Le Monde

Par Maelle Perronno et Juliette Etienne-Serpaggi
Publié le 13 Novembre 2026 — Lecture 10 min.

Entretien - Grand Port Maritime de Marseille : « La transition énergétique européenne ne se fera pas uniquement dans les textes »

La Commission européenne a présenté son projet de règlement EDAR, qui doit orienter la politique énergétique et climatique des Vingt-Sept. Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) y voit une proposition qui « va dans le bon sens », mais regrette que les ports n'y figurent pas explicitement.

Premier port de France, le GPMM s'étend sur Marseille et sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, où se croisent chaînes logistiques, réseaux énergétiques et bassins industriels. Il est au cœur de deux grands chantiers de la transition : le programme CENAQ, engagé depuis 2017 et doté de plus de 200 millions d'euros, qui vise à alimenter électriquement les navires à quai, et le projet H4 Marseille Fos, officialisé en février 2026, qui prévoit 1,5 milliard d'euros d'investissement industriel dans l'hydrogène renouvelable et les carburants durables.

Dans un entretien exclusif pour *Le Monde*, la direction du GPMM fait part de ses inquiétudes et de ses ambitions quant aux objectifs de la proposition de la Commission.

Dans quelle mesure la proposition de règlement EDAR présentée par la Commission européenne répond-elle, selon vous, aux enjeux énergétiques et climatiques auxquels le Grand Port Maritime de Marseille est confronté ? Plus précisément, quels sont les principaux aspects du texte que le GPMM soutient et, à l'inverse, quels éléments lui semblent insuffisants ou mériteraient d'être approfondis ?

Tout d'abord, nous souhaitons dire que nous accueillons favorablement cette proposition parce qu'elle va dans le bon sens. Elle cherche à faire des PNEC de véritables outils de pilotage et d'investissement et pas simplement des documents administratifs que l'on met à jour tous les dix ans et que l'on range dans un tiroir.
Ce que nous soutenons particulièrement pour le GPMM c'est une meilleure articulation entre les objectifs européens, les besoins d'investissement et les financements disponibles. La simplification du reporting est également intéressante à condition qu'elle ne se traduise pas par une perte de visibilité sur les progrès réalisés.

Là où nous sommes plus réservés comme vous avez pu le constater, c'est sur la prise en compte des infrastructures qui rendent concrètement cette transition possible. On parle beaucoup d'électrification, de décarbonation et de nouvelles filières énergétiques mais il faut aussi parler des raccordements, des capacités électriques et des investissements nécessaires sur le terrain.

Prenons des exemples concrets, pour le GPMM, le programme CENAQ du GPMM consacré à l'alimentation électrique des navires à quai représente plus de 200 millions d'euros et le projet H4 Marseille Fos représente quant à lui un investissement industriel annoncé de 1,5 milliard d'euros dans l'hydrogène renouvelable et les carburants durables.

Ces différents projets nous montrent une chose, c'est que la transition énergétique ne se décrète pas mais qu'elle se construit et surtout, elle se finance. Notre objectif est donc de faire en sorte que la gouvernance européenne prenne davantage en compte ces réalités opérationnelles et ces besoins de financement qui découlent directement des objectifs fixés par l'Union de l'énergie ! Il faut s'assurer que les moyens mis en œuvre soient à la hauteur des ambitions affichées et des réalités du terrain.

La proposition EDAR fixe des orientations générales en matière d'électrification et de décarbonation des transports, mais ne mentionne pas explicitement les ports ni les infrastructures permettant le branchement électrique des navires à quai. Comme vous l'avez souligné lors de la conférence de presse du 9 novembre, la Commission a toutefois évoqué sa volonté de mieux prendre en compte ces infrastructures. Selon vous, les ports risquent-ils malgré tout de rester insuffisamment intégrés à cette nouvelle gouvernance énergétique européenne ? Considérez-vous que leur absence explicite dans le texte constitue une lacune de la proposition ? Quelles modifications souhaiteriez-vous défendre afin de mieux reconnaître leur rôle dans la transition énergétique européenne ?

Pour être très claire, oui nous pensons que l'absence explicite des ports dans le texte constitue une lacune et c'est même l'un des principaux points sur lesquels nous souhaitons faire évoluer le texte. Je pense que vous l'avez également compris au regard de notre question lors de la conférence de presse de la Commission ce lundi 9 novembre.

Nous voulons faire comprendre que les ports ne sont pas de simples lieux de transit. Ils sont à la jonction des chaînes logistiques, des réseaux énergétiques et des bassins industriels. Ils

accueillent des infrastructures de stockage et de transformation, assurent l'acheminement de ressources énergétiques et doivent eux-mêmes engager leur électrification.

Or, la proposition EDAR prévoit bien d'évaluer les besoins électriques de l'industrie et de suivre certains grands projets d'infrastructures énergétiques mais elle ne fait pas explicitement apparaître les besoins propres aux infrastructures portuaires…

C'est d'autant plus regrettable que les institutions européennes reconnaissent déjà leur importance. La stratégie européenne des ports présentée par la Commission le 4 mars 2026 met notamment l'accent sur leur électrification et leur raccordement aux réseaux. Le Conseil a également appelé, en juin 2026, à renforcer l'alimentation électrique à quai et l'intégration des ports aux réseaux énergétiques. Nous défendons donc deux amendements très ciblés.

Le premier concerne l'article 5, point e), paragraphe 5 : nous proposons que l'évaluation des besoins en infrastructures électriques nécessaires à l'électrification de l'industrie prenne également en compte les besoins spécifiques des infrastructures portuaires, notamment l'électrification des équipements et l'alimentation électrique des navires à quai.

Le second concerne l'article 28, paragraphe 1, point b) : nous souhaitons que les principaux projets d'infrastructures énergétiques portuaires contribuant aux objectifs de l'Union de l'énergie soient également pris en compte dans le suivi européen.

Notre logique est assez simple finalement : d'abord identifier les besoins, puis rendre visibles les projets qui permettent d'y répondre.

Cependant nous insistons sur un point clé ! Nous ne demandons ni un régime particulier pour Marseille, ni un financement automatique pour les ports. Nous voulons simplement que les infrastructures portuaires soient reconnues comme des composantes à part entière de la transition énergétique européenne.

La Commission européenne souhaite faire évoluer les plans nationaux énergie-climat (PNEC) afin d'en faire de véritables feuilles de route pour les investissements énergétiques. Quels projets le Grand Port Maritime de Marseille souhaiterait-il voir intégrés en priorité dans ces plans ? Quels dispositifs et financements européens seraient, selon vous, indispensables pour permettre leur réalisation ?

Pour rebondir sur la question une, nous souhaiterions vraiment que les PNEC donnent une visibilité beaucoup plus concrète aux grands projets énergétiques portuaires, avec leurs besoins d'investissement, leurs calendriers, leurs étapes de réalisation et leurs sources de financement.

Au GPMM, nous avons deux projets illustrent particulièrement bien cette nécessité.

Le premier est le programme CENAQ engagé depuis 2017, qui vise à raccorder électriquement les navires à quai. Il représente plus de 200 millions d'euros d'investissement.

L'enjeu est de permettre aux navires de couper leurs moteurs lorsqu'ils sont à quai et de réduire ainsi les émissions liées aux escales. Mais cela suppose des raccordements, une puissance électrique disponible et des infrastructures adaptées aux différents terminaux.
Le deuxième est le projet H4 Marseille Fos, officialisé en février 2026, qui prévoit un investissement industriel de 1,5 milliard d'euros dans l'hydrogène renouvelable et les carburants durables. Il illustre le potentiel des ports comme plateformes de développement des nouvelles filières énergétiques.

Au-delà de ces deux projets, nous souhaitons voir mieux intégrés les besoins d'électrification des équipements portuaires, le renforcement des réseaux électriques et les infrastructures nécessaires au développement des nouvelles énergies.

Sur les financements, nous avons besoin d'une combinaison de dispositifs. Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, notamment son volet transport, est particulièrement pertinent pour les infrastructures portuaires et les connexions au réseau. InvestEU peut contribuer à mobiliser des investissements publics et privés, tandis que le Fonds pour l'innovation peut soutenir les projets industriels et les technologies bas carbone. La Banque européenne d'investissement doit également jouer un rôle important dans le financement de projets de grande ampleur.

La Commission a d'ailleurs déjà mobilisé le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour soutenir des projets d'alimentation électrique à quai dans plusieurs ports européens. Ce n'est donc pas une demande théorique car il existe des instruments et des précédents !

La proposition EDAR prévoit la mise en place d'indicateurs communs permettant de suivre les progrès des États membres, notamment en matière d'énergies renouvelables, d'efficacité énergétique et d'électrification. Ces indicateurs vous semblent-ils suffisamment adaptés aux spécificités et aux besoins des infrastructures portuaires ? Par ailleurs, le GPMM défend notamment un objectif indicatif de 46 % d'électrification à l'horizon 2040. Comment souhaiteriez-vous voir cet objectif pris en compte dans la future gouvernance énergétique européenne ?

Les indicateurs communs sont indispensables. Ils permettent de comparer les progrès des États membres et de vérifier que les objectifs européens se traduisent réellement dans les politiques nationales.

Mais nous pensons qu'ils doivent être complétés pour mieux refléter les réalités portuaires. Mesurer la progression globale de l'électrification est utile mais cela ne suffit pas à savoir si un port dispose réellement de la puissance électrique nécessaire pour alimenter ses navires à quai ou électrifier ses équipements.
Nous souhaiterions donc que le suivi puisse notamment prendre en compte les capacités électriques installées dans les ports, le nombre de postes à quai équipés, les besoins de raccordement, les projets en cours et les délais nécessaires à leur réalisation. Il faut aussi pouvoir mesurer les progrès effectifs et pas uniquement les objectifs annoncés…

Concernant les 46 % d'électrification à l'horizon 2040, nous défendons un objectif indicatif ambitieux dans le cadre de la trajectoire que nous souhaitons voir débattue au niveau européen. Il doit permettre de donner un cap aux investissements et d'encourager les États membres à anticiper les besoins futurs.

Mais attention, nous sommes clairs sur un point : fixer un objectif sans prévoir les infrastructures pour l'atteindre c'est un peu comme annoncer une limitation de vitesse sans construire les routes !
Nous souhaitons donc que cet objectif soit intégré à la gouvernance énergétique européenne comme un repère de planification, accompagné d'indicateurs de suivi, de trajectoires nationales cohérentes et de financements adaptés. L'ambition doit être à la hauteur des moyens mobilisés.

Comment le Grand Port Maritime de Marseille évalue-t-il l'équilibre recherché par la proposition EDAR entre accélération de la décarbonation, sécurité d'approvisionnement énergétique et préservation de la compétitivité économique ? Le texte vous semble-t-il suffisamment tenir compte des contraintes auxquelles sont confrontés les ports européens, notamment du risque de perte de compétitivité face à leurs concurrents internationaux si les exigences de transition énergétique ne sont pas accompagnées de moyens adaptés ?

Pour nous, ces trois objectifs ne sont pas contradictoires. Au contraire, ils sont profondément interdépendants.

Un port qui se décarbone, qui modernise ses équipements et qui développe de nouvelles filières énergétiques renforce aussi sa capacité à rester compétitif et à attirer de nouveaux investissements. Mais cette transition doit être organisée de manière réaliste.

Le GPMM est directement confronté à cette équation puisque nous devons assurer la continuité des approvisionnements énergétiques, accompagner la décarbonation des activités industrielles et portuaires et préserver l'attractivité économique de nos installations.

La sécurité énergétique est d'ailleurs un enjeu majeur pour les ports. Nous sommes des points d'entrée et d'acheminement de ressources essentielles. La proposition EDAR a raison de renforcer le suivi des dépendances énergétiques et des risques pesant sur les approvisionnements. Sur ce point, nous considérons que les infrastructures portuaires doivent être pleinement reconnues dans l'analyse de la résilience européenne.

Mais nous devons aussi regarder la réalité économique en face. Les ports européens sont en concurrence avec des infrastructures situées hors de l'Union, qui ne sont pas nécessairement soumises aux mêmes contraintes réglementaires ou aux mêmes coûts de transition. Si nous imposons des investissements considérables sans garantir un accès suffisant à l'électricité, sans financement adapté et sans calendrier réaliste, nous risquons de fragiliser nos propres infrastructures.

Et ça serait totalement contre-productif. Nous ne pouvons pas vouloir renforcer l'autonomie stratégique européenne tout en affaiblissant les acteurs qui la rendent possible.
Nous ne demandons pas moins d'ambition climatique mais nous demandons les moyens de la concrétiser sans sacrifier la compétitivité européenne. La compétitivité du port n'est pas un objectif opposé à la transition, c'est aussi une condition de sa capacité à investir et à se décarboner.

Si le Grand Port Maritime de Marseille avait la possibilité de proposer des modifications à la Commission européenne avant l'adoption du règlement EDAR, quelles seraient les trois principales évolutions qu'il souhaiterait défendre ? Pour quelles raisons ces modifications vous semblent-elles essentielles pour mieux prendre en compte les enjeux portuaires dans la politique énergétique européenne ?

Si nous avions la possibilité de proposer trois évolutions, nous défendrions avant tout une meilleure articulation entre la planification, les infrastructures et les investissements. Premièrement, ça serait d'intégrer explicitement les besoins électriques portuaires dans la planification énergétique nationale. C'est le sens de notre proposition d'amendement à l'article 5. Les PNEC doivent prendre en compte les besoins de raccordement des ports, l'alimentation électrique des navires à quai et l'électrification des équipements. On ne peut pas planifier sérieusement l'électrification de l'industrie en oubliant les infrastructures portuaires qui sont directement liées à son fonctionnement, ça ne fait aucun sens.

Ensuite, ça serait de rendre visibles les projets énergétiques portuaires dans le suivi européen. C'est l'objet de notre amendement à l'article 28. Il faut que les principaux projets portuaires contribuant aux objectifs de l'Union de l'énergie puissent être identifiés et suivis. Cela permettrait de mieux mesurer les investissements engagés, les retards éventuels et les besoins qui restent à financer.

Enfin, ça serait de renforcer l'articulation entre les objectifs européens et les financements disponibles. Les PNEC doivent devenir de véritables feuilles de route d'investissement avec des calendriers réalistes, des sources de financement identifiées et une meilleure coordination entre les États, les territoires, les gestionnaires de réseaux et les acteurs économiques.

Pourquoi ces trois évolutions ? Parce qu'elles répondent à une même difficulté qui est la suivante : aujourd'hui les ambitions européennes sont parfois plus visibles que les moyens opérationnels nécessaires pour les atteindre…
Nous ne demandons pas de créer une politique énergétique parallèle pour les ports. Nous demandons que leur contribution soit pleinement intégrée à la politique déjà existante.

Si nous souhaitions faire passer un message simple ça serait le suivant : la transition énergétique européenne ne se fera pas uniquement dans les textes. Elle se fera dans les ports, dans les réseaux, dans les usines et dans les investissements que nous serons capables de réaliser. Nous voulons que la gouvernance européenne parte davantage de cette réalité.

