’s assessment of the Member States’ programmes of measures as updated under Art.7 of the MSFD \(2008/56/EC\)](#), 4.2.2025

Il existe différentes options techniques et opérationnelles pour réduire le bruit rayonné sous-marin du secteur maritime. Idéalement, cette problématique devrait être prise en compte dès la conception des nouveaux navires, ce qui reste rare, à l'exception de certains navires militaires, de croisière ou de recherche pour lesquels de faibles niveaux de bruit et de vibrations sont essentiels. Des mesures de modernisation technique existent, mais réduire la signature acoustique d'un navire existant est plus difficile et plus coûteux que d'agir dès la phase de conception. Pour les navires existants, une bonne maintenance, telle que le nettoyage de la coque, ainsi que la réduction de la vitesse, constituent des mesures opérationnelles très efficaces pour réduire le bruit sur l'ensemble du spectre de fréquences⁶.

2. Captures accessoires d'espèces sensibles

L'enchevêtrement d'espèces non ciblées dans les activités de pêche, connu sous le nom de captures accessoires, constitue une source majeure de mortalité de la faune sauvage, contribuant significativement à l'érosion de la biodiversité, et représente également un enjeu majeur de conservation et de bien-être animal⁷. Un rapport récent identifie 15 populations de cétacés, dont cinq classées en danger critique, en danger ou vulnérables, pour lesquelles les seuils de captures accessoires ont été dépassés dans les eaux européennes⁸. La pêche au filet maillant est responsable des taux les plus élevés de mortalité des cétacés⁹. Bien que toutes les espèces de cétacés soient protégées par le droit européen et par des accords internationaux, les États membres n'ont pas mis en œuvre des mesures de conservation adéquates pour les protéger contre les captures accessoires.

Le règlement sur les mesures techniques, révisé en 2019, prévoit un ensemble de règles de base pour une pêche sélective dans chaque bassin maritime, afin de minimiser et, lorsque cela est possible, d'éliminer les captures accessoires. La stratégie en faveur de la biodiversité s'est engagée à ce que, d'ici 2030, « les captures accessoires d'espèces soient éliminées ou réduites à un niveau permettant leur rétablissement et leur conservation ». Malgré la publication en 2023 d'un plan d'action de l'UE visant à protéger et restaurer les écosystèmes marins¹⁰ afin d'atteindre les objectifs de la stratégie pour la biodiversité et de respecter les obligations juridiques d'élimination des captures accessoires, peu de progrès ont été réalisés.

Bien que les États membres aient commencé à proposer et à mettre en œuvre des recommandations conjointes pour lutter contre les captures accessoires d'espèces sensibles conformément à l'article 11 de la politique commune de la pêche, les mesures restreignant les activités de pêche afin de respecter les obligations issues de la législation environnementale européenne ont été rarement mises en œuvre.

⁶ CE Delft, 2022. *Blue Speeds for shipping: Economic analysis and legal framework to achieve environmental benefits*, Delft: CE Delft.

⁷ *Bycatch of marine mammals in U.S. and global fisheries*. A.J., Drinker, P. & Northridge, S. (2006). *Conservation Biology*, 20, 163–169; Dolman, S., Breen, C., Brakes, P., Butterworth, *The individual welfare concerns for small cetaceans from two bycatch mitigation techniques* A. & Allen, S.J. (2022). *Marine Policy*, 143: 105126.

⁸ [Catch of the Day](#), Environmental Investigation Agency, 06.05.2025

⁹ *The incidental catch of seabirds in gillnet fisheries: A global review*, Źydelis, R., Small, C. & French, G. (2013). *Biological Conservation*, 162, 76-88.

¹⁰ [Action plan: Protecting and restoring marine ecosystems for sustainable and resilient fisheries - Oceans and fisheries](#)

Dans le golfe de Gascogne – un habitat d'alimentation essentiel pour les mammifères marins – on estime que plus de 100 000 dauphins communs (*Delphinus delphis*) ont été tués en tant que captures accessoires depuis 1990¹¹. En 2024, conformément aux avis du Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) et grâce à la persévérance des ONG, une fermeture de la pêche d'un mois a été instaurée dans les eaux françaises du golfe de Gascogne, à la suite d'une décision du Conseil d'État¹². À la suite de cette fermeture, une forte diminution du nombre de captures de dauphins a été observée par rapport aux années précédentes sur la même période¹³. Cela démontre que les fermetures de pêche constituent les mesures les plus efficaces pour protéger les dauphins dans le golfe de Gascogne, à condition qu'elles soient accompagnées de mesures à long terme visant à compenser les pertes de revenus des pêcheurs concernés. Des changements structurels urgents dans la législation européenne et nationale sont nécessaires afin de mettre en œuvre des solutions fondées sur des incitations et d'attribuer les droits de pêche également sur la base de critères environnementaux.

En 2021, la convention OSPAR a adopté des seuils de captures accessoires pour certaines espèces de mammifères marins sur la base de la méthode bien établie du prélèvement biologique potentiel (PBR), adaptée pour répondre aux objectifs de conservation convenus en Europe. Le PBR modifié (mPBR) a été développé afin d'atteindre l'objectif de conservation selon lequel « une population de cétacés devrait pouvoir se rétablir ou être maintenue à 80 % de sa capacité de charge, avec une probabilité de 0,8, sur une période de 100 ans »¹⁴. Fixer des seuils de captures accessoires permettant de respecter les objectifs de conservation adoptés par d'autres instances européennes, notamment OSPAR et ASCOBANS, obligeraient les États membres à mettre enfin en œuvre des mesures efficaces pour lutter contre les captures accessoires.

3. Recommandations d'IFAW pour la DCSMM révisée

La DCSMM doit être renforcée dans le cadre de sa révision, en passant d'une directive axée sur les processus à un cadre orienté vers les résultats, garantissant des progrès mesurables vers l'atteinte du BEE.

À cette fin, IFAW estime que la DCSMM révisée devrait intégrer les éléments clés suivants :

- i. **Intégrer l'ensemble des valeurs seuils adoptées dans le cadre juridique afin d'en garantir le caractère contraignant.**
- ii. **Introduire des objectifs obligatoires et clairement définis de réduction des pressions, conformément aux valeurs seuils pertinentes pour chaque descripteur, assortis d'échéances intermédiaires et finales, et faisant l'objet d'un suivi, d'un contrôle et d'une application effectifs.**

¹¹ [Etat des connaissances sur les captures accidentielles de dauphins communs dans le golfe de Gascogne – Synthèse 2019](#), Peltier H., et al. (2019). Observatoire PELAGIS – UMS 3462, La Rochelle Université / CNRS.

¹² [Le juge des référés du Conseil d'Etat suspend les dérogations à la fermeture de la pêche dans le Golfe de Gascogne - Conseil d'Etat](#)

¹³ [Bilan des échouages durant la fermeture de la pêche à risque - PELAGIS](#)

¹⁴ Genu, M.; Gilles, A.; Hammond, P.; Macleod, K.; Paillé, J.; Paradinas, I. A.; Smout, S.; Winship, A. and Authier, M. I 2021. Evaluating Strategies for Managing Anthropogenic Mortality on Marine Mammals: an R Implementation with the Package RLA. *Frontiers in Marine Science*, 8, 795953. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2021.795953>.

- iii. **Renforcer l'annexe VI relative aux programmes de mesures de la DCSMM** en remplaçant les catégories actuelles trop génériques par des mesures spécifiques et **axées sur les résultats**, directement liées à l'atteinte du BEE pour chaque descripteur.
- iv. **Publier des orientations à l'échelle de l'UE sur les mesures pratiques** prévues dans l'annexe VI renforcée, afin de garantir une mise en œuvre cohérente dans l'ensemble des États membres (voir section 4 pour plus de détails).
- v. **Introduire un descripteur spécifique sur les captures accessoires d'espèces marines sensibles**, en reconnaissant que le règlement sur les mesures techniques exige, « dans la mesure du possible, l'élimination des captures accessoires d'espèces sensibles », et que des mesures d'atténuation seront donc nécessaires même lorsque les seuils ne sont pas dépassés.
- vi. **Préserver le niveau d'ambition de la DCSMM, son approche fondée sur les écosystèmes et l'intégralité de sa liste de descripteurs.**
- vii. **Dans le cadre unificateur du futur règlement européen sur l'océan (Ocean Act), permettre à la révision de la DCSMM d'identifier des synergies avec d'autres législations et politiques pertinentes de l'UE**, telles que le règlement sur la restauration de la nature, la directive sur la planification de l'espace maritime, les directives « Oiseaux » et « Habitats », la stratégie portuaire, la directive sur le système d'échange de quotas d'émission et la directive sur la pollution causée par les navires.
- viii. **Améliorer la cohérence de la DCSMM avec les autres législations pertinentes en matière d'objectifs, de collecte de données et de cycles de rapport**, notamment la directive-cadre sur l'eau, la directive « Habitats », le règlement sur la restauration de la nature, la directive sur la planification de l'espace maritime et les politiques sectorielles.

4. Pourquoi des orientations européennes sur les mesures pratiques sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de la DCSMM ?

IFAW soutient fermement l'élaboration de lignes directrices européennes sur les mesures visant à atteindre les objectifs de réduction des pressions dans le cadre de la révision de la DCSMM. Celles-ci permettraient d'assurer une plus grande harmonisation de la mise en œuvre des programmes de mesures nationaux et régionaux identifiés dans l'annexe VI révisée, afin d'atteindre le BEE pour chaque descripteur. Une approche harmonisée est essentielle pour garantir la cohérence entre les États membres, éviter les lacunes réglementaires et assurer des progrès collectifs vers le BEE.

Dans l'ensemble, des orientations européennes renforceraient la coopération régionale et réduiraient les disparités entre les régions, garantissant une meilleure protection des écosystèmes marins en Europe.

En ce qui concerne spécifiquement la pollution sonore sous-marine due au transport maritime, l'établissement de normes et d'approches communes pour réduire le bruit des navires permettrait de créer des conditions de concurrence équitables dans les eaux de l'UE, en évitant des désavantages concurrentiels pour les opérateurs soumis à des règles plus strictes dans certaines régions. Cette harmonisation est essentielle car les mesures affectant le transport maritime impliquent plusieurs États du pavillon ou du port, ainsi que l'Organisation maritime internationale (OMI). En outre, le bruit sous-marin constitue une pression

transfrontière : le son traverse les frontières et affecte des habitats marins partagés, ce qui rend une action coordonnée au niveau de l'UE à la fois nécessaire et efficace.

Les orientations devraient encourager les États membres à adopter des réductions de vitesse harmonisées et obligatoires pour les navires commerciaux faisant escale dans les ports de l'UE (telles que les « Vitesses Bleues », voir ci-dessous), qui se sont révélées être un moyen efficace de réduire substantiellement le bruit sous-marin. La mise en œuvre de mesures volontaires, telles que celles promues par l'OMI¹⁵, reste limitée, et des obligations contraignantes sont nécessaires pour garantir leur applicabilité, leur responsabilité et des réductions mesurables du bruit sous-marin.

Des mesures européennes réalisables et applicables pourraient également encourager l'adoption généralisée des lignes directrices de l'OMI sur le bruit sous-marin à l'échelle internationale, ainsi que leur reprise dans d'autres enceintes internationales où l'UE est représentée.

Le groupe technique sur le bruit sous-marin (TG Noise) devrait fournir des avis et contribuer à l'identification des mesures à inclure dans l'annexe VI, ainsi qu'à la rédaction des orientations, aux côtés d'experts participant, le cas échéant, à des actions de renforcement des capacités.

Les orientations européennes devraient fournir aux États membres des conseils pratiques et des outils concrets, notamment pour améliorer et faciliter la coopération entre les États membres, la Commission et les parties prenantes telles que les compagnies maritimes, le secteur nautique, les acteurs de la pêche, les autorités portuaires, le secteur de l'énergie, les chercheurs et les ONG. Cela pourrait prendre la forme d'une plateforme dédiée soutenant le développement et la mise en œuvre de bonnes pratiques et facilitant le partage des connaissances.

Une telle plateforme pourrait également bénéficier aux autorités réglementaires en facilitant la planification de l'espace maritime et les procédures d'évaluation, y compris les études d'impact environnemental (EIE) et les évaluations environnementales stratégiques (EES), tout en apportant une valeur ajoutée au secteur privé.

Une solution pratique et évolutive: les Vitesses Bleues pour le transport maritime

La réduction de la vitesse des navires (« **Vitesses Bleues** ») constitue une pratique opérationnelle réaliste et réalisable pour le secteur du transport maritime commercial afin d'atténuer trois pressions environnementales : la pollution sonore sous-marine, le risque de collision entre les navires et les grandes baleines, et les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, tout en contribuant au respect des obligations légales visant à atteindre le BEE des eaux marines de l'UE^{16 17}.

¹⁵ [Revised Guidelines for the Reduction of Underwater Radiated Noise from Shipping to Address Adverse Impacts on Marine Life](#). IMO, 2023

¹⁶ Faber, J., Huigen, T., and Nelissen, D. (2017). *Regulating speed: a Short-term Measure to Reduce Maritime GHG Emissions*. Netherlands: CE Delft publication.

¹⁷ Comer, B., Chen, C., and Rutherford, D. (2018). "Relating short-term measures to IMO's minimum 2050 emissions reduction target," in Appendix to paper MEPC 73/INF.27 presented to IMO Marine Environment Protection Committee. 73rd session, (London).

Limiter la vitesse des navires commerciaux à 75 % de leur vitesse maximale de conception, soit une réduction d'environ 10 %, pourrait réduire le bruit sous-marin de 40 %, le risque de collision avec les baleines de 50 % et les émissions de GES du transport maritime de 13 % à l'échelle mondiale¹⁸.

Dans les eaux européennes, les bénéfices des Vitesses Bleues sont tout aussi significatifs : une réduction estimée de 25 % du bruit sous-marin, de 23 % du risque de collision et de 8 % des émissions de GES pourrait être obtenue grâce à une légère réduction de la vitesse des navires commerciaux entrant dans les eaux de l'Union européenne ou en sortant. Ces changements pourraient également générer entre 3,4 et 4,5 milliards d'euros de bénéfices socio-économiques pour l'Europe¹⁹.

5. Conclusions

L'aggravation de la triple crise planétaire — perte de biodiversité, pollution et changement climatique — rend urgente la préservation et la protection de l'environnement marin, étape essentielle pour faire face à cette crise et atteindre la neutralité climatique d'ici 2050.

Le Pacte pour l'océan et le futur règlement européen sur l'océan (Ocean Act) offrent une opportunité unique de combler les lacunes actuelles de gouvernance des mers en établissant un cadre intégré, solide et contraignant reliant les politiques, les financements et les mécanismes de responsabilité au niveau de l'UE.

Dans ce contexte, la révision de la DCSMM offre à l'UE et à ses États membres la possibilité de garantir enfin le bon état écologique de toutes les eaux marines européennes et d'atteindre les objectifs ambitieux fixés par le Pacte pour l'océan.

Pour plus d'informations, veuillez contacter :

Ilaria Di Silvestre

Directrice des politiques et du plaidoyer pour l'Europe

3 Avenue des Arts

B-1210 Brussels

idisilvestre@ifaw.org

+32 (0)2 237 6054

¹⁸ [The Role of Slower Vessel Speeds in Reducing Greenhouse Gas Emissions, Underwater Noise and Collision Risk to Whales](#), R. Leaper, 2019.

¹⁹ [Blue Speeds for Shipping](#), CE Delft, 2022.