



Bruxelles, le 4.3.2026
COM(2026) 111 final

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

relative à la stratégie maritime industrielle de l'UE

1. INTRODUCTION

L'Europe est un continent maritime. L'Union européenne et ses États membres gèrent le plus grand domaine maritime collectif au monde, avec 25 millions de km² de zones économiques exclusives (ZEE)¹. L'Union possède l'une des plus longues façades maritimes au monde — s'étendant sur 70 000 km à travers 22 États membres — et un réseau de 42 000 km de voies navigables intérieures. Elle compte des milliers de ports, de ports de plaisance, de chantiers navals et de fournisseurs, autant d'éléments qui soulignent la nécessité de tirer davantage parti du potentiel qu'offre le marché unique européen du transport par voie d'eau.

Le secteur manufacturier maritime européen² et le secteur européen du transport maritime³ constituent des secteurs stratégiques pour l'autonomie, la résilience, la défense, la sécurité économique, la prospérité et la décarbonation de l'Europe ainsi que pour l'utilisation durable et la protection des actifs et ressources de ses ZEE. Le secteur manufacturier maritime européen est un acteur mondial de premier plan dans le domaine de la construction de navires complexes et de haute technologie et dans les technologies de pointe. Il stimule l'innovation en faveur du transport par voie d'eau durable et des activités de l'économie bleue, et constitue une pierre angulaire de la croissance industrielle régionale. Le secteur européen du transport maritime est l'un des principaux fournisseurs de services maritimes dans le monde: il assure l'approvisionnement en biens essentiels, permet les échanges commerciaux et contribue à l'indépendance énergétique de l'UE. Il détermine également, parallèlement à d'autres segments du transport par voie d'eau, la demande de produits manufacturés et de services dans le domaine maritime, et façonne les choix technologiques.

Ces deux secteurs sont essentiels au renforcement des capacités militaires de l'Union et des États membres dans la mesure où ils facilitent le déplacement des troupes et fournissent des navires militaires et civils destinés à un usage naval ou à un double usage. Ils sont également déterminants pour le déploiement et la protection des infrastructures énergétiques numériques et en mer de l'UE, telles que les gazoducs, les câbles électriques et informatiques, ou les parcs éoliens. D'autres sous-segments, tels que le tourisme de croisière et le tourisme nautique, présentent un potentiel d'innovation considérable dans l'amélioration de leur durabilité.

Cet écosystème maritime est confronté à des défis. Les rapports Draghi⁴ et Niinistö⁵ soulignent son exposition à une concurrence et à des tensions mondiales intenses, à une dépendance croissante à l'égard de pays tiers pour la production et le financement des navires, à la décarbonation, ainsi qu'au vieillissement de la main-d'œuvre et aux besoins de perfectionnement et de reconversion professionnels.

¹Y compris dans les régions ultrapériphériques de l'UE.

² La notion de «secteur manufacturier maritime» englobe un large éventail d'activités et de services industriels, tels que: 1) la construction, la réparation, la maintenance, la conversion, la modernisation, le démontage et le recyclage de bâtiments de mer et de bateaux de navigation intérieure, de bateaux, de plates-formes flottantes et d'autres unités de surface et sous-marines spécialisées; 2) la production d'équipements et de technologies pour les activités maritimes, portuaires et de l'économie bleue.

³ Le terme «transport maritime» englobe tous les segments des services de transport de marchandises et de passagers par mer, y compris le cabotage, le transport maritime de longue et de courte distance, les services spécialisés de transport maritime, ainsi que les modèles commerciaux de services de tramps et de services maritimes de ligne.

⁴ L'avenir de la compétitivité européenne: rapport de Mario Draghi, 2024.

⁵ Renforcer la préparation et l'état de préparation civiles et militaires de l'Europe: rapport du conseiller spécial Niinistö, 2024.

L'Europe a besoin d'un cadre politique qui préserve et stimule le secteur manufacturier maritime européen et le secteur européen du transport maritime, renforce leur capacité d'innovation, fasse progresser la numérisation, la durabilité et la décarbonation en tant que sources d'opportunités industrielles, stimule la primauté technologique et renforce la compétitivité de ces secteurs. Parallèlement aux ports, ces secteurs sont cruciaux pour le positionnement de l'UE sur la scène géopolitique instable et pour l'autonomie stratégique, la sécurité économique et la préparation de l'UE. C'est pourquoi la Commission propose également, en même temps que la présente stratégie maritime industrielle, une stratégie portuaire européenne.

Le moment est venu d'agir. La présente stratégie maritime industrielle de l'UE, qui s'appuie sur le pacte pour une industrie propre et sur diverses initiatives connexes de l'UE⁶, définit une vision et une ligne d'action reposant sur six piliers:

Stratégie maritime industrielle de l'UE



2. CONSTRUIRE, ÉQUIPER ET RÉPARER

Un secteur manufacturier maritime fort⁷ revêt une importance stratégique pour la souveraineté de l'Europe. Il donne à l'Europe la capacité de construire et d'entretenir des navires, des équipements, des plateformes et des technologies qui sont nécessaires pour promouvoir et protéger ses intérêts vitaux: qu'il s'agisse de l'indépendance énergétique, de la résilience au changement climatique, de l'approvisionnement alimentaire⁸ ou de la

⁶ Notamment une boussole pour la compétitivité de l'UE [COM(2025) 30 final], le pacte européen pour l'Océan [COM(2025) 281 final], la stratégie de sûreté maritime de l'UE (14280/23), la stratégie pour la résilience dans le domaine de l'eau [COM(2025) 280 final] et le plan d'action «zéro pollution» [COM(2021) 400 final].

⁷ Le secteur manufacturier maritime européen compte 300 chantiers navals et 28 000 fabricants d'équipements maritimes. Une analyse ascendante des caractéristiques, des besoins, des défis et des possibilités du secteur a été réalisée dans le cadre du parcours de transition pour la mobilité (2024). Les recommandations formulées dans cet exercice sont prises en compte dans la présente stratégie.

⁸ Grâce, notamment, à des navires spécialisés, des plateformes flottantes et de conversion, des structures de fondation et des infrastructures électriques pour les énergies renouvelables en mer en général et, plus particulièrement pour l'énergie éolienne en mer, des dragueurs de pointe permettant de se protéger contre l'élévation du niveau de la mer et les inondations fluviales, ou encore des navires destinés à des activités de pêche et d'aquaculture durables. Plus précisément, en ce qui concerne les navires de pêche, la Commission publiera une feuille de route sur la transition énergétique de la pêche et de l'aquaculture de l'UE d'ici au troisième trimestre de 2026, qui permettra de guider le secteur dans le domaine

protection des frontières, en passant par la défense, la protection des infrastructures critiques, la mobilité militaire, l'observation des océans et la navigation dans l'Arctique⁹.

Il est essentiel de préserver une masse critique de construction navale commerciale dans l'UE de manière à soutenir la construction navale de défense, compte tenu de l'existence de fortes interconnexions à double usage et d'un enrichissement mutuel¹⁰. Ce principe est également important pour maintenir des chaînes d'approvisionnement viables en Europe, en assurant la maîtrise des technologies clés et du savoir-faire. Il est essentiel pour favoriser l'emploi, l'investissement et l'innovation au niveau régional, y compris dans les zones périphériques, les îles et les régions ultrapériphériques. Les capacités en matière de réparation, de maintenance, de conversion, de modernisation et de recyclage des navires sont cruciales pour renforcer la sécurité, la décarbonation et la circularité du transport par voie d'eau.

2.1 Secteur manufacturier maritime de l'UE: favoriser la croissance et la compétitivité sur les marchés pilotes

Aujourd'hui, l'Europe demeure un leader mondial dans la fabrication de certains des types de navires parmi les plus sophistiqués sur le plan technologique (par exemple, les navires de croisière, les navires militaires, les brise-glaces, les navires de recherche, les navires câbliers, les navires de soutien à l'éolien en mer, les plateformes flottantes et de conversion, les yachts et les bateaux de plaisance), ainsi que dans les systèmes de propulsion propres et les équipements de pointe. Avec 97 % de la flotte mondiale de navires de croisière construits en Europe, la production de navires de croisière est essentielle pour permettre à l'Europe de maintenir et de renforcer ses capacités de construction navale complexe dans d'autres segments qui sont cruciaux pour l'autonomie stratégique.

Dans d'autres segments du marché, à savoir la construction navale marchande, les chantiers navals européens ont perdu des parts de marché au niveau mondial au cours des dernières décennies en raison d'un marché international faussé, perturbé par des investissements massifs publics dans des pays tiers, par des pratiques contraires au marché, ainsi que par des différences dans les coûts de la main-d'œuvre et de l'énergie. Alors que les chantiers navals européens se sont spécialisés dans des marchés à haute valeur ajoutée et de faible volume, des concurrents étrangers font également leur apparition sur ces segments. L'industrie de l'UE a récemment perdu du terrain par rapport à des pays comme la Chine dans des segments stratégiques de la construction navale, tels que les transbordeurs¹¹ et les navires d'installation éolienne en mer. La primauté dans le domaine des navires sous-marins ainsi que dans les équipements maritimes et portuaires est également de plus en plus remise en question.

de la transition énergétique et de recueillir des informations et des recommandations provenant du partenariat pour la transition énergétique dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture de l'UE.

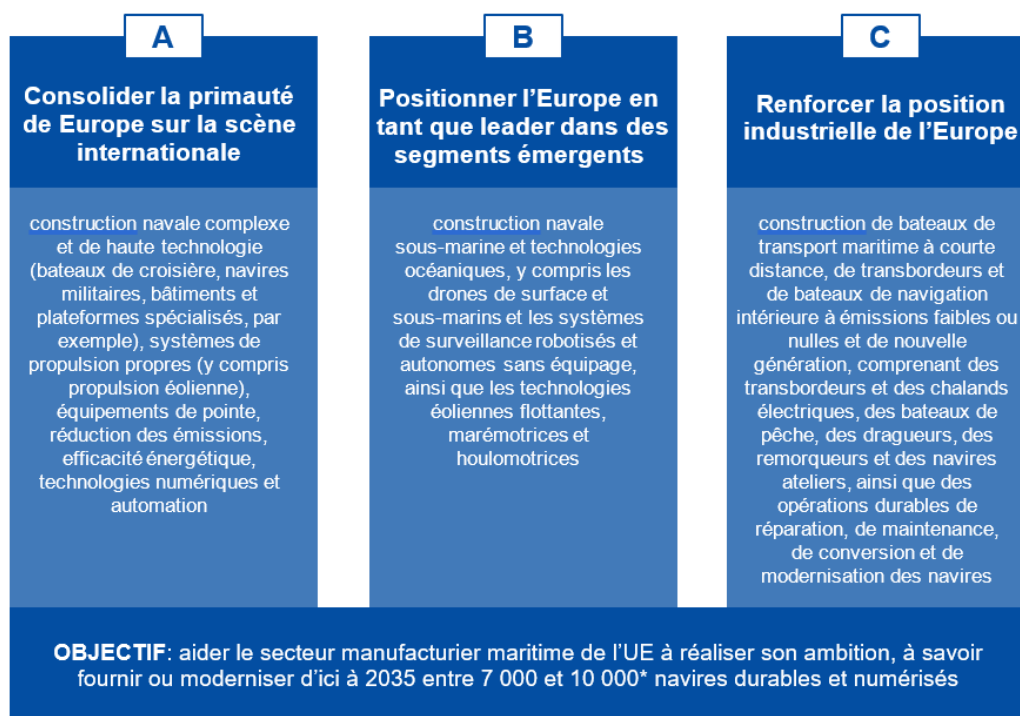
⁹ Avec l'utilisation de navires de patrouille et de bâtiments militaires, de navires câbliers, de navires à double usage, de navires de recherche, de technologies pour l'exploration, l'observation, le suivi et la surveillance des océans, de brise-glaces et de navires conçus pour les glaces.

¹⁰ La nouvelle communication conjointe sur le renforcement de la sécurité économique de l'UE [JOIN(2025) 977], qui souligne l'importance d'investir dans une base industrielle dynamique, reconnaît spécifiquement la construction navale comme un secteur stratégique à double usage.

¹¹ La part de marché de l'Europe dans la construction navale, en nombre de transbordeurs de grande taille (c'est-à-dire d'une jauge brute supérieure à 5 000 GT) livrés sur le marché intérieur (de l'UE), s'élevait à 38 % en 2020-2024, soit une moyenne de trois navires livrés par an. Alors que l'Europe était le leader mondial jusqu'en 2010, sa part de marché mondiale est tombée à environ 15 % en 2020-2024 (contre 60 % en 2010).

Afin de préserver la base de production maritime de l'Europe et de libérer son potentiel d'innovation, l'UE et ses États membres doivent concentrer leurs efforts en matière de politique industrielle là où les meilleurs résultats peuvent être obtenus de manière réaliste, c'est-à-dire dans **les segments à haute valeur ajoutée présentant un fort potentiel industriel pour le secteur manufacturier au sein de l'UE**¹².

Vision du secteur manufacturier maritime de l'UE à l'horizon 2030



* Manifeste de Sea Europe intitulé «Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035» (2024) (En route pour construire en Europe 10 000 navires durables et numérisés d'ici à 2035)

La réalisation de cette ambition nécessitera non seulement des mesures axées sur l'offre et la demande mais aussi des conditions propices appropriées, y compris une coopération étroite entre les secteurs public et privé. À cette fin, la Commission lancera une **alliance de l'UE pour les chaînes de valeur maritimes industrielles** afin de renforcer la souveraineté industrielle et la primauté technologique de l'Europe sur certains marchés pilotes dans le domaine de la fabrication maritime et des technologies émergentes. L'alliance réunira des parties prenantes de l'écosystème du transport par voie d'eau ainsi que des autorités nationales et régionales. Elle ouvrira la voie à la recherche de justifications économiques pour les activités industrielles en Europe, en facilitant l'élaboration de feuilles de route communes et la constitution de réserves de projets dans

¹² La décarbonation, la numérisation, l'expansion attendue du déploiement des énergies renouvelables en mer ainsi que l'émergence de nouveaux marchés de croissance dans l'économie bleue, tels que les technologies d'observation sous-marine et océanique, la mobilité militaire et la forte augmentation des investissements dans le domaine de la défense sont autant de possibilités permettant de mobiliser et de renforcer la base de production maritime de l'Europe. Par exemple, d'ici à 2030, le nombre de transbordeurs électrifiables devrait atteindre 364 unités, sous réserve de facteurs tels que l'amélioration des taux de densité énergétique des batteries ou les taux de déploiement de l'alimentation électrique à quai. Entre 2020 et 2050, on estime que deux tiers de la flotte actuelle de 12 000 bateaux de navigation intérieure exploités sur les voies navigables européennes feront l'objet d'une modernisation et qu'un tiers de la flotte sera constitué de nouvelles constructions (soit environ 140 nouveaux bateaux par an).

les domaines recensés. L'Alliance s'emploiera également à aider l'UE et les États membres à aligner les priorités d'investissement, à définir des incitations supplémentaires afin de favoriser la demande et les synergies tout au long de la chaîne de valeur en Europe, et à coordonner les mécanismes de soutien de l'UE avec les projets nationaux.

2.2 Modernisation de la base de production maritime de l'UE

D'ici à 2030, l'industrie européenne doit encore progresser pour devenir un secteur manufacturier maritime intelligent et propre, en tirant parti de la numérisation, de la robotique avancée, de l'intelligence artificielle, de la modularité, de l'efficacité énergétique et de la circularité dans les processus industriels. Cela est essentiel pour renforcer la résilience et la rentabilité du secteur manufacturier maritime en Europe, pour atténuer les problèmes de pénurie de main-d'œuvre qui se profilent, ainsi que pour améliorer la productivité et accroître la capacité opérationnelle des installations industrielles.

Dans **les chantiers navals de petite et moyenne taille**, le recours à des technologies de fabrication innovantes doit s'intensifier en ce qui concerne les matériaux, les procédés, le recours à l'IA et les compétences. La Commission lance donc un **appel phare en matière de R&I appelé «Chantiers navals du futur»**¹³ afin de promouvoir, pour ces technologies, la réalisation d'essais et de démonstrations dans l'écosystème des chantiers navals en conditions réelles, dans le but de reproduire et de transposer à plus grande échelle les résultats obtenus.

Les goulets d'étranglement observés au niveau des autorisations administratives peuvent limiter la capacité des chantiers navals à étendre ou à moderniser leurs installations ou à mettre en place des technologies de décarbonation, telles que des infrastructures pour le soutage de carburants propres ou l'électrification portuaire. La récente proposition de règlement relatif à l'accélération des évaluations environnementales¹⁴ ainsi que le train de mesures sur les réseaux européens peuvent accélérer l'électrification des sites industriels, y compris dans certaines zones portuaires, telles que les installations de réparation et de maintenance des navires, et devraient être adoptés par les colégislateurs dès que possible. La **proposition d'acte législatif pour l'accélération de l'activité industrielle** simplifiera et accélérera les procédures d'agrément, y compris pour les installations de fabrication maritime.

Enfin, la Commission étudiera avec les parties prenantes, dans le cadre de l'alliance de l'UE pour les chaînes de valeur maritimes industrielles, les moyens d'optimiser les synergies transfrontières entre les chaînes de production et d'approvisionnement, en encourageant la normalisation là où des économies d'échelle peuvent être réalisées, notamment afin de réduire les coûts et les temps de déploiement de certains composants pour les navires de nouvelle génération.

2.3 Tirer parti des marchés publics et des financements pour soutenir la primauté industrielle de l'UE

Une utilisation stratégique des marchés publics peut contribuer à stimuler la demande de biens et de services propres et innovants *«produits en Europe»*, y compris de navires

¹³ Programme de travail 2026-2027 d'Horizon Europe — CL5-2026-05-D5-12. Budget indicatif: 21,00 millions d'EUR.

¹⁴ Proposition de directive révisée visant à accélérer la procédure d'octroi de permis pour les projets d'infrastructures [COM(2025) 1007 final].

stratégiques essentiels sur des marchés pilotes¹⁵ critiques pour la résilience et la sécurité économique de l'UE.

La Commission collaborera avec les États membres de l'UE/EEE afin de définir et de faciliter la constitution d'un **portefeuille pluriannuel et global de marchés publics pour l'ensemble des acheteurs publics de l'UE/EEE** afin de créer, en matière de demande publique, un signal global et à long terme dans les segments pertinents (par exemple, les transbordeurs, les navires de recherche, les brise-glaces, les remorqueurs, les drones¹⁶) et d'aider le secteur manufacturier maritime européen à se préparer pour répondre à cette demande.

Dans le cadre de la prochaine révision du cadre de l'UE relatif aux marchés publics, la Commission proposera des **exigences ciblées autres que les prix**, dans le respect des obligations internationales, dans certains segments stratégiques des marchés publics, afin de contribuer aux objectifs de l'UE en matière de résilience industrielle et de sécurité économique.

En outre, la Commission évaluera les dépendances extérieures et les besoins en matière de critères autres que le prix en vue de l'acquisition de navires spécialisés, lors de la conception des conditions d'enchères relatives aux projets stratégiques qui seront menés dans le secteur maritime, dans le domaine des énergies renouvelables ou dans le secteur sous-marin.

Les financements publics peuvent également renforcer la demande privée de produits intelligents et propres, en promouvant l'innovation et la création de valeur dans l'UE. À cette fin, des **conditions préférentielles et ciblées de l'UE** aux fins de la protection des technologies et des capacités stratégiques, dans le respect des engagements internationaux, ont été incluses dans les propositions relatives au cadre financier pluriannuel (2028-2034), et en particulier dans la proposition relative au Fonds européen pour la compétitivité (FEC).

La nouvelle **communication conjointe sur le renforcement de la sécurité économique de l'UE**¹⁷ encourage vivement les États membres, le groupe BEI et d'autres institutions financières internationales ainsi que les banques nationales de développement qui mettent en œuvre des budgets nationaux ou de l'UE à inclure des considérations de sécurité économique dans les décisions de financement¹⁸.

2.4 Garantir une concurrence loyale avec les pays tiers

La Commission vise à garantir une concurrence loyale à l'échelle mondiale et à protéger le secteur manufacturier maritime européen contre les pratiques commerciales préjudiciables, telles que l'application de prix prédateurs, l'octroi de subventions non axées

¹⁵ Il peut s'agir, par exemple, de l'acquisition directe de transbordeurs pour le transport local, urbain et insulaire, de navires océanographiques et de recherche, de brise-glaces, de navires ateliers, de navires de lutte contre la pollution, de navires de recherche et de sauvetage, de bâtiments de formation et de sauvetage, ou encore de l'acquisition de composants, de services de réparation ou de services spécialisés concernant par exemple des actifs et des technologies pour les navires militaires, les navires de patrouille et les garde-côtes.

¹⁶ En tenant compte de la mise en place de la flotte de réserve polyvalente de navires câblés de l'UE et en synergie avec celle-ci, conformément au plan d'action de l'UE sur la sécurité des câbles (JOIN/2025/9 final) et aux actions pertinentes menées dans le cadre du plan d'action relatif à la sûreté des drones et des systèmes antidrones [COM(2026) 81 final].

¹⁷ JOIN (2025) 977.

¹⁸ Il s'agit notamment de privilégier le soutien aux entreprises de l'UE qui réduisent les dépendances étrangères dans des secteurs critiques et d'empêcher les fournisseurs à haut risque de pays tiers d'accéder aux financements nationaux et européens.

sur le marché, ou encore la violation des droits de propriété intellectuelle (DPI) et les transferts de technologie forcés dans les pays tiers.

La Commission instaurera un dialogue structuré avec le secteur manufacturier maritime de l'UE, éventuellement dans le cadre de l'alliance de l'UE pour les chaînes de valeur maritimes industrielles, dans le but de renforcer encore ses capacités de renseignement afin de suivre les stratégies et l'évolution du marché dans le secteur de la construction navale à l'échelle mondiale, les risques stratégiques, les menaces et les opportunités en matière de résilience de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que les obstacles entravant l'accès au marché dans les pays tiers. À cette fin, la Commission mobilisera notamment la nouvelle alliance de l'UE pour les chaînes de valeur maritimes industrielles ainsi que le réseau des délégations de l'UE et le nouveau pôle d'information sur la sécurité économique, comme annoncé dans la nouvelle communication conjointe sur le renforcement de la sécurité économique de l'UE¹⁹. Cela permettra une meilleure détection et identification des domaines dans lesquels des pratiques commerciales déloyales dans les pays tiers sont, ou pourraient devenir, préjudiciables aux chantiers navals et aux fabricants d'équipements de l'UE, tout en contribuant à nourrir d'éventuelles mesures ou actions commerciales visant à garantir une concurrence loyale.

Concernant les mesures visant à mieux protéger le secteur contre les pratiques commerciales préjudiciables, la Commission:

- **évaluera les options et proposera, si nécessaire et dans la mesure du possible, un nouvel instrument spécifique au secteur**²⁰, ou des modifications ciblées à apporter à sa boîte à outils en matière de politique commerciale, dans le respect des obligations internationales. Ces options porteront essentiellement sur des segments spécifiques essentiels à l'autonomie stratégique et à la sécurité économique de l'Europe, dans lesquels les chantiers navals de l'UE sont toujours actifs mais sont confrontés à une concurrence internationale déloyale²¹;
- **tirera parti des accords de commerce et d'investissement existants et futurs** pour protéger et promouvoir les intérêts de la base de production maritime de l'UE, y compris à l'aide de dispositions relatives à l'accès au marché, aux mesures anti-subsventions, aux obligations de transparence et à la protection des DPI;
- **relancera les efforts en vue d'un futur accord international dans le domaine de la construction navale** qui viserait à combattre les pratiques non marchandes dans ce secteur.

La Commission continuera de promouvoir des conditions de concurrence équitables en matière de crédits à l'exportation pour les navires en développant davantage l'**accord sectoriel sur les navires**²² annexé à l'**arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public**, y compris au moyen de dispositions spécifiques pour les navires à émissions nulles ou faibles. La Commission s'emploiera également à soutenir les chantiers navals, les fabricants

¹⁹ JOIN (2025) 977.

²⁰ Étant donné que le règlement (UE) 2016/1035 relatif à la défense contre les pratiques préjudiciables en matière de prix dans la construction navale ne peut être appliqué en raison de la non-ratification de l'accord de l'OCDE de 1994 sur la construction navale.

²¹ Par exemple, les types de navires qui sont essentiels à la mobilité militaire et à la sécurité de l'approvisionnement en temps de crise, tels que les transbordeurs et les bateaux de navigation intérieure, ou encore les navires spécialisés qui sont indispensables pour la protection des infrastructures énergétiques et numériques en mer de l'Europe.

²² Il s'agit d'instaurer des conditions de concurrence équitables (dans lesquelles la concurrence repose sur le prix et la qualité des navires et non sur les conditions financières établies) et d'œuvrer à l'élimination des distorsions commerciales liées aux crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public.

d'équipements et les prestataires de services de l'UE sur les marchés des pays tiers grâce à **la création d'un nouvel outil de financement au niveau de l'UE pour les crédits à l'exportation**²³.

2.5 Renforcer le cadre mondial régissant le recyclage des navires et faire progresser la circularité dans le secteur maritime

Le recyclage des navires permet de récupérer et de réutiliser des matériaux précieux tels que l'acier, le cuivre et l'aluminium, ce qui réduit la nécessité d'extraire des ressources vierges et favorise les principes de l'économie circulaire. Selon les prévisions, plus de 16 000 navires devraient être recyclés au cours de la prochaine décennie. La Commission s'efforcera de **renforcer la convention de Hong Kong sur le recyclage des navires**²⁴ afin d'offrir un cadre mondial actualisé et plus solide. En fin de compte, l'objectif est de parvenir à un alignement complet entre les règles internationales et le règlement de l'UE relatif au recyclage des navires et de garantir, au niveau international, des pratiques de recyclage sûres, durables et responsables.

En outre, la Commission étudiera les moyens de soutenir **le développement de la capacité nationale de recyclage des navires de l'UE** en la rendant plus rentable et collaborera avec des partenaires commerciaux disposant d'une capacité de recyclage des navires, à commencer par l'Inde, afin de promouvoir des normes environnementales et sociales élevées, en s'appuyant sur le règlement de l'UE relatif au recyclage des navires. Étant donné que les matériaux recyclés auront de plus en plus de valeur pour la production verte de l'UE, la Commission est prête à aider les parties prenantes à élaborer des approches de l'UE fondées sur le recyclage permanent au sein de l'industrie maritime, tant dans les secteurs de la sidérurgie et de la construction navale que dans les pôles de recyclage des navires et des déchets en Europe²⁵, en favorisant des synergies industrielles, de nouvelles opportunités et de bonnes pratiques environnementales.

La Commission continuera d'appuyer les stratégies de circularité dans le secteur maritime, de la conception à la fin de vie et à la valorisation des matériaux, en apportant un soutien en matière de R&I²⁶. La feuille de route relative à la mise en œuvre de l'économie circulaire pour les bateaux de plaisance en fin de vie²⁷, qui fixe des objectifs à atteindre à l'horizon 2030, orientera les futurs efforts menés en la matière.

Actions phares

- *Créer une alliance de l'UE pour les chaînes de valeur maritimes industrielles afin de favoriser la primauté sur les marchés pilotes*
- *Soutenir la transformation numérique, propre et circulaire des chantiers navals européens («Chantiers navals du futur»)*
- *Tirer parti des marchés publics et des financements de l'UE, comme proposé dans le CFP, afin de contribuer à la primauté industrielle de l'UE, y compris en recourant*

²³ Ce nouvel outil fournirait un soutien financier de l'UE aux organismes nationaux de crédit à l'exportation de l'UE afin de renforcer la compétitivité de leurs offres financières, y compris celles destinées aux acheteurs internationaux de navires.

²⁴ Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (2009).

²⁵ Éventuellement dans le cadre de la nouvelle alliance de l'UE pour les chaînes de valeur maritimes industrielles.

²⁶ En s'appuyant également sur des outils tels que les passeports, qui permettent un système de traçabilité des matériaux des navires tout au long du cycle de vie, ou les indices de performance environnementale des chantiers navals, tels qu'élaborés dans le cadre des projets «Circle of Life» et «EcoShipYards» financés par l'UE

²⁷ Feuille de route sur la mise en œuvre de l'économie circulaire pour les bateaux de plaisance en fin de vie, élaborée en 2023 par l'Association européenne de navigation de plaisance en coopération avec la Commission

à des réserves de marchés publics et à des critères ciblés de sécurité économique non fondés sur le prix

- *Instaurer des mesures visant à garantir une concurrence loyale au niveau international pour les chantiers navals et les fabricants d'équipements de l'UE, y compris des crédits à l'exportation pour les navires et, si nécessaire et dans la mesure du possible, des mesures commerciales spécifiques selon les secteurs*

3. TRANSPORTER ET RELIER

Le transport maritime, en tant que secteur stratégique, assure environ 75 % du transport dans le cadre du commerce extérieur de l'UE ainsi que 30 % du transport de marchandises au sein de l'UE. La flotte contrôlée par l'UE est la plus importante au monde, représentant plus d'un tiers du tonnage maritime mondial tous segments confondus. Les opérateurs européens conservent des positions fortes sur le marché du transport conteneurisé et du transport en vrac, ainsi que sur le marché du transport de l'énergie et des services maritimes hautement spécialisés. Les liaisons maritimes assurant le transport de passagers et de marchandises sont essentielles pour les îles et les régions ultrapériphériques de l'UE, car elles garantissent la cohésion territoriale, soutiennent les communautés locales et favorisent le tourisme. Les flottes battant pavillon de l'UE et contrôlées par l'UE sont reconnues au niveau international pour leurs normes exemplaires en matière de sûreté et de sécurité, d'innovation et de performance environnementale²⁸.

Dans le même temps, le secteur du transport maritime de l'UE opère dans un environnement de plus en plus complexe caractérisé par des perturbations et une volatilité politique, des coûts de transition énergétique, une main-d'œuvre vieillissante et une concurrence mondiale intense, en particulier de la part de l'Asie de l'Est et du Sud-Est. Les évolutions géopolitiques récentes ont souligné une fois de plus son importance stratégique pour le commerce mondial de l'énergie et des biens. Dans le même temps, elles ont mis en évidence l'exposition croissante du secteur aux défis en matière de sécurité internationale, lesquels présentent des risques importants pour la liberté de navigation mais, plus important encore, pour la sécurité des navires et de leurs équipages, entraînant ainsi une augmentation des coûts de transport et d'assurance.

Dans ce contexte, la présente stratégie vise à préserver le secteur en tant que fournisseur essentiel de services de transport maritime de qualité, efficaces, sûrs et durables, tout en créant de meilleures conditions pour la base de production de l'UE.

La réalisation des objectifs visés par la présente stratégie nécessite un cadre politique et réglementaire cohérent ainsi qu'une coopération au niveau de l'Union et au niveau national. **L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) constitue l'épine dorsale technique et opérationnelle de la politique de transport maritime de l'Union.** Elle joue un rôle clé dans l'harmonisation de la mise en œuvre et favorise des solutions innovantes et efficaces, notamment grâce à sa vaste base de connaissances. Elle sera également essentielle pour soutenir la mise en œuvre des mesures réglementaires énoncées dans la présente stratégie. En outre, l'AESM fournit aux autorités maritimes de la région

²⁸ Les conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement sont transposées dans l'acquis de l'UE. Les États membres sont juridiquement tenus de les appliquer parallèlement aux règles spécifiques de l'UE, souvent dans le cadre d'exigences plus strictes que dans d'autres régions du monde.

méditerranéenne une assistance technique ainsi qu'un soutien au renforcement des capacités²⁹. **3.1 Propriété et pavillons**

La conservation d'une part substantielle des actifs maritimes ainsi que le renforcement de l'attractivité des pavillons de l'UE soutiendront la position de l'UE dans le commerce mondial et préserveront les voies de communication. Cela renforcera également la capacité de l'UE à façonner les normes et les politiques à l'échelle mondiale dans les domaines de la sûreté, de la sécurité, du travail, du climat et de la protection de l'environnement.

Dans ce contexte, la Commission **continuera de s'appuyer sur** les orientations communautaires relatives aux **aides d'État au transport maritime**³⁰ afin d'évaluer les régimes de soutien des États membres (par exemple, la taxation au tonnage), qui constituent un outil essentiel pour conserver les parts de marché et la compétitivité du secteur national du transport maritime et pour accroître l'attractivité des pavillons des États membres face à une concurrence mondiale intense. La Commission **invite instamment les États membres à faire évoluer davantage des mesures pragmatiques** telles que l'amélioration de l'efficacité des processus administratifs nationaux³¹, la poursuite de la mise en place de certificats numériques, la numérisation complète des registres, ou encore l'utilisation d'outils fondés sur l'IA pour optimiser les procédures. De son côté, la Commission **établira un dialogue de coopération structuré** avec les États membres et les parties prenantes du secteur afin de stimuler la compétitivité et la qualité du transport maritime, y compris dans le cadre de la mise en œuvre de la législation internationale et européenne sur **le respect des exigences de l'État du pavillon**. La Commission, conjointement avec les États membres, poursuivra ses efforts au sein de l'OMI pour renforcer la surveillance réglementaire des États du pavillon afin qu'ils s'acquittent effectivement de leurs responsabilités.

3.2 Transition énergétique et décarbonation

Pour intensifier la décarbonation et la réduction de la pollution dans le secteur maritime, tout en maintenant son avantage concurrentiel, il est indispensable de disposer de règles claires et prévisibles, y compris au niveau mondial. Cela peut favoriser l'innovation et le leadership sur un marché du transport maritime en évolution rapide, tout en stimulant la demande de carburants et de technologies propres en Europe.

La transition propre nécessitera non seulement une amélioration de l'efficacité énergétique mais aussi l'adoption de nouvelles technologies de propulsion et de carburants alternatifs. Afin de créer les conditions propices à une production et à une utilisation massives de ces carburants dans des secteurs où il est difficile de réduire les émissions, la Commission a dévoilé le **plan d'investissement pour des transports durables**³² (PITD). En ce qui concerne le transport maritime, cela se traduira par une utilisation accrue de carburants renouvelables et bas carbone, ainsi que par une électrification directe, dans la mesure du possible³³. Dans ce cadre, la Commission poursuivra également la mise en place d'un marché intégré du biométhane, tout en invitant les États membres à veiller à ce que les mesures nationales n'introduisent pas d'obstacles indirects aux échanges transfrontaliers de biométhane ou ne

²⁹ Avec le programme SAFEMED V financé au titre de l'IVCDCI — Europe dans le monde.

³⁰ C(2004) 43, JO 2004

³¹ Par exemple, en appliquant les principes de qualité et de bonne administration, en adoptant une approche fondée sur les risques, en réduisant les délais d'attente ou en rationalisant les contrôles.

³² COM(2025) 664 final.

³³ Alimentation électrique à quai, transbordeurs électriques et transport maritime à courte distance.

limitent pas sa disponibilité au sein du marché unique. L'alliance pour les carburants renouvelables et bas carbone encouragera les discussions entre les armateurs, le secteur des carburants durables et les institutions financières afin de faire progresser la production et la fourniture de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur du transport par voie d'eau.

L'initiative FuelEU Maritime ainsi que l'inclusion du secteur du transport maritime dans le SEQUE de l'UE soulignent l'engagement de l'UE à façonner la transition propre du transport maritime, avec l'établissement d'une trajectoire claire qui permette au secteur d'atteindre les objectifs de décarbonation de l'UE. Afin de faciliter encore la mise en œuvre de ces actes et de réduire la complexité réglementaire et administrative découlant des incohérences et des chevauchements actuels, la Commission **examinera comment simplifier et rationaliser le cadre de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) existant**, qui s'applique à la fois au SEQUE maritime de l'UE et à l'initiative FuelEU Maritime, en créant de nouvelles synergies dans le processus de conformité MRV³⁴.

La manière la plus efficace de lutter contre les effets du transport maritime sur le climat et de garantir des conditions de concurrence équitables passe par une action ambitieuse à l'échelle mondiale, qui mettrait en œuvre l'objectif de la stratégie 2023 de l'OMI visant à ce que le transport maritime international atteigne un niveau zéro d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050. L'UE **poursuivra les travaux au sein de l'OMI et jettera des ponts avec ses partenaires internationaux afin d'œuvrer à des solutions mondiales**, en soutenant l'engagement du secteur du transport maritime de l'UE en faveur de la décarbonation ainsi que les investissements déjà réalisés en vue d'atteindre cet objectif. Conformément aux engagements juridiques existants, la Commission révisera la législation pertinente de l'UE en tenant compte des mesures prises au niveau mondial au sein de l'OMI afin d'éviter les doubles paiements.

La Commission **facilitera également la coopération entre les parties prenantes en créant un réseau européen de corridors et de plateformes de transport maritime écologique**. Elle s'appuiera sur les initiatives existantes, dont les stratégies relatives aux différents bassins maritimes et à l'espace maritime européen³⁵. L'objectif est d'accroître la prévisibilité pour les décisions d'investissement et de coordonner les projets de durabilité portant sur l'exploitation des navires, le déploiement technologique, l'approvisionnement en carburant et les infrastructures portuaires³⁶. Le cas échéant, les pays candidats à l'adhésion à l'UE pourraient être associés à cette action, sur la base des cadres juridiques existants, tels que le réseau transeuropéen de transport³⁷.

3.3 La sécurité — pilier d'un transport maritime de haute qualité et de la résilience

La sécurité est un moteur stratégique pour des services de transport maritime de haute qualité et constitue une pierre angulaire pour la compétitivité et la primauté technologique du secteur manufacturier de l'UE. Alors que le transport maritime progresse rapidement

³⁴ Par exemple, en ce qui concerne l'alignement des définitions, pertinentes et des éléments et processus de conception applicables.

³⁵ L'espace maritime européen est une dimension maritime du réseau transeuropéen de transport.

³⁶ Le développement des infrastructures portuaires est essentiel à la transition énergétique et à la décarbonation et est pris en compte dans la stratégie portuaire de l'UE.

³⁷ Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013.

vers l'utilisation de carburants alternatifs, ainsi que vers la numérisation et l'automatisation, les protocoles de sécurité doivent évoluer pour permettre de gérer les nouveaux risques opérationnels, technologiques et en matière de cybersécurité. Le vieillissement de la flotte de navires à passagers sous pavillon d'un État membre de l'UE souligne encore la nécessité d'accélérer la modernisation de la flotte³⁸.

Au niveau mondial, les normes de sécurité de l'OMI doivent suivre le rythme des avancées technologiques, notamment en ce qui concerne les carburants alternatifs et les systèmes de propulsion, les technologies à bon rendement énergétique, la formation des gens de mer et l'automatisation du transport maritime. **L'UE renforcera son engagement au sein de l'OMI pour façonner ces normes, ce qui contribuera également à garantir des conditions de concurrence équitables au niveau mondial.**

Au sein de l'UE, le niveau élevé de sécurité maritime est garanti par l'intégration des règles de l'OMI dans le droit de l'UE. En 2026, la Commission fera rapport sur la directive de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers³⁹ ainsi que sur la directive relative aux équipements marins⁴⁰ en vue de leur réexamen, de manière à **adapter les exigences actuelles aux défis de la décarbonation et de la numérisation**. Compte tenu de l'importance cruciale de la sécurité des navires à passagers et de la sûreté de la connectivité régionale, la Commission envisagera d'**étendre les exigences de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers à toutes les liaisons intra-UE**. En ce qui concerne les services en mer, la Commission examinera la faisabilité d'**un cadre de l'UE pour la reconnaissance mutuelle des navires de service en mer et des navires industriels**, y compris pour le transport de personnel industriel ou d'équipages ainsi que pour la pose et l'entretien de câbles sous-marins. La Commission **évaluera également s'il y a lieu d'étendre le champ d'application de la directive relative aux équipements marins ou les accords de reconnaissance mutuelle existants entre organismes agréés** afin de couvrir des équipements supplémentaires. L'objectif serait de simplifier les procédures d'agrément et d'améliorer l'accès aux marchés internationaux, tout en garantissant le niveau de sécurité le plus élevé.

Des problèmes importants en matière de sécurité maritime et d'environnement sont liés à la «flotte fantôme»⁴¹, une flotte composée en grande partie de navires vieillissants soumis à des juridictions et à des contrôles peu clairs, qui opèrent souvent sans respecter les pratiques normales en matière de transparence et de conformité du pavillon. Il s'ensuit, entre autres, des risques accrus pour le milieu marin, y compris pour les zones désignées comme particulièrement sensibles, telles que la mer Baltique. La Commission, en étroite coopération avec le SEAE et avec le soutien de l'AESM, **renforcera la surveillance et le suivi de la flotte fantôme** ⁴²**et améliorera l'application des règles existantes**. En outre, elle approfondira la coopération internationale afin de combler les lacunes qui subsistent

³⁸ Ainsi que le souligne le rapport EMSAFE publié par l'AESM en décembre 2025.

³⁹ Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

⁴⁰ Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil.

⁴¹ Définie par l'OMI dans la résolution A.1192 (33), adoptée le 6 décembre 2023.

⁴² En décembre 2025, le Conseil a approuvé une déclaration sur le renforcement du cadre du droit international de la mer dans le contexte des menaces émanant de la flotte fantôme, ainsi que l'intention de mettre au point des outils permettant de répondre à ces menaces.

et faire respecter les normes mondiales en matière de sécurité maritime et d'environnement, y compris l'application de mesures restrictives.

3.4 Simplification des formalités administratives pour tirer parti du potentiel du marché unique européen du transport par voie d'eau

La complexité des procédures administratives découlant des législations mondiale, européenne et nationale constitue un défi important pour le transport maritime de l'UE, entraînant des retards, une augmentation des coûts et une réduction de l'efficacité globale⁴³. Cette situation a notamment une incidence sur le transport maritime à courte distance, en particulier sur les petits acteurs, dans le cadre de la concurrence modale avec le transport routier.

Les procédures devraient normalement être nettement simplifiées une fois que sera pleinement mise en œuvre la déclaration harmonisée par l'intermédiaire du système de guichet unique maritime européen (EMSWe)⁴⁴. **La Commission invite les États membres à achever la mise en œuvre du règlement relatif au système EMSWe.**

À plus grande échelle, la Commission a proposé **une réforme douanière ambitieuse** qui devrait favoriser une coopération public-privé efficace aux fins de la mise en œuvre des formalités douanières dans l'ensemble des secteurs économiques, y compris le secteur maritime. Selon la proposition, une plateforme des données douanières⁴⁵ sera mise à la disposition des opérateurs maritimes à partir de 2032. Afin de faciliter les échanges, la Commission s'efforcera d'assurer **une interconnexion rapide entre les guichets uniques maritimes nationaux et la future plateforme des données douanières.**

Si les mesures mentionnées ci-avant facilitent la mise en conformité, il demeure tout aussi essentiel de réduire l'éventail des données que les navires doivent déclarer lorsqu'ils font escale dans les ports de l'UE. À l'heure actuelle, les navires peuvent être tenus de communiquer jusqu'à 1 200 éléments de données, dont les deux tiers découlent des législations nationales⁴⁶. Afin d'exploiter pleinement le potentiel du marché unique européen du transport par voie d'eau, la Commission **invite les États membres à œuvrer conjointement à la simplification et à la rationalisation des exigences nationales et européennes en matière de déclaration.**

La Commission **consultera le secteur maritime** afin d'identifier de nouvelles possibilités de simplification pour les procédures administratives et les exigences en matière de données.

3.5 Défendre les intérêts de l'UE au niveau international

L'UE constitue une puissance économique majeure et, à ce titre, sa présence dans le transport maritime international est essentielle, non seulement pour soutenir sa propre croissance économique, mais aussi pour orienter les politiques maritimes mondiales vers l'instauration de conditions de concurrence équitables, ainsi que vers la durabilité, la sécurité et l'innovation technologique.

⁴³ Selon la récente étude de la Commission européenne sur le transport maritime à courte distance, les formalités administratives peuvent représenter jusqu'à 5 % des coûts d'exploitation d'un navire.

⁴⁴ Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE.

⁴⁵ La plateforme des données douanières constituerait un ensemble de services et de systèmes électroniques permettant l'utilisation des données à des fins douanières ainsi que la mise en œuvre électronique de la législation douanière.

⁴⁶ Analyse propre.

La Commission **intensifiera** donc, conjointement avec les États membres de l'UE, ses **efforts au sein de l'OMI** et s'emploiera à **maximiser l'impact de l'UE par la mise en place d'alliances plus larges avec des partenaires internationaux**.

En ce qui concerne la résilience de la chaîne d'approvisionnement, les goulets d'étranglement maritimes (c'est-à-dire les nœuds critiques pour le commerce mondial et la mobilité militaire) ainsi que les routes émergentes — notamment dans l'Arctique⁴⁷ — méritent une attention particulière. La **Commission invite instamment les États membres à intensifier la collaboration et à allouer des ressources suffisantes pour consolider la présence stratégique de l'UE, y compris navale, dans ces zones critiques**, afin d'assurer la continuité de l'accès aux routes de transport maritime international, de manière à protéger la sécurité de l'Union. En outre, les États membres concernés devraient pouvoir solliciter l'aide d'autres États membres ou du SEAE afin d'intervenir, par la voie diplomatique, en faveur des navires battant leur pavillon qui sont immobilisés ou qui risquent de l'être, selon les circonstances.

La Commission reste fermement déterminée à **inclure, dans les accords de libre-échange, des engagements complets concernant les services de transport maritime international**. Ces efforts devraient améliorer les conditions d'accès au marché et contribuer au traitement non discriminatoire des opérateurs de l'UE dans les pays tiers, y compris en ce qui concerne l'accès aux ports et l'utilisation de services auxiliaires⁴⁸. Dans l'ensemble, **l'UE pourrait s'efforcer d'obtenir des engagements plus équilibrés et réciproques dans le cadre de sa politique commerciale maritime**, en particulier de la part de partenaires qui imposent des restrictions telles que des systèmes de réservation de fret et des redevances portuaires discriminatoires.

Les États membres ont besoin d'un cadre juridique prévisible afin de garantir le respect du droit de l'Union lors de la gestion de leurs **partenariats maritimes bilatéraux**⁴⁹. La **Commission proposera une législation** fixant les conditions dans lesquelles les États membres pourront déclarer les accords bilatéraux existants compatibles avec le droit de l'Union et négocier et conclure de nouveaux accords qui servent les intérêts de l'Union.

Les compagnies maritimes de l'UE ont besoin d'avoir accès, de manière fiable et à des prix compétitifs, aux carburants alternatifs et aux infrastructures le long des routes et des plateformes maritimes mondiales. L'initiative relative aux corridors et plateformes de transport maritime écologique dans le cadre de la stratégie «Global Gateway»⁵⁰ favorise l'adoption de carburants propres et alternatifs grâce à des partenariats gagnant-gagnant avec des pays tiers. Afin de préserver les investissements et de protéger les intérêts de l'UE dans les chaînes d'approvisionnement internationales, la Commission **intégrera les exigences en matière de sécurité et de sûreté dans le développement des partenariats portuaires et des partenariats dans la chaîne de valeur** qu'elle conclura avec les pays en développement **dans le cadre de la stratégie Global Gateway**. Elle renforcera encore

⁴⁷ Dans le cadre du prochain réexamen de la politique arctique de l'Union.

⁴⁸ Tels que la manutention du fret (y compris les terminaux à conteneurs), les services de stockage et d'entreposage, les activités d'agence et les services d'expédition.

⁴⁹ À la lumière de l'avis de 2017 de la CJUE concernant Singapour, lequel a confirmé que l'UE disposait d'une compétence exclusive pour négocier et conclure des accords internationaux relatifs aux services de transport maritime lorsque de tels accords étaient susceptibles d'affecter les règles existantes de l'UE ou d'en altérer la portée.

⁵⁰ [Global Gateway - Partenariats internationaux- Commission européenne](#).

cette approche en consolidant les partenariats avec les pays tiers développés qui hébergent des plateformes de transport maritime mondiales majeures.

Dans le cadre du pacte pour la Méditerranée⁵¹, la Commission encouragera le développement de liaisons de transport efficaces et durables ainsi que le renforcement de la sécurité de l'Union.

3.6 Soutien aux secteurs de la navigation intérieure, des croisières et de la navigation de plaisance

Afin de tirer pleinement parti du potentiel inexploité du transport par voies navigables intérieures au sein du système de transport européen, la Commission européenne proposera **une suite au programme NAIADES III**. Cette initiative visera principalement à relever les défis critiques pour la compétitivité du transport par voies navigables intérieures, notamment la modernisation des ports intérieurs, le renforcement de la résilience des infrastructures et l'adoption de technologies innovantes, telles que les systèmes automatisés et les navires à émissions nulles ou faibles.

La future **stratégie de l'UE pour un tourisme durable** continuera de **promouvoir la croissance durable de l'écosystème touristique**, y compris les secteurs des croisières et de la navigation de plaisance.

Actions phares

- *Poursuivre les travaux au sein de l'OMI afin de trouver des solutions mondiales et réviser la législation pertinente de l'UE en tenant compte des mesures prises au niveau mondial au sein de l'OMI de manière éviter les doubles paiements*
- *Examiner comment simplifier le cadre de surveillance, de déclaration et de vérification pour le SEQE de l'UE et FuelEU Maritime et rationaliser les formalités administratives relatives aux opérations de transport maritime*
- *Poursuivre les ambitions à l'échelle mondiale, notamment en renforçant la participation aux travaux de l'OMI, favoriser les partenariats stratégiques avec les pays tiers et assurer le bon fonctionnement des marchés maritimes mondiaux*

4. SÉCURISER ET PROTÉGER

Le domaine maritime est confronté à des menaces croissantes, tant au niveau de la surface que sur les fonds marins. Les menaces soulignent la nécessité de disposer de **capacités navales, brise-glace, sous-marines et à double usage** solides pour répondre aux besoins de l'UE en matière de défense, de sécurité dans l'Arctique, de protection des infrastructures critiques et de mobilité militaire. Relever ces défis peut créer des possibilités de croissance dans l'industrie maritime de l'UE, notamment en exploitant et en favorisant la production de navires, de plateformes et de technologies à double usage.

4.1 Renforcer la base industrielle et technologique navale de l'Europe

L'évolution du paysage géopolitique nécessite la conception de systèmes, navires et plateformes navals de pointe capables d'opérer de manière intégrée dans des environnements de menace complexes et multidomains, y compris, le cas échéant, dans des environnements climatiques et géographiques extrêmes (par exemple, l'Arctique).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

Pour atteindre les objectifs en matière de préparation de la défense fixés à l’horizon 2030, il est impérieux pour l’UE et ses États membres d’accroître les capacités de production navale⁵². **Les États membres peuvent tirer parti des différentes possibilités offertes par le plan «ReArm Europe»⁵³, qui vise à mobiliser jusqu’à 800 milliards d’EUR de dépenses de défense d’ici à 2030**, afin de renforcer les capacités industrielles et technologiques navales. Il s’agit notamment de soutenir le développement d’interfaces et de protocoles normalisés, de faciliter l’interopérabilité entre les marines européennes, d’intégrer les systèmes de différents fabricants, et de favoriser les secteurs offrant des capacités stratégiques⁵⁴.

Le Fonds européen de la défense (FED) continuera de renforcer les capacités des intégrateurs de systèmes navals et des fournisseurs d’équipements de l’UE en soutenant des sujets de R&D collaborative conformément aux priorités du plan de développement des capacités⁵⁵.

En outre, le **programme pour l’industrie européenne de la défense (EDIP)** soutiendra la montée en puissance des capacités de production industrielle, compensant ainsi le coût de la coopération dans le cadre de la passation conjointe de marchés. Il facilitera également le passage du prototypage à la production à grande échelle en assurant la transition entre les activités de R&D soutenues par le Fonds européen de la défense (FED).

4.2 Assurer la primauté technologique dans l’appréciation de la situation maritime

La protection des infrastructures sous-marines, portuaires et en mer critiques nécessite une approche multidomaines englobant des technologies telles que les drones sous-marins et de surface, les capteurs, les systèmes d’alerte précoce, les systèmes de communication sous-marins, les systèmes de lancement et de récupération, et les drones porteurs. Une coopération plus étroite entre les gouvernements et l’industrie est nécessaire pour créer des architectures complexes aux fins de l’appréciation de la situation qui intègrent des technologies avancées dans le cadre d’un système de commandement et de contrôle unique. Cela crée dans le même temps des possibilités pour l’ancrage de la primauté industrielle maritime de l’UE dans un segment stratégique émergent.

Le **plan d’action de l’UE sur la sécurité des câbles**⁵⁶, qui décrit la mise en place d’un mécanisme de surveillance intégrée des câbles sous-marins par bassin maritime, ainsi que le **plan d’action relatif à la sûreté des drones et des systèmes antidrones**⁵⁷, comprenant des mesures industrielles pour les drones telles qu’une initiative d’achat commun,

⁵² La Commission évaluera les besoins du secteur naval de l’UE, sa chaîne d’approvisionnement, le degré de dépendance de l’UE, ainsi que la nécessité de tenir des inventaires stratégiques. Une étude devrait être lancée au troisième trimestre de 2026 dans le cadre du programme de travail 2026-2027 d’Horizon Europe [services scientifiques et techniques du Centre commun de recherche (résilience de la chaîne d’approvisionnement du transport par voie d’eau)].

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Notamment les navires et technologies à double usage, les navires à usage spécial pour l’entretien des infrastructures en mer et sous-marines (pose de câbles, entretien et réparation des navires, par exemple), et les capacités du transport maritime (transbordeurs, brise-glaces, navires-hôpitaux, navires d’appui à l’équipage, navires d’appui en mer, dragueurs, remorqueurs, par exemple).

⁵⁵ Le combat naval et l’interdiction maritime dans les trois grands domaines, à savoir la modernisation des systèmes navals de surface actuels, les systèmes de combat navals de surface de nouvelle génération et les systèmes maritimes armés à longue portée, avec ou sans équipage. Pour plus de détails, voir AED —The 2023 EU Capability Development Priorities.

⁵⁶ JOIN/2025/9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81.

contribueront à garantir des capacités de détection des menaces et de réaction en temps utile.

Afin de renforcer l'appréciation de la situation maritime au niveau de l'UE, depuis l'espace et jusqu'aux fonds marins, et afin de combler les lacunes en matière de capacités, il sera important de tirer parti de la base industrielle maritime de l'Europe, en s'appuyant sur le pacte pour l'Océan et d'autres initiatives existantes de l'UE⁵⁸ dans ce domaine, afin de soutenir davantage:

- le renforcement des activités de R&D dans les technologies et les systèmes militaires/à double usage pour le commandement, le contrôle, la communication, le renseignement, la surveillance et la reconnaissance;
- l'acquisition conjointe de drones maritimes sans pilote et de systèmes de communication pour les navires militaires, les garde-côtes et les autorités portuaires, de manière à assurer la coordination;
- les investissements dans des solutions de cybersécurité et des systèmes intégrés combinant des capacités de surveillance, ainsi que le développement de ces solutions et systèmes, afin de permettre une approche globale et coordonnée de la sûreté maritime et de la protection des ports.

À cet égard, la Commission encourage les États membres à tirer parti des possibilités offertes par l'EDIP, en particulier la possibilité de mettre en place des **projets de défense européens d'intérêt commun**, y compris dans le cadre de l'**appréciation de la situation maritime**.

4.3 Soutenir la mobilité militaire et la préparation aux situations d'urgence

La communication conjointe sur la mobilité militaire⁵⁹ souligne le rôle des transports à double usage, y compris maritimes, pour permettre la mobilité militaire et la préparation aux situations d'urgence. Elle met également en exergue la nécessité pour l'UE d'accroître sa capacité industrielle à fournir des capacités de mobilité militaire. À cet égard, les possibilités de double usage qu'offrent les transbordeurs européens sont importantes. Ceux-ci peuvent jouer un rôle clé dans le transport rapide et efficace de troupes, de véhicules et d'équipements sur des routes maritimes de courte ou moyenne distance, ainsi que dans l'évacuation et l'aide d'urgence. Il sera ainsi possible de reconstruire les capacités industrielles nationales dans ce segment stratégique et de créer un effet boule de neige pour la base de production maritime.

À cette fin, la Commission proposera de **mettre en place un mécanisme de soutien à la construction de transbordeurs à double usage**⁶⁰ afin de mobiliser des ressources financières pour des investissements liés à des spécifications militaires supplémentaires pour les transbordeurs à double usage construits en Europe et susceptibles d'être déployés sur des routes d'importance stratégique. Dans le cadre de ce programme, la Commission collaborera avec l'Agence européenne de défense, et éventuellement avec l'AESM, ainsi qu'avec l'état-major de l'UE, afin d'élaborer des normes pour les moyens de transport

⁵⁸ Par exemple, la stratégie de sûreté maritime de l'UE (14280/23), l'environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime, le plan d'action de l'UE sur la sécurité des câbles, le plan d'action sur la sécurité des drones et des systèmes antidrones, les plateformes hébergées par l'AESM et le programme spatial de l'UE [règlement (UE) 2021/696], qui établit Copernicus, Galileo, EGNOS, GovaSatcom ainsi que des services de sécurité spatiale qui soutiennent la navigation maritime, la surveillance, les communications et l'appréciation de la situation dans ce domaine.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ Dans le respect des règles applicables en matière d'aides d'État, le cas échéant.

maritime à double usage, en complément de la proposition de règlement sur la mobilité militaire⁶¹ et en veillant à la cohérence avec les normes de l'OTAN.

La Commission œuvrera en outre à la mise en place de règles de cybersécurité solides et contraignantes au sein de l'OMI afin de réduire les risques cybernétiques généraux dans le secteur maritime pour les navires civils, conformément aux mesures correspondantes de l'UE, telles que la directive SRI 2⁶², le règlement sur la cyberrésilience⁶³ et la récente proposition de révision du règlement sur la cybersécurité⁶⁴, afin de renforcer encore la résilience et les capacités de l'UE en matière de cybersécurité face à ces menaces croissantes.

Actions phares

- *Soutenir la montée en puissance des capacités de production industrielle navale, notamment dans le cadre du nouveau programme pour l'industrie européenne de la défense et du plan «ReArm Europe»*
- *Proposer de poursuivre un programme de soutien à la construction de transbordeurs à double usage*

5. ACCÉDER À L'INNOVATION

L'innovation et l'investissement dans des technologies avancées telles que les technologies propres, ainsi que dans la circularité, la numérisation, l'automatisation, l'IA et la conception intelligente des navires sont essentiels pour stimuler la compétitivité, la durabilité et la résilience tant du secteur manufacturier maritime que du secteur du transport maritime de l'UE. Par conséquent, il est essentiel de s'attaquer aux obstacles tels que l'incertitude réglementaire, le morcellement des efforts d'investissement publics et privés dans la R&I, ou encore le caractère limité des capacités d'essai.

5.1 Consolider le cadre d'action pour favoriser la primauté de l'UE dans le domaine des technologies innovantes

L'avenir de l'écosystème du transport par voie d'eau de l'UE dépendra de la capacité à définir et à développer de nouvelles solutions technologiques dans les technologies propres et les systèmes numériques et automatisés et à fournir un soutien stratégique ciblé pour renforcer la base industrielle de l'UE.

Les technologies telles que les piles à combustible, la propulsion électrique et éolienne, la lutte contre les émissions fugaces, le transport de CO₂, le captage et le stockage du carbone, l'alimentation électrique à quai et les énergies renouvelables en mer⁶⁵ ne sont que quelques-unes des technologies qui offrent un potentiel important de réduction des émissions ainsi que des débouchés commerciaux. La plupart d'entre elles sont reconnues dans le règlement

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Directive (UE) 2022/2555.

⁶³ Règlement (UE) 2024/2847; ce dernier exige que les produits comportant des éléments numériques soient conformes aux exigences en matière de cybersécurité. Bien que le champ d'application de ce règlement exclue les équipements marins, il peut néanmoins s'appliquer au secteur maritime lorsque les produits ne sont pas classés en tant qu'équipements marins, comme les logiciels par exemple.

⁶⁴ COM(2026) 11

⁶⁵ Telles que les fondations et flotteurs d'éoliennes en mer, l'énergie marémotrice, ou encore les sous-stations et les convertisseurs d'énergie houlomotrice en mer.

pour une industrie «zéro net», qui vise, d'ici à 2030, à renforcer la capacité de production de l'UE dans les technologies «zéro net». En outre, des études récentes menées par l'AESM mettent en évidence les avantages de la lubrification de l'air, et les travaux de l'OMI ont progressé en ce qui concerne les lignes directrices relatives aux batteries, à la récupération avancée des déchets thermiques, aux piles à combustible et aux systèmes de captage et de stockage du carbone.

La **propulsion éolienne** est un exemple de technologie qui s'appuie sur une solide expertise européenne en matière de fabrication⁶⁶. Afin de soutenir l'adoption de cette technologie, la Commission s'emploiera à affiner la méthode de comptabilisation de l'énergie éolienne et à combler les lacunes réglementaires au niveau de l'UE et de l'OMI.

En outre, la **propulsion nucléaire**, y compris les petits réacteurs modulaires (PRM) et les réacteurs modulaires avancés (RAM), justifie une surveillance stratégique coordonnée compte tenu du regain d'intérêt à l'échelle mondiale et des premiers développements industriels. La Commission poursuivra ses travaux en vue de la mise en place d'un cadre d'action solide qui permette l'utilisation de la propulsion nucléaire dans le transport maritime commercial⁶⁷ et contribue à asseoir une position de leader technologique et industriel à l'échelon mondial.

La Commission, soutenue par l'AESM, coordonnera les travaux sur l'évaluation des évolutions technologiques, y compris en ce qui concerne l'état de préparation technologique et la sécurité. Afin de faciliter la réduction des risques liés aux investissements et de contribuer à la mise en place de solutions à plus grande échelle, les avancées technologiques prometteuses feront l'objet d'une évaluation plus approfondie et seront prises en compte dans le droit de l'Union, notamment dans le règlement FuelEU Maritime et la taxinomie de l'UE⁶⁸, ainsi qu'au niveau de l'OMI, le cas échéant.

La Commission mettra à jour, au besoin, le cadre régissant le marché unique de l'UE afin de soutenir l'innovation et le déploiement de technologies propres dans des segments spécifiques du secteur manufacturier maritime. À cette fin, elle proposera une **modification ciblée du règlement sur les émissions des engins mobiles non routiers**⁶⁹ afin d'autoriser l'utilisation de l'hydrogène comme carburant de référence pour les moteurs d'engins mobiles non routiers dans les bateaux de navigation intérieure. En outre, **l'évaluation en cours de la directive relative aux bateaux de plaisance**⁷⁰ **se concentre sur l'évaluation des règles relatives aux nouveaux bateaux et aux nouveaux systèmes de propulsion dans ce segment.**

Afin de faire progresser le déploiement en toute sécurité de navires autonomes, la Commission s'efforcera de mettre en place un **cadre réglementaire et technique pour des solutions de transport maritime sans équipage**, tant au niveau de l'OMI qu'au niveau de l'UE. Depuis 2016, les travaux de l'UE sur les navires de surface autonomes et

⁶⁶ Au cours des cinq dernières années, ce domaine a bénéficié d'un financement de plus de 36 millions d'EUR au titre d'Horizon Europe.

⁶⁷ Y compris par l'inclusion d'un thème spécifique au titre du pôle 5 d'Horizon Europe, dans le cadre de l'appel à propositions portant sur le programme de travail 2027.

⁶⁸ Règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission du 4 juin 2021 modifiant le règlement (UE) 2020/852.

⁶⁹ Règlement relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers [règlement (UE) 2016/1628].

⁷⁰ Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

automatisés (MASS) contribuent au code MASS de l'OMI, qui doit être adopté en 2026 et qui sera obligatoire d'ici à 2032. Dans la perspective du déploiement à grande échelle de navires autonomes, la Commission, avec le soutien de l'AESM, **publiera des lignes directrices et des bonnes pratiques de l'UE relatives aux essais et expérimentations désignés en mer ainsi qu'à l'évaluation des risques**⁷¹ afin de faciliter la mise en œuvre dans les États membres et de contribuer à la primauté technologique de l'UE.

5.2 Promouvoir les synergies et la coordination et lever les obstacles à la mise à l'échelle industrielle de l'innovation

Afin de **consolider la primauté technologique de l'UE**, la Commission s'efforcera de renforcer la coopération public-privé au titre du programme-cadre «Horizon Europe» 2028-2034 dans les domaines prioritaires et sur la base d'une approche par portefeuille. Dans le domaine du transport par voie d'eau, cette collaboration s'appuiera sur les réalisations de l'actuel **partenariat coprogrammé pour un transport par voie d'eau à émissions nulles (ZEWTP)** en vue de **renforcer et d'étendre l'action de l'UE** dans ce domaine, de manière à favoriser les synergies et les effets d'échelle entre la décarbonation, la numérisation, l'automatisation et la circularité dans l'écosystème du transport par voie d'eau au sens large.

La Commission encourage **les États membres à soutenir davantage l'adoption rapide de solutions innovantes, y compris par la mise en place de bancs d'essai et de bacs à sable réglementaires**, de façon à contribuer à la primauté technologique maritime de l'Europe, à sa souveraineté industrielle et à ses objectifs en matière de double transition. La future **stratégie de l'UE en matière de recherche et d'innovation océaniques** améliorera les procédures d'essai pour les technologies océaniques, telles que la robotique sous-marine, destinées à différentes applications, afin d'aider les fabricants de l'UE à déployer ces technologies plus rapidement et à moindre coût.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la **stratégie européenne pour les infrastructures de recherche et de technologie**⁷², la Commission cartographiera et évaluera les infrastructures de recherche et de technologie, y compris pour le transport par voie d'eau. Elle encouragera également l'accès à ces infrastructures pour les start-up, les entreprises en expansion, les PME et les entreprises à moyenne capitalisation du secteur maritime de l'UE.

Afin de contribuer à **la prévention des fuites de technologies financées par l'UE**, la Commission se penchera sur la sécurité de la recherche et de l'innovation afin de garantir une application systématique et rigoureuse des outils existants⁷³ et recensera les éventuelles lacunes qui subsisteront.

La Commission **lancera l'initiative européenne d'observation des océans, baptisée OceanEye**, l'une des pierres angulaires du pacte européen pour l'Océan. Le renforcement de l'observation des océans et le développement de technologies connexes créeront de nouvelles possibilités pour les constructeurs maritimes de l'UE.

⁷¹ Par exemple, l'outil d'évaluation fondé sur les risques (RBAT) mis au point par l'AESM.

⁷² COM/2025/497 final/2.

⁷³ La Commission peut, par exemple, dans des cas dûment justifiés, exclure certaines entités de pays tiers ou entités de l'UE contrôlées par certains pays tiers de la participation à des projets de recherche et d'innovation et à des projets de déploiement de capacités numériques afin de protéger les actifs stratégiques, les intérêts, l'autonomie ou la sécurité de l'Union. Elle peut également évaluer les répercussions d'un transfert des résultats du programme Horizon Europe (y compris en ce qui concerne la propriété intellectuelle) générés par la recherche financée par l'UE vers des pays tiers non associés et s'opposer à un tel transfert.

Actions phares

- *Mettre à jour le cadre réglementaire afin de favoriser la primauté de l'UE dans le domaine des technologies innovantes, telles que la propulsion éolienne, la propulsion nucléaire et les navires autonomes*
- *Renforcer et étendre la portée du soutien à la R&I dans le secteur du transport par voie d'eau, en s'appuyant sur les réalisations de l'actuel partenariat coprogrammé pour un transport par voie d'eau à émissions nulles*
- *Lancer l'initiative d'observation des océans (OceanEye)*

6. ACCÉDER AU FINANCEMENT ET À L'INVESTISSEMENT

Selon des études récentes, les besoins de financement annuels pour la décarbonation de la flotte de navires de l'UE se situeraient dans une fourchette comprise entre 2,4 et 8,5 milliards d'EUR. D'importants besoins en investissement ont été relevés pour les bateaux de navigation intérieure et les segments spécialisés, tels que les bateaux destinés à l'éolien en mer, les navires câbliers ou les technologies océaniques émergentes⁷⁴. Selon les estimations, la transformation numérique des chantiers navals de l'UE nécessiterait en outre entre 3 et 7,5 milliards d'EUR d'investissements. Pour répondre à ces besoins d'investissement, il est nécessaire de prévoir une utilisation coordonnée des financements actuels et futurs de l'UE, de même que des mesures nationales ainsi que des actions visant à attirer des capitaux privés tout au long du parcours d'investissement. Des outils spécifiques pour la fourniture de conseils, la mise en correspondance et la constitution de réserves de projets, tels que le portail de financement des navires de l'UE, BlueInvest, le réseau Entreprise Europe (EEN), les services de conseil de la BEI par l'intermédiaire de la plateforme de conseil InvestEU, ou encore l'assistance au développement de projets au titre du Fonds pour l'innovation, faciliteront l'accès aux ressources et créeront des conditions favorables au financement des projets.

La Commission invite les États membres, les institutions financières et les banques nationales de développement à renforcer leur soutien aux projets de transport par voie d'eau, y compris au moyen de garanties pour le financement de la construction et de l'acquisition de navires, dans le respect des règles applicables en matière d'aides d'État, le cas échéant.

6.1 Financer les investissements à l'aide d'instruments de l'UE

En 2026 et 2027, la Commission mobilisera un large éventail de ressources disponibles et d'instruments existants pour soutenir le pôle maritime de l'UE, y compris le secteur manufacturier et le transport maritimes, tout au long du cycle d'investissement.

Des subventions ciblées, des mécanismes efficaces de partage des risques, ainsi que des mécanismes financiers innovants sont essentiels pour la mobilisation d'investissements privés dans le secteur. À cet égard, la Commission **soutiendra le renouvellement et la décarbonation de la flotte maritime**, en mettant particulièrement l'accent sur les transbordeurs et les navires côtiers, **dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)**, avec le lancement d'un appel en 2026. Cette action est conçue pour poursuivre la transition du secteur du transport maritime de l'UE, tout en favorisant le développement de l'espace maritime européen ainsi que des capacités de production

⁷⁴ [Banque européenne d'investissement, European Blue Champions - Charting the course for innovation finance, 2025](#)

nationales et des technologies fabriquées au sein de l'UE. Depuis 2014, le MIE a déjà apporté un soutien à différents types de navires et d'interventions, pour un montant de 220 millions d'EUR. En outre, en février 2026, la Commission a **modifié le programme de travail numérique du MIE afin d'allouer 347 millions d'EUR à des projets stratégiques de câbles sous-marins**, lançant dans ce cadre un appel doté de 20 millions d'EUR pour le renforcement des capacités de réparation de l'Europe.

Par l'intermédiaire d'InvestEU, la Commission prévoit de **mobiliser environ 1 à 1,5 milliard d'EUR⁷⁵ d'investissements dans le secteur du transport par voie d'eau d'ici à 2027**, dont un tiers se concrétisera en 2026-2027, y compris pour le renouvellement et la modernisation de la flotte à tous les stades de développement⁷⁶. Parmi les initiatives prometteuses, on peut citer le Fonds Atlantique Marine récemment créé, dans le cadre duquel les investissements sont effectués en fonds propres⁷⁷. En outre, le **produit «Économie bleue»⁷⁸, soutenu par InvestEU et le Feampa⁷⁹** et mis en œuvre par le groupe BEI, fournit des investissements en capital-risque et en capital-investissement aux start-up et aux PME, y compris dans la construction navale et la modernisation, dans le transport maritime et dans les technologies bleues. L'objectif est de **mobiliser quelque 800 millions d'EUR d'investissement**.

En ce qui concerne la phase de démonstration et le déploiement, par l'intermédiaire du **Fonds pour l'innovation, la Commission a engagé 20 millions de quotas du SEQUE de l'UE (1,5 milliard d'EUR)⁸⁰** jusqu'en 2030 afin de faciliter la réduction des émissions et faire progresser l'innovation dans l'ensemble du secteur maritime, depuis les ports jusqu'à la construction navale. Depuis 2020, le Fonds a soutenu 13 projets maritimes à hauteur d'environ 600 millions d'EUR⁸¹. Sur la base de ces résultats, et dans le cadre de l'engagement de 20 millions de quotas du SEQUE de l'UE en faveur du secteur, la Commission lancera, en 2027, un **appel spécifique pour le secteur maritime**. Le budget et la portée de cet appel seront définis, le cas échéant, par la Commission, notamment sur la base du budget restant du Fonds pour l'innovation et de la tarification du SEQUE. En outre, pour les futurs appels de portée générale, la Commission évaluera la mise en œuvre du Fonds pour l'innovation ainsi que ses dispositions préférentielles spécifiques en faveur des projets maritimes afin de renforcer davantage la décarbonation du transport maritime. Les États membres sont encouragés à mobiliser les ressources du Fonds pour l'innovation en recourant à ses mécanismes d'«enchères en tant que service» et de «subventions en tant que service», lesquels permettent d'allouer des fonds nationaux supplémentaires à l'appui de projets maritimes.

⁷⁵ Parmi les domaines d'investissement déjà soutenus par InvestEU figurent les transbordeurs à émissions faibles ou nulles, les parcs éoliens en mer, les navires de surface sans équipage pour le secteur de l'éolien en mer, la propulsion éolienne et les technologies sous-marines.

⁷⁶ Notamment en intensifiant les produits transsectoriels d'InvestEU susceptibles d'être utilisés pour soutenir les PME et les petites entreprises à moyenne capitalisation dans les secteurs du transport maritime et de la construction navale, y compris la garantie pour la durabilité et la garantie pour la numérisation et l'innovation, gérées par le Fonds européen pour l'innovation (FEI).

⁷⁷ Soutenu par le Fonds européen d'investissement (FEI), dans le cadre du programme InvestEU, ce fonds vise essentiellement à faciliter la transition énergétique des flottes, en particulier pour les armateurs de petite ou moyenne taille.

⁷⁸ Mis en œuvre par le Fonds européen d'investissement.

⁷⁹ Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture.

⁸⁰ Sur la base d'un prix de 75 EUR par quota de l'UE.

⁸¹ En outre, le secteur bénéficie également du budget encore plus important consacré aux projets d'électrocarburants pertinents pour les transports.

Dans le cadre d'Horizon Europe, la Commission a déjà alloué 345 millions d'EUR au cours de la période 2021-2024. Elle **allouera en outre 184,5 millions d'EUR au financement d'actions de recherche et d'innovation (R&I) pour le transport par voie d'eau** jusqu'en 2027⁸², dont 159,5 millions d'EUR en faveur de mesures pour un transport par voie d'eau à émissions nulles et 8 millions d'EUR en faveur d'un sujet de R&I consacré aux piles à combustible à oxyde solide⁸³. En ce qui concerne la **R&D dans le domaine naval**⁸⁴, 130 millions d'EUR seront disponibles dans le cadre des appels du FED actuellement ouverts (2026) sur des sujets tels que les navires de surface semi-autonomes améliorés et la protection des infrastructures dans les fonds marins.

Au cours du **prochain cadre financier pluriannuel**, le **Fonds européen pour la compétitivité (FEC)**, dont la création a été proposée, peut aider le secteur à mettre sur le marché les innovations de l'UE. Dans le cadre de ce Fonds, la Commission pourrait soutenir les investissements dans des navires propres et numérisés, ainsi que l'innovation et la modernisation dans les secteurs de la construction navale, de l'énergie en mer et des technologies bleues. Le FEC pourrait également favoriser la recherche et l'innovation collaborative en matière de défense, la production industrielle à plus grande échelle, ainsi que le double usage des moyens civils et militaires⁸⁵. Il est proposé que le soutien financier du FEC soit étroitement coordonné avec le financement au titre du futur **programme Horizon Europe**⁸⁶ ^[OBJ].

Le groupe BEI, qui prête en moyenne⁸⁷ 600 millions d'EUR par an à des projets liés au transport par voie d'eau au sens large, y compris le transport maritime, reste déterminé à répondre aux besoins de financement du secteur et à faciliter l'accès au financement pour les entreprises de toutes tailles⁸⁸. Le groupe est prêt à garantir une trajectoire crédible allant de l'innovation et de projets pilotes au déploiement à grande échelle, y compris par l'intermédiaire de son programme TechEU⁸⁹ soutenu par InvestEU.

6.2 Tirer parti des mesures de soutien aux niveaux européen, national et régional

Les fonds en gestion partagée mis en œuvre par les États membres ou les régions peuvent soutenir les investissements au titre de la nouvelle proposition de CFP par l'intermédiaire des plans de partenariat national et régional, conformément aux objectifs de la présente stratégie⁹⁰.

⁸² Dans le cadre du programme de travail d'Horizon Europe pour 2025 et pour la période 2026-27.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Groupe motopropulseur SOFC multicarburant pour le transport maritime.

⁸⁴ Depuis 2019, un montant total de 1,1 milliard d'EUR a été affecté et engagé au niveau de l'UE pour renforcer les capacités navales. Les projets PEDID/PADR/FED qui ont été lancés, sont en cours ou ont été achevés (entre 2019 et 2024), comprennent 35 projets collaboratifs pour lesquels 834,9 millions d'EUR ont été engagés, à l'issue desquels 6 prototypes ont été produits et 10 prototypes supplémentaires sont attendus d'ici à 2030. Un montant de 142 millions d'EUR a été alloué dans le cadre des appels FED, pour lesquels les projets sont en cours de sélection (2025).

⁸⁵ Par exemple, pour encourager l'acquisition d'équipements de transport à double usage, pour soutenir le renforcement, la modernisation, l'expansion et la réaffectation de capacités industrielles aux fins de la production et de l'entretien de produits facilitant et améliorant la mobilité militaire, ou pour promouvoir la formation, la reconversion et le perfectionnement professionnels du personnel.

⁸⁶ Les activités de recherche et d'innovation collaborative relatives au volet «compétitivité» du pilier II d'Horizon Europe seront intégrées dans une partie spécifique des programmes de travail dans le cadre du Fonds européen pour la compétitivité.

⁸⁷ Pour la période 2015-2024.

⁸⁸ Y compris dans des domaines tels que le transport maritime, l'innovation, la fabrication avancée et la défense.

⁸⁹ [TechEU — Guichet unique pour les innovateurs européens](#)

⁹⁰ Dans le respect des règles applicables en matière d'aides d'État, le cas échéant.

Des ressources importantes et spécifiques destinées à financer la décarbonation peuvent être mobilisées au moyen des recettes du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE) issues des enchères organisées par les États membres de l'UE à la suite de l'étendue du système au secteur maritime. Étant donné que les États membres sont légalement tenus d'utiliser les recettes du SEQUE de l'UE pour investir dans des mesures climatiques, la Commission **encourage vivement les États membres à affecter une partie des recettes du SEQUE** aux investissements dans la décarbonation du secteur maritime dans l'ensemble du pôle maritime européen⁹¹. Afin de maximiser l'impact et d'obtenir des effets de synergie au niveau de l'UE, y compris entre les armateurs, les chantiers navals, les fournisseurs de technologies et de carburant et les parties prenantes portuaires, la Commission coordonnera les efforts des États membres et facilitera l'échange de bonnes pratiques, y compris, éventuellement, par la publication de lignes directrices.

Afin de faciliter davantage la décarbonation du secteur maritime et de favoriser la résilience et la primauté industrielles de l'UE, la Commission envisagera, dans le cadre du prochain réexamen du SEQUE, **un mécanisme spécifique de l'UE visant à soutenir directement les compagnies maritimes en utilisant les quotas du SEQUE** aux fins de l'adoption de carburants durables et de technologies de propulsion propres en combinaison avec des critères de préférence ciblés de l'UE.

La Commission invite les États membres à tirer parti du nouvel **encadrement des aides d'État dans le cadre du pacte pour une industrie propre (CISAF)** pour soutenir les investissements dans la décarbonation industrielle et l'efficacité énergétique, y compris dans les installations de fabrication maritime, ainsi que pour accroître les capacités de production dans les technologies «zéro net» pertinentes pour le secteur maritime⁹².

Les futures **lignes directrices sur le transport terrestre et multimodal** ainsi que le nouveau **règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des transports** permettront des mesures d'aide à l'investissement visant à soutenir le renouvellement de la flotte des bateaux de navigation intérieure⁹³ de même que l'installation de grues à bord des bateaux de navigation intérieure. Ils permettront également des mesures d'aide au fonctionnement visant à réduire les coûts externes lors du passage à des options multimodales, parmi lesquelles le transport maritime à courte distance ou le transport par voies navigables intérieures, en comparaison avec le transport exclusivement routier.

6.3 Traiter les problèmes réglementaires liés au financement des navires

La part des portefeuilles de transport maritime à l'échelle mondiale détenue par les banques européennes n'a cessé de diminuer ces dernières années, passant de 72 % en 2013 à 49,7 % en 2023⁹⁴. Les tendances varient d'un État membre à l'autre, avec de fortes baisses dans certains États membres et une exposition bancaire stable, voire croissante, au transport

⁹¹ Par exemple, la production et l'utilisation de carburants durables, l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires, le renouvellement de la flotte, les investissements dans des technologies marines propres et innovantes, ou encore la mise en place d'infrastructures durables et de l'alimentation électrique à quai dans les ports.

⁹² Il s'agit notamment des piles à combustible, des technologies de propulsion électrique pour le transport par voie d'eau, des technologies de propulsion éolienne, des technologies de transport du CO₂, des technologies de captage et de stockage du carbone, des équipements d'alimentation électrique à quai, des technologies d'énergies renouvelables en mer, telles que les fondations et les flotteurs éoliens en mer, des technologies d'énergie marémotrice, ainsi que des technologies d'énergie houlomotrice, y compris les sous-stations et les convertisseurs en mer.

⁹³ Notamment pour les PME et les petites entreprises à moyenne capitalisation, sous la forme de garanties.

⁹⁴ Recherche [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#)

maritime dans d'autres. En général, toutefois, les compagnies maritimes de l'UE recherchent de plus en plus de possibilités de financement auprès de banques et d'établissements de crédit-bail de pays tiers proposant des produits de financement attrayants. Cette situation peut entraîner une responsabilité stratégique pour l'UE et porter atteinte à sa sécurité économique et à ses intérêts industriels, étant donné que des institutions étrangères peuvent conserver la propriété des navires donnés en location et imposer certaines exigences en matière de contenu local. Un environnement réglementaire cohérent et prévisible devrait contribuer à stimuler le financement des navires dans l'UE et encourager les investisseurs à engager des capitaux dans des projets maritimes verts en Europe.

La Commission **révisera les critères de la taxinomie de l'UE en matière de finance durable⁹⁵ liés au secteur du transport par voie d'eau**, afin de mieux tenir compte des besoins particuliers du secteur, des réalités technologiques et des trajectoires de transition climatique. De nouveaux critères, qui devraient être publiés au deuxième trimestre 2026, pourraient être envisagés dans les instruments d'aide d'État pertinents pour les investissements dans le renouvellement et la modernisation de la flotte⁹⁶.

Au niveau des marchés des capitaux, **la stratégie de l'UE pour une union de l'épargne et des investissements contribuera à orienter davantage d'investissements vers l'économie** en supprimant les obstacles, en facilitant la titrisation, ainsi qu'en encourageant les investissements institutionnels et la mobilisation transfrontière de capitaux.

Actions phares

- *Soutenir le renouvellement et la décarbonation de la flotte maritime dans le cadre de l'actuel mécanisme pour l'interconnexion en Europe tout en favorisant les capacités industrielles nationales*
- *Envisager, dans le cadre de la prochaine révision du SEQE, un mécanisme de l'UE visant à soutenir l'adoption de carburants durables et de technologies de propulsion propres*
- *Encourager les États membres à affecter une partie des recettes du SEQE aux investissements dans la décarbonation du secteur maritime en Europe*
- *Réviser les critères de la taxinomie de l'UE afin d'améliorer l'accès à la finance durable et d'encourager les investissements durables*

7. ACCÉDER AUX COMPÉTENCES ET À DES EMPLOIS DE QUALITÉ

Il est essentiel d'accroître l'attrait de l'emploi dans le pôle maritime de l'UE. Une main-d'œuvre qualifiée et motivée est un gage d'efficacité et de productivité, permet de s'adapter à l'évolution technologique, garantit la conservation et le transfert des connaissances et soutient les objectifs de durabilité tout en contribuant à un écosystème maritime de l'UE compétitif, résilient et innovant.

⁹⁵ Règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission du 4 juin 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852

⁹⁶ Le règlement général d'exemption par catégorie («RGEC»), qui sera révisé en 2026, comprend des sections spécifiques concernant les aides destinées à soutenir l'acquisition de navires propres et à émissions nulles ou la modernisation de navires existants. De même, des sections pertinentes sont incluses dans les lignes directrices concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie, adoptées en janvier 2022.

7.1 Assurer le perfectionnement et la reconversion professionnels de la main-d'œuvre et des gens de mer dans le secteur de la construction navale de l'UE

L'évolution technologique, l'adoption de carburants alternatifs, ainsi que le niveau croissant d'automatisation et de numérisation stimulent la demande de gens de mer, de professionnels à terre et de travailleurs dans les secteurs de la construction navale et de la fabrication maritime hautement qualifiés. Des investissements stratégiques dans l'éducation et la formation sont nécessaires pour prévenir les pénuries de main-d'œuvre, garantir la propriété intellectuelle, réduire la dépendance à l'égard des travailleurs de pays tiers et préserver le savoir-faire au sein de l'Union.

Le parcours de transition pour la mobilité⁹⁷ met en évidence d'importants besoins en matière de perfectionnement et de reconversion professionnels, sachant que jusqu'à 40 % des personnels du secteur de la construction navale devraient prendre leur retraite d'ici à 2030. Dans le pacte pour les compétences⁹⁸ dans la construction navale, les partenaires industriels se sont engagés à assurer le perfectionnement et la reconversion professionnels de 7 % des salariés par an et à attirer 234 000 nouveaux travailleurs d'ici à 2030. Dans le secteur du transport maritime, jusqu'à 250 000 gens de mer devront bénéficier d'une reconversion et d'un perfectionnement professionnels pour répondre aux besoins émergents dans le domaine des technologies et des carburants.

Conformément aux besoins de l'industrie, la Commission aidera les établissements d'enseignement et les partenaires sociaux à **recenser les déficits de compétences actuels et futurs** et à **élaborer des programmes de reconversion et de perfectionnement professionnels**⁹⁹.

7.2 Mobilité, attractivité et emplois de qualité

Attirer et retenir du personnel qualifié reste un défi. La Commission est prête à aider les États membres à rendre plus attrayantes les carrières dans le secteur maritime et à favoriser la mobilité entre les métiers en mer et les métiers à terre, tout en soutenant les carrières tout au long de la vie dans le pôle maritime ainsi que la création d'emplois, y compris dans les communautés côtières et insulaires. Afin de renforcer la mobilité au sein du pôle, **la Commission aidera les partenaires sociaux et les établissements d'enseignement maritime à cartographier les professions maritimes**. Cela contribuera également à la conservation de l'expérience et au renforcement de la base industrielle européenne.

Les femmes sont sous-représentées dans les carrières maritimes, en particulier en mer, mais aussi à terre. La Commission aidera les partenaires sociaux et d'autres organisations à renforcer la présence des femmes dans le secteur maritime.

⁹⁷ Parcours de transition pour l'écosystème industriel de la mobilité de l'UE (2024)

<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>

⁹⁸ Dans le cadre du pacte pour les compétences, d'autres partenariats à grande échelle en matière de compétences pertinents pour le secteur manufacturier maritime ont également été mis en place dans les domaines de l'aérospatiale et de la défense ainsi que dans le domaine des énergies renouvelables en mer.

⁹⁹ Notamment dans le cadre de la future stratégie de renouvellement de la génération bleue, qui devrait être publiée en 2027. D'autres actions s'appuieront également sur les travaux déjà entamés par la plateforme MED-NET, créée dans le prolongement du projet SkillSea, ainsi que sur le pacte pour les compétences dans la construction navale. L'étude visant à soutenir et à concevoir le développement des compétences dans l'économie bleue (2025) ainsi que [l'initiative BlueComp — cadre de compétences](#) seront également prises en considération. Une stratégie en matière de compétences sera également élaborée dans le cadre du pacte pour la Méditerranée afin de prendre en considération les compétences de la main-d'œuvre et pour aligner la formation sur les besoins du secteur.

L'espace européen de l'éducation maritime doit devenir un espace sans frontières. Garantir la reconnaissance mutuelle des diplômes, qualifications et certificats au sein du pôle maritime à travers l'UE et, dans la mesure du possible, avec les pays tiers, constitue une priorité. La Commission soutiendra et coordonnera **la création d'un réseau d'établissements d'enseignement supérieur maritime et de centres de formation professionnelle** dans l'ensemble de l'UE. Il est important de noter que la Commission aidera les États membres à supprimer les obstacles à la mobilité des étudiants et du personnel universitaire, notamment **en encourageant une plus grande participation des établissements d'enseignement supérieur maritime à Erasmus +**.

Les crises récentes ont montré que les gens de mer et les autres personnels marins, y compris les travailleurs du secteur manufacturier, sont des travailleurs essentiels¹⁰⁰. Leur travail est crucial pour que le monde continue de tourner et primordial pour la résilience de la base industrielle et des chaînes d'approvisionnement de l'UE.

Le secteur de l'emploi maritime est confronté à des défis persistants liés non seulement à la pénurie de compétences, mais aussi aux conditions de travail à bord et à terre. Le soutien à des emplois de qualité nécessite un **dialogue social** fort, des conditions de travail équitables et des environnements de travail sûrs. La mise en œuvre et l'application de la législation de l'UE sur le travail, y compris **la directive sur le détachement des travailleurs**¹⁰¹ et l'acquis en matière de santé et de sécurité au travail, sont essentielles pour garantir des conditions de concurrence équitables et des emplois attrayants¹⁰².

La Commission **collaborera avec les États membres afin de renforcer les normes du travail au sein de l'OIT**, ainsi que la coopération avec l'OMI et l'OIT afin de garantir une application uniforme des réglementations de même que des **protections unifiées en faveur des gens de mer**, contribuant ainsi à des conditions de concurrence équitables au niveau mondial. La résolution des divergences entre les régimes de sécurité sociale pour les gens de mer constitue l'un des domaines dans lesquels des progrès sont nécessaires. La Commission encouragera une meilleure coordination de ces régimes, y compris en renforçant le rôle de **l'Autorité européenne du travail, notamment afin d'intensifier la réalisation d'actions concertées et d'inspections communes**, tout en veillant à l'alignement de la législation de l'UE et des normes internationales.

Actions phares

- *Créer un réseau d'établissements d'enseignement supérieur maritime et de centres de formation professionnelle dans l'ensemble de l'UE proposant un enseignement et une formation pour les emplois au sein du pôle maritime, y compris des programmes de reconversion et de perfectionnement professionnels*
- *Encourager et aider les États membres à accroître la participation des établissements d'enseignement supérieur maritime à Erasmus + et aux initiatives connexes en facilitant les procédures et en supprimant les obstacles à la mobilité à des fins d'apprentissage*

¹⁰⁰ <https://docs.un.org/fr/A/RES/75/17>

¹⁰¹ Ladite directive ne s'applique pas aux entreprises de la marine marchande en ce qui concerne le personnel navigant.

¹⁰² La feuille de route pour des emplois de qualité témoigne d'un engagement renouvelé et constitue une base pour garantir les droits des travailleurs tout en tenant compte des évolutions technologiques, économiques et sociétales.

8. CONCLUSION

La présente stratégie constitue un plan d'action structuré exigeant un effort concerté de la part de toutes les parties prenantes concernées, à savoir les institutions de l'UE, les États membres, l'industrie, les régions, les partenaires sociaux et la société civile. La Commission est déterminée à assurer la mise en œuvre effective de cette stratégie ainsi que la réalisation de ses objectifs conjointement avec l'ensemble des parties prenantes mentionnées ci-avant. À cette fin, la Commission créera un **conseil de haut niveau pour les industries maritimes et les ports**, présidé par le commissaire et les vice-présidents exécutifs compétents, en vue de poursuivre les échanges sur la mise en œuvre des actions décrites à la fois dans **la stratégie maritime industrielle et la stratégie portuaire de l'UE** et de recueillir les observations relatives à l'évolution du marché.

ANNEXE: SYNTHÈSE DES MESURES (à mettre à jour sur la base du texte principal définitif)

Pilier I — Construire, équiper et réparer

La Commission:

- créera une alliance de l'UE pour les chaînes de valeur industrielles maritimes afin de renforcer la souveraineté industrielle et la primauté technologique de l'Europe sur certains marchés pilotes dans le domaine de la fabrication maritime et des technologies émergentes (2026);
- lancera un appel phare en matière de R&I intitulé «Chantiers navals du futur» dans le cadre du programme de travail 2026-2027 d'Horizon Europe (*action en cours*);
- simplifiera et accélérera les procédures d'agrément en s'appuyant sur la proposition d'acte législatif pour l'accélération de l'activité industrielle, y compris dans les installations de fabrication maritime (2026);
- collaborera avec les États membres de l'UE/EEE pour définir et favoriser un portefeuille pluriannuel et global de marchés publics parmi les acheteurs publics de l'UE/EEE afin de créer, en matière de demande publique, un signal global et à long terme (2026-2027);
- proposera des exigences ciblées autres que les prix, dans le respect des obligations internationales, dans certains segments stratégiques des marchés publics dans le contexte de la prochaine révision du cadre de l'UE régissant les marchés publics (2026);
- lancera un dialogue structuré avec le secteur manufacturier maritime de l'UE en vue de renforcer encore ses capacités de renseignement de manière à suivre les stratégies et l'évolution du marché dans le secteur de la construction navale, les risques stratégiques, les menaces et les possibilités pour la résilience de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que les obstacles à l'accès au marché dans les pays tiers (2026);
- évaluera les options et proposera, le cas échéant et dans la mesure du possible, un nouvel instrument sectoriel, ou des modifications ciblées de sa boîte à outils en matière de politique commerciale, dans le respect des obligations internationales, en mettant l'accent sur des segments spécifiques essentiels à l'autonomie stratégique et à la sécurité de l'Europe et dans lesquels les chantiers navals de l'UE sont toujours actifs mais restent confrontés à une concurrence déloyale en mer;
- tirera parti des accords de commerce et d'investissement existants et futurs pour protéger et promouvoir les intérêts de la base de production maritime de l'UE, y compris à l'aide de dispositions relatives à l'accès au marché, aux mesures anti-subsidies, aux obligations de transparence et à la protection des DPI (*action continue*);
- relancera les efforts en vue d'un futur accord international dans le domaine de la construction navale visant à combattre les pratiques non marchandes dans ce secteur (*action continue/à long terme*);
- favorisera des conditions de concurrence équitables en matière de crédits à l'exportation pour les navires en développant davantage l'accord sectoriel sur les navires annexé à l'arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public, y compris au moyen de nouvelles dispositions sur les navires à émissions nulles ou faibles (2026-2027);
- créera un nouvel outil de financement pour les crédits à l'exportation afin de garantir des conditions de concurrence plus équitables sur les marchés des pays tiers pour les secteurs tournés vers l'exportation, tels que le secteur manufacturier maritime (*action en cours*);
- renforcera la convention de Hong Kong sur le recyclage des navires en vue de parvenir à terme à un alignement complet entre les règles internationales et celles de l'UE (*action continue*);
- étudiera les moyens de soutenir l'expansion de la capacité nationale de recyclage des navires de l'UE et collaborera avec les partenaires commerciaux disposant de capacités de recyclage des navires, à commencer par l'Inde, afin de promouvoir des normes

environnementales et sociales élevées, en s'appuyant sur le règlement de l'UE relatif au recyclage des navires (*action continue*);

- appuiera les stratégies de circularité dans le secteur maritime, depuis la conception jusqu'à la fin de vie et à la valorisation des matériaux, en apportant un soutien en matière de R&I (*action continue*).

Les États membres sont invités à:

- accorder la priorité au financement de projets visant à soutenir la sécurité économique et à réduire les dépendances étrangères dans le secteur, en s'appuyant sur la nouvelle communication conjointe relative au renforcement de la sécurité économique de l'UE (*action continue*);
- contribuer à la réalisation de la vision industrielle maritime de l'UE à l'horizon 2030 exposée dans la stratégie.

Les parties prenantes du secteur sont encouragées à:

- tirer parti des avancées en matière de numérisation, de modularité et de circularité dans les processus industriels afin d'améliorer l'efficacité de la conception et de la production et de renforcer des pratiques durables (*action continue*);
- favoriser les synergies dans le domaine industriel et les chaînes de valeur, en tirant parti de la nouvelle alliance de l'UE pour les chaînes de valeur industrielles maritimes, ainsi que d'autres plateformes et initiatives de l'UE au niveau national et régional (*action continue*).

Pilier II — Transporter et relier

La Commission:

- poursuivra les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (*action continue*);
- instaurera un dialogue de coopération structuré avec les États membres et les parties prenantes du secteur afin d'accroître l'attractivité des pavillons des États membres (*à partir de 2026*);
- réfléchira à la manière de simplifier et de rationaliser le cadre de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) existant pour le SEQE maritime de l'UE et FuelEU Maritime (*2026*);
- poursuivra les travaux au sein de l'OMI afin de trouver des solutions à l'échelon mondial et révisera la législation pertinente de l'UE en tenant compte des mesures prises au niveau mondial au sein de l'OMI de manière éviter les doubles paiements (*à partir de 2026*);
- favorisera la coopération entre les acteurs du marché en créant un réseau européen de corridors et de plateformes de transport maritime écologique (*à partir de 2027*);
- renforcera l'engagement au sein de l'OMI pour façonner les normes de sécurité maritime, en vue de garantir des conditions de concurrence équitables au niveau mondial (*action continue*);
- fera rapport sur la directive de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers et sur la directive relative aux équipements marins en vue de leur réexamen (*2026-2027*);
- envisagera d'étendre à toutes les liaisons intra-UE les exigences de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers (*2027-2028*);
- examinera la faisabilité d'un cadre de l'UE pour la reconnaissance mutuelle des navires de service en mer et des navires industriels (*2027-2028*);
- envisagera d'étendre le champ d'application de la directive relative aux équipements marins ou les accords de reconnaissance mutuelle existants entre organismes agréés afin

de simplifier les procédures d'agrément et d'améliorer l'accès aux marchés internationaux (2027);

- renforcera la surveillance et le suivi des opérations de la flotte fantôme, améliorera l'application des règles existantes et approfondira la coopération internationale afin de faire respecter les normes mondiales en matière de sécurité maritime et d'environnement (*action continue*);
- assurera une interconnexion rapide entre les guichets uniques maritimes nationaux et la future plateforme des données douanières (*à partir de 2027*);
- consultera le secteur maritime afin d'identifier de nouvelles possibilités de simplification des procédures administratives et des exigences en matière de données (*à partir de 2026*);
- intensifiera, avec les États membres, les efforts déployés par l'UE au sein de l'OMI et s'emploiera à maximiser l'impact de l'UE par la mise en place d'alliances plus larges avec des partenaires internationaux (*action continue*);
- poursuivra l'inclusion, dans les accords de libre-échange, d'engagements complets concernant les services de transport maritime international (*action continue*);
- proposera une législation fixant les conditions dans lesquelles les États membres peuvent déclarer les accords bilatéraux existants compatibles avec le droit de l'UE et négocier et conclure de nouveaux accords qui servent les intérêts de l'UE (2026);
- proposera une suite au programme NAIADES III pour le secteur de la navigation intérieure (2028).

Les États membres sont invités à:

- continuer à faire progresser les mesures pragmatiques visant à renforcer l'attractivité des pavillons des États membres de l'UE;
- achever la mise en œuvre du règlement relatif au système EMSWe;
- œuvrer conjointement avec la Commission à la simplification et à la rationalisation des exigences nationales et européennes en matière de déclaration;
- intensifier la collaboration et allouer des ressources suffisantes pour renforcer la présence stratégique de l'UE dans les régions constituant des goulets d'étranglement maritimes internationaux.

Pilier III — Sécuriser et protéger

La Commission:

- soutiendra la montée en puissance des capacités de production industrielle navale, notamment dans le cadre du nouveau programme pour l'industrie européenne de la défense (EDIP) et du plan «ReArm Europe» (2026-2027);
- proposera de mettre en place un mécanisme de soutien à la construction de transbordeurs à double usage afin de mobiliser des ressources financières pour des investissements liés à des spécifications militaires supplémentaires pour les transbordeurs à double usage construits en Europe (2027);
- œuvrera à la mise en place de règles de cybersécurité solides et contraignantes au sein de l'OMI afin de réduire les risques cybernétiques généraux dans le secteur maritime pour les navires civils (*à partir de 2026*).

Les États membres sont invités à:

- exploiter les différentes possibilités offertes par le programme «Préparation à l'horizon 2030» pour renforcer les capacités industrielles et technologiques navales conformément aux objectifs de la présente stratégie.

Pilier IV — Accéder à l'innovation

La Commission:

- affinera la méthode de comptabilisation de l'énergie éolienne et se penchera sur les lacunes réglementaires au niveau de l'UE et de l'OMI (*à partir de 2027*);
- poursuivra les travaux en vue de la mise en place d'un cadre politique solide pour la propulsion nucléaire dans le transport maritime commercial (*à partir de 2026*);
- proposera une modification du règlement sur les émissions des engins mobiles non routiers afin d'autoriser l'utilisation de l'hydrogène comme carburant de référence pour les moteurs d'engins mobiles non routiers dans les bateaux de navigation intérieure (2026);
- mettra en place un cadre réglementaire et technique pour des solutions de transport maritime sans équipage, y compris des lignes directrices et des bonnes pratiques au niveau de l'UE relatives aux essais et expérimentations désignés en mer (*à partir de 2026*);
- renforcera et étendra la portée du soutien à la R&I dans le secteur du transport par voie d'eau, en s'appuyant sur les réalisations de l'actuel partenariat coprogrammé pour un transport par voie d'eau à émissions nulles (*à partir de 2028*);
- améliorera les procédures d'essai des technologies océaniques destinées à différentes applications dans le cadre de la future stratégie de l'UE en matière de recherche et d'innovation océaniques (2026);
- cartographiera et évaluera les infrastructures de recherche et de technologie également pour le transport par voie d'eau et encouragera l'accès à ces infrastructures pour les start-up, les entreprises en expansion, les PME et les entreprises à moyenne capitalisation du secteur maritime de l'UE qui développent des technologies et des solutions, grâce à la mise en œuvre de la stratégie de l'UE pour les infrastructures de recherche et de technologie (*à partir de 2026*);
- assurera une application systématique et rigoureuse des outils de sécurité existants pour la recherche et l'innovation et recensera les lacunes qui subsistent afin de contribuer à la prévention des fuites de technologies financées par l'UE (action continue);
- lancera l'initiative d'observation des océans (*OceanEye*) (2026).

Les États membres sont invités à:

- soutenir davantage l'adoption rapide de solutions innovantes, y compris par la mise en place de bancs d'essai et de bacs à sable réglementaires.

Pilier V — Accéder au financement et à l'investissement

La Commission:

- lancera un appel à propositions dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe afin de soutenir le renouvellement et la décarbonation de la flotte maritime, en mettant particulièrement l'accent sur les transbordeurs et les navires côtiers (2026);
- déboursera 347 millions d'EUR au titre du *volet numérique du MIE* en faveur de projets stratégiques de câbles sous-marins, notamment afin de renforcer les capacités de réparation de l'Europe (2026-2027);
- mobilisera, par l'intermédiaire d'InvestEU, des investissements d'environ 1 à 1,5 milliard d'EUR dans le secteur du transport par voie d'eau d'ici à 2027 (*d'ici à 2027*);
- mobilisera quelque 800 millions d'EUR d'investissements dans des secteurs de l'économie bleue tels que la construction navale, la modernisation, le transport maritime et les technologies bleues, grâce au produit «Économie bleue» soutenu par InvestEU et le Feampa et mis en œuvre par le groupe BEI (*action en cours*);

- proposera un appel spécifique pour le secteur maritime dans le cadre du Fonds pour l'innovation (2027);
- poursuivra l'évaluation de la mise en œuvre du Fonds pour l'innovation et de ses dispositions préférentielles spécifiques en faveur des projets maritimes afin de renforcer davantage la décarbonation du transport maritime dans les futurs appels (*à partir de 2026*);
- allouera 184,5 millions d'EUR au financement d'actions de R&I en faveur du transport par voie d'eau jusqu'en 2027 (*dans le cadre du programme de travail 2025 d'Horizon Europe et de la période 2026-2027*);
- mettra à disposition 130 millions d'EUR dans le cadre des appels au titre du Fonds européen de la défense portant sur des sujets tels que les navires de surface semi-autonomes améliorés et la protection des infrastructures dans les fonds marins (2026);
- envisagera de soutenir les investissements dans des navires propres et numérisés ainsi que dans l'innovation et la modernisation de la construction navale, l'énergie en mer et les technologies bleues dans le cadre du futur Fonds européen pour la compétitivité proposé (*à partir de 2028*), sous réserve de l'adoption de ce dernier;
- envisagera, dans le cadre du prochain réexamen du SEQE, un mécanisme spécifique visant à soutenir directement les compagnies maritimes en utilisant les quotas du SEQE aux fins de l'adoption de carburants durables et de technologies de propulsion propres (2026);
- permettra des mesures d'aide à l'investissement visant à soutenir le renouvellement de la flotte des bateaux de navigation intérieure ainsi que l'installation de grues à bord des bateaux de navigation intérieure dans le cadre des lignes directrices sur le transport terrestre et multimodal et du nouveau règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des transports (2026);
- révisera les critères de la taxinomie de l'UE en matière de finance durable liés au secteur du transport par voie d'eau (2026-27).

Les États membres, les institutions financières internationales et les banques nationales de développement sont invités à:

- renforcer le soutien apporté aux projets de transport par voie d'eau.

Les États membres sont invités à:

- affecter une partie des recettes du SEQE aux investissements dans la décarbonation du secteur maritime dans l'ensemble du pôle maritime en Europe;
- tirer parti du nouvel encadrement des aides d'État dans le cadre du pacte pour une industrie propre (CISAF) pour soutenir les investissements dans la décarbonation industrielle et l'efficacité énergétique, y compris dans les installations de fabrication maritime, ainsi que pour accroître les capacités de production dans les technologies «zéro net» pertinentes pour le secteur maritime.

Pilier VI — Accéder aux compétences et à des emplois de qualité

La Commission:

- aidera les établissements d'enseignement et les partenaires sociaux à recenser les déficits de compétences actuels et futurs et à élaborer des programmes de reconversion et de perfectionnement professionnels (*à partir de 2027*);
- aidera les partenaires sociaux et les établissements d'enseignement maritime à cartographier les professions maritimes et à accroître la présence des femmes dans le secteur maritime (*à partir de 2026*);

- soutiendra et coordonnera la création d'un réseau d'établissements d'enseignement supérieur maritime et de centres de formation professionnelle dans l'ensemble de l'UE (*à partir de 2027*);
- aidera les États membres à supprimer les obstacles à la mobilité des étudiants et du personnel universitaire, notamment en encourageant une plus grande participation des établissements d'enseignement supérieur maritime à ERASMUS +;
- collaborera avec les États membres afin de renforcer les normes du travail au sein de l'OIT, ainsi que la coopération avec l'OMI et l'OIT afin de garantir une application uniforme des réglementations de même que des protections unifiées en faveur des gens de mer (*action continue*);
- encouragera une meilleure coordination des régimes de sécurité sociale, y compris en renforçant le rôle de l'Autorité européenne du travail, notamment afin d'intensifier la réalisation d'actions concertées et d'inspections communes, tout en veillant à l'alignement de la législation de l'UE et des normes internationales (*à partir de 2026*).