

GUADELOUPE

Un navire de croisière dérouté accoste exceptionnellement à Pointe-à-Pitre en Guadeloupe

Par Sonia Delmas Publié le jeudi 7 mai 2026



Un navire de croisière a été dérouté et a effectué un accostage exceptionnel au port de **Pointe-à-Pitre**, en **Guadeloupe**. L'escale imprévue a mobilisé les autorités portuaires et les services locaux, provoquant des ajustements temporaires dans l'organisation de l'**escale imprévue** et du **transport maritime** dans la zone.

Déroutement confirmé : déroulé de l'accostage exceptionnel à Pointe-à-Pitre

Le **navire de croisière** a finalement **accosté** au bassin portuaire de **Pointe-à-Pitre**, déclenchant une coordination entre le **port**, la capitainerie et les autorités sanitaires et douanières. Les opérations d'accostage ont respecté les procédures habituelles de sûreté et de sécurité maritime.

Le choix d'un **accostage exceptionnel** répond souvent à des contraintes opérationnelles : météo, avarie technique, ou impératifs de santé publique. Dans le cas présent, les autorités portuaires ont assuré la gestion des manœuvres et organisé l'accueil des équipes de bord.

Contexte opérationnel et impératifs pour le transport maritime

Les incidents de déroutement restent peu fréquents mais exigent une capacité de réponse rapide de la part des ports caribéens. La capacité du **port** de Pointe-à-Pitre à recevoir un navire de grande taille illustre l'importance des infrastructures dans le **tourisme maritime** régional.

Les autorités locales et les compagnies de croisière adaptent leurs plans d'itinéraires en s'appuyant sur des ressources spécialisées pour maintenir la sécurité des **passagers** et la fluidité des opérations.



Impact sur le tourisme maritime : escale imprévue et acteurs locaux

L'**escale imprévue** à **Pointe-à-Pitre** a des répercussions immédiates pour les prestataires d'excursions, les compagnies de transfert et les commerçants du secteur touristique. Les opérateurs locaux doivent souvent réorganiser les prestations prévues pour les **passagers**.

Pour les compagnies programmant des itinéraires en Caraïbes, les modifications de dernière minute peuvent entraîner des coûts logistiques et des ajustements commerciaux. Les routes de croisière dans la zone restent cependant bien desservies, comme le rappelle la documentation sur les **itinéraires de croisières dans les Caraïbes**.

Conséquences pratiques pour les acteurs portuaires et les visiteurs

Un accueil non planifié mobilise des ressources : postes d'amarrage, ravitaillement, interventions techniques et accueil sanitaire. Les autorités du **port** doivent coordonner ces aspects pour limiter l'impact sur les autres escales prévues.

Pour la destination Guadeloupe, chaque escale, prévue ou non, représente une visibilité touristique. Les informations sur les escales à Pointe-à-Pitre et leur calendrier sont régulièrement mises à jour, ce qui aide les professionnels à anticiper ces aléas, comme présenté sur la page dédiée aux escales à **Pointe-à-Pitre**.

Réponses institutionnelles et enjeux pour l'avenir du transport maritime en Guadeloupe

Les autorités portuaires locales et les services d'État ont un rôle central lors d'un **déroutement**. Leur coordination définit les modalités d'accueil, les contrôles et, si nécessaire, les transferts des **passagers**. Ces protocoles visent à protéger la sûreté des personnes tout en maintenant la fluidité du **transport maritime**.

Les risques climatiques et l'adaptation des infrastructures portuaires figurent désormais parmi les priorités. Des analyses publiées sur les vulnérabilités des ports caribéens soulignent la nécessité de plans d'adaptation pour garantir la continuité du **tourisme maritime** et des échanges maritimes.

Perspectives : gestion des risques et préparation des ports

La capacité de réponse face aux déroutements conditionne la résilience de la filière croisière. Renforcer les moyens de surveillance météorologique, moderniser les équipements et améliorer la coordination entre compagnies et autorités sont des pistes privilégiées.

Le suivi des impacts économiques et opérationnels de ces événements sera déterminant pour les saisons à venir. La prise en compte des risques climatiques et logistiques déterminera la compétitivité du **port** de Pointe-à-Pitre et la confiance des armateurs.

Les autorités locales poursuivent l'évaluation des opérations liées à cet **accostage exceptionnel** afin de tirer des enseignements pratiques pour les prochaines saisons de croisière.

<https://atout-guadeloupe.com/navire-croisiere-pointe-a-pitre/>

Le Grand Port Maritime de la Guadeloupe au cœur des échanges maritimes caribéens !

Le Grand Port Maritime de la Guadeloupe au cœur des échanges maritimes caribéens !

Du 17 au 19 mai dernier, le GPMG a participé à la 24e édition de la Caribbean Shipping Executives' Conference (CSEC), organisée par la Caribbean Shipping Association à Curaçao, en partenariat avec la Curaçao Ports Authority.

Pendant trois jours, nos équipes ont pris part aux conférences, comités et tables rondes consacrés aux grandes transformations du secteur maritime régional aux côtés de dirigeants et d'experts du monde maritime caribéen.

Parmi les temps forts de cette édition :

Le “Cruise Committee” : développement de la croisière, gestion de la basse saison et enjeux liés à l’impact de la croissance sur les populations locales

Le “Green Maritime & Port Sustainability Committee” : perspectives de partenariats avec l’University of the West Indies et gestion des financements issus de subventions

Le “Maritime Digital Transformation Committee” : finalisation du questionnaire régional sur l’activité des ports

À l’occasion de cette conférence, l’équipe du projet CariPorts II a pu présenter le projet et échanger directement avec les acteurs portuaires caribéens sur les opportunités offertes par ce futur label environnemental dédié aux ports de la Caraïbe.

L’accueil a été particulièrement positif, confirmant l’intérêt croissant des ports caribéens pour cette démarche. Preuve concrète de cet engouement : l’adhésion de l’Établissement Portuaire de Saint-Martin (EPSM), représenté par son Directeur Général Alberic Ellis, qui rejoint la communauté des ports candidats à cette nouvelle labellisation environnementale !

Une nouvelle alliance qui vient renforcer notre réseau engagé pour la résilience climatique.

Porté par le GPMG, cofinancé par le programme Interreg Caraïbes et soutenu par la Caribbean Shipping Association, CariPorts II s’impose plus que jamais comme le moteur de la transition écologique portuaire régionale.

À travers ces échanges, le GPMG réaffirme son engagement en faveur d’un développement maritime durable, collaboratif et résilient.

Un grand merci à la CSA, au Curaçao Ports Authority et à l’ensemble des délégués pour la richesse de ces échanges !



<https://guadeloupe-portcaraibes.com/%f0%9f%8c%8d-le-grand-port-maritime-de-la-guadeloupe-au-coeur-des-echanges-maritimes-caribeens/>

« Hub Antilles » : ces grands projets des ports de Martinique et de Guadeloupe dans la ligne de mire du narcotrafic



Dans les Antilles françaises, l'Etat et l'armateur CMA CGM vont investir plus de 300 millions d'euros en vue de moderniser les ports de Guadeloupe et de Martinique. Objectif : bâtir un pôle stratégique logistique au coeur des Caraïbes. Mais le narcotrafic qui fait rage pourrait aussi en profiter

Par Ludovic Clerima. Publié le 21 mai 2026 à 07 :25

Dans les grands ports maritimes de Martinique et de Guadeloupe, l'activité est inhabituelle ces derniers mois. Aux conteneurs chargés et déchargés s'ajoutent, ici ou là, des grues et divers engins de chantiers. Car ces infrastructures, majeures pour les deux départements, sont en pleine transformation dans le cadre d'un projet porté par l'Etat français et l'armateur CMA CGM. Son nom : « Hub Antilles ».

Une opération structurante pour faire de la Martinique et la Guadeloupe une plateforme logistique régionale au coeur des Caraïbes. Coût total du programme ? 336 millions d'euros d'investissements dont 80 millions portés par l'armateur dirigé par Rodolphe Saadé. « L'objectif est de doubler l'activité de transbordement à l'horizon 2027 », explique aux « Echos » Catherine Bourgeois, responsable de la région outre-mer pour le groupe dont le siège est à Marseille.

[« Hub Antilles » : ces grands projets des ports de Martinique et de Guadeloupe dans la ligne de mire du narcotrafic - Les Echos](#)

CARAIBES

Sécheresse et commerce : le canal de Panama sur le pied de guerre face à El Niño

Jeudi 21 mai 2026



Canal de Panama : plongée dans une gestion de crise devenue la norme. • DR

Le début de 2026 a été marqué par des pluies inespérées, mais le spectre du phénomène climatique El Niño plane de nouveau sur le canal de Panama. L'enjeu dépasse largement la fluidité du fret maritime mondial : il s'agit de garantir l'accès à l'eau potable pour plus de la moitié du pays. Plongée dans une gestion de crise devenue la norme.

Fin 2025, l'alerte est donnée. Les modèles climatiques prévoient le retour d'El Niño pour la seconde moitié de 2026. Pour anticiper le choc, l'administration du canal a décidé de transformer une anomalie météorologique en arme stratégique. La saison sèche de 2026 s'est en effet avérée l'une des plus humides enregistrées depuis 1950. Chaque goutte de ce déluge hors saison a été stockée. Résultat, en ce mois de mai 2026, alors que débute officiellement la saison des pluies, les lacs artificiels Gatún et Alhajuela affichent des niveaux historiques. Cette réserve artificielle permet aujourd'hui de maintenir un rythme de 38 transits de navires par jour, écartant la menace de restrictions de navigation jusqu'au 31 décembre prochain.

Rationnement et système D industriel aux écluses

Mais cette abondance de façade cache une diète hydrique draconienne, enclenchée dès la dernière semaine de décembre 2025. Finie l'époque de la ressource illimitée. Pour faire face, les ingénieurs ont imposé un rationnement strict et des solutions d'urgence. Aux écluses, le

« covoiturage maritime » s'impose : deux petits navires partagent désormais le même sas pour réduire les volumes d'eau relâchés. Sur les installations géantes Neopanamax, les bassins de rétention recyclent l'eau lors des manœuvres, sauvant un million de mètres cubes par jour. Même la production électrique est sacrifiée : l'usine hydroélectrique de Gatún a été mise à l'arrêt. L'ordre est clair : l'eau est d'abord réservée à la consommation humaine et aux navires, pas aux turbines.

Le projet Río Indio, seule bouée de sauvetage pour 2027

L'urgence opérationnelle de 2026 ne masque pas l'angoisse pour l'année suivante. L'histoire (notamment les crises de 1982-1983, 1997-1998 ou 2023-2024) prouve que les pires morsures d'El Niño se font ressentir l'année qui suit son apparition. Les projections pour 2027 sont déjà sur la table et elles sont sombres. Les rustines actuelles ont prouvé leur efficacité, mais elles touchent à leurs limites. Face à un climat de plus en plus erratique, le Panama n'a plus le choix et doit changer d'échelle. Seule solution structurelle viable : le méga-projet du Río Indio. Ce chantier d'envergure doit doper massivement les capacités de stockage du pays. Plus qu'une infrastructure de confort, c'est l'ultime assurance-vie pour empêcher l'asphyxie d'une artère vitale de la mondialisation et garantir la survie hydrique d'une nation entière.

Jacques VILUS

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/environnement/secheresse-et-commerce-le-canal-de-panama-sur-le-pied-de-guerre-face-a-el-nino-1079728.php>

L'archipel modifie son modèle touristique en devenant port d'attache de croisière



Jacques VILUS .28 mai 2026

Le Premier ministre, Terrance Drew, a confirmé la programmation de la première croisière opérant depuis Basseterre en tant que port d'attache, dont le départ inaugural est fixé au 7 novembre 2027.

« Le gouvernement de Saint-Kitts-et-Nevis acte une transformation structurelle de son industrie touristique. Le Premier ministre, Terrance Drew, a confirmé la programmation de la première croisière opérant depuis Basseterre en tant que port d'attache, dont le départ inaugural est fixé au 7 novembre 2027. Cette annonce marque une rupture assumée avec le statut historique de simple escale de la fédération. »

Fini l'escale express, l'île veut capter la manne des croisiéristes. Le passage au statut de tête de ligne dissimule une stratégie financière précise. Contrairement au modèle traditionnel où les navires transitent par l'île pour une poignée d'heures, le port d'attache impose aux passagers de débiter et de clore leur périple à Port Zante. Cette réorganisation logistique allonge mécaniquement la présence des voyageurs, qui prolongent souvent leur voyage par des séjours hôteliers pré ou post-embarquement. L'objectif de l'exécutif est clair : maximiser l'effet multiplicateur sur l'économie locale. Cette captation prolongée des flux de visiteurs doit irriguer directement le secteur de l'hébergement, la restauration, les commerces de détail et les opérateurs de transport, tout en générant de nouveaux bassins d'emplois.

Un terminal flambant neuf

Pour absorber les exigences opérationnelles de ce nouveau statut, le site de Port Zante fera l'objet d'une refonte majeure de ses infrastructures. La construction d'un terminal passagers modernisé est prévue pour gérer l'augmentation des volumes et la logistique complexe liée aux départs de croisières. Le volet opérationnel de ce projet s'appuie sur un partenariat avec la compagnie P&O Cruises, qui déploiera deux de ses navires phares, l'Arvia et le Iona, pour ces premières rotations. Les itinéraires annoncés dessineront une boucle régionale dense, reliant Saint-Kitts-et-Nevis à Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Curaçao, la Dominique ou encore Antigua-et-Barbuda. Ce positionnement replace fermement l'archipel de Saint-Kitts-et-Nevis dans le marché très concurrentiel de l'industrie maritime caribéenne, avec une viabilité économique pensée sur le long terme.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/economie/larchipel-modifie-son-modele-touristique-en-devenant-port-dattache-de-croisiere-1080439.php>

NATIONAL

Les ports français enregistrent un rebond de 3,1 % de leur trafic en 2025



20 mai 2026Hervé Deiss

Mer et Marine et Ports et Corridors publient, pour la troisième année consécutive, leur bilan des ports français. Il met en exergue la croissance des trafics de 3,1% à 328 Mt.

La troisième édition du bilan des ports français est disponible. Publiée conjointement par [Ports et Corridors](#) et [Mer et Marine](#), ce dossier complet dresse un bilan complet des ports de l'Hexagone et de ceux d'outre-mer. Ce dossier est, pour la première fois, publiée exclusivement sous forme digitale.

314,3 Mt en 2025

Ce dossier se compose de quatre parties. Il commence par la présentation des résultats globaux des ports. Ainsi, les ports de l'Hexagone affichent une progression de 2,9% de leur volume à 314,3 Mt en 2025. Alors, après une année de stabilité, en effet en 2024 ils enregistraient une hausse de 0,5%, ils ont bénéficié de la reprise. La crainte des droits de douane américains a incité les opérateurs étatsuniens à constituer des stocks.

Un entretien avec Jean-Frédéric Laurent, délégué général de l'Union des Ports de France

Cette année, le dossier présente aussi l'analyse des ports français par le délégué général de l'[Union des ports de France](#) (UPF), Jean-Frédéric Laurent. Il revient sur la résilience des ports de

France et d'outre-mer dans un marché perturbé par les événements. Il souligne le rôle des ports dans la mise en œuvre des politiques publiques. La deuxième partie se concentre sur les différents courants qui composent les trafics portuaires. Depuis le pétrole et le [GNL](#) jusqu'aux conteneurs, l'automobile et l'immobilier logistique, le document analyse les tendances observées en 2025. Il regarde aussi les tendances à venir dans le contexte géopolitique de la crise du Moyen-Orient.

Du GPM de la Martinique à Haropa Port

La troisième partie traite des trafics des ports d'outre-mer. Depuis le [GPM de la Martinique](#) à ceux de l'océan Pacifique, le dossier revient sur les trafics et les projets d'investissement. Il dresse un paysage complet de la situation. La dernière partie peint le tableau des ports de l'hexagone par **façade maritime**. Il démarre par la Manche et [Haropa Port](#) pour ensuite traiter des autres ports maritimes jusqu'en Corse.

La Normandie, première région du commerce international français

Avec une vision complète de la **logistique** portuaire française, ce dossier permet de constater que la Normandie demeure la première région portuaire française. Elle pèse 91,5 Mt. Elle dépasse de trois longueurs la région des Hauts de France qui totalise, en 2025, 88,7 Mt. Avec 6,1 Mt, la Bretagne confirme sa position dans le bas du tableau au même niveau que l'Occitanie. Les écarts sont encore plus criants en analysant les flux par façade. La Manche et la mer du Nord dominant largement les flux du [commerce international](#). Elles pèsent plus de deux fois les trafics de la Méditerranée.

Une enveloppe de 734 M€

Pour conserver leur position face à leurs concurrents, les ports français continuent d'investir. En 2026, les ports de France et d'outre-mer prévoient 734 M€ d'investissements. Une somme qui est principalement destinée aux établissements de l'Hexagone qui totalisent 632 M€. L'outre-mer est plus modeste avec 102 M€. Ces budgets concernent uniquement les sommes des **autorités portuaires**, indépendamment des montants prévus par les opérateurs privés. Un montant qui reste stable d'une année sur l'autre.

<https://portsetcorridors.com/2026/les-ports-francais-enregistrent-un-rebond-de-31-de-leur-traffic-en-2025/>

INTERNATIONAL

Conteneurs : les armateurs face à une rentabilité fragilisée par les crises géopolitiques



26 mai 2026 Hervé Deiss

Les résultats financiers des armements conteneurisés reflètent l'état actuel du marché. Entre crise au Moyen-Orient, perturbations des routes maritimes et taux de fret volatils, les compagnies maritimes naviguent en eaux troubles sur le premier trimestre.

La situation géopolitique et économique demeure compliquée. Depuis le mois de janvier, les armements conteneurisés doivent faire face à une baisse de la consommation, une hausse de l'énergie, la [crise du Moyen-Orient](#). Des éléments qui se reflètent directement dans les résultats financiers de [Mærsk](#), [CMA CGM](#), [Hapag Lloyd](#) et [Cosco Shipping](#).

Des résultats en baisse malgré des volumes globalement résistants

Le premier trimestre 2026 confirme un changement d'équilibre dans le marché de la conteneurisation. Les volumes demeurent en progression. Ainsi, Mærsk affiche une hausse de 9,3% de ses volumes. CMA CGM et Cosco s'inscrivent dans la même tendance avec des augmentations de, respectivement, 1,4% et 6,7%. Seul Hapag Lloyd accuse un repli de 0,7% de ses conteneurs transportés. Cependant, cette dynamique ne suffit plus à compenser la baisse des taux de fret, la hausse de certains coûts et la désorganisation croissante des chaînes logistiques mondiales. Les compagnies constatent une baisse de leurs chiffres d'affaires. Pour les quatre armements analysés, cette diminution évolue entre 8,2% et 10,6%. La situation est plus sévère pour l'Ebitda. Les armements voient leur rentabilité s'effondrer. Elle reste positive mais perd plus de la moitié de leur volume en comparaison au premier trimestre de l'année passée. Ainsi, [Hapag Lloyd](#) affiche un recul de 58,1% à 447 M\$. Mærsk perd 52,5%, Cosco 49,2% et CMA CGM 41,1%.

Le même diagnostic d'un groupe à l'autre

Chaque armement raconte la même histoire. Le marché ne s'effondre pas, mais la rentabilité se retrouve à un niveau plus faible. Ainsi, [Mærsk](#) enregistre une diminution de 14% de son taux de fret moyen. Alors, la hausse des volumes ne compensent pas la baisse de la rentabilité. Pour CMA CGM, le modèle est identique. Avec 1,5% de conteneurs transportés en plus pour un taux de fret moyen en baisse de 9,8%, le change n'y est pas. Hapag Lloyd détone dans ce schéma avec une stabilité de ses volumes. L'armement allemand perd 0,7% de ses volumes à 3,2 MEVP. Dans le même temps, les [taux de fret](#) moyen se contractent de 9,6%. Et Cosco suit la même logique.

Le Moyen-Orient pèse désormais directement sur les comptes

L'autre enseignement majeur de ce premier trimestre est la montée en puissance du risque géopolitique comme variable financière. Les tensions au Moyen-Orient, le blocage ou la quasi-paralysie du [détroit d'Ormuz](#), ainsi que la dégradation de la fluidité régionale, ne sont plus décrits comme de simples menaces extérieures. En effet, les armateurs considèrent qu'ils influencent concrètement les coûts, la fiabilité des rotations et les perspectives annuelles. Pour faire face à cette crise, subite et soudaine, les compagnies doivent trouver des alternatives. Ainsi, le groupe [CMA CGM explique avoir adapté son réseau](#). Il déploie des **corridors multimodaux** par l'Arabie Saoudite pour approvisionner les pays du Golfe. Pour Hapag Lloyd, outre le blocage du détroit d'Ormuz, les conditions météorologiques en Europe du Nord perturbent aussi l'activité. Et Mærsk ajoute que la géopolitique est devenue la force dominante du cadre macroéconomique et logistique.

COSCO confirme que la tendance est mondiale

Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd et Cosco ne réagissent pas tous avec la même intensité, mais ils subissent la même équation. Les volumes demeurent corrects, les réseaux s'adaptent, parfois la diversification amortit le choc. Néanmoins, la combinaison entre la baisse des **taux de fret**, la surcapacité naissante et les tensions géopolitiques réduisent la visibilité et fragilise les marges. De plus, ces bilans trimestriels montrent que ces éléments ne touchent pas uniquement les armements occidentaux. En effet, le premier armement chinois, Cosco, reste profitable à grande échelle. Cela ne l'empêche pas d'enregistrer aussi un net recul de ses performances financières.

Diversification et discipline pour tenir le cap

Dans ce contexte, les groupes qui résistent le mieux sont ceux qui peuvent s'appuyer sur d'autres relais que le seul fret. Maersk met en avant la progression de sa logistique et de ses terminaux. Pour sa part, le groupe CMA CGM souligne la contribution de CEVA, du **fret aérien** et des terminaux. De son côté, Hapag-Lloyd insiste surtout sur la rigueur des coûts et la résilience de son réseau Gemini. Cosco confirme que la taille de l'entreprise ne met pas à l'abri d'une dégradation rapide des résultats quand les **taux de fret** se replient. Le trimestre dessine ainsi une nouvelle hiérarchie des facteurs de performance. Dans le conteneur, la géopolitique n'est plus un bruit de fond. Elle devient une composante centrale du compte d'exploitation, au même titre que les volumes, les prix du carburant ou les taux de fret.

Chiffre d'affaires (M€)			Ebitda (M€)			Volumes transportés (1000 EVP)			Taux de fret moyen (\$/EVP)			Évolution
	2026	2025		Évolution	2026		2025	Évolution		2026	2025	
Maersk *	8 178	8 910	-8,2%	903	1 903	-52,5%	6 406	5 862	9,3%	2 081	2 427	-14,3%
CMA CGM	8 020	8 760	-8,4%	1 490	2 530	-41,1%	5 930	5 850	1,4%	1 351	1 483	-8,9%
Cosco Shipping	7 623	8 530	-10,6%	1 185	2 333	-49,2%	6 916	6 482	6,7%	1 110	1 311	-15,3%
Hapag Lloyd	4 778	5 220	-8,5%	447	1 067	-58,1%	3 203	3 225	-0,7%	1 330	1 471	-9,6%

<https://portsetcorridors.com/2026/resultats-financiers-maersk-cma-cgm-hapag-lloyd-cosco-crisis-geopolitiques-shipping-2026/>

EU-ETS maritime : les ports réclament un réinvestissement des recettes



1 juin 2026 Hervé Deiss

À l'approche de la révision de l'EU-ETS, L'Espo et Feport demandent que les recettes soient réinjectées dans les ports. L'enjeu est double : soutenir la décarbonation des ports et préserver la compétitivité de la logistique portuaire européenne.

Le débat sur l'[EU-ETS maritime](#) monte en intensité à Bruxelles. La [Commission européenne](#) doit présenter une proposition de révision en juillet 2026 du système européen d'échange de quotas d'émission (EU-ETS). Pour la [Fédération des opérateurs privés portuaires \(Feport\)](#), cette révision doit mieux concilier ambition climatique, résilience économique et réalité opérationnelle des ports et terminaux européens.

La prise en compte des handicaps générés par l'EU-ETS

Depuis l'intégration du **maritime** au système européen d'échange de quotas d'émission, les ports alertent sur des effets collatéraux possibles. Cette réglementation implique, selon les deux organisations européennes, une hausse des coûts et un risque de détournement de trafic. Des éléments qui vont accroître la pression sur les **hubs** européens face à des ports voisins soumis à des règles moins strictes. Ainsi, la Feport estime que ces impacts doivent être pris en compte si l'UE veut préserver un réseau portuaire compétitif et connecté.

Le financement des infrastructures bas-carbones

Pour l'organisation des opérateurs portuaires, les investissements dans la transition énergétique, l'efficacité énergétique, la digitalisation et le déploiement de solutions comme l'alimentation électrique à quai sont coûteux. Mais selon la **Feport**, ces efforts doivent être soutenus par une meilleure affectation des recettes générées par l'EU-ETS. Les recettes tirées de ce dispositif doivent financer directement les **infrastructures portuaires** bas carbone. « Pour les ports et les terminaux européens, un élément mérite une attention particulière : les hubs de transbordement. La relocalisation de ces hubs peut avoir un impact sur l'emploi et la connectivité des ports », souligne Lamia Kerkoudj, secrétaire générale de la Feport.

La fragilisation de la connectivité

L'enjeu est aussi stratégique pour l'Europe. Une baisse des escales ou un transfert d'activités vers des hubs non européens peut fragiliser la connectivité. C'est l'emploi et les supply chains qui sont concernées. Alors, la réglementation en faveur de la **décarbonation** peut peser sur des contre-effets. La Feport plaide donc pour que la révision de l'EU-ETS marque un tournant. Lors de cette révision, elle souhaite que les émissions soient limitées tout en sécurisant la compétitivité des ports européens.

« Il est grand temps d'agir ! »

Une position que l'[European Sea Port Organization \(Espo\)](#) défend aussi. « La Commission européenne et les décideurs politiques européens doivent tirer les leçons de ces premières années. Il est grand temps d'agir ! Nous ne pouvons plus accepter une politique qui engendre des fuites de carbone et risque de détruire la puissance économique et la **compétitivité de ports** dont nous avons besoin pour réaliser les ambitions de l'Europe en matière de résilience

géopolitique et géoéconomique, de transition énergétique et de sécurité », souligne Isabelle Ryckbost, secrétaire générale de l'ESPO.

L'impact négatif pour le transport maritime à courte distance

Elle rappelle que ce dispositif réglementaire a déjà un impact négatif sur le **transport maritime à courte distance**. Les opérateurs logistiques se tournent vers le mode routier plutôt que le maritime. En effet, la route est exclue de ce système jusqu'en 2028. Dans certains pays, avec des exemples évidents de retour au transport routier, qui est exclu du SCEQE jusqu'en 2028. « L'actuel système EU-ETS fait tout pour ramener le fret du **transport maritime à courte distance** sur les autoroutes. »

Des propositions pour les régions ultrapériphériques

Alors, l'organisation des **autorités portuaires** européenne dégage. Elle propose des solutions de révision. Avant de parvenir à un accord mondial sur la décarbonation du transport maritime, l'Espo demande la suppression du critère de transbordement de 65 % pour les ports voisins de l'UE exclus de la définition de port d'escale. De plus, parmi les propositions, l'Espo souligne le besoin de mesurer l'impact sur les régions ultrapériphériques.

<https://portsetcorridors.com/2026/eu-ets-maritime-les-ports-reclament-un-reinvestissement-des-recettes/>

Substances dangereuses en mer : un cadre international enfin opérationnel à compter de 2027



02/06/2026

Convention HNS 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport maritime de substances dangereuses et nocives entrera en vigueur le 29 novembre 2027. Le texte, adopté il y a plus de quinze ans dans sa version amendée, établit un régime international longtemps resté inopérant faute de ratifications suffisantes.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a confirmé que la Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport maritime de substances dangereuses et nocives (HNS) entrera en vigueur le 29 novembre 2027.

Cette entrée en vigueur intervient après plus de quinze...

[Substances dangereuses en mer : un cadre international enfin opérationnel à compter de 2027 | Mer et Marine](#)