

GADELOUPE

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



04 JUIN 2026

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/>

Au programme : des avantages exclusifs sur les croisières au départ de Pointe-à-Pitre et Fort-de-France, avec crédit à bord et tarifs à partir de 529€.

Christophe VERGER 09/06/2026



GUADELOUPE.FRANCEANTILLES.FR

Croisières aux Antilles : Costa dévoile ses offres exclusives pour la saison hiver 2026-2027

Réunis à bord du Costa Smeralda du 17 au 21 mai, les professionnels du voyage des Antilles-Guyane ont découvert les nouveautés de la prochaine saison. Au programme : des avantages exclusifs sur les croisières au départ

de Pointe-à-Pitre et Fort-de-France, avec crédit à bord et tarifs à partir de 529 €.

C'est dans un cadre prestigieux que s'est tenu la convention annuelle des Entreprises du Voyage (EdV) Antilles-Guyane. Du 17 au 21 mai, les dirigeants d'agences de voyages du réseau ont embarqué à bord du Costa Smeralda, fleuron de la flotte de Costa Croisières, pour découvrir les offres et innovations qui marqueront la saison hiver 2026-2027. L'événement a permis de dévoiler une campagne de réservations exceptionnelle, valable du 5 au 29 juin 2026, avec des avantages pensés spécialement pour les voyageurs des Antilles françaises.

Pour la saison prochaine, Costa Croisières met en avant le Costa Favolosa, dédié aux itinéraires dans les Caraïbes. Les réservations effectuées entre le 5 et le 29 juin 2026 donneront droit à plusieurs avantages. Premier d'entre eux : un crédit à bord allant jusqu'à 100 € par cabine. Ce montant pourra être utilisé librement à bord : restaurants spécialisés, excursions, bien-être, shopping... De quoi personnaliser son expérience en mer.

Forfait boissons premium avec rhum antillais

L'offre inclut également un accès au forfait My Drinks Plus, le forfait premium « tout inclus » de Costa, à tarif promotionnel. Ce forfait propose une large sélection de boissons haut de gamme, avec une attention particulière pour le champagne et... le rhum antillais. Un clin d'œil assumé aux origines des voyageurs embarquant depuis la Guadeloupe et la Martinique. « Nous souhaitons valoriser cette identité locale à laquelle nos clients sont particulièrement attachés et qu'ils apprécient retrouver à bord », explique Aurélie Soulat, directrice commerciale France de Costa Croisières.

Des départs depuis Pointe-à-Pitre et Fort-de-France à partir de 529 €

Les croisières concernées sont programmées entre novembre 2026 et février 2027, à bord du Costa Favolosa. Elles durent 7 nuits et sont proposées à partir de 529 € TTC par personne (cabine intérieure double, tarif My Cruise). Au programme des escales : des joyaux des Caraïbes tels que la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Kitts, Antigua, Tortola, la République dominicaine ou encore Sainte-Lucie.

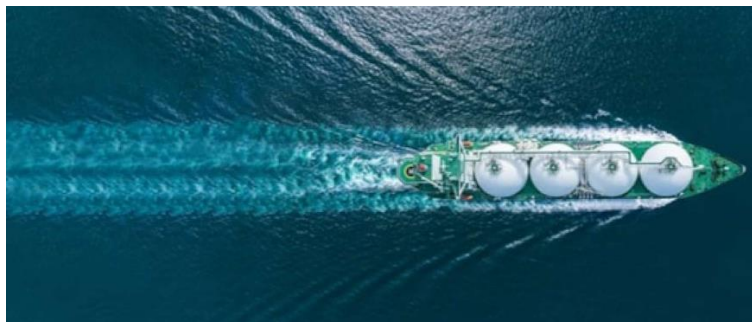
Le Costa Favolosa, entièrement rénové et modernisé en 2022, sera déployé pour cette saison. Il allie élégance, confort et divertissement. Piscines, spas, restaurants, bars, espaces de spectacle... De quoi satisfaire aussi bien les amateurs de farniente que les voyageurs en quête d'aventure. « Avec cette offre pensée spécialement pour les voyageurs embarquant directement depuis les Antilles françaises, nous avons voulu proposer une expérience leur offrant des attentions et des avantages en résonance avec l'esprit chaleureux et festif de la destination », conclut Aurélie Soulat.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/economie/croisieres-aux-antilles-costa-devoile-ses-offres-exclusives-pour-la-saison-hiver-2026-2027-1081918.php>

NATIONAL

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

[Caroline Britz](#) - 02/06/2026



La 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...

<https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/substances-dangereuses-en-mer-un-cadre-international-enfin-operationnel-a-compter-de-2027>

Pilotage maritime et police portuaire : un nouveau décret



04/06/ 2026

Publié au Journal officiel ce jeudi 4 juin 2026, le décret n° 2026-440 du 2 juin 2026 vient moderniser et fluidifier plusieurs aspects de la réglementation des ports maritimes français. En vigueur dès demain 5 juin 2026, ce texte ajuste le Code des transports sur deux grands volets : la simplification administrative de la police des déchets et une flexibilité accrue dans l'organisation du pilotage maritime.

Voici le décryptage des quatre évolutions majeures à retenir.

1. Stations de pilotage : plus de souplesse pour les transferts et limites d'âge

Le **pilotage maritime** repose sur des **stations locales de pilotes**. En cas de baisse d'activité dans une station, des concours spéciaux permettent aux pilotes d'être **transférés vers d'autres ports**, mais une **limite d'âge stricte de 45 ans** s'appliquait jusqu'ici (article R. 5341-25).

Désormais, le règlement local de chaque station peut prévoir des **dérogations** à cette limite d'âge de 45 ans, ainsi qu'aux conditions de navigation habituelles.

Cela offre une précieuse flexibilité RH pour fluidifier les **fin de carrière** ou **rééquilibrer les effectifs** entre les ports français selon l'évolution du commerce maritime.

2. Règlements locaux : un périmètre d'action élargi

L'article R. 5341-47, qui cadre ce que le préfet de région doit fixer dans le règlement local de chaque station de pilotage, s'enrichit de plusieurs mentions obligatoires.

Le règlement local doit désormais déterminer explicitement :

- Les limites de la zone de compétence où le **pilotage est facultatif** (en plus de la zone obligatoire).
- La **zone de connaissance** précise inscrite au programme du concours de recrutement.
- L'indemnisation du **chef du service du pilotage lorsqu'il est externe** à la station.

En clair : Plus de transparence en amont pour les candidats aux concours de pilotage, et un cadre juridique clarifié pour l'organisation géographique et financière des stations.

3. Dialogue social et gouvernance des stations

Deux dernières mesures viennent ajuster la gestion interne et managériale des stations :

- **Consultation de la FFPM (Art. R. 5341-54) :** Si le ministre chargé des ports maritimes souhaite imposer des règles comptables adaptées du plan comptable général aux stations, il devra désormais obligatoirement consulter la **Fédération Française des Pilotes Maritimes**. Une reconnaissance claire du rôle d'expert de la fédération.
- **Suppression des limites d'âge pour les chefs de service externes (Art. R. 5341-57) :** Lorsqu'une station doit, à titre exceptionnel, nommer un chef de service qui n'est pas le président du syndicat local (ancien pilote, capitaine de la marine marchande, etc.), la **condition d'âge (avoir entre 40 et 55 ans) est purement et simplement supprimée**. Les compétences et l'expérience priment désormais sur l'état civil.

4. Déchets des navires : Une simplification des compétences de police

Le premier changement concerne la gestion des infractions liées aux déchets des navires (article R. 5334-6-2).

Jusqu'à présent, lorsqu'un navire ne respectait pas ses obligations de dépôt de déchets (ce qui pouvait entraîner une interdiction de sortie du port), la majoration de 10 % de la redevance sur les déchets devait être prononcée par l'« **autorité investie du pouvoir de police portuaire** ». Désormais, le décret confie ce pouvoir directement à l'« **autorité portuaire** ». Cette modification sémantique et juridique simplifie les démarches. Elle permet à l'entité qui gère le port au quotidien d'appliquer **directement** la sanction financière, sans imposer un **circuit de validation** plus lourd via l'autorité de police pure.

En résumé

Ce décret n° 2026-440 ne bouleverse pas le modèle du pilotage français, mais il lui apporte une dose de pragmatisme bienvenue. En supprimant des **verrous d'âge rigides** et en précisant les contours des **règlements locaux**, l'État adapte la vie des ports aux réalités managériales et opérationnelles de 2026.

Référence : [Décret n° 2026-440 du 2 juin 2026 \[J.O. du 4\]](#)

https://www.lofficieldesmetiers.fr/pilotage-maritime-et-police-portuaire-un-nouveau-decret/?utm_source=chatgpt.com

Actualités du Guichet unique maritime et portuaire (GUMP)

23/06/2026

2 Bulletin d'information de la DGAMPA

Le Guichet Unique Maritime et Portuaire a été mis en production le 31 mars 2026.

Depuis cette date, de nombreux systèmes d'information portuaires ont été connectés avec succès, auxquels s'ajoutent le système de l'Agence nationale des données du voyages. Il est probable que d'ici la fin d'année, tous les systèmes antérieurement connectés à Trafic 2000 le soient au GUMP.

La France aura ainsi été le premier Etat européen à alimenter le système *SafeSeaNet*, hébergé par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, avec les nouveaux formats prévus par le règlement.

Le portail du GUMP n'a cependant pas pu être ouvert car le projet de loi, (dont l'avancement est consultable [ici](#)) n'a pas été adopté par l'Assemblée nationale à la date de publication de ce bulletin d'information.

Les dispositions législatives n'étant pas publiées, il n'est pas possible de collecter les données personnelles, notamment nécessaires à la création des comptes individuels des déclarants.

L'ouverture du portail, subordonnée à la publication des dispositions législatives, est reportée.

Quelles sont les prochaines étapes du GUMP ?

Les développements se poursuivent en lien avec le ministère de la Santé et la Douane pour leur transmettre les formalités de système à système.

Après l'ouverture du portail à l'attention des déclarants, l'interface se développera pour permettre aux Centres de sécurité des navires et aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer de consulter les données nécessaires au ciblage de leur activité, mais aussi aux services du trafic maritime côtiers de Ouessant, des Casquets et du Pas-de-Calais qui disposeront d'informations leur permettant d'alléger les comptes-rendus obligatoires transmis par les navires à la mer.

Appels à manifestation d'intérêt !

Afin de poursuivre le développement du GUMP mais aussi d'améliorer les fonctionnalités existantes, la DGAMPA recherche des volontaires pour évaluer le portail et exprimer d'éventuels souhaits d'évolution avant l'ouverture au public de son interface.

- Organisation d'un groupe de travail « expérience utilisateur » pour recueillir avant la mise en production du portail, les avis de déclarants afin de gommer le cas échéant d'éventuels irritants résiduels sur le portail et, d'accompagner les déclarants sur la prise en main.
- Organisation d'un groupe de travail « capitainerie » afin d'évaluer les fonctionnalités nécessaires aux Capitaineries dont les Autorités portuaires ne disposent pas ou n'envisagent pas de se doter de systèmes d'information portuaires après le décommissionnement d'E-scaleport.
- Recherche d'un partenaire pour finaliser et qualifier le RIM (*Reporting Interface Module*), composant européen permettant à un déclarant de téléverser dans le GUMP les formalités en s'affranchissant du système d'information portuaire ou de la saisie dans le portail du GUMP.

Si vous êtes intéressés, merci de contacter l'équipe projet par l'intermédiaire de la boîte mail : gump@mer.gouv.fr avant le 14 septembre 2026.

https://www.mer.gouv.fr/actualites-du-guichet-unique-maritime-et-portuaire-gump?utm_source=chatgpt.com#summary-target-0

Ports français : un premier trimestre positif



Avec 72,2 Mt, en données brutes, les ports français enregistrent une croissance de 3,9% sur le premier trimestre. Les vrac liquides se stabilisent. Les solides progressent. Les diverses s'orientent à la hausse.

Le [Service des données et études statistiques du ministère des Transports](#) (SDES) publie le bilan du premier trimestre des sept premiers ports français. Il prend en compte les six **Grands ports maritimes** de l'Hexagone (Dunkerque, Haropa, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille-Fos) ainsi que celui du port de Boulogne Calais.

Données brutes ou corrigées

Cette analyse peut se percevoir sous deux angles. D'une part, elle peut se voir avec une baisse de 1,1% à 73,2 Mt. Cet angle de vue prend en compte les données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables. D'autre part, la publication du SDES peut se regarder en prenant les données brutes des **trafics**. Dans cette hypothèse, les chiffres varient puisque ces sept ports affichent un trafic global de 72,2 Mt. Nous considérerons ces dernières données dans notre article.

Une hausse des volumes bruts

Les [trafics globaux des GPM de l'Hexagone](#) en données brutes sont encourageants. Leur score de 72,2 Mt les place à quelques longueurs au-dessus du trafic du premier trimestre 2022. Or, cette année s'est avérée comme une des meilleures depuis le début de la décennie. Ainsi, la bonne tenue des volumes sur le premier trimestre augure de bons résultats sur l'année.

Dunkerque et La Rochelle se distinguent

Sur ces trois premiers mois, deux **ports** se détachent. En effet, les [GPM de Dunkerque](#) et de [La Rochelle](#) affichent des progressions à plus de 12% par rapport au premier trimestre 2025. Dunkerque profite d'une demande plus élevée de minerais pour la sidérurgie locale. Quant à La Rochelle, elle bénéficie d'une reprise des **exportations** de [céréales](#) par rapport aux premiers mois de 2025. Haropa Port s'inscrit avec la même orientation. Les ports de la vallée de Seine augmentent de 6,8% à 21 Mt. Enfin, du côté des hausses se retrouvent aussi le port de Calais. Il surfe sur une reprise du fret transmanche. Le GPM de Nantes Saint-Nazaire se stabilise à 6,6 Mt.

Une baisse à Marseille et Bordeaux

Quant aux ports en baisse, ils sont au nombre de deux. Le [GPM de Marseille-Fos](#) rétrograde de 2,9% à 17,7 Mt. Il accuse le coup notamment sur les vrac liquides et les vrac solides. Les marchandises diverses compensent les diminutions de ces deux postes. Pour sa part, le [GPM de Bordeaux](#) voit son trafic de **vracs liquides** perdre 8,5%. Or, ce courant est à hauteur de 75% du volume global.

Vrac liquides : l'effet conflit du Moyen-Orient

L'analyse des trafics par catégorie confirme la place des vrac liquides. Sur le premier trimestre, ils pèsent 31,7 Mt, soit 44%. Un courant qui se stabilise sur la période par rapport à 2025. En effet, il recule de 0,4%. Une orientation qui peut s'expliquer par l'ouverture du [conflit au Moyen-Orient](#) en février. La baisse des approvisionnements en pétrole brut joue. Le GPM de

Marseille-Fos garde la main. Avec 11 Mt, le port phocéen voit son trafic reculer de 5,6%. [Haropa Port](#) et le [GPM de Nantes Saint-Nazaire](#), les deux principaux sites de réception de ces produits affichent une progression.

Les vracs solides portés par les céréales et la sidérurgie

Les **vracs solides** affichent une bonne santé. Ils enregistrent une croissance de 14,7% à 12,1 Mt. Hormis Marseille-Fos, tous les ports répertoriés sont en progression. Ils bénéficient d'une [campagne céréalière](#) meilleure au cours de ce trimestre comparativement à 2025. Ainsi, Haropa Port gagne 22,4% à 3,4 Mt, dont une partie est liée aux matières premières agricoles expédiées depuis Rouen. Le [GPM de La Rochelle](#) suit la tendance avec une progression de 21,2% à 962 469 t. D'autre part, la sidérurgie de Dunkerque démarre l'année avec une reconstitution de ses stocks de minerais.

Les diverses en progression de 22,7%

Enfin, les marchandises diverses entrent à hauteur de 40% des trafics globaux de ces sept ports. Ils totalisent, sur ces trois mois, 28,4 Mt. Un volume en hausse de 22,7%. Ce secteur est dominé par le [port de Boulogne Calais](#). Le port septentrional pointe en première place avec 9,8 Mt, soit 99% de son trafic. En un an, il gagne 2% en raison de la reprise du **trafic transmanche**. Haropa Port se positionne en deuxième place avec 7,9 Mt. Il perd 27,6% principalement en raison du roulier et des diverses. Pour sa part, le [GPM de Marseille-Fos](#) progresse de 38,3% sur ce trimestre à 5,1 Mt. Il est à noter aussi la progression considérable du GPM de Bordeaux de 102%. Le port girondin gagne 7 000 t d'une année sur l'autre.

Conteneurs : une augmentation de 8,7% à 1,4 MEVP

Quant au **trafic conteneurisé**, il s'inscrit dans une tendance de croissance. Sur le premier trimestre 2026, les sept ports réalisent un trafic de 1,4 MEVP, en hausse de 8,7%. Une orientation qui pourrait porter l'Hexagone à un trafic global proche des 6 MEVP, si la tendance se confirme aux autres trimestres. Ces données sont de bon augure quand le principal concurrent des ports français pour les [conteneurs](#), Anvers-Bruges, perd 2,6% à 3,4 MEVP. Une partie des pertes du port belge tient aux mouvements sociaux. De là à imaginer que les [ports français](#) ont repris des flux destinés au territoire national, la tentation est grande.

Marseille-Fos affiche la plus forte progression

La principale progression est à mettre au crédit du **GPM de Marseille-Fos** avec 12,9% à 399 709 EVP. De son côté, **Haropa Port** demeure en première place avec 785 428 EVP, en hausse de 8,4%. Dunkerque, le troisième du classement, s'inscrit dans cette veine avec une amélioration de 1,1% à 190 732 EVP. Il est à mentionner une performance du GPM de Nantes Saint-Nazaire. Le port ligérien enregistre une croissance de 9,5% à 33 600 EVP.

<https://portsetcorridors.com/2026/ports-francais-un-premier-trimestre-positif/>

REPORTAGE. Quatre jours à bord du « CMA CGM Notre-Dame », le plus grand navire de la flotte française

La compagnie française CMA CGM assure le voyage inaugural entre l'Asie et l'Europe de son dernier navire, le « CMA CGM Notre-Dame ». Le plus grand navire sous pavillon français est aussi le plus grand du monde propulsé au gaz naturel liquéfié. « Le marin » et « Ouest-France » vous emmènent à bord, pour vivre une traversée exceptionnelle.

[Guillaume Joris](#)

Publié le 28/06/2026 à 11h54

Le « CMA CGM Notre Dame », en route vers Le Havre, où il sera inauguré le 2 juillet, depuis l'Asie. | GUILLAUME JORIS

Bienvenue à bord ! La poignée de main du second capitaine Romain Fiquet est rassurante, après l'ascension d'une échelle haute de 6 mètres nécessaire pour embarquer en mer à bord du plus grand navire sous pavillon français, parmi les plus grands porte-conteneurs du monde. Avec 400 mètres de long pour 62 mètres de large, les dimensions du *CMA CGM Notre-Dame* sont hors normes et ses dimensions depuis la mer sont impressionnantes.

VIDÉO. Charlie Dalin est mort à 42 ans : le vainqueur du Vendée Globe 2024 s'éteint après un long combat

Construit au chantier chinois Yangzijiang, le porte-conteneurs de la compagnie française CMA CGM est plus haut que la cathédrale parisienne dont il a pris le nom.

Le navire en provenance de Singapour, le dernier port de chargement de ce voyage inaugural, a fait escale au large d'Algésiras pour embarquer quelques passagers. Il est arrivé le matin du dimanche 28 juin au Havre, où il sera officiellement baptisé le 2 juillet après avoir parcouru ses 15 000 premiers kilomètres (8 240 milles).

Depuis la mer, la coque du « CMA CGM Notre-Dame » est impressionnante. | GUILLAUME JORIS

Une première traversée vers Le Havre

À bord, les portes de sécurité se succèdent. Le chemin est tracé au sol pour se rendre jusqu'à l'ascenseur qui dessert les 10 étages du château. La haute tour située sur le quart avant du navire est le lieu de vie des 31 membres d'équipage (8 Français et 23 philippins). Chaque marin dispose d'une cabine individuelle. Le mobilier est moderne, des tableaux égaient les corridors, entre les panneaux de signalisation et de sécurité. Une légère odeur de peinture fraîche subsiste ici et là.

Nous sommes le premier équipage à manœuvrer le navire, explique Nicolas Le Scornet, désigné par le PDG de la compagnie Rodolphe Saadé en personne pour diriger le navire. Ce breton de 46 ans a débuté très jeune comme moniteur à l'école de voile de Saint-Caast-Le-Guildo (Côtes-d'Armor). C'est une énorme responsabilité étant donné la taille du navire, la valeur des marchandises mais aussi les valeurs qu'il représente pour la France et la compagnie, estime-t-il. Les officiers français sont unanimes : C'est une vraie fierté d'être à bord du navire amiral de la marine marchande française.



Nicolas Le Scornet, premier commandant du « CMA CGM Notre-Dame ». | GUILLAUME JORIS [voir plus](#)....

<https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/reportage-quatre-jours-a-bord-du-cma-cgm-notre-dame-le-plus-grand-navire-de-la-flotte-francaise-dbc05bd8-7152-11f1-82f2-8f02834cc235>

INTERNATIONAL

Les États membres approuvent des conclusions sur la stratégie portuaire de l'UE

Ce communiqué de presse a été actualisé le 9 juin 2026 pour intégrer le lien vers les conclusions du Conseil sur la stratégie portuaire de l'UE.

Ce jour, les États membres ont approuvé des conclusions du Conseil sur la stratégie portuaire de l'UE, réaffirmant le rôle essentiel que jouent les ports dans le renforcement de l'autonomie stratégique de l'UE, la sécurisation des chaînes d'approvisionnement critiques, l'accélération de la transition énergétique et le maintien de la primauté mondiale de l'Europe dans le domaine du transport par voie d'eau.



Les ports européens sont bien plus que des points d'entrée pour le commerce. Ils constituent des atouts stratégiques pour notre économie, notre sécurité et notre approvisionnement énergétique. Les conclusions adoptées ce jour envoient un message clair : nous avons besoin de ports compétitifs, résilients et à l'épreuve du temps. En renforçant la sécurité, en accélérant la transition énergétique et en soutenant l'innovation et les investissements, nous faisons en sorte que les ports européens continuent d'être au service des citoyens, des entreprises et des régions dans l'ensemble de l'Union, tout en assurant à l'UE sa position de premier plan dans le transport maritime mondial.

Alexis Vafeadis, ministre des Transports, des communications et des travaux publics de la République de Chypre

La stratégie vise à relever les principaux défis auxquels sont confrontés les ports européens, tant maritimes qu'intérieurs, dans les domaines de la compétitivité, de la durabilité, de la résilience, de la sécurité, de la numérisation et du développement social. Elle s'appuie sur les fondements de la politique portuaire de l'UE de 2013 tout en répondant à l'évolution rapide du paysage géopolitique, économique et environnemental.

Dans leurs conclusions, les États membres soulignent qu'il importe d'assurer une mise en œuvre efficace et proportionnée de la stratégie. Ils invitent la Commission européenne à évaluer l'efficacité des structures de coordination et de gouvernance existantes au niveau de l'UE et, le cas échéant, à mettre en place de nouveaux mécanismes pour soutenir la mise en œuvre.

Le Conseil est conscient que les ports deviennent de plus en plus des pôles industriels multifonctionnels. En tant que points d'accès pour le commerce, l'énergie et la mobilité, ils doivent simultanément accroître leurs capacités, décarboner les opérations, accélérer la numérisation et renforcer la sécurité. Dans le même temps, les États membres insistent sur la nécessité d'une approche équilibrée qui respecte les spécificités nationales, régionales et locales tout en poursuivant des objectifs européens communs.

Renforcer la compétitivité

Compte tenu de la dimension mondiale du commerce maritime, les ports européens exercent leurs activités dans un environnement international hautement concurrentiel. Les conclusions soulignent qu'il importe de maintenir des conditions de concurrence équitables en s'attaquant aux distorsions découlant des asymétries réglementaires, de la concurrence déloyale et de certaines pratiques de pays tiers.

Les États membres appellent à poursuivre les efforts visant à garantir aux opérateurs européens un accès équitable aux marchés portuaires des pays tiers en bénéficiant de conditions équilibrées et non discriminatoires.

Le Conseil se félicite également de l'intention de la Commission de fournir des orientations pour l'évaluation des investissements étrangers dans les ports de l'UE. Tout en soulignant que les ports européens doivent rester des destinations attrayantes pour les investissements, les États membres soulignent que le filtrage des investissements devrait être fondé sur les risques, proportionné et non discriminatoire. Il convient tout particulièrement de veiller à préserver la sécurité économique et à éviter le contrôle indu par des étrangers d'infrastructures et d'opérations portuaires critiques.

Renforcer la sécurité et la résilience

Le Conseil note dans ces conclusions que les ports sont confrontés à un environnement de plus en plus complexe sur le plan de la sécurité, notamment aux menaces liées au terrorisme, au sabotage, à la criminalité organisée, à la corruption, aux cyberattaques, aux menaces hybrides et aux menaces posées par les drones.

Dans ce contexte, les États membres saluent les initiatives existantes et à venir qui visent à renforcer la sécurité et la résilience des infrastructures portuaires. Ces initiatives comprennent notamment l'alliance des ports européens, le renforcement de la coopération avec les partenaires internationaux et les pays tiers, et la future proposition de cadre européen visant à faciliter la coopération entre les États membres en ce qui concerne la vérification des antécédents des travailleurs portuaires.

Mobilité militaire

Les ports jouent également un rôle essentiel dans la mobilité militaire et la préparation de l'Europe en matière de défense. En tant que nœuds essentiels pour les mouvements du personnel et des équipements militaires, les ports contribuent directement à la résilience et à la sécurité de l'Union.

Les États membres soulignent donc que la mise en œuvre de la stratégie portuaire devrait être étroitement alignée sur les travaux en cours relatifs à la mobilité militaire, afin de faciliter le déploiement rapide des forces et d'assurer la cohérence avec les efforts entrepris dans le cadre de l'OTAN.

Soutenir la transition énergétique

En tant que pôles, les ports sont reconnus comme des catalyseurs essentiels de la transition énergétique de l'Europe. Les conclusions recommandent de soutenir davantage l'alimentation électrique à quai, les réseaux intelligents, l'électrification et le renforcement de l'intégration des réseaux, tout en veillant à ce que les investissements restent économiquement viables et soient en adéquation avec la demande réelle.

Les États membres soulignent en outre qu'il importe d'accélérer le déploiement du réseau, les procédures d'autorisation et les investissements dans les technologies énergétiques propres. Ils encouragent l'utilisation des recettes du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE) pour soutenir la décarbonation du secteur maritime tout au long de la chaîne de valeur, y compris le transport maritime, les infrastructures portuaires et les carburants alternatifs.

Dans le même temps, le Conseil prend acte des préoccupations exprimées en ce qui concerne l'incidence du SEQE et d'autres actes législatifs liés au climat sur la compétitivité des ports de l'UE, notamment les risques de détournement du trafic, de fuites de carbone et de délocalisation

des investissements. La Commission est donc invitée à continuer de procéder au suivi de ces incidences et, le cas échéant, à proposer des mesures correctives ciblées tout en préservant les ambitions de l'Union en matière de climat et en garantissant l'alignement sur les cadres internationaux.

Investissement et financement

Le Conseil insiste sur la nécessité d'améliorer l'accès aux financements de l'UE grâce à une plus grande transparence, à une meilleure coordination et à des procédures simplifiées. Les mécanismes de financement devraient éviter les charges administratives inutiles et rester neutres en ce qui concerne les structures de gouvernance, les modèles de concession et les modalités opérationnelles.

Cohésion sociale et emplois de qualité

Les ports contribuent de manière significative au développement économique, à la résilience et à la cohésion territoriale dans l'ensemble de l'Union, en particulier dans les régions insulaires, éloignées, ultrapériphériques et côtières.

Le Conseil souligne dans les conclusions qu'il importe de garantir des conditions de travail sûres et d'investir dans la formation, la reconversion et le développement de la main-d'œuvre afin de soutenir la transformation technologique du secteur. Il convient de veiller tout particulièrement à attirer les femmes et les jeunes vers des carrières dans les secteurs maritime et portuaire.

Contexte

Le 4 mars 2026, la Commission européenne a présenté sa communication sur une stratégie portuaire européenne visant à renforcer la compétitivité, la résilience, la sécurité et la durabilité des ports de l'UE.

Les ports sont indispensables à l'économie européenne, puisqu'ils prennent en charge près de 74 % des marchandises entrant dans l'Union ou en sortant et environ 395 millions de passagers chaque année. Au-delà de leur rôle traditionnel de points d'accès commerciaux, les ports sont devenus essentiels à la transition énergétique de l'Europe, au déploiement des énergies renouvelables en mer, au développement industriel, à la mobilité militaire et à la sécurité économique.

En conséquence, les ports sont de plus en plus tenus d'accroître leurs capacités, de décarboner leurs opérations, de numériser les processus et de renforcer la sécurité simultanément, tout en étant confrontés à des défis croissants allant de la criminalité organisée et du trafic illicite aux cybermenaces et aux menaces hybrides qui nuisent à la résilience des chaînes d'approvisionnement européennes.

https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2026/06/08/member-states-approve-conclusions-on-eu-ports-strategy/?_cf_chl_f_tk=0vyGKQfiHdwSCP.aWVde1N8CWrmkluPSliMPAIVTsysc-1783440512-1.0.1.1-bf8ReeWNUmU8INohdDGF5Da44bqmVljjdUT3gVth9xg

