Port euroméditerranéen majeur et 2e port de France, le Grand Port Maritime de Marseille s'appuie sur deux bassins complémentaires : Marseille, tourné notamment vers les passagers, et Fos-sur-Mer, consacré aux marchandises, à la logistique et à l'industrie. En 2025, il a traité 74 millions de tonnes de marchandises et accueilli 4,1 millions de passagers. Ses terminaux méthaniers, ses raffineries et ses infrastructures industrielles en font un acteur clé de l'approvisionnement énergétique et de la transformation du système énergétique.

I. Présentation du GPMM, de son poids et de sa légitimité à intervenir

Le Grand Port Maritime de Marseille occupe une **position stratégique sur la façade méditerranéenne**, au croisement des flux maritimes, industriels et énergétiques. Bien au-delà de son ancrage territorial, il constitue un maillon essentiel entre les chaînes d'approvisionnement internationales, les bassins industriels et les réseaux européens. À ce titre, **la continuité de ses activités participe directement à la sécurité des approvisionnements et au bon fonctionnement des échanges européens.**[1]

L'importance de cet enjeu dépasse largement le seul cas marseillais. Les ports de l'Union facilitent environ 74 % du commerce extérieur européen, traitent 3,4 milliards de tonnes de marchandises et soutiennent plus de 423 000 emplois directs. **Ils sont ainsi indispensables à la compétitivité, à la résilience économique et à l'autonomie stratégique de l'Union**, y compris pour les États membres enclavés qui dépendent des infrastructures portuaires de leurs voisins. [2]

Le GPMM est donc **pleinement légitime** à prendre part à la révision du cadre européen de gouvernance énergétique. Directement confronté aux enjeux d'approvisionnement, d'électrification et de décarbonation, il s'engage déjà dans des investissements majeurs pour accompagner la transformation de ses infrastructures. **Son projet stratégique 2025-2029** prévoit ainsi plus d'un milliard d'euros d'investissements, parmi lesquels le **programme CENAQ** (plus de 200 millions d'euros) pour l'alimentation électrique des navires à quai, et le projet **H4 Marseille Fos** (1,5 milliard d'euros), dédié à l'hydrogène renouvelable et aux carburants durables.[3]

En portant cette position**, le GPMM ne défend pas son seul intérêt, mais celui de l'ensemble des infrastructures portuaires européennes.** Son expérience de terrain met en lumière des conditions indispensables à la réussite de la transition énergétique (disponibilité de l'électricité, capacité des réseaux, raccordements, financement des investissements et maintien de la compétitivité). **Autant d'enjeux qui doivent être pleinement intégrés aux orientations énergétiques de l'Union.**

II. La position du GPMM dans la révision du règlement européen sur la gouvernance de l'Union de l'énergie.

A) Ce que nous soutenons dans la proposition

Le GPMM accueille la proposition de manière nuancée. Nous saluons la volonté de la Commission de rendre la gouvernance de l'Union de l'énergie plus cohérente, plus lisible et plus opérationnelle. Toutefois, nous mettons un point d'honneur à rappeler que la transition énergétique ne peut reposer uniquement sur des objectifs mais qu'elle doit s'appuyer sur une planification crédible, des infrastructures adaptées, des investissements identifiés et une coordination entre États membres. Néanmoins, plusieurs orientations de la proposition méritent notre soutien.

Faire des PNEC de véritables feuilles de route d'investissement : Nous soutenons la transformation des PNEC en outils de programmation des investissements. La proposition vise à mieux identifier les besoins, les projets à venir et les sources de financement, afin d'offrir davantage de visibilité aux investisseurs et de rapprocher les objectifs européens des réalités nationales. Cette évolution est essentielle pour les infrastructures portuaires et industrielles, dont les délais de réalisation et les besoins en capitaux sont importants. Les PNEC doivent permettre d'identifier en

[1] Grand Port Maritime de Marseille, « Port polyvalent – Le port de Marseille Fos en chiffres » : https://www.marseille-port.fr/index.php/port-polyvalent
[2] Commission européenne, « EU Ports Strategy », 4 mars 2026 : https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-unveils-eu-ports-strategy-strengthen-competitiveness-security-and-sustainability-european-2026-03-04_en ; Conseil de l'Union européenne, conclusions sur la stratégie portuaire de l'UE, 8 juin 2026 : https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/06/08/member-states-approve-conclusions-on-eu-ports-strategy/
[3] GPMM, Projet stratégique 2025-2029 : https://www.marseille-port.fr/index.php/projet-strategique-25-29 ; GPMM, programme CENAQ : https://www.marseille-port.fr/projets/cenaq-escales-zero-fumee ; GPMM, projet H4 Marseille Fos, 13 février 2026 : https://www.marseille-port.fr/node/55

amont les investissements nécessaires, leur calendrier et les financements publics et privés, nationaux et européens mobilisables.

Soutenir une électrification ambitieuse, à condition que les réseaux suivent : Le GPMM soutient l'accélération de l'électrification et le développement des infrastructures nécessaires à la décarbonation des transports, de l'industrie et des activités portuaires. La proposition doit toutefois être mise en œuvre de manière cohérente avec les capacités de production, de transport et de distribution d'électricité. Les objectifs d'électrification ne peuvent être crédibles si les raccordements et les capacités de réseau ne sont pas disponibles au rythme des projets. Nous soutenons donc une trajectoire ambitieuse mais conditionnée à une planification réaliste des infrastructures.

Concilier objectifs européens et flexibilité des États membres : Nous défendons des objectifs européens clairs et prévisibles en matière d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique, tout en préservant une marge de choix nationale sur les moyens d'atteindre ces objectifs et sur la structure du mix énergétique. Les énergies bas-carbone, dont le nucléaire, doivent pouvoir contribuer à la décarbonation sans se substituer au développement des renouvelables. Cette flexibilité est nécessaire pour tenir compte des différences de ressources, de systèmes énergétiques et de capacités industrielles entre États membres.

Renforcer la sécurité d'approvisionnement et la résilience des infrastructures : Le GPMM soutient le renforcement de la sécurité énergétique, notamment la diversification des sources et des fournisseurs, la capacité à faire face à une interruption d'approvisionnement, le stockage, la flexibilité et la coopération transfrontalière. Les articles 26 et 27 de la proposition[4] vont dans ce sens : ils prévoient un suivi des objectifs nationaux de sécurité d'approvisionnement et des indicateurs tenant compte de la dépendance aux importations, de la concentration des fournisseurs ainsi que des infrastructures et délais nécessaires pour remplacer un approvisionnement interrompu. Cette approche est indispensable dans un contexte de tensions géopolitiques et de volatilité des marchés.

Simplifier le suivi sans affaiblir l'ambition ni la transparence : Nous soutenons la rationalisation des obligations de reporting et la réutilisation des données déjà disponibles, dès lors qu'elles permettent d'éviter les doublons sans réduire la qualité du suivi. La proposition prévoit notamment de regrouper certaines informations, d'intégrer le suivi des mesures correctives dans les rapports existants et de mieux harmoniser les indicateurs. Pour le GPMM, la simplification doit libérer des moyens pour l'action et l'investissement, non conduire à rendre moins visibles les besoins des infrastructures essentielles.

B) Les angles morts de la proposition législative : les infrastructures portuaires

Malgré les avancées proposées, **les infrastructures portuaires restent largement absentes de la planification énergétique**. Si la proposition prévoit d'évaluer les besoins électriques de l'industrie (article 6, point e), paragraphe 5) et de suivre les grands projets d'infrastructures énergétiques (article 28), elle ne prend pas explicitement en compte les besoins propres aux ports. **Cette omission crée un décalage entre les ambitions européennes et les infrastructures indispensables à leur réalisation.**

Or, les ports ne sont pas de simples points de passage commerciaux ! Ils **sont des maillons essentiels du système énergétique européen**, assurant l'acheminement des ressources et accueillant des infrastructures de stockage et de transformation. Leur propre décarbonation suppose également une électrification ambitieuse, qui dépend directement de raccordements adaptés et de capacités suffisantes du réseau.

Ce manque de reconnaissance est d'autant plus frappant que **les institutions européennes identifient elles-mêmes les ports comme des infrastructures stratégiques.** La Commission, dans sa stratégie européenne des ports du 4 mars 2026, et le Conseil, dans ses conclusions du 8 juin 2026, ont tous deux souligné les enjeux d'électrification, d'alimentation électrique à quai et d'intégration aux réseaux.[5] Il existe donc un décalage entre les priorités politiques affichées par les institutions européennes et leur traduction dans les outils de gouvernance énergétique. Il ne s'agit pas de créer un régime spécifique pour les ports, mais de reconnaître leur contribution aux objectifs européens en intégrant leurs besoins dans la planification existante. **On ne peut pas faire de l'électrification et de la sécurité énergétique des priorités européennes tout en laissant de côté les infrastructures portuaires qui y contribuent directement.**

[4] Proposition de règlement EDAR, BWS – 9e édition

[5] Commission européenne, *European Ports Strategy*,, 4 mars 2026.
Conseil de l'Union européenne, *Council Conclusions on the European Ports Strategy*, conclusions du Conseil du 8 juin 2026.

III. Nos recommandations : deux amendements ciblés

Le GPMM propose deux ajouts complémentaires, intégrés à des dispositions existantes. Le premier vise à mieux identifier les besoins électriques portuaires et le second à donner de la visibilité aux projets énergétiques portuaires qui contribuent aux objectifs de l'Union.

A) Deux amendements et leur justification

Article initial	Article avec la modification proposée	Justification
Article 5(e)(5) – « une évaluation des besoins en infrastructures électriques nécessaires à l'électrification de l'industrie, comprenant, le cas échéant, les besoins de raccordement des principaux pôles industriels, les contraintes de capacité du réseau et les possibilités de coopération transfrontalière. »	Ajout : – « une évaluation (…) les possibilités de coopération transfrontalière. **Cette évaluation tient également compte des besoins spécifiques des infrastructures portuaires en matière d'approvisionnement électrique, notamment pour l'électrification des équipements portuaires et l'alimentation électrique des navires à quai.** »	Cet amendement permet d'intégrer explicitement les besoins énergétiques des ports dans l'évaluation des infrastructures électriques. Il prend en compte l'électrification des équipements portuaires et l'alimentation électrique des navires à quai,, deux leviers essentiels de la décarbonation des activités portuaires.
Article 28(1)(b) « les principaux projets d'infrastructures de transport d'électricité et de gaz qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs généraux et des objectifs spécifiques associés aux cinq dimensions de l'union de l'énergie. »	Ajout : « les principaux projets d'infrastructures (…) aux cinq dimensions de l'union de l'énergie, **ainsi que les principaux projets d'infrastructures énergétiques portuaires contribuant à ces objectifs.** »	Cet amendement vise à rendre visibles les principaux projets d'infrastructures énergétiques portuaires dans le suivi des progrès réalisés par les États membres. Il permet de mieux reconnaître leur contribution aux objectifs de l'Union de l'énergie, sans créer de dispositif spécifique ni de garantie automatique de financement.

B) Notre réponse aux objections

Objections possibles	Notre réponse
« Ces ajouts complexifient le texte. »	- Ils s'insèrent dans des évaluations et des rapports déjà prévus : aucune procédure distincte ni obligation de reporting autonome n'est créée. - Ils améliorent la qualité de l'information disponible en identifiant un besoin aujourd'hui insuffisamment visible.
« Il s'agit d'un sujet qui concerne uniquement les pays côtiers. »	- Les ports sont des portes d'entrée et de sortie du marché intérieur : les chaînes d'approvisionnement et les flux énergétiques desservent l'ensemble des États membres. - Les pays sans façade maritime bénéficient eux aussi de la continuité des échanges, des approvisionnements et des infrastructures portuaires européennes.
« Il s'agit d'un traitement de faveur pour Marseille. »	- Les amendements ne mentionnent ni Marseille ni le GPMM : ils s'appliquent à l'ensemble des infrastructures portuaires européennes répondant aux critères du texte. - Ils ne prévoient aucune priorité automatique de financement et ne confèrent aucun avantage particulier à un port.

IV. En résumé

Le GPMM est **pro-transition, pro-compétitivité et pro-sécurité énergétique**. Nous soutenons une gouvernance européenne capable de transformer les objectifs climatiques en investissements concrets, de renforcer la résilience des approvisionnements et de donner aux acteurs économiques la visibilité nécessaire pour investir. **Nous refusons toutefois que la transition se traduise par des obligations insuffisamment financées**, des infrastructures sous-dimensionnées ou une perte de compétitivité pour les ports et les industries européennes.

Nos deux amendements répondent à cette exigence, celle reconnaître les besoins électriques portuaires dans la planification et rendre visibles les projets énergétiques portuaires dans le suivi européen. Il ne s'agit pas de défendre Marseille contre les autres ports mais **de faire progresser une solution utile à l'ensemble de l'Europe**. **La transition doit devenir un levier de modernisation et de compétitivité, et non un coût réglementaire isolé.**

Cours Science Politique de l'Union Européenne M1 (P.Aldrin) –
Le triangle institutionnel dans le processus décisionnel en cours

Dans le cadre des négociations sur la proposition de règlement EDAR, **le processus décisionnel repose sur le triangle institutionnel européen composé de la Commission européenne, du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne**. Ces trois institutions interviennent à différentes étapes de la procédure législative ordinaire tout en représentant des intérêts distincts. En tant que stakeholder représentant le Grand Port Maritime de Marseille, mon objectif est de **faire valoir nos positions et nos propositions d'amendements auprès de chacune d'elles**.

La Commission européenne dispose du droit d'initiative législative (article 17 TUE). Elle élabore et présente la proposition de règlement, définit son orientation initiale et veille à l'intérêt général de l'Union. Dans le cadre d'EDAR, elle constitue donc **un interlocuteur essentiel pour défendre les besoins portuaires qui n'auraient pas été suffisamment intégrés dans le texte initial**. Les consultations publiques, les contributions écrites et les échanges avec ses services permettent aux stakeholders de faire remonter leur expertise et de tenter d'influencer les orientations proposées.

Le Parlement européen représente les citoyens de l'Union et exerce, avec le Conseil, le pouvoir législatif (article 14 TUE). Ses députés examinent la proposition, déposent des amendements et se prononcent sur le texte. Les commissions parlementaires compétentes, notamment ITRE pour les questions énergétiques et industrielles constituent des interlocuteurs privilégiés. **Le GPMM doit donc chercher à sensibiliser les eurodéputés à ses enjeux, en particulier ceux susceptibles de soutenir ses propositions d'amendements et de relayer ses arguments au sein de leurs groupes politiques**.

Le Conseil de l'Union européenne représente les gouvernements des États membres et partage le pouvoir législatif avec le Parlement (article 16 TUE). Dans le cadre d'EDAR, les ministres compétents négocient la position des États, généralement préparée en amont par les groupes de travail et le COREPER. Le Conseil statue en principe à la majorité qualifiée dans le cadre de la procédure législative ordinaire. Il est donc **essentiel pour le GPMM de dialoguer avec les délégations nationales afin de recueillir leur soutien, de construire des coalitions et de faire intégrer ses priorités dans la position du Conseil.**

Ainsi, l'influence du GPMM repose sur **une stratégie de représentation auprès des trois institutions** : **faire reconnaître ses besoins par la Commission, obtenir le soutien des eurodéputés et convaincre les États membres.** L'objectif est de créer des convergences entre ces différents acteurs afin que les enjeux portuaires soient effectivement intégrés au texte final.

Plusieurs facteurs doivent également être anticipés dans ces négociations. La guerre en Ukraine et les tensions au Moyen-Orient fragilisent les approvisionnements énergétiques européens et renforcent les enjeux de sécurité énergétique. **Les divergences entre États membres sur le mix énergétique**, les ambitions climatiques et la compétitivité industrielle peuvent également compliquer les négociations. Enfin, **les contraintes économiques et budgétaires** influencent les capacités d'investissement des États. Le GPMM doit donc adapter sa stratégie à ces différents enjeux et s'appuyer sur les priorités européennes, notamment la sécurité énergétique, pour défendre la reconnaissance du rôle stratégique des infrastructures portuaires.

