COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.3.2026
COM(2026) 112 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

Stratégie portuaire de l'UE

{SWD(2026) 81 final}

1. INTRODUCTION

Depuis des millénaires, les personnes, les marchandises et les idées se croisent dans les ports et transitent par ceux-ci. Le volume considérable des activités autour des ports a conduit à l'émergence des villes portuaires que nous connaissons aujourd'hui, et l'élargissement du champ d'action des ports a favorisé le commerce régional et mondial. Aujourd'hui, **la puissance industrielle et la capacité d'exportation de l'UE dépendent de son aptitude à être étroitement reliée aux flux commerciaux mondiaux**. Les ports sont des interfaces essentielles entre l'économie européenne et les marchés internationaux. Les ports sont également **des liens vitaux pour les îles et les régions côtières et ultrapériphériques, qu'il convient de préserver**.

La géopolitique a une incidence directe sur nos chaînes d'approvisionnement, et nos ports sont essentiels pour **la sécurité et l'autonomie stratégique de l'Europe**. Les ports doivent accroître leurs capacités, décarboner et numériser leurs activités, et renforcer la sécurité, tout cela simultanément et à grande échelle. **Ils ont le potentiel nécessaire pour accueillir les nouvelles industries, les énergies propres et les pôles d'innovation, et assument aujourd'hui déjà un rôle crucial pour l'approvisionnement énergétique, la défense et l'économie bleue de l'UE.**

Cette transformation ouvre des perspectives pour les ports et l'économie de l'UE. Toutefois, en parallèle, les ports sont confrontés à de nouvelles vulnérabilités et à de nouvelles responsabilités, qu'il s'agisse de lutter contre les réseaux criminels organisés, les cybermenaces et les menaces posées par les drones ou de répondre aux préoccupations liées à la propriété étrangère et à l'intensification de la concurrence exercée par les pays tiers. À l'heure où les puissances mondiales luttent pour étendre ou protéger leurs sphères d'influence, les ports risquent de se transformer en un champ de bataille. Nous devons renforcer les ports en tant que pôles commerciaux compétitifs et les soutenir en tant qu'infrastructures critiques pour la sécurité économique de l'UE et en tant que prestataires de services publics pour la résilience de notre société.

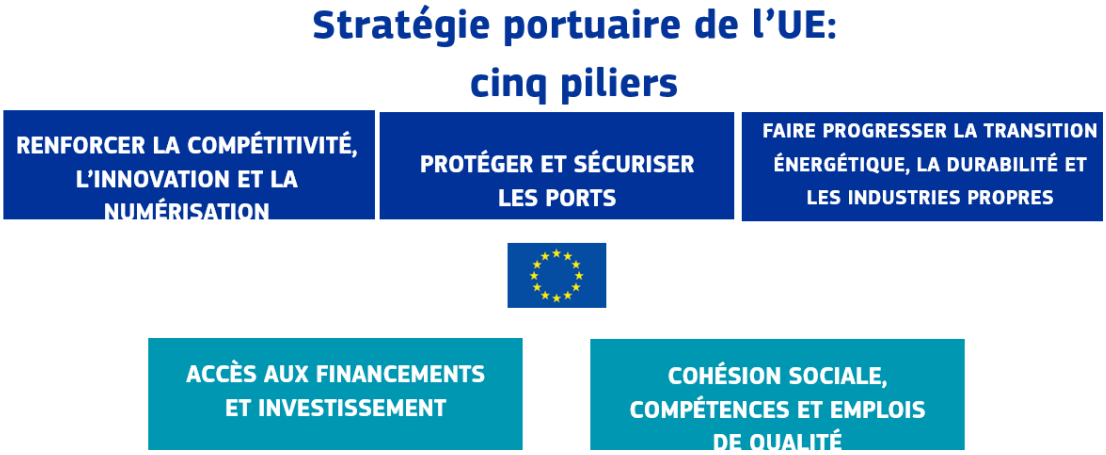
Les **ports de l'UE** traitent plus de 3,4 milliards de tonnes de marchandises, soit 74 % des marchandises qui entrent en Europe ou en sortent, et accueillent environ 395 millions de passagers chaque année[1]. Avec près de 3 millions d'escales par an, l'UE représente 23 % des escales portuaires effectuées dans le monde. Leur empreinte économique représentait en 2022 un chiffre d'affaires d'environ 90 milliards d'euros et environ 423 000 emplois directs[2]. Le réseau transeuropéen de transport repose sur 283 ports maritimes, 223 ports intérieurs et 44 ports mixtes. Les ports de petite et moyenne taille fournissent des services importants dans les régions ultrapériphériques, les zones reculées, les îles et les marchés hautement spécialisés. Les acteurs portuaires comprennent les autorités portuaires, les exploitants de terminaux, les opérateurs du remorquage, les pilotes maritimes et les fournisseurs d'infrastructures de soutage et d'installations de réception portuaire, qui proposent des services aux compagnies maritimes et logistiques ainsi qu'à d'autres parties prenantes.

Dans le cadre d'un vaste processus de consultation[3], l'industrie, les États membres et d'autres parties prenantes ont confirmé la nécessité de renforcer la compétitivité, de donner aux ports

[1] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data.
[2] https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/0a4a79d8-353f-11f0-8a44-01aa75ed71a1/language-fr.
[3] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Strategie-portuaire-de-lUE_fr.

les moyens d'agir dans le cadre de la transition énergétique, de décarboner, d'améliorer la sécurité et la résilience, d'accéder au financement et de faire des ports des lieux de travail plus sûrs et plus sécurisés. La diversité des ports, du point de vue de la taille, de la localisation, des segments de marché desservis, des modèles de gouvernance et des parties prenantes, nécessite l'adoption d'une approche large et souple.

S'appuyant sur la politique portuaire de 2013, **l'UE agit maintenant** afin d'établir un cadre pour l'avenir des ports européens. La stratégie portuaire de l'UE rassemble des initiatives nouvelles et en cours, des mesures de simplification et des orientations relatives à la mise en œuvre de la législation actuelle[4].



2. RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ, L'INNOVATION ET LA NUMÉRISATION

2.1. Maintenir la compétitivité mondiale

La présente stratégie aide les ports de l'UE à maintenir et à renforcer leur compétitivité. Elle met l'accent sur l'innovation et la numérisation, l'amélioration des liaisons avec l'arrière-pays, les priorités communes de l'UE en matière de financement, la simplification réglementaire et le développement de nouveaux débouchés commerciaux.

Le commerce maritime est intrinsèquement mondial. Dès lors, les ports de l'UE coopèrent et sont en concurrence avec les ports du monde entier, ce qui rend ces relations complexes et multiformes. Les ports et les entreprises de l'UE dialoguent avec les ports des pays tiers dans des domaines tels que l'énergie propre et les carburants alternatifs et investissent à l'étranger dans le cadre des chaînes logistiques mondiales. Ces activités sont soutenues par plusieurs initiatives européennes et internationales.

[4] La stratégie portuaire de l'UE aborde les aspects liés au transport dans les ports maritimes et intérieurs. D'autres secteurs de l'économie bleue, notamment le tourisme, la pêche et les ports de plaisance, sont couverts par le pacte européen pour l'Océan, la stratégie de l'Union pour un tourisme durable et les stratégies européennes pour les régions ultrapériphériques, les régions côtières et les îles.

La compétitivité des ports est influencée par les coûts (y compris l'énergie, la main-d'œuvre et les investissements soutenus par l'État) et par des facteurs autres que les coûts (en particulier les normes et législations applicables). Les cadres juridiques inégaux (en ce qui concerne les aspects environnementaux, sociaux et autres) et les stratégies d'investissement agressives constituent des préoccupations majeures lorsqu'il s'agit de garantir des conditions de concurrence équitables. La Commission prépare actuellement la mise à jour du système d'échange de quotas d'émission de l'UE, prévue pour le troisième trimestre 2026, qui sera suivie du réexamen prévu du règlement FuelEU Maritime. Cette mise à jour tiendra compte, notamment, des éventuels problèmes de mise en œuvre qui portent préjudice à la compétitivité des ports européens, tels que le risque de détournement du trafic vers des ports de transbordement de pays tiers.

Au-delà des prix, la qualité du service et l'efficacité des liaisons avec l'arrière-pays restent des facteurs clés de la compétitivité des ports. L'UE soutient également le secteur en définissant des priorités de financement (voir l'annexe 1). Par l'intermédiaire de ses programmes, l'Union soutient les investissements qui renforcent la durabilité, la compétitivité, la connectivité et la résilience[5]. Des mesures supplémentaires concernant les secteurs de la construction et du transport maritimes sont envisagées dans la stratégie maritime industrielle de l'UE.

Dans certains cas, l'UE finance également des ports dans les pays candidats et des projets portuaires dans des pays tiers sur plusieurs aspects. Dans la présente stratégie, la Commission définit des principes clairs (annexe 1) qui serviront de base pour **hiérarchiser les initiatives mutuellement bénéfiques dans les ports de pays tiers**. La Commission, le SEAE, les institutions financières de l'UE et les États membres devraient appliquer ces principes dans leurs initiatives et améliorer la coordination et l'échange d'informations, dans le respect des règles de concurrence de l'UE.

L'accès aux marchés portuaires de pays tiers devrait être fondé sur des conditions équitables et non discriminatoires pour les opérateurs de l'UE et des pays partenaires. En particulier, l'UE examinera s'il convient de continuer à accorder un accès aux marchés étrangers dans des secteurs sensibles, tels que les services portuaires, lorsque les opérateurs de l'UE ne bénéficient pas d'un accès comparable dans un pays tiers. La **Commission appliquera les principes exposés dans la présente stratégie dans les négociations sur les accords internationaux et les cadres de coopération**. Elle continuera à œuvrer en faveur de l'accès au marché dans le contexte des négociations relatives aux accords de libre-échange et, **en collaboration avec le Service européen pour l'action extérieure (SEAE), dialoguera avec les pays tiers afin de promouvoir des conditions d'investissement équitables et l'accès des entreprises de l'UE** aux infrastructures et opérations portuaires. Les soumissionnaires provenant de pays qui excluent les opérateurs de l'UE, ou de pays avec lesquels l'UE n'a pas conclu d'accords

[5] La Commission apporte un soutien par l'intermédiaire de la stratégie «Global Gateway» et des initiatives de la conférence ministérielle sur l'énergie propre telles que «Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs» (GGGSCH) (corridors et plateformes de transport maritime écologique dans le cadre de Global Gateway) et le corridor économique Inde – Moyen-Orient – Europe, ou de projets tels que le «Future-Ready Shipping in Africa» (transport maritime prêt pour l'avenir en Afrique), ainsi que d'éventuelles nouvelles initiatives dans le cadre du pacte pour la Méditerranée. L'approche stratégique de l'UE à l'égard de la région de la mer Noire renforcera la coopération avec les pays tiers, les organisations multilatérales et les institutions financières, tout en préservant la compétitivité de l'UE.

garantissant un accès équitable et non discriminatoire, ne devraient pas bénéficier d'un accès sans restriction aux concessions et aux marchés publics de l'UE dans le domaine portuaire.

Enfin, **les États membres et leurs organismes de normalisation devraient jouer un rôle de premier plan dans la définition de normes techniques mondiales dans les enceintes internationales compétentes**, y compris l'ISO. La **Commission soutiendra ces efforts au moyen d'un nouvel axe de travail sur les ports et terminaux innovants** dans le cadre du forum de haut niveau sur la normalisation européenne[6].

2.2. Garantir la sécurité économique des ports de l'UE

En tant que leaders mondiaux du transport maritime et des chaînes logistiques, les ports européens attirent les investissements. Si les investissements sont bienvenus et nécessaires, ils peuvent présenter des risques pour la sécurité, en fonction de leur source. La propriété ou l'influence étrangère dans des actifs portuaires stratégiques peut soulever des questions légitimes quant à l'alignement à long terme sur les intérêts de l'UE en matière de sécurité économique, en particulier lorsque des acteurs soutenus par l'État sont concernés. La Commission aborde déjà les questions de l'influence étrangère et de la sécurité économique dans le cadre de plusieurs instruments horizontaux[7] afin de veiller à ce que les entreprises bénéficiant d'aides d'État étrangères ne profitent pas d'avantages concurrentiels déloyaux sur le marché intérieur de l'UE.

La communication conjointe intitulée «Renforcer la sécurité économique de l'UE»[8] appelle à une action plus ferme de l'UE en vue de limiter la propriété, le contrôle et l'exploitation des infrastructures critiques par des entités à haut risque. Une telle action peut réduire les risques de verrouillage technologique ou de dépendance à l'égard de fournisseurs (à haut risque). Elle peut également empêcher la participation d'entités à haut risque aux initiatives financées par l'UE et soutenir le développement de fournisseurs fiables de sous-composants critiques.

Afin de garantir une mise en œuvre cohérente des règles, la Commission **élaborera des orientations à l'intention des États membres pour l'évaluation des investissements étrangers dans le respect des engagements internationaux de l'UE**. Ces orientations reposeront sur une approche systémique englobant tous les opérateurs portuaires concernés en fonction de leur rôle dans les chaînes d'approvisionnement critiques et en particulier les ports relevant des exigences du règlement sur la mobilité militaire. Elles établiraient notamment des seuils et des critères en matière d'influence étrangère, tels que l'influence sur les décisions stratégiques, le contrôle des opérations et la dépendance à l'égard des fournisseurs d'équipements à haut risque. Un **cadre permettant de cartographier et de surveiller les investissements étrangers dans les ports de l'UE** sera ensuite élaboré, conformément au règlement sur le filtrage des IDE et à la communication de l'UE sur la sécurité économique.

---

[6] https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_fr.

[7] Notamment le règlement sur le filtrage des investissements directs étrangers, le règlement relatif aux subventions étrangères, la directive sur la résilience des entités critiques et la directive SRI 2, qui couvre également les aspects liés à la cybersécurité.

[8] JOIN (2025) 977.

Du point de vue de la défense, conformément à la proposition de règlement sur la mobilité militaire[9], les États membres devraient **prévenir, atténuer et combattre les risques liés à la propriété et au contrôle étrangers d'infrastructures portuaires stratégiques à double usage et de leurs opérations connexes**. Les États membres devraient procéder à une évaluation approfondie des ports concernés afin d'atténuer les risques de propriété étrangère, de contrôle opérationnel et d'équipements provenant de fournisseurs à haut risque. En outre, les États membres doivent établir des cadres garantissant l'accès en temps utile aux ressources critiques en matière de transport, y compris les ports, lorsque d'autres mesures, telles que la passation de marchés, ne peuvent pas être déployées dans les délais requis. **Les États membres devraient garantir la possibilité d'obtenir temporairement le contrôle public ou le droit d'utilisation d'infrastructures, de biens ou d'équipements stratégiques à double usage en vertu du droit national**. La Commission rappelle qu'il importe d'adopter rapidement la proposition de règlement sur la mobilité militaire et invite les États membres à faire en sorte que les mesures nécessaires soient pleinement et rapidement mises en œuvre.

2.3. Amener l'innovation dans les ports de l'UE

L'innovation a entraîné des gains d'efficacité et de compétitivité dans l'ensemble du secteur portuaire. Une utilisation plus large des technologies émergentes telles que l'intelligence artificielle, combinée à une demande de solutions innovantes pour relever les défis actuels (durabilité, efficacité énergétique, sûreté et sécurité), ouvre la voie à des solutions européennes plus innovantes dans les ports. Or, malgré l'importance du financement de la recherche et de la R&I à long terme dans l'UE, les solutions européennes innovantes ne parviennent pas à être déployées sur le marché à une plus grande échelle. Afin de garantir le déploiement au-delà de la phase pilote, **la Commission mettra davantage l'accent sur cet objectif dans les futures initiatives Horizon Europe, y compris le thème phare «Ports du futur», doté d'une enveloppe de 21 millions d'euros**[10] , ainsi que dans les prochains appels à propositions au titre d'Horizon Europe.

Afin de soutenir la réalisation de cet objectif, la Commission **renforcera la primauté technologique de l'Union dans l'utilisation de carburants alternatifs, l'électrification, la conception, la mise à niveau des équipements, l'efficacité énergétique et la numérisation, en tenant compte des systèmes de conversion énergétique, de la circularité et des solutions numériques**. La **Commission s'emploiera à renforcer la coopération public-privé au titre du programme-cadre «Horizon Europe» 2028-2034 dans des domaines prioritaires**, sur la base d'une approche par portefeuille. Dans le domaine du transport par voie d'eau, ces efforts s'appuieront sur les résultats obtenus dans le cadre de l'actuel **partenariat coprogrammé sur le transport par voie d'eau à émissions nulles (ZEWT)**, en vue **de renforcer et d'étendre l'action de l'UE** dans ce domaine, afin de favoriser les synergies et les effets d'échelle entre la décarbonation, la numérisation, l'automatisation et la circularité dans l'écosystème plus large du transport par voie d'eau.

[9] COM(2025) 847 final.

[10] L'initiative «Ports du futur», incluse dans le programme de travail 2026/2027 d'Horizon Europe, encourage la reproduction dans les ports de petite et moyenne taille. L'initiative phare «Plan stratégique européen pour les technologies énergétiques» réduit les risques liés aux technologies des carburants renouvelables. Horizon 2020 et Horizon Europe ont fourni un montant total de 218 millions d'euros pour soutenir l'innovation dans les ports.

Grâce à des ateliers spécifiques et à une assistance technique, la plateforme BlueInvest[11] peut contribuer à l'expérimentation de nouvelles technologies et à la validation commerciale, fournir une assistance technique et soutenir la collecte de fonds et l'acceptation par le marché, en particulier pour les ports de petite et moyenne taille. En outre, la nouvelle «communauté de la connaissance et de l'innovation» dans les secteurs et écosystèmes aquatiques, marins et maritimes, dans le cadre de l'Institut européen d'innovation et de technologie (EIT), intégrera les ports dans le «triangle de la connaissance en matière d'innovation» entre les universités, les instituts de recherche et les entreprises.

Les parties prenantes du secteur devraient **soutenir l'utilisation et la diffusion des recherches financées par l'UE, partager les bonnes pratiques et mettre en place des partenariats et des nouveaux modèles d'entreprise allant au-delà des enjeux spécifiques/locaux**. Elles devraient prendre en compte les exigences du marché dans son ensemble, y compris celles des ports de petite et moyenne taille. Les États membres sont également encouragés à **rationaliser les procédures de planification et d'autorisation afin de permettre une adoption rapide des innovations dans les ports**.

2.4. Des opérations portuaires et des chaînes logistiques efficaces et numériques

L'augmentation des temps d'attente moyens dans les principaux ports de l'UE en 2024[12] a montré que la connectivité maritime est de plus en plus limitée par la productivité des terminaux et les liaisons avec l'arrière-pays, et non par le seul accès maritime[13]. L'inefficacité des liaisons ferroviaires et fluviales, combinée à des navires plus grands et à un espace limité, entravent les opérations. Le renforcement de ces liaisons peut réduire les temps et les coûts de transit, améliorer les chaînes d'approvisionnement et soutenir le commerce au sein de l'UE et avec les partenaires, y compris les ports méditerranéens.

L'espace maritime européen est un élément essentiel du réseau transeuropéen de transport. **Dans le prochain plan de travail de l'espace maritime européen**, le coordonnateur **donnera la priorité au développement de plateformes et de liaisons durables et vertes pour le transport maritime à courte distance, encouragera la collaboration entre ports**, en mettant l'accent sur les ports de plus petite taille, **la modernisation des infrastructures maritimes** et **l'intégration avec le transport ferroviaire** et **le transport par voies navigables intérieures**. Afin de soutenir davantage le transfert modal, la Commission **renforcera les règles relatives à l'accès aux installations de service ferroviaire**[14] et proposera un **plan d'action sur le transport par voies navigables intérieures pour la période 2028-2034**, qui mettra également l'accent sur les ports intérieurs.

Ces efforts doivent être complétés par **les États membres et les acteurs du secteur, qui devraient accorder une plus grande priorité aux connexions avec l'arrière-pays par le rail et les voies navigables intérieures**[15]. La capacité à s'adapter et à réagir rapidement aux défis actuels est un élément essentiel de la compétitivité et, par conséquent, **les concessions portuaires et les contrats de bail foncier devraient permettre une souplesse suffisante**. Les

[11] https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_en.
[12] https://www.beacon.com/resources/global-port-congestion-2024-year-in-review.
[13] Drewry, Ports & Terminals Insight, T1 2025, 28.2.2025.
[14] http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.
[15] Conformément au règlement (UE) 2024/1679, à l'article 29 du règlement sur les capacités de l'infrastructure ferroviaire et aux dispositions du règlement sur les services portuaires en matière de consultation.

États membres sont encouragés à **rationaliser l'aménagement du territoire et les procédures d'autorisation afin de permettre le développement rapide de zones supplémentaires destinées à l'utilisation portuaire**, tout en protégeant l'environnement et la santé humaine, conformément à la proposition de règlement concernant l'accélération des évaluations environnementales[16].

Les applications numériques peuvent optimiser les escales, améliorer les temps de rotation, réduire les temps d'attente et optimiser l'utilisation des ressources, tout en réduisant les émissions et en améliorant la sûreté et la sécurité. Les initiatives numériques de l'UE[17] faciliteront la déclaration B2G et les procédures douanières. En outre, le volet numérique du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) soutient le déploiement des technologies 5G dans les ports.

L'échange de données B2B est fragmenté et souvent lié à des logiciels propriétaires. Une meilleure intégration des systèmes peut améliorer la visibilité de la chaîne d'approvisionnement sans imposer de plateformes centralisées et préserve les investissements informatiques existants. La Commission **élaborera des lignes directrices de l'UE sur le partage efficace des données dans la chaîne de transport**, parallèlement à des actions menées par les États membres[18].

2.5. Un marché intérieur opérationnel et une concurrence loyale

Le bon fonctionnement du marché intérieur constitue un avantage concurrentiel pour les ports de l'UE. Il favorise également l'autonomie stratégique de l'Europe et préserve l'emploi dans le secteur portuaire. Le commerce et le marché intérieur étaient au cœur de la politique portuaire de l'UE de 2013[19]. Si des progrès sont visibles, l'incohérence dans la mise en œuvre des règles du marché unique dans les États membres, l'évolution des structures du marché portuaire et la lenteur des procédures d'autorisation mettent en péril les avantages concurrentiels de l'UE.

Les règles de l'UE en matière d'aides d'État encadrent le financement des ports par les États membres et apportent clarté juridique, transparence et prévisibilité. Les règles révisées relatives aux ports et aux liaisons maritimes figurant dans la décision relative aux services d'intérêt économique général (SIEG) permettent aux États membres de soutenir plus efficacement les ports de plus petite taille dans les îles et les régions côtières et ultrapériphériques[20]. Les ports doivent également relever les défis émergents (sûreté, cybersécurité, numérisation, mobilité militaire et reconversion des travailleurs portuaires face aux nouvelles technologies), et le financement des investissements à cette fin ne devrait pas fausser la concurrence. La Commission **réexamine actuellement le règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission («règlement général d'exemption par catégorie» – RGEC)**. Dans ce contexte, le cas échéant, et à la lumière des résultats de la consultation publique, la Commission **évaluera s'il convient de modifier les seuils** et **fournira des orientations supplémentaires** à l'aide d'exemples et de

[16] COM(2025) 0391 final.
[17] Telles que le système de guichet unique maritime européen (EMSWe), les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI) et la prochaine révision du code des douanes de l'Union.
[18] Dans le cadre du consortium pour une infrastructure européenne de données, https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/edic.
[19] COM(2013) 295 final.
[20] http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj.

clarifications interprétatives des règles du RGEC, y compris pour les investissements dans les infrastructures portuaires. Avec les futures lignes directrices sur le transport terrestre et multimodal, le nouveau règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des transports facilitera le soutien public en faveur des installations de transport multimodal qui se trouvent dans les ports maritimes et qui sont reliées par chemin de fer ou par voie navigable, améliorant ainsi les liaisons avec l'arrière-pays.

Les **contrats de concession et de bail foncier** avec les exploitants de terminaux portuaires jouent un rôle essentiel pour attirer des capitaux et stimuler la compétitivité des ports européens. Ces contrats constituent le cadre des investissements à long terme, permettant aux ports de prospérer et de répondre aux besoins urgents de la société. Les États membres et les autorités portuaires devraient s'employer à atteindre un **équilibre entre le rendement des investissements pour les opérateurs privés et le caractère approprié des obligations contractuelles** (durée, conditions transparentes et équitables pour les renouvellements, clauses de flexibilité) afin de garantir la résilience, la sécurité, la sûreté et la réduction des émissions. La Commission veillera au respect des règles du marché intérieur dans tous les ports de l'UE.

L'intégration verticale croissante des grands opérateurs logistiques et maritimes modifie le paysage portuaire traditionnel. L'intégration verticale peut améliorer la prévisibilité de l'évolution du trafic et, partant, soutenir les plans d'investissement à long terme, générer des gains d'efficacité et des innovations tout au long des chaînes logistiques, réduire les coûts de transaction et améliorer la qualité des services pour les utilisateurs. Dans le même temps, il convient de préserver une concurrence effective entre les opérateurs, conformément aux règles de l'UE applicables en matière de pratiques anticoncurrentielles et de concentrations. La Commission **réexaminera les lignes directrices de l'UE sur les concentrations** en vue de fournir des orientations claires et actualisées sur l'application des règles de l'UE en matière de concentrations aux effets tant horizontaux que non horizontaux des concentrations.

Actions phares

- *Utiliser des principes directeurs pour les financements et les investissements de l'UE dans les ports de pays tiers (annexe 1).*
- *Élaborer des orientations à l'intention des États membres comprenant des critères pour l'évaluation des investissements étrangers dans les ports, dans le respect des engagements internationaux de l'UE.*
- *Soutenir la transformation numérique et écologique des ports européens par l'innovation, en encourageant le développement, la reproduction et l'utilisation d'équipements et de technologies portuaires innovants.*

3. FAIRE PROGRESSER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, LA DURABILITÉ ET LES INDUSTRIES PROPRES

3.1. Les ports en tant que catalyseurs de la transition énergétique

Environ 40 % des marchandises traitées étant liées à l'énergie, les ports deviennent des pôles énergétiques et industriels stratégiques.

Électrification des ports: la pierre angulaire de la décarbonation

62 % des ports maritimes européens visités offrent une alimentation électrique à quai à un ou plusieurs postes d'arrimage[21], mais les progrès sont inégaux[22] et les contraintes de capacité persistent, tandis que la demande devrait augmenter[23]. La Commission continuera de suivre le déploiement de l'alimentation électrique à quai par l'intermédiaire de l'AESM et de l'Observatoire européen des carburants alternatifs. Dans le prochain **plan d'action en faveur de l'électrification**, la Commission **introduira de nouvelles mesures visant à soutenir l'électrification des ports**. Par ailleurs, elle **encouragera une plus grande transparence dans la tarification de l'alimentation électrique à quai** et une meilleure prévision de la demande.

À mesure que la demande d'électricité augmentera dans les ports, il sera essentiel de disposer d'une capacité de réseau suffisante. **Les États membres devraient favoriser les leviers technologiques opérationnels et les solutions de réseaux intelligents, les procédures numérisées et une utilisation plus efficace des actifs existants du réseau**. En outre, il convient de promouvoir des solutions de gestion de la demande, en particulier pour les ports de petite et moyenne taille. La proposition RTE-E révisée[24] et le règlement RTE-T soutiennent le développement des infrastructures portuaires et l'intégration des énergies renouvelables en mer. **Les États membres devraient renforcer les synergies entre le RTE-T et le RTE-E et la planification d'autres réseaux électriques**, en particulier pour les corridors d'énergie renouvelable en mer. Dans ce contexte, les futurs plans de développement du réseau en mer devraient inclure les besoins terrestres, qu'il convient également de prendre en compte dans les plans nationaux de développement du réseau aux niveaux du transport et de la distribution.

Octroi de permis et raccordements accélérés au réseau

Les installations éoliennes en mer et les installations flottantes nécessitent des équipements portuaires plus importants et renforcés pour l'assemblage, le stockage et le déploiement, davantage d'espace physique et une meilleure connexion au réseau. Le **train de mesures sur les réseaux européens**[25] et les **orientations relatives à l'efficacité et à la rapidité des raccordements au réseau**[26] **accéléreront les raccordements au réseau pour les projets viables**, y compris dans les ports de toutes tailles. La coopération transméditerranéenne T-MED en matière d'énergies renouvelables et de technologies propres soutiendra la connectivité énergétique durable entre les ports méditerranéens. Une nouvelle plateforme pour la planification du réseau de distribution de l'UE et un dialogue entre les gestionnaires de réseau de transport (GRT), les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) et les autorités de régulation nationales porteront sur les bonnes pratiques en matière de séquençage du développement du réseau, et des groupes de travail spécifiques sur la planification du réseau seront mis en place avec les utilisateurs du réseau, y compris les ports. Dans leurs évaluations au cas par cas, **les États membres devraient également présumer[27] que les infrastructures de transport et de distribution d'électricité, y compris l'alimentation électrique à quai**

[21] ESPO, Rapport environnemental 2025 – «EcoPortsinSights» 2025.
[22] Il s'agit principalement d'une alimentation électrique à quai à basse tension, l'alimentation électrique à quai à haute tension pour les grands navires restant limitée.
[23] https://data.europa.eu/doi/10.2833/7036399.
[24] COM(2025) 1006 final.
[25] Le train de mesures sur les réseaux européens, COM(2025) 1005 final.
[26] Communication de la Commission intitulée «*Orientations relatives à l'efficacité et à la rapidité des raccordements au réseau*» (C/2025/6703).
[27] COM(2025) 1007 final.

dans les ports, présentent un intérêt public supérieur, simplifiant ainsi le déploiement des réseaux dans les zones portuaires.

Les ports en tant que plateformes de production et d'approvisionnement multicombustibles

Le cadre réglementaire de l'UE[28] et le plan d'investissement pour des transports durables soulignent le rôle des ports dans le déploiement de carburants propres. Si une approche multicombustibles garantit la flexibilité et la résilience, l'incertitude de la demande de carburants retarde les investissements. Il est donc important de faire correspondre ces deux forces du marché. Tandis que l'initiative FuelEU Maritime et les mesures encouragées dans la stratégie maritime industrielle de l'UE portent sur la demande, en ce qui concerne l'offre, la **Commission examinera, dans le cadre du prochain paquet «union de l'énergie», la manière de promouvoir la disponibilité de carburants durables dans les ports**. La prochaine révision du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs[29] **envisagera des mesures visant à accélérer le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs pour le transport maritime**. Parallèlement, les règles relatives à l'avitaillement en carburants renouvelables et bas carbone devraient être harmonisées dans l'ensemble de l'UE et alignées sur la directive de l'UE sur les énergies renouvelables afin d'éviter les divergences et les distorsions de concurrence au sein du marché intérieur de l'UE. En outre, grâce à une base de données de l'Union efficace, les compagnies maritimes internationales seront en mesure de tracer les carburants renouvelables et bas carbone, ce qui permettra de mettre en place un système solide de certification et de traçabilité à l'échelle de l'UE qui atténue efficacement les risques d'irrégularités et de fraude.

Le pacte pour la Méditerranée contribuera à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone pour le transport maritime, tout en préservant la compétitivité des ports de l'UE. Des ressources importantes et spécifiques pour financer la décarbonation peuvent être mobilisées au moyen des recettes du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE) mises aux enchères par les États membres de l'UE à la suite de l'extension du système au secteur maritime. Étant donné que les États membres sont légalement tenus d'utiliser les recettes provenant du SEQE de l'UE pour investir dans des mesures climatiques, la Commission **encourage vivement les États membres à affecter une partie de ces recettes** à des investissements dans la décarbonation du secteur maritime dans l'ensemble du pôle d'activités maritimes en Europe[30]. Afin de maximiser leur incidence et d'obtenir des effets de synergie à l'échelle de l'UE, y compris entre les propriétaires de navires, les chantiers navals, les fournisseurs de technologies et de carburants et les parties prenantes portuaires, la Commission **coordonnera les efforts consentis par les États membres et facilitera l'échange de bonnes pratiques**, y compris, éventuellement, au moyen de lignes directrices.

Afin d'orienter la planification des investissements, l'**alliance pour les carburants renouvelables et à faible intensité de carbone évaluera**, d'ici à la fin de 2026, **les capacités des infrastructures et les besoins futurs en matière d'approvisionnement en carburants**

[28] Notamment le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, le règlement FuelEU Maritime, l'inclusion du transport maritime dans le SEQE de l'UE, ainsi que les règlements RTE-T et RTE-E.

[29] http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.

[30] Tels que la production et l'utilisation de carburants durables, l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires, le renouvellement de la flotte, les investissements dans des technologies marines propres innovantes, ainsi que les infrastructures durables et l'alimentation électrique à quai dans les ports.

renouvelables et bas carbone dans et à destination des ports. En outre, l'alliance pour les carburants renouvelables et à faible intensité de carbone encouragera les discussions entre les propriétaires de navires, le secteur des carburants durables et les institutions financières en vue de faire progresser la production et la fourniture de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur du transport par voie d'eau. Les ports peuvent être essentiels pour les vallées de l'hydrogène[31] avec l'intégration de terminaux d'importation d'hydrogène transfrontaliers dans le RTE-E. Dans le cadre de l'entreprise commune «Hydrogène propre», la Commission **commandera une étude début 2026 pour soutenir ses activités au sein de la coalition mondiale des ports pour l'hydrogène** dans le cadre de la conférence ministérielle sur l'énergie propre.

Pôles industriels et partage d'énergie dans les zones portuaires

Les ports sont des leviers essentiels d'une industrie européenne fondée sur les énergies propres. Toutefois, une planification fragmentée, une coordination limitée entre les ports et avec les pôles industriels, ainsi que l'incertitude quant à la demande future d'infrastructures énergétiques peuvent ralentir les investissements et réduire l'efficacité du système. La **Commission invite les États membres à favoriser une coopération structurée entre les ports et les pôles industriels locaux**, en encourageant le déploiement des énergies renouvelables, le partage d'énergie, la réutilisation de la chaleur fatale, les solutions de stockage et le développement de communautés énergétiques centrées sur le port, ainsi que l'intégration avec les réseaux locaux de chauffage et de refroidissement. La Commission **soutiendra les partenariats avec les ports, les autorités locales et les pôles industriels**. Le **sous-programme LIFE «Transition énergétique propre»** financera des projets visant à promouvoir la coopération locale dans le domaine de l'énergie, et les ports peuvent participer aux appels à propositions prévus au printemps 2026 et 2027.

La Commission **encourage une coopération plus étroite entre les ports, les entreprises énergétiques, les gestionnaires de réseau et les autorités locales** et est prête à fournir des orientations informelles sur les problèmes liés aux pratiques anticoncurrentielles[32], en tenant compte des lignes directrices de la Commission sur les accords de coopération horizontale[33]. La Commission **organisera une série d'ateliers ciblés pour les ports** portant sur l'application pratique de la législation essentielle de l'UE en matière d'énergie, l'intégration des énergies renouvelables, l'efficacité énergétique, l'hydrogène vert et les carburants alternatifs[34], et sur le déploiement de technologies «zéro net» et en mer, y compris la gestion et le stockage du CO_2.

3.2. Renforcer la durabilité environnementale et simplifier les procédures d'autorisation

Les ports étant à la fois des atouts économiques essentiels et des zones sensibles sur le plan environnemental[35], il convient de mettre la compétitivité en adéquation avec la protection de

[31] 21 projets soutenus depuis 2019, pour un montant de 253 millions d'euros. Partenariat pour l'hydrogène propre, étude sur l'hydrogène, les ports et les zones côtières industrielles.
[32] Cela a été fait dans l'affaire AT.40976 – APM Terminals, lettre d'orientation du 9.7.2025 (COM/2025/4523 final).
[33] (2023/C 259/01).
[34] Y compris les biocarburants et les carburants renouvelables d'origine non biologique.
[35] https://data.europa.eu/doi/10.2832/3479075.

l'environnement et la décarbonation. Le cadre juridique de l'UE[36] s'efforce d'atteindre cet équilibre, notamment en envisageant des flexibilités spécifiques lorsqu'il existe un intérêt public supérieur. D'autres politiques de l'UE soutiennent la réduction de la pollution, la restauration des écosystèmes, les solutions fondées sur la nature et l'économie bleue durable. Le pacte européen pour l'Océan[37] et la stratégie pour la résilience dans le domaine de l'eau reconnaissent le rôle des ports dans la protection des écosystèmes marins, de même que la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» et le cadre du règlement sur la taxinomie de l'UE[38]. Dans le cadre d'un effort plus large visant à stimuler la compétitivité dans l'UE, la Commission **prendra plusieurs mesures afin de simplifier la charge réglementaire** tout en préservant la protection de l'environnement. Elle **révisera l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie afin d'améliorer la facilité d'utilisation des critères d'examen technique, de les simplifier et de les mettre à jour pour tenir compte des évolutions stratégiques, législatives et technologiques**.

La proposition de **règlement concernant l'accélération des évaluations environnementales[39]** accélérera les évaluations grâce à la numérisation, à des délais réduits, à des évaluations combinées et à des points de contact uniques. **Les projets de décarbonation des ports présentant un intérêt stratégique pour l'UE peuvent bénéficier d'une approbation tacite et d'une hiérarchisation procédurale et judiciaire des priorités**.

Le plan d'action RESourceEU aide les ports à devenir des pôles stratégiques pour des activités circulaires telles que le recyclage à grande échelle des déchets métalliques ou des matériaux composites et le traitement et le recyclage des matériaux avancés, alimentés par une énergie propre[40]. Avec la transition vers des combustibles propres, les flux de déchets dangereux se transforment et nécessitent des installations de réception appropriées. La directive-cadre révisée sur l'eau (DCE)[41] offre aux États membres des marges de manœuvre pour autoriser les projets ayant des incidences à court terme ou dont les activités détériorent l'état chimique des masses d'eau sans augmenter la pollution globale[42]. La Commission publiera en 2026 de nouvelles orientations sur les autorisations au titre de la directive-cadre sur l'eau. **Les États membres devraient utiliser, le cas échéant, les dispositions relatives au développement portuaire prévues par la DCE** et **veiller à la mise en œuvre en temps utile des nouvelles règles environnementales relatives à la pollution marine causée par le transport maritime dans les ports**.

Les États membres sont encouragés à lutter contre les émissions de GES et les polluants atmosphériques dans les ports dans le cadre de la mise en œuvre de leurs plans nationaux en matière d'énergie et de climat et de leurs programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique. Il est difficile de recenser et d'évaluer les sources d'émissions et

[36] Fondé sur les directives «Habitats» et «Oiseaux», la directive sur la qualité de l'air ambiant et le règlement relatif à la restauration de la nature, et complété par la directive sur la planification de l'espace maritime et la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin».
[37] «*Le pacte européen pour l'Océan*», COM(2025) 281 final.
[38] http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (notamment l'activité 6.16).
[39] COM(2025) 0391 final.
[40] Plan d'action RESourceEU, COM(2025) 945 final.
[41] http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj.
[42] Par exemple, le déplacement d'eau ou de sédiments déjà pollués.

d'autres polluants en raison de la complexité des activités portuaires[43]. Les projets financés par l'UE ont mis en évidence la nécessité d'une approche concertée et d'une méthodologie et d'une application communes. La Commission **s'efforcera d'obtenir une plus grande cohérence dans la mesure et la notification des émissions dans les ports**, en s'appuyant sur de nouvelles recherches et innovations.

Actions phares

- *Accélérer les procédures d'octroi de permis et prévoir des procédures d'évaluation plus rapides pour les projets stratégiques liés aux ports dans les domaines de l'énergie, du recyclage et de la décarbonation dans le cadre du train de mesures sur les réseaux européens et du train de mesures omnibus sur l'environnement.*
- *Accélérer l'électrification des ports et fournir un accès rapide et non discriminatoire aux réseaux.*
- *Promouvoir des partenariats pour la coopération énergétique dans les zones portuaires et autour de celles-ci en vue d'une utilisation durable de l'énergie, y compris de l'hydrogène.*

4. PROTÉGER ET SÉCURISER LES PORTS

4.1. Sécurité intérieure

L'évolution du paysage géopolitique a amplifié les actes de terrorisme et de sabotage, la criminalité organisée et la corruption, et a entraîné l'apparition de cybermenaces/menaces hybrides ainsi que de drones aériens et marins dans toute l'Europe. Un éventail toujours plus large d'actes de sabotage et d'activités hybrides en dessous du seuil de l'attaque armée menée par la Russie présente de plus en plus de caractéristiques comparables au terrorisme soutenu par l'État. La région de la mer Baltique et ses ports restent particulièrement exposés aux activités de guerre hybride menées par la Russie. Les cadres juridiques mis en place par l'UE et les États membres pour combattre le terrorisme et la guerre hybride devraient être systématiquement utilisés et, le cas échéant, réexaminés[44]. La coopération entre les autorités compétentes est nécessaire pour renforcer encore la lutte contre le contournement des mesures restrictives et soutenir des réponses efficaces de l'UE.

La Commission **mettra à jour les orientations existantes** sur la législation en matière de sûreté maritime **afin de couvrir de manière adéquate toutes les menaces pertinentes**, y compris les cybermenaces et les menaces hybrides, le trafic illicite et l'utilisation malveillante de drones non militaires, avec l'aide d'agences telles que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et l'Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité (ENISA). **Afin de garantir la sûreté des ports au niveau mondial face à ces menaces, la Commission collaborera avec les États membres de l'UE en vue d'actualiser les orientations internationales au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI).** L'amélioration de la collecte et de l'analyse des données est nécessaire pour lutter contre les risques liés au terrorisme et à la criminalité organisée en ce qui concerne le trafic s'appuyant sur les terminaux pour passagers et le transport maritime commercial. Les travailleurs portuaires doivent être

[43] Manque de données sur la qualité de l'air: https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025.

[44] Communication sur les régions orientales de l'UE limitrophes de la Russie, de la Biélorussie et de l'Ukraine, COM(2026) 82 final.

mieux formés et protégés en tant que partenaires dans la lutte contre la criminalité organisée, les cybermenaces et les menaces hybrides.

La communication intitulée «**ProtectEU: une stratégie européenne de sécurité intérieure**»[45] souligne que les ports sont devenus des cibles privilégiées pour les menaces extérieures et prévoit que la sûreté maritime s'attaque au problème des drones et des actes de sabotage contre des câbles sous-marins et améliore la sûreté des ports et des chaînes d'approvisionnement, y compris dans les pays voisins. La **stratégie de sûreté maritime de l'UE** aborde la question de la résilience et de la protection des ports en tant qu'infrastructures maritimes critiques. Pour lutter contre l'infiltration par des organisations criminelles, la Commission **présentera** en 2026 **une stratégie anticorruption de l'UE**, qui s'appuiera sur la directive relative à la lutte contre la corruption.

L'alliance des ports européens lutte contre le trafic de drogue et la criminalité organisée en réunissant les services répressifs, les douanes, les autorités portuaires et l'industrie. Elle renforce la résilience des ports grâce à la coopération, au partage des bonnes pratiques et au recensement des lacunes opérationnelles. Sur la base de ces travaux, **la Commission proposera un cadre de l'UE pour la vérification des antécédents des travailleurs portuaires**. **Les efforts en matière de sûreté seront également étendus aux ports intérieurs, y compris ceux qui ne sont pas couverts par le code ISPS, en collaboration avec les commissions fluviales. La Commission publiera des bonnes pratiques pour prévenir le trafic de drogue et étudiera la possibilité de renforcer la coopération avec les pays candidats**.

La prévention et la détection de la contamination du fret et de l'infiltration criminelle doivent déjà être mises en œuvre dans les ports de départ situés dans des pays tiers. Pour ce faire, **la Commission et le SEAE doivent élaborer conjointement des cadres régionaux pour coopérer avec les pays tiers afin d'améliorer la sûreté portuaire, sur la base d'une responsabilité partagée et, dans la mesure du possible, avec le soutien de la stratégie «Global Gateway» ou d'autres instruments de coopération**. **Dans ce contexte, des évaluations ciblées des ports de pays tiers à haut risque seront réalisées afin de recenser les lacunes en matière de sûreté et d'y remédier, d'améliorer l'échange d'informations et, lorsque de graves lacunes ne sont pas corrigées, de prévoir des réponses possibles.** Ce système peut contribuer à la mise en place d'un partenariat de confiance avec les pays tiers pour lutter contre les menaces pesant sur la sûreté dans les ports.

Un alignement renforcé des contrôles douaniers dans les ports de l'UE, ainsi qu'une amélioration des protocoles de sûreté dans le monde entier, peuvent protéger les parties et les infrastructures critiques de l'UE grâce à des instruments **tels que l'injonction de «non-chargement»**. La Commission **travaillera à l'échange d'informations public-privé entre les douanes et les entreprises de logistique maritime sur le trafic de drogue et le commerce illicite**. **En outre, la Commission est disposée à évaluer la mesure dans laquelle les instruments en matière d'ententes et d'abus de position dominante peuvent soutenir l'application des orientations ou des bonnes pratiques élaborées par l'alliance des ports européens.** Dans le cadre de la proposition de réforme douanière de l'Union, la nouvelle Autorité douanière de l'UE et la plateforme des données douanières de l'UE permettront aux

[45] COM/2025/148 final.

douanes de procéder à une analyse des risques à l'échelle de l'UE et d'agir sur les chaînes d'approvisionnement internationales, y compris le commerce électronique, au moyen de vérifications et de contrôles de conformité efficaces effectués par les douanes et d'autres services répressifs.

En outre, la Commission aide les États membres à mettre en œuvre des mesures sanitaires et phytosanitaires (SPS) solides dans les ports. La Commission est déterminée à développer ces mécanismes et invite les États membres à renforcer et améliorer les mesures de contrôle des marchandises importées. Les États membres **devraient donner la priorité à la mise en œuvre de la législation en matière de sûreté maritime, adopter de bonnes pratiques partagées dans le cadre du partenariat public-privé de l'alliance des ports européens pour lutter contre la criminalité organisée (y compris le trafic de drogue) et la corruption, et s'attaquer au problème de la sûreté portuaire dans tous ses éléments**, en garantissant des effectifs de sécurité suffisants et des investissements essentiels.

4.2. Accroître la résilience et la préparation des ports et des réseaux logistiques

Les aléas liés au changement climatique, tels que l'élévation du niveau de la mer, les tempêtes côtières et les sécheresses, ainsi que la dégradation de l'environnement, entraînent des risques accrus d'inondations et d'intrusion saline, ce qui a une incidence sur la navigabilité, l'état des infrastructures portuaires et la fiabilité, l'efficacité et la sécurité des ports et des opérations portuaires. Afin d'aider les États membres dans le domaine de la planification de la préparation et de la résilience, la Commission présentera un **cadre européen intégré pour la résilience au changement climatique en 2026**.

Les États membres sont obligés d'adopter et de mettre en œuvre des stratégies et des plans d'adaptation nationaux[46]. Compte tenu de leur vulnérabilité et de leur importance stratégique, les **ports devraient élaborer** leurs propres **plans de résilience au changement climatique**. Ces plans devraient également contribuer à lutter contre la dégradation de l'environnement. Les lignes directrices relatives à la prise en compte des enjeux climatiques dans les projets d'infrastructures et les principes de «résilience au changement climatique dès la conception» devraient être appliqués lors de la construction de nouveaux ports ou de la rénovation de ports existants, ainsi que pour le développement infrastructurel et opérationnel d'interfaces avec les réseaux logistiques. L'**échange de bonnes pratiques en matière d'action pour la résilience au changement climatique dans les ports** sera facilité au sein de l'espace maritime européen.

Les accidents et les événements malveillants constituent une menace importante pour les infrastructures de l'UE. La solidité d'un réseau de transport étant déterminée par celle de son maillon le plus faible, une redondance suffisante et des connexions de remplacement au sein du réseau RTE-T sont essentielles pour protéger les chaînes d'approvisionnement, prévenir les chocs économiques systémiques et garantir la mobilité militaire et la préparation de la défense. Afin de protéger les ports contre les risques naturels et d'origine humaine, les États membres **devraient inclure les ports dans la mise en œuvre de la directive sur la résilience des entités critiques (directive CER)**[47]. Les prochaines lignes directrices relatives aux entités critiques

[46] Article 5, paragraphe 4, du règlement (UE) 2021/1119, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj?eliuri=eli%3Areg%3A2021%3A1119%3Aoj&locale=fr.
[47] http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj.

faciliteront leur protection et la sécurité de leur personnel. Conformément à la stratégie pour une union de la préparation, les autorités devraient promouvoir un niveau élevé de sensibilisation aux risques parmi les communautés situées à proximité des zones portuaires afin de donner aux résidents les moyens de réagir et d'agir efficacement en cas d'incident.

Le coordonnateur de l'espace maritime européen facilitera la planification de la résilience pour la connectivité maritime et la connectivité avec l'arrière-pays avec d'autres coordonnateurs de corridors de transport européens. Les États membres devraient en outre donner la priorité à l'interopérabilité des ports au sein du système ferroviaire de l'UE ainsi qu'à l'obtention d'un «bon état de navigation» d'ici 2030 pour les voies navigables intérieures. Cela permettra de garantir la résilience des voies navigables intérieures, de surmonter les contraintes de capacité ferroviaire, de supprimer les goulets d'étranglement dans les terminaux et aux frontières et de remédier à la mauvaise coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure.

Il arrive de plus en plus souvent que les services du système mondial de navigation par satellite (GNSS) soient brouillés et usurpés en mer Baltique, en mer Noire et en mer Méditerranée, ce qui conduit à des collisions en mer et dans les ports. La fonction d'authentification des messages de navigation en libre service de Galileo, récemment mise en œuvre, ainsi qu'un service de surveillance des interférences aux fréquences radioélectriques, prévu dans la proposition de Fonds européen pour la compétitivité (FEC), contribuent à faire face à cette menace croissante[48].

Les États membres devraient veiller à ce que les biens critiques soient manipulés et stockés conformément aux exigences en matière de mobilité militaire, à la stratégie de constitution de stocks à l'échelle de l'UE[49] et au régime de sécurité de l'approvisionnement introduit par le programme pour l'industrie européenne de la défense. Les ports, et en particulier les ports de petite taille, jouent un rôle essentiel dans la préparation de l'Union européenne et devraient occuper une place importante lorsque les États membres **optimisent la cartographie, le partage d'informations et la coordination afin de constituer et de protéger les stocks et de réduire au minimum les perturbations**. Le plan d'action relatif à la sûreté des drones et des systèmes antidrones[50] fournit une boîte à outils, avec des tests de résistance des infrastructures critiques, une meilleure connaissance du domaine maritime et une préparation coordonnée à la lutte antidrones.

Les États membres devraient protéger et renforcer les infrastructures, les superstructures et les équipements vulnérables, supprimer les goulets d'étranglement et intensifier les efforts visant à consolider leurs infrastructures critiques. Les États membres devraient garantir une redondance et une capacité suffisantes pour contrer les perturbations à court et moyen terme dans leur chaîne logistique et leur approvisionnement en biens critiques, en permettant en particulier aux nœuds de mobilité militaire les plus vulnérables d'atteindre des niveaux opérationnels adéquats.

[48] Les systèmes spatiaux d'observation de la Terre tels que Copernicus peuvent aider à contrôler la sûreté des ports.
[49] COM(2025) 528.
[50] COM(2026) 81 final.

4.3. Autonomie numérique pour la sécurité économique

Les systèmes numériques portuaires, la gestion du trafic et les plateformes logistiques deviennent des infrastructures stratégiques. Celui qui contrôle les données contrôle également les flux. Les échanges de données peuvent révéler des informations commerciales confidentielles des utilisateurs des ports et dépendent souvent de matériel et de logiciels étrangers, une grande partie des données du bloc étant stockées en dehors de l'UE. Les criminels et les acteurs étatiques hostiles exploitent de plus en plus les vulnérabilités inhérentes aux systèmes et processus numériques pour se livrer au trafic de drogue et à des cyberattaques.

Si les questions de cybersécurité nécessitent une action spécifique, l'UE doit passer à la vitesse supérieure et garantir la souveraineté numérique sur les données qui sous-tendent les transports civils et militaires. Cela suppose des solutions d'automatisation, des infrastructures en nuage et des infrastructures de calcul sécurisées, le recours à l'IA et à la connectivité de nouvelle génération (5G/6G, GNSS) pour éviter toute forme de cybercoercition, grâce à sa capacité unique à répondre à des exigences strictes en matière de temps de latence réduit et de débit élevé, pour prendre en charge des services critiques.

L'UE a également besoin d'opérateurs et de travailleurs formés, conscients de leur rôle crucial pour garantir le bon fonctionnement des réseaux d'infrastructures critiques de l'UE. Parallèlement à la stratégie maritime industrielle, grâce à une attention nouvelle portée à l'autonomie numérique, les entreprises et entrepreneurs de l'UE auront la possibilité d'élaborer et de déployer les solutions numériques de demain qui serviront à détecter et à contrer les activités criminelles.

Afin de renforcer l'autonomie numérique des ports au titre de l'actuel cadre financier pluriannuel, **la Commission soutiendra les initiatives de recherche et de développement visant à sécuriser les échanges et le stockage de données pour les ports et les parties prenantes tout au long des chaînes logistiques multimodales**. En collaboration avec les États membres et les secteurs des transports, de la logistique et de l'informatique, la Commission **promouvra et facilitera des solutions en faveur de la souveraineté de l'UE sur les données qui sous-tendent ses transports civils et militaires essentiels et cherchera à coopérer avec des pays partageant les mêmes valeurs**.

4.4. Cybersécurité

Les infrastructures complexes des ports et la numérisation croissante de leurs activités créent des risques importants en matière de cybersécurité[51] pour les chaînes d'approvisionnement et les infrastructures critiques de l'UE, et suscitent notamment des préoccupations quant aux fournisseurs à haut risque contrôlant un système essentiel. Les lignes directrices relatives à la gestion des risques liés à la cybersécurité des ports de l'Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité (ENISA)[52] et les lignes directrices sur la gestion de la cybersécurité à bord des navires de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)[53] soutiennent la mise en œuvre. La Commission **continuera de coopérer avec l'OMI pour faire progresser les normes mondiales harmonisées en matière de cybersécurité pour le secteur maritime au**

[51] La cybersécurité maritime est couverte par la directive SRI2 et le règlement sur la cybersolidarité et, au niveau international, par le code ISPS de l'OMI (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires).
[52] https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports.
[53] https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7660/5074/23.html.

moyen d'un «Code cyber» non obligatoire. **L'ENISA mettra à jour les lignes directrices relatives à la gestion des risques liés à la cybersécurité des ports** au moyen de mesures de pointe et des dernières mesures stratégiques de l'UE, telles que la directive SRI2.

En collaboration avec le groupe de coopération SRI et l'ENISA, la Commission procédera à **une évaluation coordonnée au niveau de l'Union des risques liés à la cybersécurité dans les ports, afin de recenser les risques en matière de cybersécurité et de recommander des mesures d'atténuation**. Dans la révision du règlement sur la cybersécurité, la Commission propose un cadre fiable pour la sécurité de la chaîne d'approvisionnement des TIC. Sur la base de l'évaluation au niveau de l'Union des risques en matière de sécurité, ce cadre permettra d'imposer des restrictions proportionnées aux fournisseurs à haut risque dans nos infrastructures critiques. La Commission procédera à des tests et à des exercices de préparation coordonnés dans les ports sur la base de scénarios de risques en matière de cybersécurité spécifiques.

Afin d'échanger des bonnes pratiques et des informations, la Commission est prête à travailler avec les États membres dans le cadre d'une **enceinte dédiée pour les autorités des États membres compétentes en matière de cybersécurité et d'opérations maritimes/portuaires**, sur la base du groupe de coopération SRI institué en vertu de l'article 14 de la directive (UE) 2022/2555. Les questions traitées pourraient couvrir les cybermenaces, les incidents, les vulnérabilités, les incidents évités de justesse, la sensibilisation, la formation, les exercices et les compétences, le renforcement des capacités, les normes et les spécifications techniques, une attention particulière étant portée aux ports de petite et moyenne taille. La participation de l'ENISA, de l'AESM et des parties prenantes concernées et la coordination avec des partenariats public-privé, tels que le Centre européen d'échange et d'analyse d'informations dans le domaine du transport maritime («European Maritime Information Sharing Analysis Centre» ou EM-ISAC) et des initiatives régionales telles que la plateforme de l'UE pour la sûreté maritime de la mer Noire seront recherchées. Le train de mesures omnibus sur le numérique propose de mettre en place un point d'entrée unique pour le signalement obligatoire des incidents de cybersécurité.

Actions phares

- *Mettre à jour les orientations existantes en matière de sûreté portuaire afin de couvrir de manière adéquate toutes les menaces visées.*
- *Élaborer des cadres régionaux conjointement avec le SEAE afin de coopérer avec les pays tiers pour améliorer la sûreté des ports et œuvrer à un meilleur alignement des contrôles douaniers dans l'ensemble des ports de l'UE, ainsi qu'à de meilleurs protocoles de sûreté dans le monde entier.*
- *Proposer un cadre européen pour la vérification des antécédents des travailleurs portuaires.*
- *Créer un forum pour l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les autorités des États membres compétentes en matière de cybersécurité et d'opérations maritimes/portuaires.*
- *Procéder à une évaluation coordonnée des risques en matière de sécurité au niveau de l'Union afin de recenser les risques liés à la cybersécurité et de recommander des mesures appropriées pour les atténuer.*

5. ACCÈS AUX FINANCEMENTS ET INVESTISSEMENT

Seule une combinaison de financements européens, nationaux et privés, soutenue par des cadres réglementaires prévisibles et des outils de réduction des risques, permettra aux ports de relever les défis auxquels ils sont confrontés et de faire face à l'évolution de leurs rôles. Les parties prenantes ont fourni des estimations des besoins d'investissement[54], sur la base de l'augmentation des flux commerciaux, des efforts de décarbonation, de l'augmentation de la taille des navires et des besoins en matière de durabilité et de résilience. Parmi les goulets d'étranglement en matière de financement figurent l'accès à un financement sûr, l'augmentation des coûts et la longueur et le coût des procédures d'autorisation.

Le financement public, dans le respect des règles en matière d'aides d'État le cas échéant, réduit les risques pour les investisseurs privés, ce qui permet de mener des projets présentant une valeur publique significative et de relever les défis de société. Toutefois, le financement public est limité et **doit être ciblé afin d'en maximiser les effets (voir l'annexe 1 pour les principes de financement)**.

L'UE a soutenu des projets portuaires dans les domaines de l'énergie, de la durabilité, de la connectivité, de l'innovation et d'autres aspects au titre de plusieurs instruments depuis 2014, avec environ 10 milliards d'euros pour le déploiement et plus de 200 millions d'euros pour la R&I, y compris le MIE, le FEDER et les programmes de cohésion, Horizon 2020 et Horizon Europe[55]. La Commission accordera également la **priorité au soutien au développement de l'alimentation électrique à quai dans les ports, dans le cadre d'un appel à propositions au titre du MIE en 2026**.

Au titre du prochain cadre financier pluriannuel (2028-2034), un certain nombre d'instruments peuvent soutenir les investissements dans les ports: le **Fonds européen pour la compétitivité** proposé pourrait inclure des investissements dans des infrastructures, des superstructures et des équipements portuaires numérisés propres, sûrs, à double usage, multimodaux et souverains, y compris les infrastructures de recharge et les technologies bleues. Le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2028-2034 (MIE3)**, doté d'un budget proposé pour les transports de 51,5 milliards d'euros, sera un instrument clé de l'UE, les ports faisant partie des priorités de financement de la connectivité transfrontière[56]. Le futur programme **Horizon Europe 2028-2034** devrait soutenir l'innovation dans les ports.

En vertu de la proposition de règlement régissant les **plans de partenariat national et régional**, l'un des objectifs spécifiques repose sur des mesures visant à renforcer les infrastructures de transport de l'Union et à contribuer à l'achèvement du RTE-T tout en décarbonant et en améliorant la connectivité, la sûreté et l'accessibilité pour les zones éloignées, périphériques et moins connectées. Grâce aux fonds disponibles, les **États membres**

---

[54] Estimés à 80 milliards d'euros selon l'ESPO: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

[55] Le MIE-T (3,9 milliards d'euros), le MIE-E (856 millions d'euros), les programmes du FEDER et du Fonds de cohésion (3,7 milliards d'euros), le Fonds pour l'innovation (870 millions d'euros), Horizon 2020 et Horizon Europe (218 millions d'euros). InvestEU a mobilisé 200 millions d'euros dans les ports, auxquels s'ajoutent 730 millions d'euros consacrés aux investissements dans le numérique et le CSC applicables aux ports. Dans certains États membres, la facilité pour la reprise et la résilience (FRR) apporte un soutien important à des projets relatifs à l'alimentation électrique à quai et à l'écologisation des ports.

[56] Le budget proposé au titre du MIE 2028-2034 s'élève à 29,9 millions d'euros pour des objectifs spécifiques dans le domaine de l'énergie [COM(2025) 547].

et les régions seront en mesure, en fonction des circonstances et des besoins locaux, de promouvoir le développement de leurs ports.

Comme indiqué dans la stratégie maritime industrielle de l'UE, le Fonds pour l'innovation, financé par le SEQE de l'UE, lancera en 2027 un appel spécifique pour le secteur maritime, qui pourra également bénéficier à des projets dans les ports.

Au cours de la période 2014-2025, le Groupe «Banque européenne d'investissement» (groupe BEI) a apporté un soutien à des projets menés dans des ports maritimes et intérieurs à hauteur d'environ 2,8 milliards d'euros provenant de ressources propres, y compris des projets sur la résilience au changement climatique, la décarbonation, la cohésion, l'innovation, la numérisation, la sûreté et la défense, les énergies renouvelables en mer et les carburants alternatifs[57]. **La Commission demandera aux services de conseil de la BEI de fournir un soutien au renforcement des capacités, en particulier pour les ports de petite et moyenne taille du RTE-T.** En outre, la Commission **coopérera avec les banques et institutions nationales de développement et les parties prenantes financières du secteur privé afin de trouver des solutions de financement supplémentaires** conformes aux priorités, critères et conditions énoncés dans la présente stratégie.

Le paysage dynamique de l'industrie portuaire mondiale connaît une évolution qui va au-delà des activités commerciales de base et s'étend aux nouvelles technologies et aux innovations qui ouvrent de nouvelles perspectives. De nombreux ports se diversifient déjà avec succès, mais il existe encore un potentiel de croissance. **Les ports de l'UE devraient poursuivre des stratégies tournées vers l'avenir et originales, qui intègrent des technologies de pointe et des pratiques durables innovantes.** En particulier, les ports de petite et moyenne taille devraient saisir les opportunités commerciales qui se présentent dans le cadre de la transition énergétique et de la numérisation.

6. COHÉSION SOCIALE, COMPÉTENCES ET EMPLOIS DE QUALITÉ

6.1. Les ports en tant qu'instruments de connexion

Les ports sont des vecteurs essentiels du développement économique, de la résilience, de la cohésion sociale et territoriale des zones arctiques et côtières, des îles et des régions ultrapériphériques et de leurs 20 millions de citoyens de l'UE. Le développement industriel et les pôles d'activités maritimes innovants dans les ports améliorent l'économie locale, tandis que les espaces publics et privés situés en bord de mer renforcent l'attractivité des villes. Il peut en résulter une concurrence pour l'espace et une incidence négative sur l'environnement dans les zones densément peuplées.

La Commission **continuera de soutenir la cohésion territoriale et la connectivité des îles et des régions ultrapériphériques**, notamment celles qui sont confrontées à des défis démographiques, au moyen de financements au titre de la politique de cohésion et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe dans le secteur des transports (MIE-T). Elle **invite les États membres à soutenir les améliorations en matière d'infrastructures, d'énergie et de carburants propres, de sécurité et de durabilité pour les ports de petite et moyenne taille**, notamment dans les îles et les régions éloignées et ultrapériphériques. La Commission **inclura des mesures visant à renforcer les contributions économiques, environnementales**

[57] https://www.eib.org/fr/products/index: Notre offre.

et sociales des ports aux communautés locales dans le cadre des futures communications sur la stratégie pour les communautés côtières et sur la stratégie de l'UE en faveur des îles. Les interactions entre le port et la ville nécessitent de trouver un équilibre entre les facteurs économiques, environnementaux et sociaux. La Commission **intensifiera les dialogues et soutiendra l'élaboration de bonnes pratiques et d'orientations sur le renforcement des relations entre les ports et les villes**[58]. En outre, la Commission propose une nouvelle feuille de route pour la compétitivité des ports de petite et moyenne taille.

6.2 Une main-d'œuvre qualifiée et des conditions de travail sûres dans les ports de l'UE

Une main-d'œuvre qualifiée et formée en continu est essentielle pour réaliser la transformation équitable, propre et numérique des ports et les activités connexes de l'économie bleue, y compris dans les communautés locales autour des ports. Une nouvelle stratégie de renouvellement de la génération bleue dans le cadre du pacte européen pour l'Océan, prévue pour 2027, contribuera au développement d'une **nouvelle génération de main-d'œuvre qualifiée dans tous les secteurs de l'économie bleue, y compris les ports**.

Dans le cadre du pacte pour les compétences renforcé, annoncé dans l'union des compétences, la Commission encourage **les partenaires sociaux, les ports et les autres parties prenantes, y compris les centres de formation concernés, à établir un partenariat spécifique en matière de compétences pour le secteur portuaire** afin d'anticiper les besoins en compétences, de remédier aux pénuries et de promouvoir les initiatives de perfectionnement et de reconversion professionnels[59] et l'accès inclusif à des emplois de qualité, en particulier pour les femmes et les jeunes. L'industrie maritime, y compris les ports, est invitée à **coopérer avec le partenariat à grande échelle pour l'écosystème numérique dans le cadre du pacte pour les compétences** afin de soutenir le perfectionnement des compétences numériques dans le secteur portuaire, à **présenter des engagements dans le cadre de l'académie des compétences en matière de cybersécurité** et à **utiliser l'outil que constitue le cadre européen de compétences en matière de cybersécurité (ECSF) pour les professionnels portuaires**. Les actions complémentaires menées dans le cadre de la stratégie maritime industrielle de l'UE afin de rendre les carrières dans le pôle d'activité «transport maritime» plus attrayantes et de promouvoir la mobilité entre les activités en mer et à terre présentent également un grand intérêt pour le secteur portuaire.

L'acquis de l'UE en matière de sécurité et de santé au travail (SST) s'applique aux ports. Qui plus est, le renforcement de la coopération entre les autorités portuaires nationales, les inspections du travail et les agences de sécurité maritime, y compris la coopération transfrontière avec le soutien de l'Autorité européenne du travail, est essentiel pour protéger les travailleurs.

---

[58] Dans le cadre de la mission de l'UE «Villes neutres pour le climat et intelligentes», de la mission de l'UE «Restaurer notre océan et notre milieu aquatique», du pacte européen pour l'Océan, de la stratégie pour les communautés côtières et de l'approche «de la source à la mer» définie dans la stratégie pour la résilience dans le domaine de l'eau. Les initiatives urbaines de l'UE, telles que l'Accord des villes vertes et la Convention des maires, encouragent la poursuite d'objectifs ambitieux en matière d'environnement et de climat dans les villes portuaires.

[59] En s'appuyant sur des initiatives telles que la recommandation du Conseil relative à une transition équitable vers la neutralité climatique, le règlement pour une industrie «zéro net» (y compris les académies de l'industrie «zéro net») et la feuille de route pour des emplois de qualité.

Des modifications récentes[60] ont en outre clarifié l'application des règles relatives aux enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes en ce qui concerne les travailleurs portuaires à bord des navires. La directive relative au contrôle par l'État du port[61] prévoit un système de contrôles ponctuels ciblés de la conformité des navires faisant escale dans les ports de l'UE. Afin d'accroître encore la sécurité, et avec la participation des partenaires sociaux, **la Commission élaborera des orientations sur l'application de la législation en matière de sécurité maritime aux travailleurs portuaires à bord des navires**. L'UE soutiendra de nouvelles recherches et orientations sur la **manipulation sûre des carburants alternatifs, renouvelables, à émissions de carbone faibles ou nulles dans la zone portuaire** dans le cadre d'Horizon Europe et **la Commission élaborera des orientations et des supports de formation sur la manipulation sûre des carburants alternatifs dans les ports**.

L'UE continuera de promouvoir des normes élevées en matière de sécurité et de travail, le dialogue social et les bonnes pratiques, y compris dans les enceintes internationales. **Les États membres sont encouragés à soutenir les améliorations en matière de sécurité et de durabilité[62] dans les ports et à garantir la mise en œuvre et le respect de la législation du travail et des conventions collectives de l'Union et des États membres.**

Actions phares

- *Soutenir les ports de petite et moyenne taille au moyen d'une feuille de route spécifique (annexe 2).*
- *Soutenir le développement d'une nouvelle génération de main-d'œuvre qualifiée dans tous les secteurs de l'économie bleue, y compris les ports, au moyen d'actions menées dans le cadre de la stratégie de renouvellement de la génération bleue.*
- *Aider les partenaires sociaux et les parties prenantes concernées à établir un pacte pour les compétences pour le secteur portuaire en matière de perfectionnement, de reconversion et d'inclusion des travailleurs.*
- *Élaborer des orientations sur l'application de la législation en matière de sécurité maritime aux travailleurs portuaires à bord des navires.*
- *Élaborer des orientations sur la manipulation sûre des carburants alternatifs dans les ports.*

7. CONCLUSIONS

La présente stratégie souligne le rôle essentiel des ports pour l'économie de l'UE et notre société. Elle établit un cadre visant à assurer la pérennité du secteur portuaire de l'UE, à améliorer sa compétitivité et à étendre le rôle des ports pour la société de manière sûre, sécurisée et durable, ainsi qu'à accroître la résilience, la mobilité militaire, la cybersécurité et la sécurité économique. Conjointement avec toutes les parties prenantes susmentionnées, la Commission est déterminée à garantir sa mise en œuvre effective et la réalisation de ses objectifs. À cette fin, la Commission mettra en place un **conseil de haut niveau sur les industries maritimes et les ports**, présidé par le commissaire et les VPE responsables, en vue de poursuivre les échanges sur la mise en œuvre des actions décrites **à la fois dans la stratégie**

[60] http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3017/oj.
[61] http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3099/oj.
[62] Y compris la directive 2012/18/UE (Seveso) et la directive 2014/34/UE (ATEX). Directive 1999/92/CE (protection de la sécurité et de la santé des travailleurs), directive (UE) 2024/1788 (train de mesures sur le gaz et l'hydrogène).

maritime industrielle et dans la stratégie portuaire de l'UE et de recueillir des retours d'information sur l'évolution du marché.

ANNEXE 1: Principes de financement[63]

A) Principes communs pour les projets portuaires de l'UE dans tous les flux de financement pertinents de l'UE:

- Le financement public devrait être axé sur l'obtention de l'effet le plus fort et le plus catalyseur sur les défis publics et sociétaux, conformément aux règles applicables en matière d'aides d'État.
- Les subventions ne devraient être octroyées qu'à des projets présentant un intérêt public manifeste, qui mobilisent des investissements privés et en réduisent les risques.
- Parmi les priorités publiques devraient figurer la résilience des chaînes critiques d'approvisionnement et de logistique, la connectivité, la fourniture de carburants verts, l'approvisionnement en électricité et la recharge à quai, l'électrification des ports et les connexions au réseau, les infrastructures vertes et les opérations portuaires durables, les capacités à double usage et la sécurité physique et numérique des ports, la lutte contre la criminalité et le trafic de drogue, la création de possibilités d'emploi dans les communautés côtières, l'économie circulaire, la réduction des déchets et le recyclage.
- Il convient d'accorder une attention particulière, dans les îles et les régions côtières et ultrapériphériques, en fonction de leurs besoins, aux ports de petite et moyenne taille, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité, l'électrification et l'accès aux réseaux.
- Il convient d'encourager la mise au point de solutions à l'échelle de l'UE et d'intensifier leur déploiement.
- Créer un réseau portuaire résilient, à même de garantir des chaînes d'approvisionnement et logistiques critiques, la mobilité militaire et la connectivité, qui inclue les îles et les régions ultrapériphériques et protège les ports maritimes de l'UE contre les menaces internationales.
- Les ports de l'UE directement exposés à la concurrence déloyale des ports de pays tiers devraient bénéficier d'un financement pour les infrastructures vertes et les équipements portuaires.
- Le financement public d'entités situées dans des ports de l'UE et contrôlées directement ou indirectement par des intérêts de pays tiers devrait être examiné de près dans les cas liés à la sûreté et à l'ordre public de l'UE, y compris les infrastructures critiques ou à double usage.
- Il convient d'encourager la recherche de solutions permettant de soutenir l'innovation et la résilience dans l'UE, et de rechercher des synergies entre les secteurs.
- Les avantages potentiels en matière de sûreté liés au fait de pouvoir compter sur des fournisseurs de technologies et de services établis dans l'UE ou dans des pays partageant les mêmes valeurs devraient être pris en considération.
- Les solutions proposées par les acteurs des pays visés par l'élargissement devraient être considérées comme faisant partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement plus large de l'UE.

[63] La présente annexe est sans préjudice des procédures législatives relatives à l'adoption du cadre financier pluriannuel 2028-2034.

B) Principes directeurs pour le soutien aux projets portuaires dans les pays tiers:

- Mettre l'accent sur des partenariats mutuellement bénéfiques, où les priorités sont partagées, comme la mise en œuvre de normes communes, le renforcement des capacités en matière de mesures réglementaires, l'expansion des infrastructures pour carburants propres, la protection de l'environnement, de la biodiversité et du climat, les priorités dans le domaine de l'élargissement, la sécurité et la sûreté maritimes et portuaires, ainsi que la lutte contre le trafic de drogue et la traite des êtres humains et d'autres types d'utilisation illégale ou illicite des infrastructures portuaires. Garantir une concurrence loyale, le respect des droits de l'homme, des normes sociales et environnementales, la protection du climat, ainsi que le respect des exigences en matière de sécurité et de sûreté.
- Préserver la compétitivité de l'UE (y compris au moyen d'un contrôle de la compétitivité afin d'évaluer le soutien financier aux projets portuaires qui auraient une incidence négative sur les activités dans les ports de l'UE situés dans un rayon de 300 milles marins).
- Bénéficier aux objectifs stratégiques de l'UE liés à la connectivité et au commerce, à l'importation/exportation de matières premières critiques ou de carburants renouvelables, ainsi qu'à d'autres biens d'importance critique pour l'économie de l'UE.
- Veiller à ce que les accords internationaux pertinents conclus entre l'UE et les pays tiers prévoient des conditions d'accès au marché équitables pour les services portuaires et les services de terminaux portuaires, ainsi que pour les concessions relatives à la prestation de ces services, et qu'ils comportent des mécanismes clairs permettant de contrôler leur application.
- Soutenir l'adhésion à des accords internationaux contraignants ambitieux au sein de l'OMI.

ANNEXE 2: Une nouvelle feuille de route pour la compétitivité des ports de petite et moyenne taille.

Les ports de petite et moyenne taille et les ports insulaires constituent un élément important du système portuaire européen et offrent un grand potentiel. Ils soutiennent les communautés côtières, la connectivité et la cohésion territoriale, tout en reliant les économies régionales et en contribuant aux priorités de l'Union aux niveaux local et régional. Ils jouent également un rôle dans l'autonomie stratégique de l'Union, notamment dans les chaînes d'approvisionnement en énergie et les chaînes d'approvisionnement critiques, et soutiennent l'économie bleue, y compris la pêche, ainsi que des segments de marché importants et spécialisés tels que le transport de passagers, l'énergie et l'électricité en mer. La présente stratégie porte donc une attention particulière aux ports de petite et moyenne taille, notamment en ce qui concerne la simplification, l'innovation, l'espace maritime européen, l'électrification et la sûreté. La stratégie pour les communautés côtières continuera de soutenir la compétitivité et la diversification des régions côtières, en mettant particulièrement l'accent sur les ports de petite taille. La **feuille de route de la Commission sur la transition énergétique du secteur de la pêche et de l'aquaculture de l'UE** portera également sur l'utilisation des énergies renouvelables dans les ports de petite taille et soutiendra l'élaboration d'une méthode harmonisée de l'UE pour mesurer la consommation d'énergie et les émissions dans les ports. Un soutien et des orientations ciblés seront également fournis.

- **Priorité de financement spécifique**, **financement au titre de la politique de cohésion**, **renforcement des capacités financières** et **préparation de projets** par la plateforme de conseil de la BEI.
- Un meilleur **soutien de la part des États membres** grâce à/par l'intermédiaire de? la décision relative aux services d'intérêt économique général.
- Promotion de l'**électrification des sites et pôles industriels** avec le prochain plan d'action en faveur de l'électrification.
- **Projets pilotes sur l'intégration des sources d'énergie alternatives** (possibilité de financement par le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture).
- **Plateforme BlueInvest** pour soutenir les essais de nouvelles technologies, la validation commerciale, l'assistance technique et la collecte de fonds.
- **Conseils en matière de cybersécurité et renforcement des capacités**.
- Étendre l'alliance portuaire afin de partager les **bonnes pratiques et les conseils en matière de lutte contre le trafic de drogue et les activités criminelles**.
- Le prochain **plan de travail pour l'espace maritime européen** portera sur le développement de plateformes et de liaisons durables et vertes pour le transport maritime à courte distance et la collaboration entre les ports, en mettant l'accent sur les ports de petite taille.
- Le **plan d'action relatif au transport par voies navigables intérieures pour la période 2028-2034** comprendra des actions spécifiques visant à promouvoir le partage des connaissances et à soutenir les ports intérieurs.

ANNEXE 3: Résumé des mesures et orientations

Pilier I – RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ, L'INNOVATION ET LA NUMÉRISATION

La Commission:

- à partir de 2026, donnera la priorité aux initiatives mutuellement bénéfiques dans les ports de pays tiers, conformément à des principes directeurs clairs;
- à partir de 2026, appliquera les principes de la présente stratégie dans les négociations sur les accords internationaux et les cadres de coopération;
- à partir de 2026, continuera à œuvrer en faveur de l'accès au marché dans le cadre des négociations relatives aux accords de libre-échange et, en collaboration avec le Service européen pour l'action extérieure (SEAE), à dialoguer avec les pays tiers afin de promouvoir des conditions d'investissement équitables et l'accès des entreprises de l'UE;
- à partir de 2026, soutiendra les États membres dans leurs efforts de normalisation internationale au moyen d'un nouvel axe de travail sur les ports et terminaux innovants dans le cadre du forum de haut niveau sur la normalisation européenne;
- d'ici 2028, élaborera des orientations à l'intention des États membres pour l'évaluation des investissements étrangers conformément aux engagements internationaux de l'UE et un cadre permettant de cartographier et de surveiller les investissements étrangers dans les ports de l'UE;
- à partir de 2026, mettra davantage l'accent sur le déploiement au-delà de la phase pilote dans les futures initiatives Horizon Europe, y compris sur le thème phare «Ports du futur»;
- renforcera la primauté technologique de l'Union dans l'utilisation des carburants alternatifs, l'électrification, la conception, la mise à niveau des équipements, l'efficacité énergétique et la numérisation, et inclura les systèmes de conversion énergétique, la circularité et les solutions numériques;
- à partir de 2026, s'efforcera de renforcer la coopération public-privé au titre du programme-cadre «Horizon Europe» 2028-2034 dans les domaines prioritaires;
- en 2026, renforcera les règles relatives à l'accès aux installations de service ferroviaire;
- en 2028, proposera un plan d'action sur le transport par voies navigables intérieures pour la période 2028-2034, axé sur les ports intérieurs;
- d'ici à 2028, élaborera des lignes directrices de l'UE sur le partage efficace des données dans la chaîne de transport;
- en 2027, le cas échéant, et à la lumière des résultats de la consultation publique, évaluera s'il est nécessaire de modifier les seuils et fournira des orientations supplémentaires à l'aide d'exemples et de clarifications interprétatives des règles du RGEC, y compris pour les investissements dans les infrastructures portuaires;
- en 2026, réexaminera les lignes directrices de l'UE sur les concentrations en vue de fournir des orientations claires et actualisées sur l'application des règles de l'UE en matière de concentrations aux effets tant horizontaux que non horizontaux des concentrations.

Le coordonnateur européen pour l'espace maritime européen:

- dans le prochain plan de travail de l'espace maritime européen, donnera la priorité au développement de plateformes et de liaisons durables et vertes pour le transport maritime à courte distance, encouragera la collaboration entre ports, en mettant l'accent sur les ports de petite taille, la modernisation des infrastructures maritimes et l'intégration avec le transport ferroviaire et par voies navigables intérieures;
- facilitera la planification de la résilience au moyen d'ateliers avec d'autres coordonnateurs des corridors de transport européens afin d'étudier les options en matière de planification d'urgence pour la connectivité maritime et la connectivité avec l'arrière-pays en cas de perturbation des principaux ports sur les axes de transport majeurs.

Les États membres sont invités à:

- jouer un rôle de premier plan dans la définition de normes techniques internationales au niveau mondial dans les enceintes internationales compétentes, y compris l'ISO;
- prévenir, atténuer et combattre les risques liés à la propriété et au contrôle par des entités étrangères d'infrastructures stratégiques à double usage et de leurs opérations connexes;
- garantir la possibilité d'obtenir temporairement le contrôle public ou le droit d'utilisation d'infrastructures, de biens ou d'équipements stratégiques à double usage en vertu du droit national;
- veiller à ce que les mesures contraignantes du règlement sur la mobilité militaire soient pleinement et rapidement mises en œuvre une fois adoptées;
- rationaliser les procédures de planification et d'autorisation afin de permettre une adoption rapide des innovations dans les ports;
- accorder une priorité élevée à l'amélioration de la disponibilité et de la capacité des connexions ferroviaires et fluviales avec l'arrière-pays;

rationaliser l'aménagement du territoire et les procédures d'autorisation afin de permettre le développement rapide de zones supplémentaires destinées à l'utilisation portuaire.

Les parties prenantes du secteur sont encouragées à:

- soutenir l'utilisation et la diffusion des recherches financées par l'UE, partager les bonnes pratiques et mettre en place des partenariats et des nouveaux modèles d'entreprise allant au-delà des défis spécifiques/locaux, et répondre aux exigences du marché dans son ensemble, y compris celles relatives aux ports de petite et moyenne taille.

Les États membres et les parties prenantes sont invités à:

- appliquer les principes directeurs énoncés dans la présente stratégie à leurs propres initiatives également et favoriser la coordination générale et l'échange d'informations;
- rationaliser les procédures de planification et d'autorisation afin de permettre une adoption rapide des innovations dans les ports;
- accorder une plus grande priorité aux connexions avec l'arrière-pays par le rail et les voies navigables intérieures;
- s'employer à atteindre un équilibre entre le rendement des investissements pour les opérateurs privés et les obligations contractuelles appropriées (durée, conditions transparentes et équitables pour les renouvellements, clauses de flexibilité) afin de garantir la résilience, la sûreté, la sécurité et la réduction des émissions.

Pilier II – FAIRE PROGRESSER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, LA DURABILITÉ ET LES INDUSTRIES PROPRES

La Commission:

- en 2026, continuera de surveiller le déploiement de l'alimentation électrique à quai et, dans le prochain plan d'action pour l'électrification, introduira de nouvelles mesures pour soutenir l'électrification des ports et promouvoir une plus grande transparence de la tarification de l'alimentation électrique à quai;
- exploitera les possibilités offertes par la mise en œuvre de la coopération transméditerranéenne T-MED pour soutenir la connectivité énergétique durable entre les ports méditerranéens;
- dans le prochain train de mesures sur l'union de l'énergie, réfléchira à la manière de promouvoir l'offre de carburants durables dans les ports;
- dans le cadre de la prochaine révision du règlement AFIR, envisagera des mesures visant à accélérer le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs pour le transport maritime;
- coordonnera les efforts des États membres et facilitera l'échange de bonnes pratiques, y compris au moyen de lignes directrices;
- d'ici la fin de 2026, évaluera les capacités des infrastructures et les besoins futurs en matière d'approvisionnement en carburants renouvelables et bas carbone dans et vers les ports par l'intermédiaire de l'alliance RLCF;
- en 2026, commandera une étude dans le cadre de l'entreprise commune «Hydrogène propre», afin de soutenir les activités de la Commission au sein de la coalition mondiale des ports pour l'hydrogène;
- à partir de 2026, soutiendra les partenariats avec les ports, les autorités locales et les pôles industriels;
- encouragera une coopération plus étroite entre les ports, les entreprises du secteur de l'énergie, les gestionnaires de réseau et les autorités locales et se tiendra prête à fournir des orientations informelles sur les questions de pratiques anticoncurrentielles;
- d'ici à 2027, organisera une série d'ateliers ciblés pour les ports;
- révisera l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie afin d'améliorer la facilité d'utilisation des critères d'examen technique, de les simplifier et de les mettre à jour pour tenir compte des évolutions stratégiques, législatives et technologiques;
- s'efforcera d'obtenir une plus grande cohérence dans la mesure et la notification des émissions dans les zones portuaires.

Les États membres sont invités à:

- favoriser les leviers technologiques opérationnels et les solutions de réseaux intelligents, les procédures numérisées et une utilisation plus efficace des actifs existants du réseau;
- promouvoir des solutions de gestion de la demande, en particulier pour les ports de petite et moyenne taille;
- renforcer les synergies entre le RTE-T et le RTE-E et la planification d'autres réseaux électriques et, dans ce contexte, inclure les besoins terrestres, pris en compte dans les plans nationaux de développement du réseau dans les prochains plans de développement du réseau en mer;

- tenir compte, dans les procédures nationales et dans les évaluations au cas par cas, de la présomption d'intérêt public supérieur pour les infrastructures du réseau électrique, y compris l'alimentation électrique à quai dans les ports;
- affecter une partie des recettes du SEQE de l'UE aux investissements dans la décarbonation du secteur maritime dans l'ensemble du pôle d'activités maritimes en Europe;
- favoriser une coopération structurée entre les ports et les pôles industriels locaux afin de promouvoir les énergies renouvelables, le partage de l'énergie, la réutilisation de la chaleur fatale, les solutions de stockage et le développement de communautés énergétiques centrées sur le port;
- utiliser, le cas échéant, les dispositions relatives au développement portuaire prévues par la directive-cadre sur l'eau et veiller à la mise en œuvre en temps utile des nouvelles règles environnementales relatives à la pollution marine causée par le transport maritime dans les ports;
- lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques dans les ports dans le cadre de la mise en œuvre de leurs plans nationaux en matière d'énergie et de climat et de leurs programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique.

Pilier III – PROTÉGER ET SÉCURISER LES PORTS

La Commission:

- d'ici 2027, mettra à jour les orientations existantes sur la législation en matière de sûreté maritime afin de couvrir de manière adéquate toutes les menaces pertinentes;
- d'ici la fin de 2026, collaborera avec les États membres de l'UE en vue d'actualiser les orientations internationales au sein de l'Organisation maritime internationale;
- d'ici la fin de 2026, présentera une stratégie de l'UE de lutte contre la corruption;
- en 2027, proposera un cadre européen pour la vérification des antécédents des travailleurs portuaires;
- en 2027, étendra les efforts en matière de sûreté aux ports intérieurs, y compris ceux qui ne sont pas couverts par le code ISPS, en collaboration avec les commissions fluviales;
- en 2027, publiera des bonnes pratiques pour prévenir le trafic de drogue et étudiera la possibilité de renforcer la coopération avec les pays candidats;
- d'ici 2027, élaborera des cadres régionaux conjointement avec le SEAE afin de coopérer avec les pays tiers pour améliorer la sûreté des ports et œuvrer à un meilleur alignement des contrôles douaniers dans l'ensemble des ports de l'UE, ainsi qu'à de meilleurs protocoles de sûreté dans le monde entier;
- d'ici 2027, œuvrera à un échange d'informations bidirectionnel public-privé entre les douanes et les entreprises de logistique maritime;
- se tiendra prête à évaluer la mesure dans laquelle les instruments en matière d'ententes et d'abus de position dominante peuvent soutenir l'application des orientations ou des bonnes pratiques élaborées par l'alliance des ports européens;
- en 2026, présentera un cadre européen intégré pour la résilience au changement climatique;

- à partir de 2026, favorisera les initiatives de recherche et de développement visant à sécuriser les échanges et le stockage de données pour les ports et les parties prenantes tout au long des chaînes logistiques multimodales;
- à partir de 2026, encouragera et facilitera des solutions en faveur de la souveraineté de l'UE sur les données qui sous-tendent ses activités vitales de transport civil et militaire et recherchera une coopération avec des pays partageant les mêmes valeurs;
- en 2027, continuera de coopérer avec l'OMI pour faire progresser les normes mondiales harmonisées en matière de cybersécurité pour le secteur maritime au moyen d'un «Code cyber» non obligatoire;
- d'ici 2027, mettra à jour les lignes directrices de l'ENISA relatives à la gestion des risques liés à la cybersécurité des ports;
- d'ici 2027, procédera à une évaluation coordonnée des risques en matière de sûreté au niveau de l'Union afin de recenser les risques liés à la cybersécurité et de recommander des mesures d'atténuation appropriées;
- d'ici 2027, créera un forum pour l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les autorités des États membres compétentes en matière de cybersécurité et d'opérations maritimes/portuaires.

Les États membres sont invités à:

- donner la priorité à la mise en œuvre de la législation en matière de sûreté maritime et adopter de bonnes pratiques partagées dans le cadre du partenariat public-privé de l'alliance des ports européens pour lutter contre la criminalité organisée (y compris le trafic de drogue) et la corruption, et s'attaquer au problème de la sûreté portuaire dans son intégralité;
- donner la priorité à l'interopérabilité des ports au sein du système ferroviaire de l'UE, ainsi qu'à l'obtention, d'ici 2030, d'un «bon état de navigation» pour les voies navigables intérieures;
- inclure les ports dans la mise en œuvre de la directive sur la résilience des entités critiques (directive CER);
- veiller à ce que les biens critiques soient manipulés et stockés conformément aux exigences en matière de mobilité militaire, à la stratégie de constitution de stocks à l'échelle de l'UE et au régime de sécurité de l'approvisionnement introduit par le programme pour l'industrie européenne de la défense;
- optimiser la cartographie, le partage d'informations et la coordination afin de constituer et de protéger les stocks et de réduire au minimum les perturbations, en tenant compte des spécificités des ports de petite taille.

Les États membres et les parties prenantes sont invités à:

- élaborer des plans de résilience au changement climatique et échanger les bonnes pratiques en matière d'action pour la résilience au changement climatique dans les ports;
- protéger et renforcer les infrastructures, les superstructures et les équipements vulnérables, supprimer les goulets d'étranglement et intensifier les efforts visant à consolider leurs infrastructures critiques;
- garantir une redondance et une capacité suffisantes pour contrer les perturbations à court et moyen terme dans leur chaîne logistique et leur approvisionnement en biens critiques,

en permettant en particulier aux nœuds de mobilité militaire les plus vulnérables d'atteindre des niveaux opérationnels adéquats.

Le coordonnateur de l'espace maritime européen:

- facilitera la planification de la résilience pour la connectivité maritime et la connectivité avec l'arrière-pays avec d'autres coordonnateurs de corridors de transport européens.

Pilier IV – ACCÈS AUX FINANCEMENTS ET INVESTISSEMENT

La Commission:

- appliquera les principes de financement élaborés dans la stratégie à tous les instruments de financement, y compris les actions pertinentes visant à soutenir l'innovation dans les ports au titre d'Horizon Europe 2028-2034;
- accordera la priorité au soutien au développement de l'alimentation électrique à quai dans les ports, dans le cadre d'un appel à propositions au titre du MIE en 2026;
- utilisera au mieux les fonds disponibles au titre du CFP actuel à l'appui des priorités de la stratégie;
- demandera à la plateforme de conseil de la BEI, par l'intermédiaire de JASPERS, de fournir un soutien au renforcement des capacités spécifiquement pour les ports du RTE-T de petite et moyenne taille;
- coopérera avec les banques et institutions nationales de développement et les parties prenantes financières du secteur privé afin de trouver des solutions de financement supplémentaires pour les ports et les opérateurs maritimes et de navigation intérieure.

La BEI est invitée à:

- continuer d'apporter une aide financière et des services de conseil au secteur et poursuivre le dialogue avec la Commission, les États membres, les co-bailleurs et le secteur d'activité afin de faire progresser les priorités de la stratégie et d'améliorer l'accès au financement et à l'assistance technique pour les ports et les entreprises de toutes tailles, notamment pour les petits exploitants, les ports de petite taille et les PME du secteur portuaire.

Les États membres et les régions sont invités à:

- en fonction des circonstances et des besoins locaux, promouvoir le développement de leurs ports.

Les parties prenantes du secteur sont invitées à:

- poursuivre des stratégies tournées vers l'avenir, originales, intégrant des technologies de pointe et des pratiques durables innovantes.

Pilier V – COHÉSION SOCIALE, COMPÉTENCES ET EMPLOIS DE QUALITÉ

La Commission:

- continuera de favoriser la cohésion territoriale et la connectivité des îles et des régions ultrapériphériques, notamment celles confrontées à des défis démographiques;
- en 2026, inclura des mesures visant à renforcer les contributions économiques, environnementales et sociales des ports aux communautés locales dans le cadre des futures stratégies pour les communautés côtières et les îles;
- à partir de 2026, intensifiera les dialogues et soutiendra l'élaboration de bonnes pratiques et d'orientations sur le renforcement des relations entre les ports et les villes;
- en 2026, soutiendra les ports de petite et moyenne taille au moyen d'une feuille de route spécifique (annexe 2);
- en 2026, publiera une feuille de route pour la transition énergétique dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture de l'UE;
- en 2027, aidera à créer une nouvelle génération de main-d'œuvre qualifiée dans tous les secteurs de l'économie bleue, y compris les ports, au moyen d'actions menées dans le cadre de la stratégie de renouvellement de la génération bleue;
- d'ici 2027, élaborera des orientations sur l'application de la législation en matière de sécurité maritime aux travailleurs portuaires à bord des navires;
- à partir de 2026, appuiera la poursuite de recherches et l'élaboration d'orientations sur la manipulation sûre des carburants alternatifs, renouvelables et à émissions de carbone faibles ou nulles dans la zone portuaire dans le cadre d'Horizon Europe;
- d'ici 2027, préparera des documents d'orientation et de formation sur la manipulation sûre des carburants alternatifs.

Les États membres sont invités à:

- soutenir les améliorations en matière d'infrastructures, d'énergie et de carburants propres, de sécurité et de durabilité pour les ports de petite et moyenne taille, notamment dans les îles et les régions éloignées et ultrapériphériques;
- soutenir les améliorations en matière de sécurité et de durabilité dans les ports et garantir la mise en œuvre et le respect de la législation du travail et des conventions collectives de l'Union et des États membres.

Les partenaires sociaux et les autres parties prenantes du secteur sont invités à:

- établir un partenariat spécifique en matière de compétences pour le secteur portuaire afin de contribuer au perfectionnement, à la reconversion et à l'inclusion des travailleurs.

L'industrie maritime est invitée à:

- coopérer avec le partenariat à grande échelle pour l'écosystème numérique dans le cadre du pacte pour les compétences afin de soutenir le perfectionnement des compétences numériques dans le secteur portuaire;
- présenter des engagements dans le cadre de l'Académie des compétences en matière de cybersécurité et utiliser l'outil que constitue le cadre européen des compétences en matière de cybersécurité (ECSF) pour les professionnels portuaires.