

**Bruxelles, le 9 juin 2026  
(OR. en)**

**10345/26**

**MAR 88  
TRANS 399  
JAI 801  
POLMAR 51**

## **RÉSULTATS DES TRAVAUX**

---

Origine: Secrétariat général du Conseil

en date du: 8 juin 2026

Destinataire: délégations

---

N° doc. préc.: 9714/26

---

Objet: Conclusions du Conseil sur la stratégie portuaire de l'UE

---

Les délégations trouveront en annexe les conclusions du Conseil sur la stratégie portuaire de l'UE, qui ont été approuvées par le Conseil lors de sa session tenue le 8 juin 2026.

## Conclusions du Conseil sur la stratégie portuaire de l'UE

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

VU

- la communication de la Commission sur la stratégie portuaire de l'UE<sup>1</sup>;
- la communication de la Commission relative à la stratégie maritime industrielle de l'UE<sup>2</sup>;
- les conclusions du Conseil sur "le secteur du transport par voie d'eau de l'UE – Perspectives d'avenir: vers un secteur du transport par voie d'eau de l'UE neutre en carbone, sans accident, automatisé et compétitif"<sup>3</sup>;
- les conclusions du Conseil sur le transport par voies navigables intérieures – constatez son potentiel et faites-en la promotion!<sup>4</sup>;
- les conclusions du Conseil sur la stratégie maritime industrielle de l'UE<sup>5</sup>;
- les conclusions du Conseil intitulées "Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020: compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan"<sup>6</sup>;
- les conclusions du Conseil sur le pacte européen pour l'Océan<sup>7</sup>;
- les conclusions du Conseil sur la sûreté maritime<sup>8</sup>;
- la déclaration de Nicosie des ministres des affaires maritimes de l'Union européenne sur le renforcement de l'éducation et de la formation des marins et la promotion de la participation égale des femmes dans le secteur du transport maritime;

---

<sup>1</sup> Doc. ST 6926/26.

<sup>2</sup> Doc. ST 6987/26.

<sup>3</sup> Doc. ST 8648/20.

<sup>4</sup> Doc. ST 15144/18.

<sup>5</sup> Doc. ST 10350/26.

<sup>6</sup> Doc. ST 9976/17.

<sup>7</sup> Doc. ST 15807/25.

<sup>8</sup> Doc. ST 9946/21.

1. SE FÉLICITE de la communication de la Commission sur la stratégie portuaire de l'UE en tant que cadre global répondant aux principaux défis auxquels sont confrontés les ports européens, tant maritimes qu'intérieurs, en ce qui concerne la compétitivité, la durabilité, la résilience, la sûreté, la gouvernance de la numérisation et les aspects sociaux, s'appuyant sur la politique portuaire de 2013; SOULIGNE qu'il importe d'assurer une mise en œuvre proportionnée et efficace et d'éviter des charges administratives et financières inutiles, conformément aux principes d'une meilleure réglementation;
2. INVITE la Commission à évaluer l'efficacité des enceintes existantes au niveau de l'UE en ce qui concerne la mise en œuvre de cette stratégie et, si nécessaire, à en créer de nouvelles;
3. EST CONSCIENT que les ports européens prennent en charge plus de 74 % des marchandises qui entrent ou sortent de l'Europe et environ 395 millions de passagers par an, ce qui génère une valeur économique importante et des emplois; RECONNAÎT que le rôle stratégique des ports a pris de l'ampleur pour englober la transition énergétique, l'énergie renouvelable en mer, les pôles industriels, la mobilité maritime et la sûreté, y compris l'exposition à la criminalité organisée, aux menaces hybrides et au trafic illicite nuisant à la résilience et à l'intégrité des chaînes d'approvisionnement; MET L'ACCENT sur la diversité des écosystèmes portuaires, y compris leurs caractéristiques géographiques, climatiques et opérationnelles;
4. EST CONSCIENT qu'il existe des ports maritimes qui, en raison de leur localisation unique, sont particulièrement exposés à des menaces extérieures, de nature militaire et géopolitique, provenant de l'extérieur de l'Union; RECONNAÎT, en conséquence, que les ports maritimes ont des besoins spécifiques déterminés par ces facteurs externes; DEMANDE l'élaboration d'instruments de l'UE pour soutenir les ports maritimes;
5. RECONNAÎT le rôle spécifique que jouent les ports intérieurs en tant que composantes à part entière du réseau RTE-T dans la contribution à la logistique multimodale, à la décarbonation des transports et à la résilience des chaînes d'approvisionnement; APPELLE à une approche politique différenciée et proportionnée qui tienne compte de leurs caractéristiques spécifiques;
6. EST CONSCIENT que les ports insulaires (en tant que principaux promoteurs institutionnels de la politique de l'Union en matière d'insularité) et les ports situés dans des régions côtières et des régions ultrapériphériques ainsi que dans des pays et territoires d'outre-mer jouent un rôle stratégique pour leurs territoires; RECONNAÎT que ces ports sont particulièrement exposés à la pression concurrentielle, aux risques liés au climat et à la sécurité et aux coûts supplémentaires, et que les ports de petite et moyenne taille, y compris dans les régions faiblement peuplées, sont confrontés à des défis similaires;

7. INVITE à fournir un soutien ciblé et flexible dans le cadre des instruments pertinents de l'UE, tenant compte des caractéristiques spécifiques de ces ports, y compris leur rôle dans la sécurité de l'approvisionnement et la mobilité militaire, tout en continuant à reconnaître et à soutenir le rôle moteur et stratégique essentiel des ports maritimes et intérieurs du RTE-T européen, assurant la continuité territoriale et relevant les défis auxquels sont confrontés les ports situés à proximité de plateformes de pays tiers; SOULIGNE la nécessité d'une approche proportionnée à l'égard des régions ultrapériphériques en procédant systématiquement à des analyses d'impact des effets des propositions législatives de l'Union sur ces régions, en particulier sur le fonctionnement de leurs ports;
8. CONSTATE que les conditions régionales varient considérablement au sein de l'Union et peuvent influencer la mise en œuvre de la stratégie de différentes manières, y compris les conditions hivernales altérant les opérations; INSISTE sur le fait que, dans certaines régions, les conditions hivernales peuvent avoir une incidence significative sur les opérations portuaires et les activités maritimes pendant de longues périodes chaque année; SOULIGNE que des équipements et des dispositifs opérationnels spécifiques sont nécessaires pour garantir la sécurité et l'efficacité des opérations hivernales; MET L'ACCENT sur le fait qu'il importe de tenir compte de ces différentes conditions préalables régionales lors de l'élaboration et de l'application de mesures pertinentes, afin de soutenir une mise en œuvre efficace et résiliente dans l'ensemble de l'Union;

## **II. RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ, L'INNOVATION ET LA NUMÉRISATION**

9. RECONNAÎT que le commerce maritime est intrinsèquement mondial et que les coûts, les normes et les conditions réglementaires ont une incidence sur la compétitivité, et SOULIGNE qu'il importe de garantir des conditions de concurrence équitables au niveau international et de remédier aux distorsions découlant des asymétries réglementaires et des pratiques des pays tiers;
10. SE FÉLICITE des principes directeurs définis par la Commission pour le soutien de l'UE aux projets portuaires dans les pays tiers et SOULIGNE que ce soutien devrait faire l'objet d'un contrôle rigoureux de la compétitivité;
11. EST CONSCIENT du rôle central que jouent les ports dans la compétitivité et la résilience des chaînes logistiques et de leur exposition à la concurrence internationale, garantissant que les projets soutenus par l'UE dans les pays tiers tiennent compte de l'incidence potentielle sur la position concurrentielle des ports de l'UE;
12. SOULIGNE qu'il importe de réduire activement les formalités administratives et de simplifier les processus, et INVITE la Commission et les États membres à définir et à mettre en œuvre des mesures de simplification;
13. SOUTIENT la recherche d'un accès équitable au marché dans le cadre des engagements internationaux, et DEMANDE que les opérateurs de l'UE bénéficient de conditions équilibrées et non discriminatoires sur les marchés portuaires des pays tiers;

14. SE FÉLICITE de l'intention de fournir des orientations pour l'évaluation des investissements étrangers dans les ports de l'UE, et SOULIGNE qu'il importe d'effectuer des contrôles fondés sur les risques, proportionnés et non discriminatoires, d'appliquer les cadres existants, d'éviter les doubles emplois et de garantir la sécurité juridique tout en préservant la sécurité économique et en visant à éviter la détention ou le contrôle indus par des étrangers d'infrastructures et d'opérations portuaires critiques, y compris les risques liés à l'infiltration par des organisations criminelles, en particulier ceux qui concernent la mobilité militaire et la sécurité économique de l'Union; MET L'ACCENT, à cet égard, sur la nécessité de préserver un environnement d'investissement attrayant pour les ports européens et d'éviter de dissuader les investisseurs fiables; RELÈVE la nécessité de garantir l'accès à des ressources financières pour la mise en œuvre de projets d'investissement dans les ports de l'Union;
15. SOULIGNE la nécessité de promouvoir les intérêts de l'UE en ce qui concerne la normalisation des ports dans les enceintes internationales compétentes; INVITE les États membres à appliquer efficacement les mécanismes de filtrage existants et à partager des informations pertinentes au niveau de l'Union;
16. RAPPELLE la diversité des modèles de gouvernance portuaire, et SOULIGNE que cette diversité doit être pleinement respectée;
17. EST CONSCIENT du rôle que jouent les contrats de concession et de bail foncier pour ce qui est d'attirer les investissements, et INVITE à poursuivre une approche stratégique équilibrée qui respecte les modèles existants de gouvernance portuaire, tout en garantissant la souplesse, la résilience, la sécurité, la durabilité et le bon fonctionnement du marché intérieur, et en promouvant, dans le même temps, la poursuite du développement des ports, par la mise en œuvre d'un large éventail d'investissements;
18. RÉAFFIRME que les futures initiatives de l'Union ne devraient pas porter atteinte à la compétence nationale en matière de gouvernance portuaire, ni aux concessions et aux cadres d'utilisation des sols dans les ports;
19. EST CONSCIENT de l'évolution du rôle des autorités portuaires et des autres organes de gestion des ports en tant que coordinateurs stratégiques, et ENCOURAGE la poursuite de leur développement, de leur coopération et de leurs performances effectives conformément aux structures nationales de gouvernance et de propriété;
20. SOULIGNE l'importance du financement d'infrastructures portuaires de base ouvertes à un usage général (telles que les brise-lames, le dragage des canaux d'accès, les énergies renouvelables en mer, les infrastructures pour carburants alternatifs, les quais accessibles au public et l'accès commun routier et ferroviaire dans la zone portuaire) qui présentent une forte valeur ajoutée pour le public, et INVITE la Commission, dans le cadre de la révision du cadre des aides d'État, à tenir compte de ces éléments afin de soutenir la viabilité économique et la compétitivité des ports; il convient d'accorder une attention particulière aux ports intérieurs et aux ports de plus petite taille, ainsi qu'aux systèmes portuaires périphériques et insulaires, qui sont souvent confrontés à des déficits d'investissement structurels et à une capacité limitée de génération de revenus;

21. INVITE la Commission, lors de la révision du règlement général d'exemption par catégorie (RGEC), à adapter le champ d'application (catégories d'aides), les seuils et le pourcentage d'intensité des aides portuaires bénéficiant d'une exemption par catégorie afin de mieux refléter les coûts réels ajustés à l'inflation des investissements nécessaires à la numérisation, à la cybersécurité, à la transition énergétique, à la sûreté, à la sécurité, au transfert modal et à la mobilité à double usage; INVITE la Commission à garantir la simplification et la sécurité juridique, tout en évitant une charge administrative supplémentaire; INVITE la Commission à garantir des intensités d'aide plus élevées et des procédures simplifiées pour les ports;
22. SE FÉLICITE de l'engagement pris par la Commission de simplifier la charge réglementaire tout en préservant la protection de l'environnement, y compris en révisant l'acte délégué relatif aux objectifs climatiques de la taxinomie afin d'améliorer la facilité d'utilisation, ainsi que de la proposition de règlement relatif à l'accélération des évaluations environnementales, qui accélère les évaluations au moyen de la numérisation, de calendriers réduits et de procédures combinées;
23. PREND NOTE des principes communs pour le financement de l'UE, et SOULIGNE que ceux-ci devraient simplifier les procédures, éviter de nouvelles charges administratives et demeurer neutres en ce qui concerne les modèles de gouvernance et de concession ou les dispositions contractuelles, afin de respecter la diversité des systèmes nationaux, tout en garantissant un accès équitable aux possibilités de financement pour les ports de différentes tailles et situations géographiques;
24. RÉAFFIRME la nécessité de recourir à diverses sources de financement pour les investissements bénéficiant aux ports de l'UE. Ces sources de financement comprennent des sources européennes, nationales et privées, ainsi que des fonds levés au moyen de la coopération avec les banques et institutions financières nationales de développement. À cet égard, l'objectif est de soutenir leur développement dans divers domaines fonctionnels tels que la sûreté, la cybersécurité, la défense, la transition énergétique, la décarbonation, les corridors de transport maritime écologiques et les technologies modernes, tout en soulignant qu'il importe de tenir compte des conditions locales lors de l'octroi d'un soutien financier à des ports individuellement et en reconnaissant leurs caractéristiques spécifiques découlant, entre autres, de leur localisation unique, y compris les contraintes liées à l'insularité ou une forte exposition à des menaces extérieures de nature militaire et géopolitique, qui peuvent déterminer des besoins d'investissement particuliers;
25. INVITE à améliorer la coordination et la transparence entre les instruments de financement de l'UE, garantissant la souplesse, la cohérence, l'accessibilité et l'alignement sur les priorités stratégiques pour les ports de l'UE;

26. SOULIGNE la nécessité de renforcer la coopération institutionnelle dans la conception et la mise en œuvre de la politique portuaire de l'UE. Cela vaut en particulier dans des domaines tels que le contrôle des investissements directs étrangers, le suivi de la concentration du marché et la coordination de la stratégie "Global Gateway", en tenant compte des initiatives mutuellement bénéfiques avec les pays tiers, et INVITE la Commission à étudier les possibilités de renforcer la coopération portuaire au niveau de l'UE, y compris en s'appuyant sur les enceintes existantes et, le cas échéant, en les renforçant, notamment avec la participation des autorités responsables de la sécurité intérieure et les services répressifs, selon le cas. À cet égard, l'objectif est de créer un espace dédié à la compréhension mutuelle et à l'action commune pour défendre l'intérêt portuaire européen commun, sans préjudice d'une concurrence loyale entre les ports et sans imposer de nouvelles charges aux États membres ou à la Commission;
27. SOULIGNE l'importance stratégique croissante du suivi des investissements directs étrangers dans les ports situés dans des pays tiers, en particulier ceux qui sont dans le voisinage de l'Union, compte tenu de leur incidence potentielle sur la compétitivité des ports de l'Union, le développement de plateformes de transbordement, la mobilité militaire, ainsi que la résilience et la sécurité des chaînes d'approvisionnement;
28. PREND NOTE du réexamen des lignes directrices de l'UE sur les concentrations, et INSISTE sur la nécessité de préserver une concurrence effective tout en tenant compte de l'évolution des structures du marché, y compris l'intégration verticale, qui peut améliorer la prévisibilité de l'évolution du trafic et soutenir les stratégies d'investissement à long terme;
29. SOULIGNE qu'il importe de poursuivre l'intégration des ports dans le RTE-T au moyen du renforcement des liaisons entre l'arrière-pays et les ports maritimes, y compris dans les régions ultrapériphériques, ainsi qu'au moyen de l'intégration multimodale des ports intérieurs, et INVITE à donner la priorité à la connectivité ferroviaire, routière et fluviale à double usage, y compris en préservant la navigabilité, la fiabilité des chenaux et l'opérabilité des bassins portuaires sur les voies navigables intérieures centrales, ainsi qu'à des connexions du dernier kilomètre résilientes et efficaces, lorsque cela est géographiquement possible. La promotion du transfert modal devrait être une priorité, mais lorsque la route est le seul mode de transport disponible, la connectivité au réseau routier doit également être assurée, en particulier pour les petits ports;
30. SOULIGNE qu'il importe que les capacités et la qualité des infrastructures soient adéquates, et INVITE à renforcer le développement des infrastructures portuaires, y compris les liaisons multimodales et les ports secs, le cas échéant, en plus des activités d'investissement dans les infrastructures concernant directement les ports;

31. SOULIGNE qu'il importe de renforcer la multimodalité et l'intégration des ports dans les chaînes logistiques, ainsi que d'assurer le développement et le déploiement efficace de l'innovation numérique et technologique, en tant que facteurs essentiels de l'efficacité, de la résilience et de la compétitivité du système portuaire européen;
32. SE FÉLICITE de l'intention de la Commission d'améliorer l'efficacité et la numérisation des opérations portuaires et des chaînes logistiques, ainsi que de continuer à soutenir le transfert modal, et DEMANDE qu'une attention particulière soit accordée au statut des zones portuaires compte tenu des opérations ferroviaires qui y sont effectuées, dans le but de simplifier et d'accroître la souplesse des opérations ferroviaires menées à l'intérieur des ports, réduisant ainsi les temps d'attente et optimisant la capacité opérationnelle, tout en respectant pleinement les exigences en matière de sûreté et de sécurité, et en donnant la priorité à la transition écologique; INVITE la Commission à évaluer l'adéquation du cadre réglementaire existant à cet égard;
33. RECONNAÎT que les ports publics intérieurs et maritimes situés sur le réseau RTE-T contribuent de manière significative à la connectivité multimodale, à la résilience de la chaîne d'approvisionnement, à la transition énergétique, à la cohésion régionale et, le cas échéant, à la mobilité militaire, et INVITE la Commission et les États membres à tenir compte de ces fonctions, le cas échéant, dans la mise en œuvre des instruments et cadres d'action pertinents existants de l'UE;
34. SE FÉLICITE de la proposition de règlement sur la mobilité militaire et APPELLE à sa mise en œuvre rapide, en garantissant un soutien approprié et souple aux infrastructures portuaires à double usage et aux équipements connexes, y compris un financement efficace reflétant les réalités actuelles et la demande croissante d'infrastructures portuaires maritimes correctement préparées et capables de gérer les approvisionnements stratégiques, les transports militaires et d'autres opérations connexes; RAPPELLE qu'il importe de mettre en œuvre les actions énoncées dans le cadre de l'engagement en faveur de la mobilité militaire 2024<sup>9</sup>;
35. SE FÉLICITE des efforts déployés pour renforcer la primauté technologique et soutenir le déploiement de l'innovation et DEMANDE que des pistes plus claires soient explorées pour mettre en place des solutions numériques et technologiques dans tous les ports;
36. ENCOURAGE la mise au point d'initiatives numériques de l'UE, et DEMANDE qu'elles soient mises en œuvre de manière efficace et harmonisée, en évitant une fragmentation et des exigences supplémentaires inutiles;

---

<sup>9</sup> Doc. ST 9225/24.

37. SE FÉLICITE de l'élaboration de lignes directrices sur le partage des données, et INSISTE sur l'importance de l'interopérabilité, de la protection des données et de chaînes logistiques efficaces, tout en SOULIGNANT la nécessité de veiller à ce que ces futures lignes directrices ne compromettent pas les progrès déjà accomplis par les opérateurs et les autorités compétentes;
38. SOULIGNE la nécessité d'assurer la cohérence entre les politiques et la législation de l'UE ayant une incidence sur les ports et les liaisons avec l'arrière-pays, y compris les politiques en matière de climat, d'énergie et de transport, dans le but d'éviter des charges réglementaires et financières cumulées susceptibles d'affecter la compétitivité des ports de l'Union;

### **III. TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, DURABILITÉ ET INDUSTRIES PROPRES**

39. RECONNAÎT que les ports deviennent des pôles énergétiques et industriels stratégiques et jouent un rôle clé dans la décarbonation et dans la transition énergétique de l'économie et de la société européennes;
40. SE FÉLICITE du soutien en faveur de l'alimentation électrique à quai, et SOULIGNE que le déploiement devrait viser la viabilité économique, la compétitivité et l'alignement sur la demande, en garantissant la transparence des prix et en évitant les actifs délaissés, en tenant également compte des défis liés à la connectivité des ports du RTE-T et en reconnaissant que, pour les ports intérieurs, d'autres solutions telles que les infrastructures de recharge à quai pourraient être plus appropriées;
41. NOTE que les OPEX<sup>10</sup> de l'OPS<sup>11</sup> varient en fonction des différences de tarification de l'électricité et des complexités opérationnelles divergentes; SOUTIENT les initiatives visant à encourager l'utilisation de l'OPS; INVITE les États membres à reconnaître l'OPS comme un élément stratégique de la transition énergétique en l'intégrant pleinement dans les objectifs nationaux, les régimes d'aide et la planification au titre de la directive sur les énergies renouvelables<sup>12</sup> (RED);
42. DEMANDE que le plan d'action de l'UE en faveur de l'électrification soutienne la primauté des ports de l'UE en matière d'électrification maritime, y compris le renforcement de l'intégration du réseau;
43. DEMANDE la promotion de solutions de réseaux intelligents, de la gestion de la demande et de l'utilisation efficace des infrastructures existantes;

---

<sup>10</sup> Charges d'exploitation (OPEX).

<sup>11</sup> Alimentation électrique à quai (OPS).

<sup>12</sup> Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (refonte), <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>.

44. EST CONSCIENT du rôle que jouent les ports en ce qui concerne les carburants de substitution et les énergies propres et à faibles émissions de carbone, ainsi que de la contribution des ports du RTE-T à la promotion de corridors de transport maritime écologiques avec des pays tiers; INVITE à un alignement plus étroit entre le RTE-T, le RTE-E et les cadres de planification nationaux, tenant explicitement compte des besoins de réseaux terrestres d'électricité et de gaz liés à la décarbonation des ports et à l'approvisionnement en carburant, y compris pour les infrastructures portuaires multicom bustibles et adaptées à l'hydrogène;
45. RAPELLE qu'il importe de faciliter le déploiement du réseau pour les ports et d'y accorder la priorité, ainsi que de garantir des liaisons rapides et efficaces pour les projets liés aux ports;
46. RECONNAÎT le rôle que jouent les ports dans la définition des conditions appropriées dans lesquelles d'autres carburants à émissions de carbone faibles ou nulles peuvent être stockés, soutés et manipulés pratiquement et en toute sécurité dans les différentes zones portuaires, en tenant compte de leurs contraintes opérationnelles et spatiales, ainsi que de leurs rôles respectifs pour ce qui est de faciliter et d'essayer d'attirer des investissements qui correspondent à la demande (par exemple au moyen de collaborations dans les corridors écologiques, les pôles et les plateformes public-privé intersectorielles); EST CONSCIENT du rôle crucial du marché dans le développement d'une chaîne d'approvisionnement en carburants propres dans les zones portuaires, et SE FÉLICITE des nouvelles mesures visant à encourager la demande de carburants durables qui permettent de garantir leur disponibilité, leur évolutivité et leur caractère abordable;
47. APPELLE à renforcer la coopération entre les ports, les pôles industriels et leur arrière-pays afin de soutenir la transition énergétique, les industries propres et les solutions d'économie circulaire, et DEMANDE un soutien actif à l'accélération des procédures d'autorisation et à la connectivité au réseau afin de faciliter le développement de ces pôles industriels au sein des zones portuaires ou connectés à celles-ci;
48. RAPPELLE qu'il importe d'utiliser les recettes du SEQE de l'UE à des fins liées au climat et ENCOURAGE les États membres, conformément aux priorités nationales, à soutenir la décarbonation du secteur maritime tout au long de la chaîne de valeur, y compris les compagnies maritimes, les chantiers navals, les projets de modernisation, les fabricants d'équipements, les fournisseurs de technologies, les fournisseurs de carburant et les ports, et ENCOURAGE les États membres à utiliser les recettes générées par l'inclusion du transport maritime dans le SEQE de l'UE pour soutenir la transition énergétique du secteur, y compris le renouvellement de la flotte, la modernisation écologique, les services de transport maritime insulaires, les carburants alternatifs et les infrastructures énergétiques portuaires;
49. PREND ACTE des mises à jour et révisions à venir de la législation pertinente, y compris le SEQE de l'UE et le règlement FuelEU Maritime, ainsi que de leur importance pour la compétitivité des ports et de leur contribution à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique de l'Union et de ses objectifs climatiques; APPELLE à une approche coordonnée et à une évaluation de l'incidence cumulée de toute réglementation nouvelle ou révisée;

50. PREND NOTE des préoccupations exprimées par plusieurs États membres en ce qui concerne l'incidence du SEQE sur la compétitivité des ports de l'UE, en particulier en ce qui concerne le détournement du trafic, les fuites de carbone et la délocalisation des investissements, et RAPPELLE que la Commission est tenue, en vertu de la directive SEQE, de surveiller la mise en œuvre du SEQE pour les activités de transport maritime afin de détecter les pratiques de contournement afin de prévenir de telles pratiques à un stade précoce; MET L'ACCENT sur la nécessité de prendre des mesures appropriées pour atténuer de tels risques, en accordant une attention particulière aux régions ultrapériphériques, compte tenu de l'exposition des ports de l'UE à la concurrence internationale et de leur rôle dans les chaînes logistiques mondiales, ainsi qu'aux régions insulaires et périphériques; INVITE la Commission à renforcer son suivi et à proposer des mesures correctives ciblées, en particulier en ce qui concerne les activités de transbordement, tout en préservant l'ambition environnementale et en garantissant la cohérence avec les cadres internationaux, tels que le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI); INVITE la Commission à apporter tout son soutien en vue de parvenir à un accord mondial qui permette d'atteindre tous les objectifs de réduction des émissions de la stratégie de l'OMI de 2023 concernant les gaz à effet de serre, suivi d'adaptations appropriées de la législation pertinente de l'UE afin d'éviter de manière effective les doubles paiements financiers et les charges administratives;
51. RAPPELLE qu'il importe de soutenir les investissements dans les technologies et les infrastructures de décarbonation et de transition énergétique dans les ports d'une manière qui soit neutre sur le plan technologique. Par conséquent, les ports devraient avoir accès à un soutien leur permettant de relever les défis liés au déploiement de technologies énergétiques propres, telles que les infrastructures éoliennes, solaires et houlomotrices flottantes pour la production d'énergie propre et renouvelable, aidant ainsi les États membres et les parties prenantes à mettre en place une véritable expertise européenne, à renforcer l'indépendance énergétique et à stimuler l'emploi;
52. SOUTIENT les efforts visant à simplifier la mise en œuvre du cadre réglementaire, tout en préservant la protection de l'environnement. À cet égard, l'objectif devrait être d'éviter les doubles emplois et de garantir une approche cohérente et intersectorielle afin de faciliter le développement des ports, en particulier en ce qui concerne les procédures d'autorisation et conformément au principe de subsidiarité.
53. SE FÉLICITE de l'élaboration d'un cadre de résilience au changement climatique, comprenant des outils d'évaluation des risques climatiques; SOULIGNE la nécessité de protéger les infrastructures portuaires contre les effets du changement climatique tout en évitant de déplacer les risques vers les villes, les industries ou les infrastructures à proximité; INSISTE sur la nécessité d'élaborer un cadre à l'échelle de l'Union pour évaluer les risques climatiques dans les ports, y compris la sécheresse, les faibles niveaux d'eau, les inondations et la volatilité hydromorphologique des cours d'eau affectant les ports intérieurs, et pour déterminer les mesures d'adaptation prioritaires, en s'appuyant sur les politiques et outils existants en matière de climat, de taxinomie et de résilience;

#### **IV. PROTÉGER ET SÉCURISER LES PORTS**

54. EST CONSCIENT de l'éventail croissant de menaces pesant sur la sûreté des ports et de la nécessité d'accroître la sûreté et la résilience des infrastructures portuaires;
55. SOULIGNE qu'il importe que la stratégie soit parfaitement synchronisée avec les activités dans le domaine de la mobilité militaire afin d'améliorer, de faciliter et d'accélérer les déploiements importants de troupes et de ressources des États membres de l'UE et de pays tiers, en veillant à la cohérence avec les efforts entrepris dans le cadre de l'OTAN; INSISTE également sur la nécessité de garantir des ressources pour les travaux d'infrastructure dans les ports situés sur les corridors de mobilité militaire de l'UE.
56. CONSIDÈRE, PAR CONSÉQUENT, JUDICIEUX de réfléchir aux relations de propriété des éléments d'infrastructure portuaire afin de garantir un accès rapide aux zones portuaires, en tenant compte des inspections et des audits ainsi que du mouvement des équipements militaires et d'autres questions importantes du point de vue de la sécurité de l'UE;
57. SOULIGNE qu'il importe que la stratégie portuaire mette en évidence les menaces nouvelles et croissantes qui pèsent sur les ports, notamment le terrorisme, le sabotage, la criminalité organisée, la corruption, les cyberattaques et les attaques hybrides, ainsi que les drones et autres systèmes sans pilote;
58. SALUE les efforts visant à renforcer les cadres de sûreté maritime et à faire face aux menaces émergentes; PREND ACTE de la proposition à venir en vue d'un cadre européen visant à faciliter la coopération entre les États membres en ce qui concerne la vérification des antécédents des travailleurs portuaires, en tant qu'outil fondé sur les risques visant à prévenir et à combattre la criminalité organisée et les activités illicites; RÉAFFRIME la nécessité d'élaborer des lignes directrices pour clarifier le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) en tant que cadre international fondamental pour faire face aux menaces croissantes que représentent la criminalité organisée et le commerce illicite;
59. SE FÉLICITE des initiatives visant à lutter contre la criminalité organisée et la corruption, ainsi que contre le terrorisme, le sabotage, les cyberattaques, les attaques hybrides et les drones; SOULIGNE l'importance de l'alliance des ports européens dans la lutte contre la criminalité organisée et le trafic de drogue; SOUTIENT des mesures de sécurité proportionnées et efficaces, qui tiennent compte des réalités opérationnelles et évitent les charges inutiles. Des outils nouveaux et améliorés pour les services répressifs et une coopération renforcée avec les pays tiers sont importants;
60. SE FÉLICITE du renforcement de la coopération avec les pays tiers et les partenaires internationaux afin d'améliorer la sûreté portuaire, y compris dans les ports intérieurs;

61. DEMANDE la mise en œuvre, à l'échelle de l'Union, de la législation pertinente en matière de cybersécurité et le renforcement de la coopération entre les autorités compétentes. Cela doit inclure un échange mutuel de données entre les autorités (de sécurité) compétentes, en particulier le partage d'informations entre les autorités policières, douanières, portuaires et maritimes afin de renforcer la prévention, la détection et la lutte efficace contre la criminalité organisée et d'autres éventuels acteurs hostiles dans les ports; SE FÉLICITE de la création envisagée de la plateforme des données douanières de l'UE pour la collecte, le traitement et l'échange de données avec et entre les autorités douanières, ainsi que du système de guichet unique maritime européen (EMSWe) existant, qui garantit une gestion anticipée des risques liés aux marchandises;
62. RECONNAÎT le rôle essentiel que jouent les ports tant dans la mobilité militaire que dans la résilience, car ils sont des catalyseurs essentiels de la circulation des troupes et des équipements militaires, et servent, dans le même temps, de points d'accès civils essentiels pour le commerce, l'approvisionnement énergétique et la connectivité dans toute l'Europe;
63. SOULIGNE que toute initiative future visant à protéger et à sécuriser les ports, y compris le prochain cadre pour la mobilité militaire, doit assurer l'équilibre voulu entre les exigences militaires et de sûreté et la continuité des activités civiles et commerciales, et garantir un accès prioritaire aux zones portuaires, si nécessaire; RECONNAÎT que les ports ont besoin de capacités et de ressources financières suffisantes pour réagir aux chocs géopolitiques et aux situations imprévues;

## **V. COHÉSION SOCIALE, COMPÉTENCES ET EMPLOIS DE QUALITÉ**

64. EST CONSCIENT du rôle que jouent les ports en tant que vecteurs essentiels du développement économique, de la résilience et de la cohésion sociale et territoriale de l'Union; SOULIGNE l'importance des ports de petite et moyenne taille à cet égard, y compris ceux situés sur les îles, dans les régions éloignées et ultrapériphériques et dans les zones à faible densité de population, ainsi que ceux qui sous-tendent la résilience stratégique et logistique;
65. SE FÉLICITE du fait que la stratégie portuaire européenne s'applique explicitement aux ports intérieurs; MET L'ACCENT sur la contribution des ports intérieurs à la logistique transfrontalière intraeuropéenne et au maintien des chaînes d'approvisionnement; INSISTE sur le fait que de nombreuses exigences (par exemple en ce qui concerne l'alimentation électrique à quai) sont principalement adaptées au transport maritime et que les paramètres techniques et économiques spécifiques des ports intérieurs auraient dû être davantage pris en considération; SOULIGNE l'importance de l'accès aux instruments de financement pour les ports intérieurs; APPELLE à une représentation appropriée de tous les ports au sein du conseil de haut niveau pour les industries maritimes et les ports à venir;

66. SE FÉLICITE du fait que la stratégie portuaire de l'UE reconnaisse les ports maritimes comme des points d'accès essentiels pour l'importation et l'exportation de marchandises de l'UE, donnant ainsi une grande priorité à la connectivité et à la compétitivité mondiales de l'Union;
  67. SOULIGNE qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces d'adaptation, de reconversion et de formation opérationnelle de la main-d'œuvre pour veiller à ce que la transformation technologique génère la création d'emplois de qualité, améliore la sécurité de la main-d'œuvre et rende le secteur plus attrayant pour les femmes et les jeunes;
  68. SOULIGNE qu'il importe de garantir un environnement de travail sûr pour les travailleurs portuaires, compte tenu notamment de l'augmentation des risques pour la sûreté et du rôle clé que jouent les ports dans la mobilité militaire, et DEMANDE l'organisation régulière de formations et d'exercices.
-