



Le Grand Port Maritime de Marseille a pour mission d'œuvrer au bon déroulement du transport maritime et à la création de valeur locale en faveur du commerce extérieur et d'activités qui font vivre un territoire élargi. Il dispose d'espaces et d'infrastructures pouvant recevoir des activités maritimes, logistiques et industrielles.

Ses activités se répartissent entre les bassins de Fos où prend place le grand projet de décarbonation et de réindustrialisation du Golfe de Fos-Etang de Berre, et les bassins de Marseille.

Contact : Grand Port Maritime de Marseille

23, place de la Joliette
CS 81965
13 226 Marseille Cedex 02

Tél. : 04 91 39 40 00

Site internet : www.marseille-port.fr

Le point de vue du Grand Port Maritime de Marseille

EN BREF

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) soutient la stratégie proposée par RTE dans son Schéma Décennal de Développement du Réseau (SDDR) 2025, et notamment l'inscription de la zone Fos-Berre parmi les priorités nationales de raccordement, via le projet de ligne électrique 400 kV Jonquières-Fos.

Cette priorisation est indispensable pour mener à bien la décarbonation des usines existantes et l'accueil de nouvelles filières engagées dans la transition énergétique et la décarbonation, comme le prévoit le projet Stratégique 2025-2029 du Port. L'électrification des usages concerne aussi les activités portuaires propres au GPMM, engagé notamment dans le déploiement de la connexion électrique des navires à quai.

La transition énergétique ambitieuse et nécessaire entraîne en effet une augmentation rapide et significative des besoins en électricité dès 2029-2030, que la production locale ne pourra couvrir à elle seule. Le renforcement du réseau de transport d'électricité constitue ainsi un préalable indispensable à la sécurisation des activités portuaires, logistiques et industrielles du Port, porteuses de richesse et d'emploi pour tout un territoire.



LE PORT, UN ACTEUR PORTUAIRE ET UN AMÉNAGEUR, FER DE LANCE ECONOMIQUE DE LA REGION

Le GPMM bénéficie d'un positionnement géographique exceptionnel sur la façade méditerranéenne, à l'interface des grandes routes maritimes mondiales et des principaux corridors logistiques européens. Il constitue la principale porte d'entrée maritime de la France méridionale et un point d'ancrage stratégique pour les échanges entre l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie. Il est également la tête de pont de l'axe fluvial Méditerranée-Rhône-Saône, qui relie directement la Méditerranée à la vallée du Rhône.

Les hydrocarbures et les vracs solides de la sidérurgie ont longtemps représenté la majeure partie des trafics du port. Mais la reconfiguration du raffinage mondial et la nécessité de diminuer la dépendance aux énergies fossiles ont conduit ce dernier à chercher des relais de croissance dans le trafic de conteneurs et la consolidation du secteur logistique, ainsi que dans de nouveaux trafics liés à la réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos.

Car outre son activité portuaire, le GPMM exerce un rôle économique structurant pour le territoire en tant qu'aménageur de l'une des plus vastes ZIP d'Europe. A ce titre, il accompagne l'implantation et le développement d'entreprises sur son sol. Avec 42 600 emplois salariés, le cluster industrialo-portuaire est un poumon économique de premier plan.

Aujourd'hui, c'est une véritable transformation que doit vivre la zone du Golfe de Fos-Etang de Berre, qui représente à elle seule un quart des émissions industrielles de CO2 en France et 40 % des émissions régionales toutes sources confondues*.

LE DOUBLE ENJEU DE LA DECARBONATION POUR LE PORT

La décarbonation des activités maritimes et portuaires

La transition énergétique s'est imposée depuis plusieurs années au GPMM dans son fonctionnement et ses activités historiques. A titre d'exemple, le Port développe la connexion électrique des navires à quai, afin que ces derniers puissent couper les moteurs fonctionnant au diesel durant les opérations à quai. L'électrification des quais est une obligation à l'horizon 2030, notamment pour les trafics de conteneurs qui sont importants à Fos. Elle correspondra pour Fos à une augmentation des besoins de 40 MW environ.

A Marseille, la connexion de l'ensemble des navires sera possible dès 2029, faisant d'une obligation réglementaire un facteur de compétitivité face aux autres ports



Photo : Port de Marseille Fos

méditerranéens - au prix d'une augmentation de puissance électrique de 70 MW.

Le transport des marchandises doit également s'écarter des énergies fossiles afin de respecter les objectifs nationaux de décarbonation : cela passe par des mesures de sobriété et d'amélioration de la performance énergétique des navires, mais aussi et surtout par l'utilisation de nouveaux carburants ou de nouveaux modes de propulsion pour l'ensemble des véhicules des chaînes logistiques (navires, engins de quai, motrices ferroviaires, poids-lourds...).

Les secteurs maritimes et aériens seront les consommateurs privilégiés des nouveaux carburants de synthèse notamment produits par plusieurs entreprises qui vont s'implanter sur la ZIP de Fos comme H4 ou NéoCarb. Les besoins en électricité de ces acteurs pionniers de la transition énergétique sont considérables, de l'ordre de 390 MW pour le projet H4, dédié à la production d'hydrogène bas carbone et de carburants durables pour l'aviation, et d'environ 400 MW pour le projet NéoCarb, orienté vers la production de carburants de synthèse pour les secteurs aérien et maritime.

La décarbonation des mobilités routières, qu'il s'agisse des véhicules légers ou des poids lourds, semble se diriger majoritairement vers l'électrification directe. Ceci implique des besoins de raccordement fortement concentrés dans les zones de flux et les grands axes logistiques tels que la ZIP de Fos. L'électrification du transport routier lourd, encore émergente et portée par une filière peu structurée, génère ainsi des besoins importants en puissance aujourd'hui difficiles à quantifier précisément. Les premières estimations indiquent néanmoins qu'à l'horizon 2035, la demande pourrait atteindre plusieurs centaines de mégawatts à l'échelle des zones logistiques de la zone portuaire.

C'est ainsi tout un système qui est en cours de reconfiguration, avec comme élément central l'augmentation des besoins en électricité, qu'elle

soit directe pour brancher les navires et les camions par exemple ou indirecte pour produire l'hydrogène nécessaire à la fabrication des nouveaux carburants.

La décarbonation de l'industrie

La décarbonation des activités industrielles est à la fois indispensable à la survie des usines existantes de Fos, et une opportunité d'implantation de nouvelles activités sur la ZIP. Les unités existantes, notamment sidérurgiques (ArcelorMittal), ont déjà réduit leurs émissions de CO2 pour s'inscrire dans la stratégie nationale Bas carbone. Elles envisagent de nouvelles réductions d'ici à 2030 pour assurer la continuité de leurs productions, grâce à des projets qui vont toutefois entraîner une augmentation considérable de leur consommation d'électricité. La transition énergétique constitue par ailleurs un levier important d'innovation, qui ouvre le champ à des projets ambitieux de réindustrialisation. Ainsi, l'entreprise GravityHy promet de décarboner la sidérurgie en produisant à Fos du fer de réduction directe à partir d'hydrogène bas carbone. Avec une installation prévue en 2029, il est essentiel que l'approvisionnement en électricité soit assuré de manière conséquente dès la première année afin de produire l'hydrogène in situ.

Indispensable pour des raisons liées à l'environnement, à la qualité de l'air et à la nécessité de ne plus dépendre d'énergies fossiles qui vont se raréfier dans les prochaines décennies, la transition énergétique constitue pour le GPMM un axe de développement stratégique et un facteur de compétitivité. Mais ces projets structurants ne pourront aboutir sans une sécurisation préalable de l'alimentation électrique : la disponibilité d'un raccordement électrique fiable et dimensionné constitue en effet l'un des principaux critères de décision pour les investisseurs industriels.

DES BESOINS CONSIDERABLES EN ELECTRICITE

Les demandes de raccordement au réseau électrique pour les 10 prochaines années s'élèvent à 7000 MW* à l'horizon 2030 en PACA. Sur ce total, presque 6500 MW* proviennent des opérations liées à la décarbonation, à la réindustrialisation, à l'hydrogène et aux data centers.

La production d'électricité locale ne suffira pas

Or, l'autoproduction de la ZIP restera trop faible par rapport aux besoins projetés. La ZIP de Fos produit actuellement environ 1000 MW entre le photovoltaïque installé, les éoliennes terrestres, flottantes et les centrales combinées au gaz. Les centrales combinées ne sont d'ailleurs pas appelées à poursuivre leur activité dans le temps car elles fonctionnent avec une énergie carbonée.

Le potentiel de production locale pour l'avenir repose principalement sur les électrons produits



Photo : Port de Marseille Fos

par l'éolien en mer, puisque les appels d'offres de l'Etat annoncent 250 MW en 2031 et 500 MW supplémentaires dans les années qui suivront, soit 750MW. Le GPMM a identifié par ailleurs un potentiel maximum d'environ 400 MW en photovoltaïque. Même si le potentiel renouvelable local, estimé à environ 1 000 MW, compense à peu près la perte potentielle liée à l'arrêt des centrales à cycle combiné gaz, son déploiement complet ne pourra techniquement intervenir avant 2033 ou 2034. De plus, en raison de l'intermittence des sources renouvelables, la production énergétique effective serait nettement inférieure à celle des centrales qu'elles remplaceraient.

Une ligne électrique à très haute tension est indispensable avant 2030

Le renforcement du réseau électrique est, dans ce nouveau schéma industriel, indispensable, afin d'apporter une énergie abondante et stable à tous les acteurs de la ZIP. La disponibilité des puissances nécessaires aux industriels, présents comme futurs, dans les délais resserrés annoncés (dès 2029) est une condition essentielle aux objectifs de réindustrialisation et de décarbonation du territoire de Fos-Berre.

Le projet de ligne électrique 400 kV Jonquières-Fos répond à cet enjeu de capacité et de temporalité. Cette ligne à très haute tension permettrait d'acheminer jusqu'à 3,7 GW de puissance supplémentaires, condition essentielle pour couvrir une large part de ces besoins sans compromettre la sécurité d'approvisionnement. Cette montée en charge doit intervenir avant 2030 afin de respecter les calendriers industriels. D'après les éléments disponibles, ce projet est le seul qui apporte de manière sécurisée, dans les quantités et les

délais requis, une réponse aux besoins identifiés.

CONCLUSION

Le territoire de Fos-Berre est engagé dans une transformation industrielle et énergétique sans précédent, fondée sur la décarbonation des activités existantes, l'électrification des usages et l'accueil de nouvelles filières industrielles stratégiques bas-carbone. Cette dynamique est porteuse d'enjeux majeurs en matière d'emploi, de souveraineté industrielle et de compétitivité.

Dans ce contexte, la capacité du réseau électrique à acheminer une énergie abondante et fiable conditionne cette vaste transformation de la ZIP de Fos. La production locale d'électricité, bien que mobilisée et appelée à se développer, est insuffisante pour répondre aux besoins et intervient trop tard pour raisonner le dimensionnement du raccordement nécessaire.

C'est pourquoi le port de Marseille Fos soutient le Schéma Décennal de Développement du Réseau, et notamment l'inscription de la zone Fos-Berre dans les priorités proposées par RTE. Ce renforcement du réseau constitue un levier indispensable pour accompagner durablement la transition d'un territoire à la croisée des chemins.

—
*Source : Fiche « Transition industrielle et besoins en énergie » publiée par l'Etat dans le cadre du débat public « Fos Berre Provence, un avenir industriel en débat » : <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-05/DebatFBP-20250514-Besoin-en-energie.pdf>



Photo : Port de Marseille Fos

