SYNTHÈSE
Demandée par la commission TRAN

Parlement européen

Stratégie portuaire européenne

PRINCIPALES CONCLUSIONS

- **La stratégie portuaire de l'UE**, adoptée en mars 2026, **présente une orientation stratégique pertinente, mais sa mise en œuvre reste aujourd'hui son principal défi**. Son efficacité est tributaire de la traduction des grands objectifs en actions coordonnées, en investissements et en capacités opérationnelles dans un système portuaire européen très diversifié.
- **La compétitivité portuaire européenne est multidimensionnelle**. Au-delà des volumes de fret et du transbordement, la compétitivité dépend de la connectivité, de la logistique et des activités industrielles, des capacités technologiques, des conditions d'investissement et de la résilience, d'où la nécessité d'une base factuelle plus large pour l'élaboration des politiques de l'Union.
- **La transformation des ports crée des possibilités et des risques qui sont étroitement liés**. La numérisation, la transition énergétique et une intégration plus poussée de l'arrière-pays peuvent améliorer la compétitivité et la durabilité, mais nécessitent également des investissements substantiels, l'interopérabilité, la cybersécurité et des conditions prévisibles à long terme.
- **Le rôle stratégique des ports s'étend de plus en plus au-delà du seul transport commercial**. La résilience, la sécurité énergétique, la préparation aux crises et la mobilité militaire doivent être prises en considération, tout comme les fonctions commerciales, au moyen d'approches proportionnées tenant compte des différents rôles et des risques portuaires.
- **La coordination et la proportionnalité sont des exigences récurrentes dans tous les domaines d'action**. La mise en œuvre doit tenir compte des différences entre les ports et renforcer la coordination entre les politiques, les niveaux de gouvernance et les acteurs publics et privés ; ces besoins deviennent plus urgents dans un contexte de fragmentation géopolitique et de concurrence internationale accrue.

Le présent document est la synthèse de l'étude intitulée sur la stratégie portuaire européenne. L'étude complète, disponible en anglais, peut être téléchargée à l'adresse suivante : https://wp.me/p9fhrE-sLk

Le système portuaire européen et le contexte politique

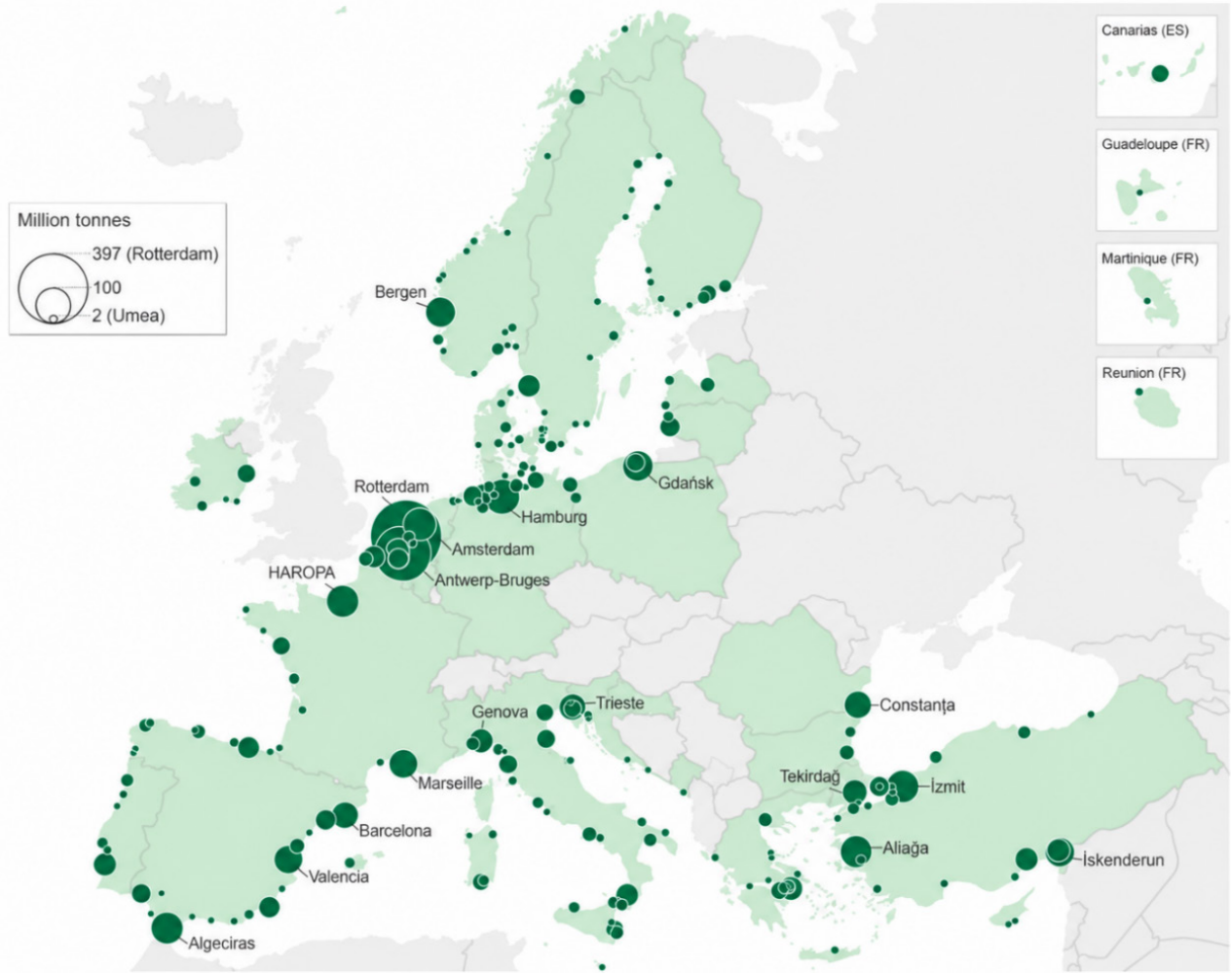
Les ports de l'Union forment un système étendu et diversifié qui est au cœur du commerce et de la connectivité européens. Au-delà des transports, ils soutiennent les principales activités logistiques, industrielles et énergétiques et relient les flux maritimes aux chaînes d'approvisionnement et aux réseaux intérieurs européens. Le système va des principaux points d'accès et plateformes de transbordement à de nombreux ports de petite et moyenne taille ainsi qu'à des ports spécialisés dans l'industrie, l'énergie et le

Département thématique des transports, de l'emploi et des affaires sociales
Direction générale de la cohésion, de l'agriculture et des politiques sociales (CASP)
Auteurs : MEMEX, CE DELFT, CERTH
PE 783.530 – septembre 2026

transport de passagers. Par conséquent, les défis et les besoins d'investissement varient considérablement en fonction de la taille, de la fonction, de la position géographique et du rôle stratégique du port.

La stratégie portuaire de l'UE, publiée par la Commission européenne en mars 2026, reflète le rôle croissant des ports dans la politique européenne en les reconnaissant de plus en plus comme des infrastructures stratégiques pour la compétitivité, la sécurité et la résilience, la transition énergétique, la numérisation et la connectivité. La présente étude évalue ces défis, examine la manière dont la stratégie y répond et recense les domaines dans lesquels de nouvelles mesures pourraient soutenir sa mise en œuvre.

Figure 1 : Principaux ports de fret en Europe par poids brut de marchandises manutentionnées, 2024



Source : Eurostat

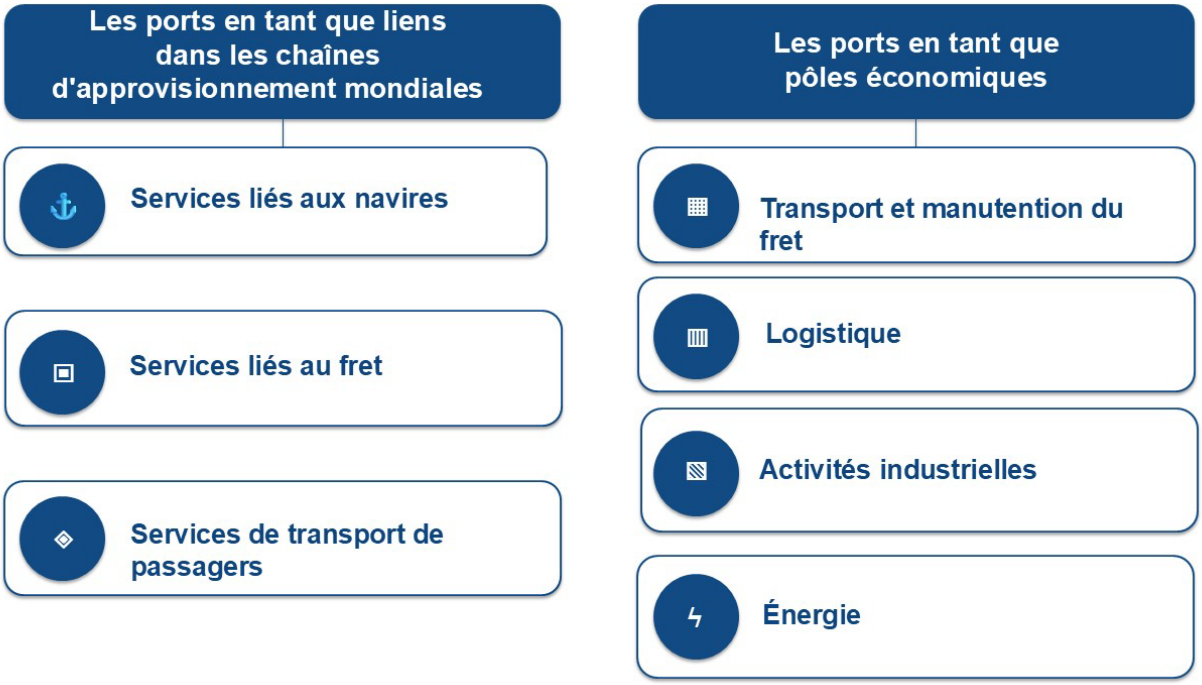
Principales observations

Dans l'ensemble, l'étude estime que la stratégie portuaire de l'UE est opportune, pertinente et globalement conforme aux données factuelles examinées. Sa principale valeur ajoutée réside dans la fourniture d'une orientation stratégique intégrée dans les domaines de la compétitivité, de la sécurité et de la sûreté, de la durabilité et de la transition énergétique, de la numérisation et de la connectivité avec l'arrière-pays. Ce n'est donc pas l'orientation stratégique en elle-même qui constitue le principal défi à relever, mais sa mise en œuvre efficace et proportionnée dans un système portuaire très diversifié.

La compétitivité ne se limite pas aux volumes de fret et aux transbordements. Elle concerne la capacité des ports de l'Union à attirer des services de transport maritime, des activités logistiques et industrielles, des investissements et des capacités technologiques. Les asymétries réglementaires, l'octroi de permis, les

conditions relatives à l'énergie et au réseau électrique, les aides d'État et l'accès au financement sont autant de facteurs importants qui nécessitent d'être davantage pris en considération dans les politiques de l'Union. Les fuites par transbordement restent une préoccupation crédible, en particulier pour les ports méditerranéens exposés à la concurrence de pays tiers voisins. Les cas internationaux montrent également qu'il n'existe pas de modèle de compétitivité unique : plutôt que de copier les ports de pays tiers, il serait plus opportun de renforcer la coordination, l'interopérabilité et le déploiement de l'innovation.

Figure 2 : Fonctions essentielles des ports



Source : Les auteurs, sur la base de Notteboom et al., 2026, *«Port Economics, Management and Policy»*

La sûreté et la résilience concernent de plus en plus les systèmes physiques, numériques et opérationnels interconnectés. Les menaces en matière de cybersécurité, la criminalité organisée, les vulnérabilités des infrastructures critiques et les risques géopolitiques peuvent affecter les ports et les chaînes logistiques au sens large, tandis que les infrastructures à double usage créent des exigences supplémentaires en matière de résilience et de préparation aux crises. Les instruments existants de l'Union fournissent une base politique substantielle, et le principal défi consiste à parvenir à des capacités opérationnelles cohérentes entre les ports disposant de ressources, d'une gouvernance et de rôles stratégiques différents.

Les ports sont des leviers importants de la transition énergétique, mais ne sont pas les principaux moteurs de l'adoption des carburants de substitution. Ils fournissent les dispositions relatives aux infrastructures, les terrains, la planification territoriale, la coordination et les dispositifs de sécurité. L'offre, la demande et les investissements sont toutefois largement déterminés par les acteurs du secteur du transport maritime et des carburants, les opérateurs du marché et le cadre réglementaire général. L'incertitude quant à l'avenir des filières de carburants peut retarder les investissements, d'où l'importance de signaux politiques prévisibles à long terme, tout en conservant une souplesse technologique.

La numérisation relie de plus en plus les ports à des chaînes de transport et d'approvisionnement plus vastes, mais crée également de nouvelles dépendances et de nouveaux risques en matière de sûreté. Les technologies numériques peuvent améliorer la planification, l'automatisation, la coordination et la visibilité de bout en bout, tandis qu'une connectivité plus importante accroît l'exposition aux cyberincidents et aux perturbations en cascade. L'adoption dans les ports de l'Union reste inégale. Il importe donc de

remédier aux problèmes en matière d'interopérabilité, de gouvernance sécurisée des données et de capacité d'investissement, ainsi que de déployer à plus grande échelle les solutions éprouvées.

La connectivité entre le port et les réseaux intérieurs est essentielle à la compétitivité, à la décarbonation et à la résilience, mais reste inégale. La connexion formelle au RTE-T ne garantit pas nécessairement une capacité, une interopérabilité, une intégration multimodale ou un itinéraire alternatif suffisants. L'analyse met en évidence la planification et le suivi au niveau des corridors, des investissements intégrés et, lorsque cela est pertinent d'un point de vue stratégique, la prise en considération proportionnée des exigences en matière de résilience et de double usage.

Principales recommandations stratégiques

L'étude se fonde sur ses conclusions ainsi que sur des entretiens avec un large éventail de parties prenantes du secteur portuaire pour formuler des recommandations stratégiques ciblées visant à soutenir la mise en œuvre de la stratégie portuaire de l'UE.

- **En ce qui concerne la compétitivité, l'Union devrait renforcer sa base factuelle ainsi que le suivi de la compétitivité des ports européens**, notamment au moyen d'une méthode solide et soutenue par les parties prenantes afin d'évaluer les éventuelles fuites d'entreprises et les incidences sur la compétitivité associées au SEQE de l'UE (système d'échange de quotas d'émission) et au règlement (UE) 2023/1805 (règlement FuelEU Maritime). Il conviendrait de compléter ces initiatives par une meilleure prise en compte de la compétitivité des ports dans les processus politiques de l'Union ainsi que par un programme concret de déploiement de l'innovation portuaire et de renforcement de la primauté technologique.
- **En ce qui concerne la sûreté et la résilience, l'Union devrait renforcer sa capacité de mise en œuvre en matière de cybersécurité, de résilience des infrastructures critiques et de criminalité organisée**, en soutenant l'application cohérente des exigences existantes, l'évaluation et la préparation communes des risques, ainsi qu'une coopération plus étroite entre les ports et les chaînes logistiques au sens large.
- **En ce qui concerne la transition énergétique, la politique européenne devrait traduire les objectifs de décarbonation à long terme en conditions d'investissement prévisibles pour les ports**, tout en soutenant l'alignement international par l'intermédiaire de l'OMI (Organisation maritime internationale) et en reconnaissant les incertitudes entourant la demande, l'offre et les besoins en infrastructures de carburant à venir.
- **Pour ce qui est de la numérisation, il convient de mettre davantage l'accent sur le développement et la mise en œuvre de solutions éprouvées ainsi que sur le renforcement de l'échange interopérable de données**. Une telle initiative pourrait inclure des programmes spécifiques de déploiement à plus grande échelle, l'apprentissage par les pairs et le partage des connaissances, ainsi qu'un cadre de gouvernance de l'UE plus solide pour des données interopérables sur les ports, les réseaux intérieurs et la chaîne d'approvisionnement.
- **En ce qui concerne la connectivité avec les réseaux intérieurs, l'Union devrait élaborer un cadre de suivi commun pour évaluer si les ports sont effectivement intégrés dans des corridors multimodaux et résilients avec l'arrière-pays**. Le financement de l'Union pourrait soutenir de manière stratégique les investissements intégrés dans l'accès au port, tandis que la résilience et les considérations relatives au double usage pourraient être intégrées dans l'évaluation des corridors entre le port et l'arrière-pays présentant un intérêt stratégique.

L'étude teste les recommandations sur la base de **quatre scénarios à l'horizon 2040**, différenciés en fonction du rythme de décarbonation et du niveau de coopération géopolitique. Toutes les recommandations restent pertinentes dans l'ensemble des scénarios, mais leur urgence est plus grande dans le contexte de la fragmentation géopolitique, tandis que l'accent se déplace vers l'investissement, le déploiement technologique et les débouchés commerciaux dans les scénarios plus coopératifs.

Informations complémentaires

La présente synthèse est disponible dans les langues suivantes : anglais, français, allemand, italien, espagnol et polonais. L'étude complète, disponible en anglais, et les synthèses peuvent être téléchargées à l'adresse suivante : https://wp.me/p9fhrE-sLk
Pour en savoir plus sur les travaux de recherche du département thématique pour la commission TRAN, consultez la page suivante : https://research4committees.blog/tran/

Suivre @PolicyTRAN

Clause de non-responsabilité et droits d'auteur. Les opinions exprimées n'engagent que leur(s) auteur(s) et ne doivent pas être considérées comme représentatives de la position officielle du Parlement européen. La réutilisation du présent document est autorisée dans le cadre d'une licence «Creative Commons Attribution 4.0 International» (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Pour utiliser ou reproduire des contenus qui n'appartiennent pas à l'Union européenne, il peut être nécessaire de demander l'autorisation directement aux titulaires des droits d'auteur. © Union européenne, 2026

Administratrice responsable : Maja STRNAD MESKO Assistante éditoriale : Artemis STAMATELOU
Contact : casp-poldep-b@europarl.europa.eu
Ce document est disponible sur Internet à l'adresse suivante : www.europarl.europa.eu/supporting-analyses

CASP/TRAN/2026-04