



procédés pour s'inscrire dans une logique circulaire et vertueuse : boucle de refroidissement, récupération de chaleur fatale, intégration thermique...

**Le positionnement d'Elyse Energy : des sites adaptés pour des projets intégrés**

**La recherche d'écosystèmes industriels adaptés**

Elyse Energy a depuis le départ ciblé la production de molécules bas carbone comme son cœur d'activité, ciblant ainsi son développement sur les plateformes industrielles et portuaires, seules zones adaptées à accueillir ce type de projet compte tenu du niveau de service, de multimodalités et d'enjeux urbanistiques qui les entourent.

Chaque projet de son portefeuille est ainsi adapté à son environnement et se positionne en interconnexion avec des façades maritimes et leurs hinterlands : eM-Rhône en interface avec NeoCarb à Fos sur Mer, E-CHO en interface avec Bayonne et Bordeaux, et enfin GreenCoast sur St Nazaire.

**L'ambition de contribuer avec application à l'émergence d'une filière intégrée**

Labellisée French Tech 2030 et Aerospace Valley, Elyse Energy compte aujourd'hui plus de 90 collaborateurs dont une large partie dédiée aux projets et à l'ingénierie. Elle démontre aujourd'hui sa capacité à contribuer à l'émergence de la filière e-fuels France, comme en témoigne notamment le projet eM-Rhône, lauréat d'un financement européen ("Innovation Fund"), et pour lequel le DDAE (Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale) a été déposé en octobre 2024, ou le projet E-CHO porté sur Lacq, lauréat de l'appel à projet Carb Aero2 en avril 2025.

Cette action en faveur de la filière est également visible au travers la constitution de l'Observatoire des E-Fuels à l'initiative de Cédric de St Jouan, l'un des associés fondateurs d'Elyse Energy et Président de son comité stratégique.

Disposant d'une large autonomie avec un financement opéré sur fonds propres dans les premières phases de développement, Elyse s'entoure depuis 2023 de partenaires financiers de premier plan, renforcés depuis le 5 décembre 2024 avec une opération de 120 millions d'euros auprès de HY24, MIROVA, BGGM et BPI.

En parallèle de ce financement, Elyse Energy met l'accent sur la maîtrise technique et économique de ses sujets. Appuyée sur les briques e-méthanol et e-bio-kérosène développée sur le reste de son portefeuille, Elyse Energy possède aujourd'hui une large expertise sur l'ensemble de la chaîne de valeur, expertise co-construite avec ses partenaires industriels :

- Lafarge pour le CO2 dans le cadre du projet eM-Rhône ;
- Axens, IFP sur les technologies e-bio kérosène développée pour le projet BioTJet ;
- Lhyfe sur la brique électrolyse développée à St Nazaire pour le projet GreenCoast ;
- AirFrance, CMA CGM, Corsica Linea, Louis Dreyfus Armateur, les aéroports Parisiens et régionaux mais aussi les stockistes et distributeurs tels que TEPSA, SPSE pour la chaîne de distribution et de consommation des produits finis.

Elyse Energy, à travers ses unités de production, envisage ainsi de produire un méthanol et un SAF compatibles avec les exigences des acteurs, au plus près de leurs besoins, et de contribuer à la fois à la stratégie de décarbonation du secteur maritime, et de celle du secteur aérien.

Elyse Energy, avec son programme de projets complémentaires, dont NeoCarb, son projet de plateforme industrielle portuaire de production et distribution de carburants durables au cœur de l'écosystème PICTO dans la ZIP de Fos sur Mer, est au cœur de l'émergence de cette nouvelle filière des carburants durables.

La réalisation des projets d'Elyse Energy, et avec elle l'émergence de la filière des carburants durables, doivent contribuer à la transition et à la souveraineté énergétique des secteurs concernés.

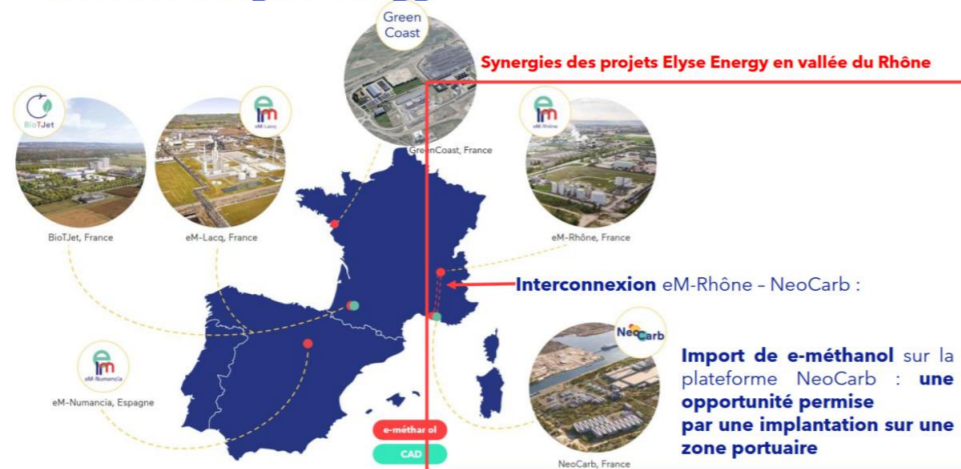
**1.3. Présentation du projet NeoCarb**

**Contexte du projet :**

La France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. La Stratégie Nationale Bas Carbone représente la feuille de route de la France pour atteindre ses objectifs de réduction d'émissions de GES et lutter contre le réchauffement climatique. Le projet NeoCarb s'inscrit totalement dans ces objectifs. En effet, le méthanol et les carburants d'aviation durable stockés puis produits par NeoCarb respecteront les exigences de la directive RED II/III et feront l'objet d'une certification par un tiers, comme cela est exigé par cette directive. Elles présenteront ainsi un abattement des émissions de GES minimum de 70% par rapport à une référence de carburant fossile, ce calcul tenant compte de l'ensemble du cycle de vie du carburant produit.

**Le méthanol, une commodité industrielle aujourd'hui, molécule décarbonante demain**

**Le programme de production de molécules bas carbone d'Elyse Energy**



*Le programme de production de molécules bas carbone d'Elyse Energy*

**Synergies des projets Elyse Energy en vallée du Rhône**



*Synergies des projets Elyse Energy en vallée du Rhône*

**ELYSE SPV 6**  
Société par actions simplifiée  
Siret 9185896980001 - APE 3511Z  
CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b> 	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB PHASE 1 Fos-sur-mer</b>	BUREAU DE CONTRÔLE / SPS APAVE Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLION Ingénieure projet lara.million@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	BUREAU D'ETUDE PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr	Maîtrise d'œuvre 4, place Sadi Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N° aff. 250010 Associé-RTAR	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> <b>NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE</b>	Visa Echelle
						Visa: #### 22/10/2025 Date		PC4.2 N° du plan A3
NEO PC FBOU Projet Phase Auteur Emetteur Discipline Zone Bâtiment Niveau Etage Référence PC		Format Indice						



- Un autre site dans la zone sud du Caban-Tonkin, également dans la ZIP et sur une emprise du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). Ce site a fait l'objet de premières pré-études techniques et a ensuite été soumis à un Appel à Manifestation d'Intérêt lancé par le GPMM, puis affecté à un autre type d'implantation (nouveau poste source RTE – poste DARSE).
- Le site d'Asco Fields Nord, enfin, qui dans ce contexte a été retenu, conforté par plusieurs études et analyse de scénarios, comme emplacement idéal pour le développement de NeoCarb et parfaitement adapté grâce à son environnement industriel et portuaire, sa surface disponible, son caractère multimodal (offrant un accès à des dessertes maritimes, fluviales, ferroviaires et routières, ainsi qu'au réseau de canalisations de la ZIP de Fos-sur-Mer) et sa compatibilité avec l'accueil de sites SEVESO notamment grâce à son insertion dans le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) FOS-OUEST qui garantit la maîtrise des risques industriels au sein du territoire du golfe de Fos-sur-Mer.

Le site retenu pour le projet NeoCarb est d'une surface de 52 hectares. À ce jour, la **parcelle foncière a été sécurisée** et les conditions d'implantation foncière ont été contractualisées avec le propriétaire du site Ascofields.



L'implantation du projet NeoCarb



L'implantation du projet NeoCarb au sein de la ZIP de Fos

- Prise de bureaux au domaine de la Mériquette à Fos-sur-mer ;
- Réalisation de la Concertation Préalable en lien avec la CNDP.
- Participation active au Débat Public Fos Berre Provence

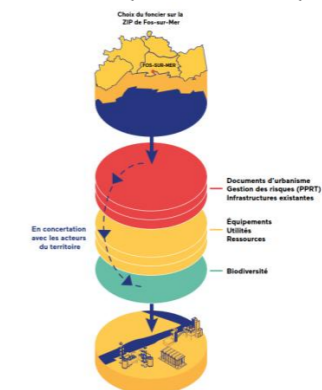
A ce jour, le projet NeoCarb porté par Elyse Energy est reconnu comme faisant partie de la nouvelle génération de projet industriels, incarnation de l'évolution de la ZIP de Fos à travers le prisme de la décarbonation.

#### La compatibilité du projet sur le site d'implantation

La plateforme NeoCarb a fait l'objet, à l'issue du choix du foncier sur la ZIP de Fos-sur-Mer, de plusieurs étapes d'études pour définir un principe d'implantation de ses composantes.

Un travail d'analyse du site et des besoins du projet a permis de formaliser différents filtres d'opportunités et de contraintes. Ces filtres ont été posés sur le plan de la parcelle choisie pour configurer au mieux le projet en fonction du cadre défini.

Cette démarche a été conduite en concertation avec les services de l'État, les collectivités, les acteurs institutionnels, industriels et territoriaux. Grâce à cette méthode, le schéma d'implantation, et le projet NeoCarb lui-même, ont connu plusieurs évolutions pour aboutir à la proposition actuelle.



Étapes d'élaboration du schéma d'implantation de la plateforme NeoCarb.

#### L'intégration du projet dans l'écosystème local

A partir de 2022, Elyse Energy amorce le travail d'ancrage au sein du territoire avec les initiatives suivantes :

- Identification des synergies avec les industriels de la plateforme PIICTO ;
- Rencontre des industriels et des acteurs du territoire ;
- Adhésion à l'association PIICTO et Participation au programme SYRIUS ;
- Participation au Comité Opérationnel PIICTO PPRT Fos Ouest ;
- Intégration au COMOP du Sous-Préfet d'Istres ;
- Réunions de pré-cadrage avec les services de l'Etat ;
- Mise en place d'un COPIIL mensuel avec les équipes du GPMM ;
- Adhésion au Groupement Maritime et Industriel de Fos (GMIF) ;
- Adhésion à la démarche Provence Fabrique des Possibles ;
- Labellisation pôle de compétitivité Capenergies ;

#### Les documents d'urbanisme

PLU : La configuration du projet est compatible avec les prescriptions du zonage UEA (PLU de Fos-sur-Mer) et du zonage 2UAec (PLU Port-Saint-Louis-du-Rhône).

PPRT : Le site est localisé dans le périmètre du PPRT FOS-OUEST. Conformément au règlement associé et après échanges avec la DREAL, Elyse Energy, en coordination avec l'association PIICTO et les industriels à l'origine des risques, s'engage dans une démarche volontaire d'adhésion à la Plateforme Économique (PFE). Elyse Energy a ainsi travaillé dès la conception du projet, et de manière itérative, avec la DREAL pour s'assurer de la compatibilité du projet avec le PPRT. Une analyse préliminaire des risques et des potentiels de danger du projet a été menée en collaboration avec les sociétés d'ingénierie Naldeo et Parlym, et présentée à la DREAL dans le cadre des réunions de pré-cadrage multiservices de l'État. Par la suite, une étude de dangers complète a été réalisée avec la société APAVE pour la première phase du projet « NeoCarb Log », conformément à la réglementation en vigueur.

#### Les infrastructures existantes

La multimodalité de la plateforme PIICTO avec ses dessertes maritimes, fluviales, ferroviaires et routières et son réseau de canalisation existant, combiné à la présence d'un vaste écosystème industriel, générateur de synergies, constituent deux atouts structurants du projet. Ils sont essentiels pour la logistique amont (hydrogène, carbone) et aval (e-méthanol et SAF) du projet.

**ELYSE SPV 6**  
Société par actions simplifiée  
Siret 91858969800011 - APE 3511Z  
CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

Réf. : T:\050-OP-MAP\2025\250010 Elyse neocar Fos\05 PC AT DP PCM\020 Plans archi\NEOCARB13-10-25.pln

Maître d'Ouvrage ELYSE		Identification et nature de l'opération		BUREAU DE CONTRÔLE / SPS		BUREAU D'ETUDE		BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE		Maîtrise d'œuvre		N° aff. 250010		DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1							
Elyse		PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB PHASE 1 Fos-sur-mer		APAVE Pierre DELREU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delreu@apave.com Lara MILLION Ingénieur projet lara.million@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com		PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com		ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr		MAP 4, place Sadi Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr		Associé-RTAR Visa: ##### 22/10/2025 Date		Associé-RTAR Visa: ##### 22/10/2025 Date		NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE		Visa		Echelle	
												NEO		PC		FBOU					
												Projet		Phase		Auteur					
												Emetteur		Discipline		Zone					
												Bâtiment		Niveau		Etage					
												Référence PC		Format		Indice					
														A3		PC4.4					
														N° du plan							

Dans ce cadre, des études sont en cours avec les sociétés d'ingénierie Captrain et Eureteq afin de définir le schéma logistique optimal du projet, et de les intégrer dans un schéma directeur partagé avec le voisinage industriel (Marcegaglia et Gravihy notamment).

**La prise en compte des enjeux de biodiversité**

Le site d'implantation est soumis aux enjeux de biodiversité inhérents à la ZIP : présence de zones humides et d'espèces faunes-flores protégées.

Elyse Energy, avec l'aide du bureau d'étude ECOMED, a donc amorcé la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser) spécifique aux espèces identifiées en évitant au maximum les zones à forts enjeux écologiques dès la conception du projet.

De plus, une réflexion de maintien de corridors écologiques entre des réservoirs de biodiversité a été intégrée dans la méthodologie d'implantation. Elle a été complétée par un travail de recherche de continuité écologique avec les sites voisins, notamment Marcegaglia et le GPMM.

Ce travail d'analyse du site et des besoins du projet a ainsi permis d'aboutir à un premier plan de principe de la plateforme NeoCarb (plan ci-dessous) qui a été affiné dans le cadre des études réalisées dans la perspective d'un dépôt de DDAEU.



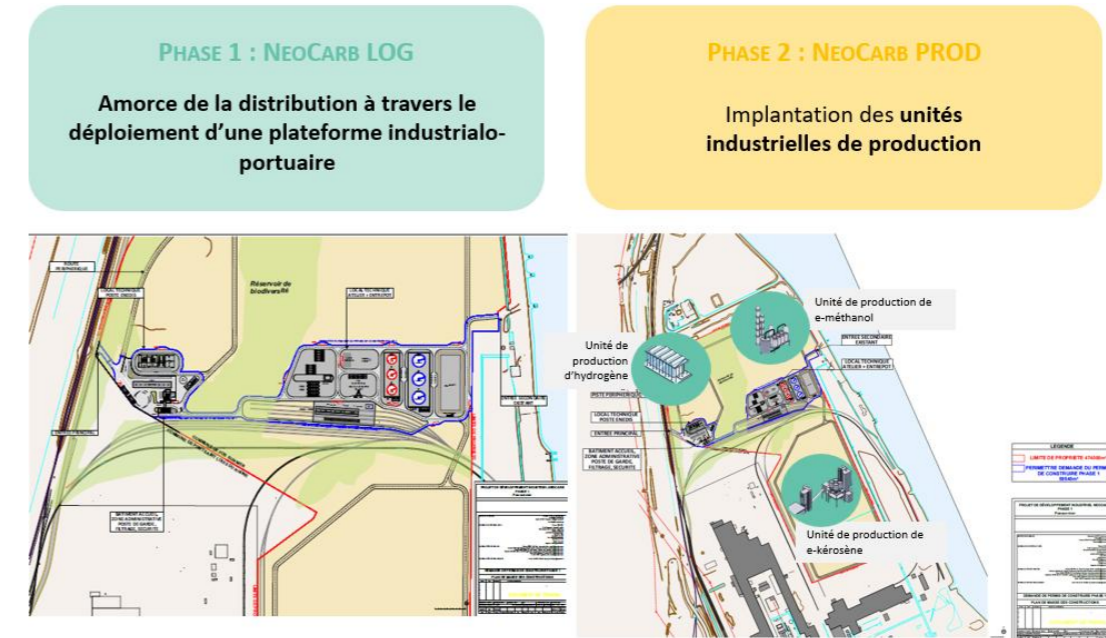
Plan de principe de la plateforme NeoCarb

**La première phase du projet Neocarb : NeoCarb Log – plateforme logistique, de stockage et de distribution de e-fuels**

Alors qu'elle amorçait une phase décisive de la conduite du projet NeoCarb, Elyse Energy s'est retrouvée confrontée à l'évolution significative d'éléments structurants du projet qui l'ont conduit à adapter le portage de son instruction, et à adopter une approche séquentielle, en œuvrant dans un premier temps à l'inscription du site NeoCarb comme une plateforme dédiée à la logistique de carburants de synthèse, et conçue pour accueillir à terme des unités de production de carburants de synthèse et leurs utilités en mode plug & play.

Ainsi, la première phase du projet, « NeoCarb Log », permettra de par sa capacité de stockage de méthanol et de carburants d'aviation durable de proposer une offre locale de molécules décarbonantes aux futurs usagers que sont les acteurs du transport aérien et maritime, et à l'industrie chimique.

La deuxième phase « NeoCarb Prod » intégrera les unités de production de méthanol bas-carbone et de carburant d'aviation durable. Ces deux unités de production utiliseront de l'hydrogène bas-carbone produit sur site par électrolyse, complété par des sources industrielles locales ou de la future connexion au réseau de transport d'hydrogène par canalisation (projet Hynframed).



Approche séquentielle du projet NeoCarb

Le projet NeoCarb entend ainsi contribuer à la décarbonation et à la transition énergétique des activités territoriales pour positionner Fos-sur-Mer au cœur des mobilités bas-carbone.

**1.4. Raisons impératives d'intérêt public majeur :**

Au titre de l'article L.411-2 I- 4° du Code de l'environnement, la définition de « raison impérative d'intérêt public majeur » doit réunir **trois conditions cumulatives permettant la délivrance d'une dérogation** aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L.411-1 du même code (dite « dérogation espèces protégées ») :

1. L'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur ;
2. L'absence de solution alternative satisfaisante ;
3. Le fait que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ;

Ce chapitre est destiné à justifier les conditions N°1 et 2 permettant la délivrance d'une dérogation espèces protégées. La condition N°3 est, quant à elle, démontrée aux chapitres suivants.

Il est rappelé que la notion de « raison impérative d'intérêt public majeur » (RIIPM), y compris de nature sociale ou économique, figurant au c) du 4° de l'article L.411-2 I du Code de l'environnement est une notion issue de la transposition de la « directive Habitats » (92/43/CEE) qui vise à promouvoir le maintien de la biodiversité en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales.

<p><b>ELYSE SPV 6</b> Société par actions simplifiée Siret 9185896980001 - APE 3511Z CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy</p>		<p><b>BUREAU DE CONTRÔLE / SPS</b> APAVE Pierre DELREU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delreu@apave.com Lara MILLON Ingénierie projet lara.millon@apave.com Désirée RICHIR Cheffe de projet desiree.richir@apave.com</p>		<p><b>BUREAU D'ETUDE</b> PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénierie Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com</p>		<p><b>BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE</b> ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr</p>		<p><b>Maîtrise d'œuvre</b> MAP 4, place Sadi Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr</p>		<p>N°aff. 250010 Associé-RTAR Date 22/10/2025</p>		<p><b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE</p>										<p>Visa Echelle PC4.5 N° du plan A3</p>			
<p>Maître d'Ouvrage ELYSE Elyse Maxime VIGOT Chef de projet mvigot@elyse.energy Hervé MOINE Directeur délégué territorial hmoine@elyse.energy</p>		<p>Identification et nature de l'opération PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB PHASE 1 Fos-sur-mer</p>		<p>BUREAU DE CONTRÔLE / SPS</p>		<p>BUREAU D'ETUDE</p>		<p>BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE</p>		<p>Maîtrise d'œuvre</p>		<p>N°aff. 250010 Associé-RTAR Date 22/10/2025</p>		<p>NEO PC FBOU Projet Phase Auteur Emetteur Discipline Zone Bâtiment Niveau Etage Référence PC</p>										<p>Format Indice</p>	



Le recours au procédé de production de carburants d'aviation durables par voie dite « Alcohol-to-jet » ouvre en outre la voie à la massification par les possibilités d'import de molécules offertes par les installations portuaires de la ZIP de Fos-sur-Mer.

Le projet NeoCarb entend ainsi générer et consolider un flux portuaire d'environ 1 demi-million de tonnes par an, tout en contribuant à la décarbonation et à la transition énergétique des activités territoriales pour positionner Fos-sur-Mer au cœur des mobilités bas-carbone.

#### Une réponse aux objectifs réglementaires du marché

Le projet NeoCarb est conçu comme une réponse industrielle aux mandats réglementaires croissants visant la décarbonation du transport aérien, particulièrement en Europe.

Sa plateforme multi-molécules produira des Carburants d'Aviation Durables (CAD ou SAF) par la voie « Alcool to Jet », en ligne avec les exigences de Refuel EU Aviation et RED III.

L'industrie aérienne considère les CAD ou SAF comme la solution principale pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Leur adoption est soutenue par :

- Des Mandats d'incorporation croissante en Union Européenne, fixant des quotas clairs pour les Bio-CAD et E-CAD
- Des soutiens financiers, via les SAF-Allowances, compensant partiellement le surcoût des CAD pour les compagnies aériennes via le fléchage des fonds issus des ETS
- Des Initiatives hors UE, notamment au Royaume-Uni, Japon et Singapour, élargissant les marchés pour ces carburants durables

Le e-méthanol issu de la plateforme NeoCarb permettra également d'adresser la décarbonation du transport maritime en fournissant une alternative aux fiouls conventionnels, et compatible avec les infrastructures de la ZIP de Fos-sur-Mer.

Les réglementations internationales et européennes imposent dans ce cadre une réduction progressive des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, avec des objectifs ambitieux fixés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Union Européenne – Fit for 55 notamment.

Si dans un premier temps ces molécules seront produites sur d'autres sites, notamment par les projets eM-Rhone et E-CHO portés par Elyse Energy et acheminées sur la plateforme NeoCarb, cette dernière a vocation par la suite d'accueillir ses propres installations de production, venant compléter l'offre en molécules bas carbone initiée par la phase 1.

#### Un haut rendement territorial : Un projet structurant pour le territoire et un territoire particulièrement adapté

NeoCarb participera à renforcer l'attractivité de Fos-sur-Mer en positionnant la région comme un pôle clé des énergies bas-carbone.

Son implantation présentera plusieurs avantages pour le territoire :

- Une intégration et une contribution au fonctionnement des infrastructures existantes :
  - Accès direct au port, facilitant l'importation des intrants nécessaires.
  - Connexion aux pipelines de la zone industrialo portuaire (permettant une connexion aux stockistes) existants et en développement (hydrogène, CO2...)

➢ Proximité des aéroports régionaux du sud-est, et particulièrement de l'aéroport Marseille Provence.

- Un levier de développement économique pour le territoire à travers un investissement de 1,5 milliard d'euros et la création de 150 emplois directs sur site pour assurer son exploitation et près de 500 indirects sur la filière amont et aval.
- Une contribution aux objectifs climatiques régionaux et nationaux : les carburants issus de la plateforme NeoCarb présenteront une réduction minimale de 70% des émissions de GES par rapport à leur équivalent fossile, à l'échelle de l'ensemble de leur cycle de vie

#### Une contribution à l'initiative « Corridor Vert Corse Continent »

L'utilisation de e-méthanol comme carburant alternatif pour les navires assurant la liaison Corse Continent permettrait non seulement un abattement de leurs émissions de CO2, mais permettrait en outre de diminuer drastiquement les émissions de particules fines (NOX et SOX) issues de la combustion de carburant de ces navires.

Des discussions technico commerciales, encadrées par un Accord de Coopération, ont été entamées avec l'armateur Corsica Linea dans ce sens depuis le printemps 2025.

#### Les enjeux en cas de non-réalisation :

L'absence d'implantation du projet NeoCarb entraînerait diverses conséquences pour le territoire :

- Le projet prévoit la création de 20 emplois direct dans sa phase « Log » et de 150 emplois dans sa phase « Prod » en période d'exploitation. En l'absence du projet, les retombées économiques pour le territoire seraient inexistantes.
- L'affaiblissement des filières logistiques locales et métiers (ferroviaire, portuaire et maritime) qui pourrait attirer d'autres industries dont l'intégration pourrait être complexe, l'absence impactante de contribution à l'attractivité du GPMM et la privation pour le territoire et ses équipements portuaires et aéroportuaires de vecteurs de décarbonation et de réduction des émissions atmosphériques locales (notamment les particules fines).
- Le projet prévoit des interactions fortes avec l'entreprise Marcegaglia située à proximité, notamment sur la logistique ferroviaire. Il contribue ainsi à la dynamique de ces entreprises. En l'absence de réalisation du projet NeoCarb, le terrain d'implantation pourrait être proposé pour d'autres projets, sans garantie du même niveau d'interactions et de synergies.
- La biodiversité locale ne serait pas impactée par l'implantation du projet NeoCarb. Cependant, le terrain appartient à Ascofields et a vocation industrielle. A long terme, un impact serait tout de même existant sur la biodiversité locale.

L'absence de concrétisation du projet entraînerait également des conséquences à plus large échelle, pour les enjeux nationaux :

- L'absence de contribution nationale à la décarbonation des secteurs du transport maritime, aérien et de l'industrie chimique.
- L'augmentation de la dépendance énergétique française à l'égard d'entreprises étrangères. La France serait également soumise au risque de volatilité des prix fixés par les pays exportateurs de molécules bas-carbone.

**En conclusion, le projet NeoCarb constitue une solution unique, cohérente et indispensable pour répondre aux objectifs de décarbonation des transports maritime et aérien, tout en valorisant les atouts industriels et logistiques du territoire de Fos-sur-Mer. Par son impact économique, environnemental et stratégique, il représente la seule option crédible et durable permettant d'assurer la transition énergétique régionale et nationale.**

<p><b>ELYSE SPV 6</b> Société par actions simplifiée Siret 9185896980001 - APE 3511Z CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy</p>		<p>BUREAU DE CONTROLE / SPS PIERRE DELRIEU APAVE Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com LARA MILLON Ingénieur projet lara.millon@apave.com DÉJANIRE RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com</p>		<p>BUREAU D'ETUDE PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com</p>		<p>BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr</p>		<p>Maîtrise d'œuvre MAP 4, place Sadi Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr</p>		<p>N°aff. 250010 Associé-RTAR Visa: #### 22/10/2025 Date</p>		<p><b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> <b>NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE</b></p>										<p>Visa Echelle PC4.7 N° du plan A3 Format Indice</p>	
<p>Maître d'Ouvrage ELYSE <b>Elyse</b> Maxime VIGOT Chef de projet mvigot@elyse.energy Hervé MOINE Directeur délégué territorial hmoine@elyse.energy</p>		<p>Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB PHASE 1 Fos-sur-mer</b></p>								<p>NEO PC FBOU Projet Phase Auteur Emetteur Discipline Zone Bâtiment Niveau Etage Référence PC</p>													



**4/ Implantation, organisation, composition et volume des constructions nouvelles, notamment par rapport aux constructions ou paysages avoisinants :**

-Emprise au sol des constructions : L'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée au titre du PLUI. Les bâtiments du projet 6210 m2 d'emprise au sol. Ceci correspond à toutes les édifications se trouvant à plus de 60cm de haut.

-Hauteur des constructions dans la zone UEA : Non réglementé.  
L'organisation du site est gérée par une route, une piste reliant l'ensemble des constructions.  
Les hauteurs varient suivant les bâtiments la plus grande hauteur de bâtiment est de 17.20 m  
La plus grande hauteur de réservoir est de 20m

-Implantation des constructions par rapport aux voies et aux emprises publiques  
En l'absence de marge de recul représentée aux documents graphiques, les constructions respecteront une distance minimale de 5 mètres par rapport à la limite d'emprise des voies et emprises publiques.  
De plus, aucune construction ni clôture ne peut être implantée à moins de : - 4 mètres de la berge d'un fossé ou d'un canal non busé, ou de la crête de la berge lorsque la berge est trop inclinée pour une circulation normale ; - 4 mètres de part et d'autre de l'axe d'un canal busé.

Les bâtiments les plus proches des limites se trouvent à 10.58 m des limites de terrain  
L'ensembles des constructions ne sont pas ou très peu visible depuis la voie publique.

Les parkings sont couverts d'auvent avec panneaux photovoltaïque.

**5 / Traitement des constructions, clôtures, végétation et aménagements situés en limite de terrain :**

**5.1 Constructions**  
**Quel principe architectural ?**

L'industrie a donc ses codes, souvent le process décide ...  
Tuyaux, tours, citernes, la technique impose ses formes, même pour l'usine du futur !  
**Neocarb Log** répondra donc à 4 concepts fédérateurs :

- Une prise en compte de l'environnement naturel du site à travers une architecture respectueuse du sol. Chaque fois que cela sera possible **les bâtiments seront surélevés** laissant libre progression à la végétation ou abritant du parking mais de manière affirmée à minimiser fortement l'imperméabilisation du sol.
- Une harmonisation des installations par de la signalétique et de la végétalisation qui structureront le site dans **une démarche proche du land-art**.
- La notion de réversibilité sera gérée par **une architecture démontable** et ancrée au sol par des système vissé très peu impactant. **Le bois dans son utilisation en module préfabriqués hors site** confèrera une identité forte et différenciée à cette installation.
- Une autre matière brute sera proposée à travers **un béton de terre** pour les enceintes des locaux techniques, un matériau de construction permettant d'utiliser les ressources locales

Fortes de ces percepts le bâtiment principal sera donc proposé comme une plateforme surélevée accueillant des modules en bois. Une structure évolutive, en plus ou en moins, en étalement ou superposition, dont la silhouette fera référence aux plateformes pétrolières juchées sur leurs échasses et n'ayant aucun complexe quand à toutes leurs fonctionnalités.  
Les volumes des constructions sont gérés par les besoins industriels avec la recherche d'une démarche valeureuse et esthétique et pas seulement fonctionnelle.

**ELYSE SPV 6**  
Société par actions simplifiée  
Siret 9185896980001 - APE 3511Z  
CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

Maître d'Ouvrage ELYSE		Identification et nature de l'opération		BUREAU DE CONTROLE / SPS		BUREAU D'ETUDE		BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE		Maîtrise d'œuvre		N°aff. 250010		DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1					
		PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB PHASE 1 Fos-sur-mer		APAVE Pierre DELREU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delreu@apave.com Lara MILLON Ingénieur projet lara.millon@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com		PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com		EGOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@egomed.fr				4, place Sadi Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr		Associé-RTAR		NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE		Visa Echelle	
												Visa: #####		PC4.9		N° du plan			
												22/10/2025		A3		Format			
												Date		NEO PC FBOU		Indice			
												Projet Phase Auteur Emetteur Discipline Zone Bâtiment Niveau Etage Référence PC							

Bassin N°1

Cuve de e-métanol

Cuve de Sustainable Aviation Fuels

Zone atelier / entrepôt

Zone chargement  
déchargement camion

Zone chargement  
déchargement train

Bassin N°2

Zone technique poste Enedis

Zone entrée, accueil,  
administration



Entrée principale



**ELYSE SPV 6**

Société par actions simplifiée  
Siret 9185896980001 - APE 3511Z  
CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
Tel: 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

Réf.: T:\050-OP-MAP\2025\250010 Elyse neocarb Fos\05 PC AT DP PCM\020 Plans archi\NEOCARB13-10-25.pln

<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b>  Maxime VIGOT Chef de projet mvigot@elyse.energy Hervé MOINE Directeur délégué territorial hmoine@elyse.energy	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB PHASE 1 Fos-sur-mer</b>	BUREAU DE CONTRÔLE / SPS APAVE Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLION Ingénieure projet lara.million@apave.com Dجانير ريشير Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	BUREAU D'ETUDE PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr	Maîtrise d'œuvre  4, place Sadil Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR Visa: #### 22/10/2025 Date	DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1 NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE N° du plan <b>PC4.10</b> A3 Format	Visa Echelle Indice
		NEO Projet	PC Phase	FBOU Auteur	Emetteur Discipline	Zone Bâtiment	Niveau Etage	Référence PC



A R B R E S  
G R A N D S  
S U J E T S



Fraxinus angustifolia - Frêne à feuilles étroites  
Expo: Soleil / Mi-ombre Ht : 15 à 20m Sol : Indif



Tamarix gallica - Tamaris commun  
Expo: Soleil Ht : 2 à 4m Sol : Indif



Populus alba - Peuplier argenté  
Expo: Soleil Ht : 15 - 20m Sol : Frais



Salix alba - Saule blanc  
Expo: Soleil / mi-ombre Ht : 15m Sol : Frais



VÉGÉTATION ARBUSTIVE ET VIVACES



Phillyrea angustifolia - Filaire à feuilles étroites  
Expo: Soleil / mi-ombre Ht : 1 à 4m Sol : Sec



Salix rosmarinifolia - Saule romarin  
Expo: Soleil Ht : 1.5 m Sol : Frais



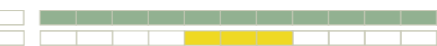
Rosmarinus officinalis Prostratus - Romarin rampant  
Expo: Soleil Ht : 40 cm Sol : Sec



Bupleurum fruticosum - Buplèvre ligneux  
Expo: Soleil / Mi-ombre / Ombre Ht : 1 à 1.5 m Sol : Indif



Helichrysum italicum - Immortelle d'Italie  
Expo: Soleil Ht : 50 cm Sol : Pauvre



Atriplex halimus - arroche halime  
Expo: Soleil Ht : 1 à 1.50m Sol : Sec



GRAMINÉES



Carex divisa - laïche divisée  
Expo: Soleil Ht : 20 à 50 cm Sol : Frais



Festuca arundinacea - fétuque faux roseau  
Expo: Soleil Ht : 60 - 80 cm Sol : Frais



Plantago lanceolata - plantain lancéolé  
Expo: Soleil Ht : 10 à 50 cm Sol : Frais



Juncus maritimus - Jonc maritime  
Expo: Soleil Ht : 80 cm Sol : Frais



**ELYSE SPV 6**  
Société par actions simplifiée  
Siret 91858969800011 - APE 3511Z  
CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

Réf.: T:\050-OP-MAP\2025\250010 Elyse neocarb Fos\05 PC AT DP PCM\020 Plans archi\NEOCARB13-10-25.pln

<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b>  	Identification et nature de l'opération  <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB PHASE 1 Fos-sur-mer</b>	BUREAU DE CONTRÔLE / SPS <b>APAVE</b> Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLION Ingénieure projet lara.million@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	BUREAU D'ETUDE Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr	Maîtrise d'œuvre  4, place Sadil Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b>  <b>NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE</b>	Visa Echelle
						Visa: ##### 22/10/2025 Date		NEO PC FBOU Projet Phase Auteur Emetteur Discipline Zone Bâtiment Niveau Etage Référence PC

**Composition et cohérence d'ensemble**

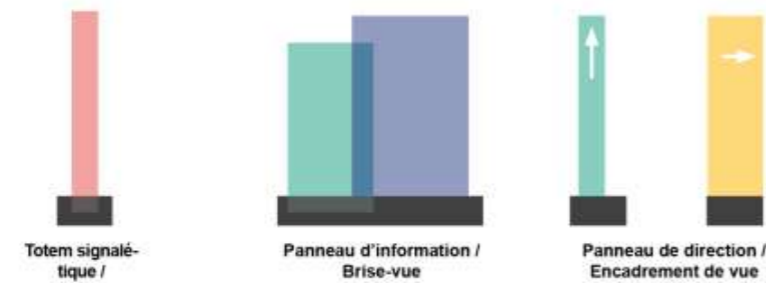
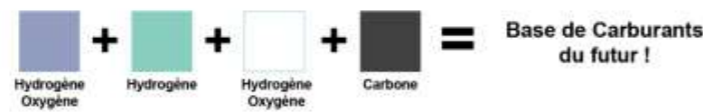
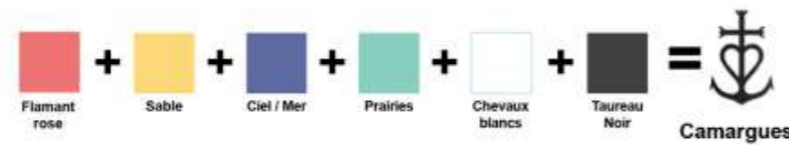
Une harmonisation des installations sera assurée à travers la signalétique, le mobilier et les aménagements végétalisés. Ces éléments, conçus dans une approche de land art industriel, structureront les espaces et créeront des repères visuels poétiques et fonctionnels. Inspirés de la géométrie architecturale du projet, ces dispositifs pourront à la fois cadrer les vues, masquer certaines zones techniques, ou encore servir de totems signalétiques. Leur conception intégrera un éclairage doux et limité, afin de prévenir toute pollution lumineuse à proximité des milieux naturels sensibles.

**Palette chromatique et symbolique du projet**

La palette de couleurs retenue pour les installations, la signalétique et certains éléments architecturaux s'inspire à la fois du paysage camarguais et de l'identité du projet industriel.

Les teintes principales – rose des flamants, jaune sable, bleu ciel et mer, vert pâle des prairies, blanc des chevaux et noir des taureaux camarguais – traduisent l'appartenance territoriale du projet. Ces couleurs dialoguent également avec le logo de l'entreprise et la symbolique de son activité : la production de carburants d'avenir à base de carbone (C), hydrogène (H) et oxygène (O). Le noir évoque le carbone, matière solide et structurelle ; le blanc et le bleu, la légèreté des gaz (hydrogène, oxygène) et la pureté du processus; le vert clair, une transition énergétique et écologique affirmée.

Ainsi, le projet se veut à la fois ancré dans son territoire et porteur d'une image d'innovation et de durabilité, conciliant esthétique, technique et responsabilité environnementale.



**Conclusion**

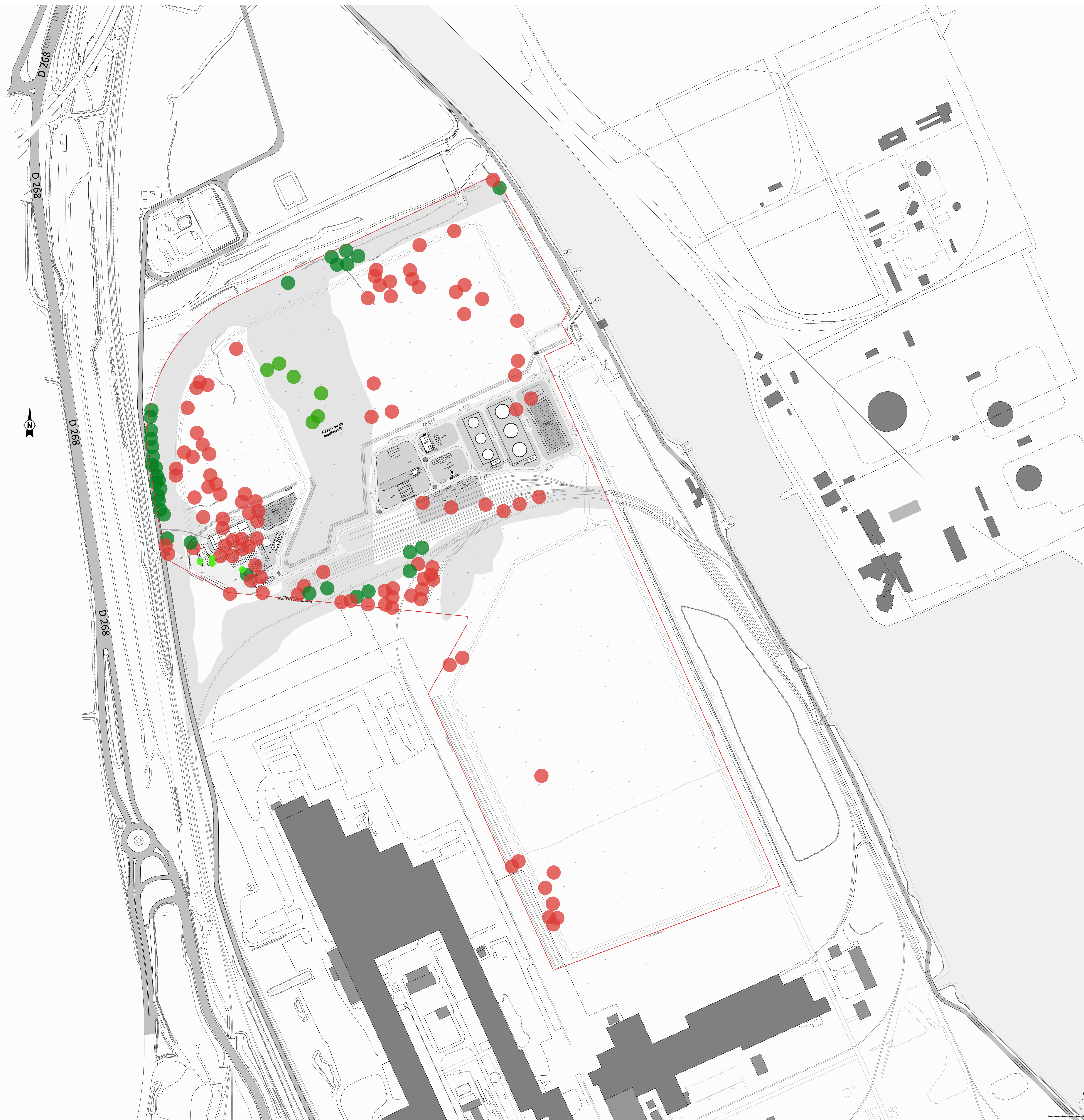
L'intégration paysagère du projet repose sur une approche sobre, écologique et cohérente, articulant la fonctionnalité industrielle à la préservation du patrimoine naturel. En limitant l'artificialisation, en favorisant la végétation locale et en valorisant la symbolique du territoire

camarguais, le projet contribue à renforcer la qualité paysagère de la zone tout en affirmant une vision industrielle du futur, respectueuse de son environnement.

**ELYSE SPV 6**  
 Société par actions simplifiée  
 Siret 9185896980001 - APE 3511Z  
 CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
 Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

Réf. : T:\050-OP-MAP\2025\250010 Elyse neocarb Fos\05 PC AT DP PCM\020 Plans archi\NEOCARB13-10-25.pln

<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b> 	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL                  NEOCARB PHASE 1                  Fos-sur-mer</b>	BUREAU DE CONTRÔLE / SPS APAVE Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLON Ingénieure projet lara.millon@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	BUREAU D'ETUDE Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallej@ecomed.fr	Maîtrise d'œuvre 4, place Sadi Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b>										Visa Echelle
						Visa: ##### 22/10/2025 Date	<b>NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE</b>										N° du plan <b>PC4.13</b>
NEO Projet	PC Phase	FBOU Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC	Format <b>A3</b>	Indice						



**LEGENDE**

	Arbres à maintenir si possible	39 u
	Arbres à supprimer	102 u
	Arbres plantés	4 u

**PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB  
PHASE 1  
Fos-sur-mer**

**M&P**  
4, place Sadi Carnot  
13002 Marseille  
tél. : +33 (0)4 95 09 42 00  
fax : +33 (0)4 95 09 42 39  
www.mqp-architecture.fr

**MAITRE D'OUVRAGE ELYSE**  
Elyse  
Maxime VIGOT Chef de projet  
m.vigot@elyse.energy  
Hervé MOINE Directeur Régional  
hmoine@elyse.energy

**BUREAU DE CONTROLE / SPS APAVE**  
Pierre DELRIEU  
Chef d'agence Conseil Sud Est  
Environnement et risques industriels  
Santé et Sécurité  
piere.delrieu@apave.com  
Lara MILLION  
Ingénieure projet  
lara.million@apave.com  
Déjanire RICHIR  
Cheffe de projet  
dejanire.richir@apave.com

**BUREAU D'ETUDE PARLYM**  
Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repellin@parlym.com  
Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com  
Tony ISSAVIENS Coordinateur études tony.issavien@parlym.com  
Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com  
Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com  
Zahar OMAD Ingénieur zahar.omad@parlym.com

**BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED**  
Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr

**DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1  
PLAN BILAN VEGETAL**

Indice	Date	Opérateur	Libellé des modifications
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
I			
J			
K			

**6 / Matériaux et couleurs des constructions :**

La notion de réversibilité sera gérée par une **architecture démontable** et ancrée au sol par des système vissé très peu impactant. **Le bois dans son utilisation en module préfabriqués hors site** confèrera une identité forte et différenciée a cette installation principalement pour la partie entrée.

**Pour la partie entrée :**

Les modules préfabriques sont en bardage de pin d'Alep de deux teintes une claire et une plus foncé.  
 Les menuiseries sont en aluminium thermolaqué de couleur gris foncé.  
 Les escaliers ainsi que les garde-corps sont en acier galvanisé.  
 Les pilotis sont en acier.

Une autre matière brute sera proposée à travers un **béton de terre** pour les enceintes des locaux techniques, un matériau de construction permettant d'utiliser les ressources locales.

**Pour la partie local technique :**

Les façades sont en béton de terre de site  
 Les menuiseries sont en aluminium thermolaqué de couleur gris foncé avec cadre en acier corten.  
 Les portes sont en métal de couleur gris jaune.  
 Les escaliers ainsi que les garde-corps sont en acier galvanisé.

**Les cuves** elles sont de couleur blanche.

**Les préaux à camions et trains** sont de type industriels ossature et toiture en métal.

**7/ Organisation et aménagement des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement :**

L'accès principal au terrain se fera depuis la route projetée par le GPMM, mais en début d'opération mais surtout pour le chantier l'accès se fait par une route GPMM existante au Nord du projet.  
 La nouvelle route du GPMM vient se rattacher sur un embranchement de la route départemental 268 au nord et sur la route du Quai Minéralier au Sud.  
 Les accès secondaire et accès pompier se font le long du canal de navigation d'Arles a Bouc. Cette route qui commence depuis Le Nord sur l'embranchement de la D268 et continué vers le Sud par la route à venir du SDIS, elle vient réaliser une connexion avec la route du Quai Minéralier au Sud.

En interne les constructions seront accessibles par une route aménagée sur l'ensemble du projet.  
 L'ensemble des stationnements se trouveront sur la parcelle et en aérien.  
 La grande majorité des places de parkings VL sont couverts d'auvent avec panneaux photovoltaïque opaque.

(Voir plan des voiries PC4.18)



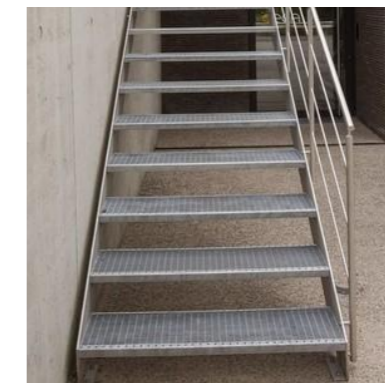
Cadre en acier corten



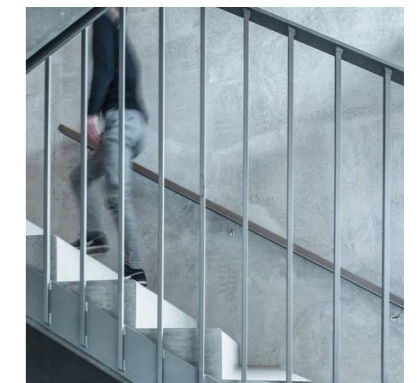
Bardage pin d'Alep foncé



Bardage pin d'Alep clair



Escalier en acier galvanisé



Garde-corps en acier galvanisé



Arceau de sécurité vélo



RAL 7016



RAL 1004



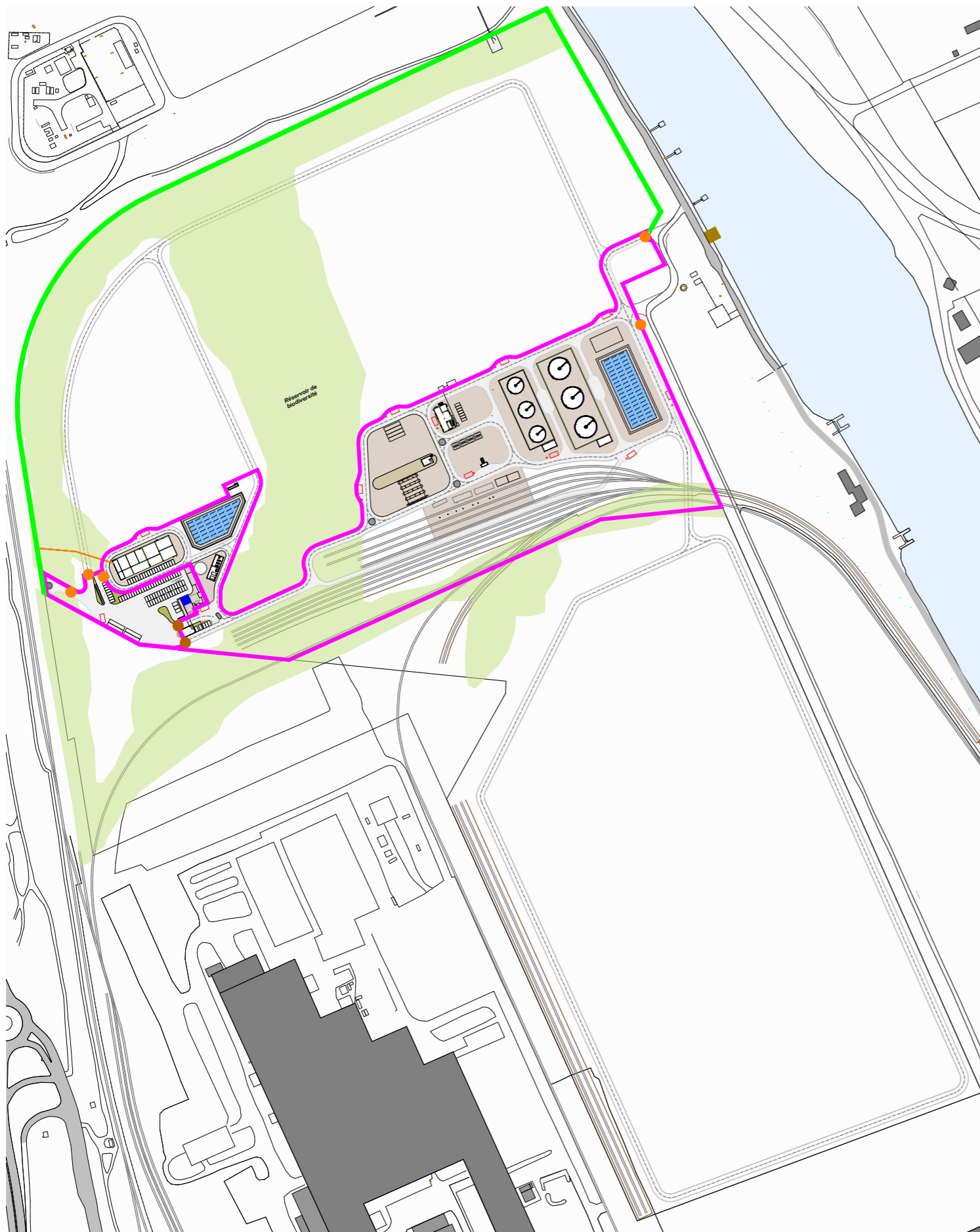
Béton de terre de site

**ELYSE SPV 6**  
 Société par actions simplifiée  
 Siret 9185896980001 - APE 3511Z  
 CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
 Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

REF : T:1050-OP-MAP/2025/250010 Elyse neocar Fos/05 PC AT DP PCM/020 Plans archi/NEOCARB13-10-25.pln

<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b> 	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL                  NEOCARB PHASE 1                  Fos-sur-mer</b>	BUREAU DE CONTRÔLE / SPS APAVE Pierre DELREU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delreu@apave.com Lara MILLON Ingénieure projet lara.millon@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	BUREAU D'ETUDE PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tonyr ISSAVERDENS Coordinateur études tonyr.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr	Maîtrise d'œuvre 4, place Sadî Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE	Visa Echelle <b>PC4.15</b>
						Date 22/10/2025		N° du plan <b>A3</b>





### LEGENDE DES CLOTURES



Clôture existante conservée



Clôture créé 2.50m de hauteur



Clôture local vélos



Portail



Barrière



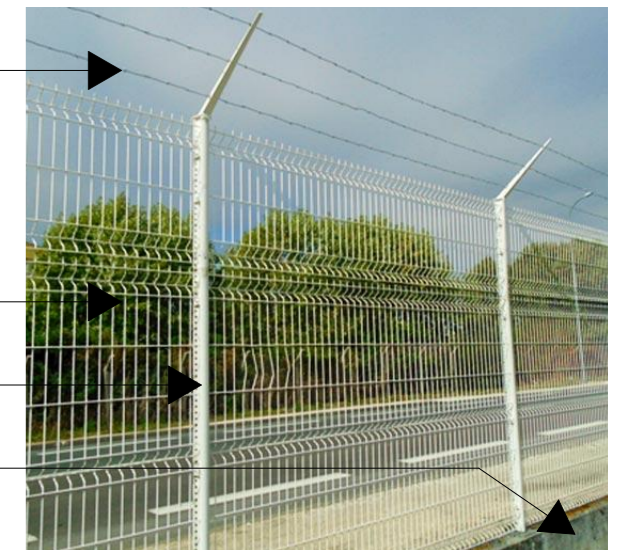
Clôture local vélos

3 lignes de ronces

Grillage

Poteau

Lisse béton



Clôture 2.50m de hauteur

#### ELYSE SPV 6

Société par actions simplifiée  
Siret 9185896980001 - APE 3511Z  
CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

Réf. : T:\050-OP-MAP\2025\250010 Elyse neocarb Fos\05 PC AT DP PCM\020 Plans archi\NEOCARB13-10-25.pln

<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b> <p>Maxime VIGOT Chef de projet mvigot@elyse.energy Hervé MOINE Directeur délégué territorial hmoine@elyse.energy</p>	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB PHASE 1 Fos-sur-mer</b>	BUREAU DE CONTRÔLE / SPS APAVE Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLON Ingénieure projet lara.millon@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	BUREAU D'ETUDE PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallej@ecomed.fr	Maîtrise d'œuvre 4, place Sacré Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR Visa: ##### 22/10/2025 Date	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> <b>NOTICE ARCHITECTURALE CLOTURE</b>										1:4656
							NEO Projet	PC Phase	FBOU Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC	N° du plan <b>PC4.17</b>





Réservoir de biodiversité

**PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB  
PHASE 1  
Fos-sur-mer**

**MAP**  
4, place Sadi Carnot  
13002 Marseille  
tél. : +33 (0)4 95 09 42 00  
fax : +33 (0)4 95 09 42 39  
www.map-architecture.fr

**MAITRE D'OUVRAGE Elyse**  
Maxime VIGOT Chef de projet  
m.vigot@elyse.energy  
Hervé MOINE Directeur Régional  
h.moine@elyse.energy

**BUREAU DE CONTROLE / SPS APAVE**  
Pierre DELRIEU  
Chef d'agence Conseil Sud Est  
Environnement et risques industriels  
Santé et Sécurité  
pierre.delrieu@apave.com  
Lara MILLION  
Ingénieure projet  
lara.million@apave.com  
Déjanire RICHIR  
Cheffe de projet  
dejanire.richir@apave.com

**BUREAU D'ETUDE PARLYM**  
Olivier REPELLIN Chef de projet  
olivier.repellin@parlym.com  
Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure  
hicham.samahna@parlym.com  
Tony ISSAVIERENS Coordinateur études  
tony.issavierens@parlym.com  
Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure projet  
gabriela.orenbuchgomes@parlym.com  
Raul RISSI Ingénieur Process  
raul.rissi@parlym.com  
Zahar OMAD Ingénieur  
zahar.omad@parlym.com

**BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED**  
Livia VALLEJO Cheffe de projet  
l.vallejo@ecomed.fr

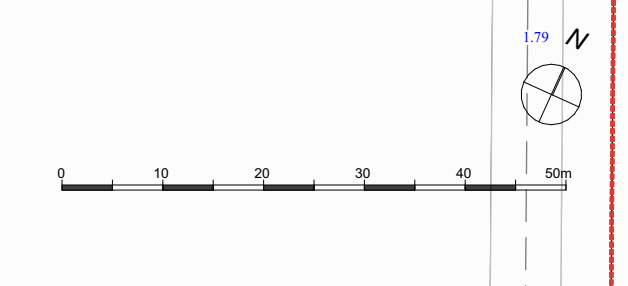
**DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1  
PLAN RDC**

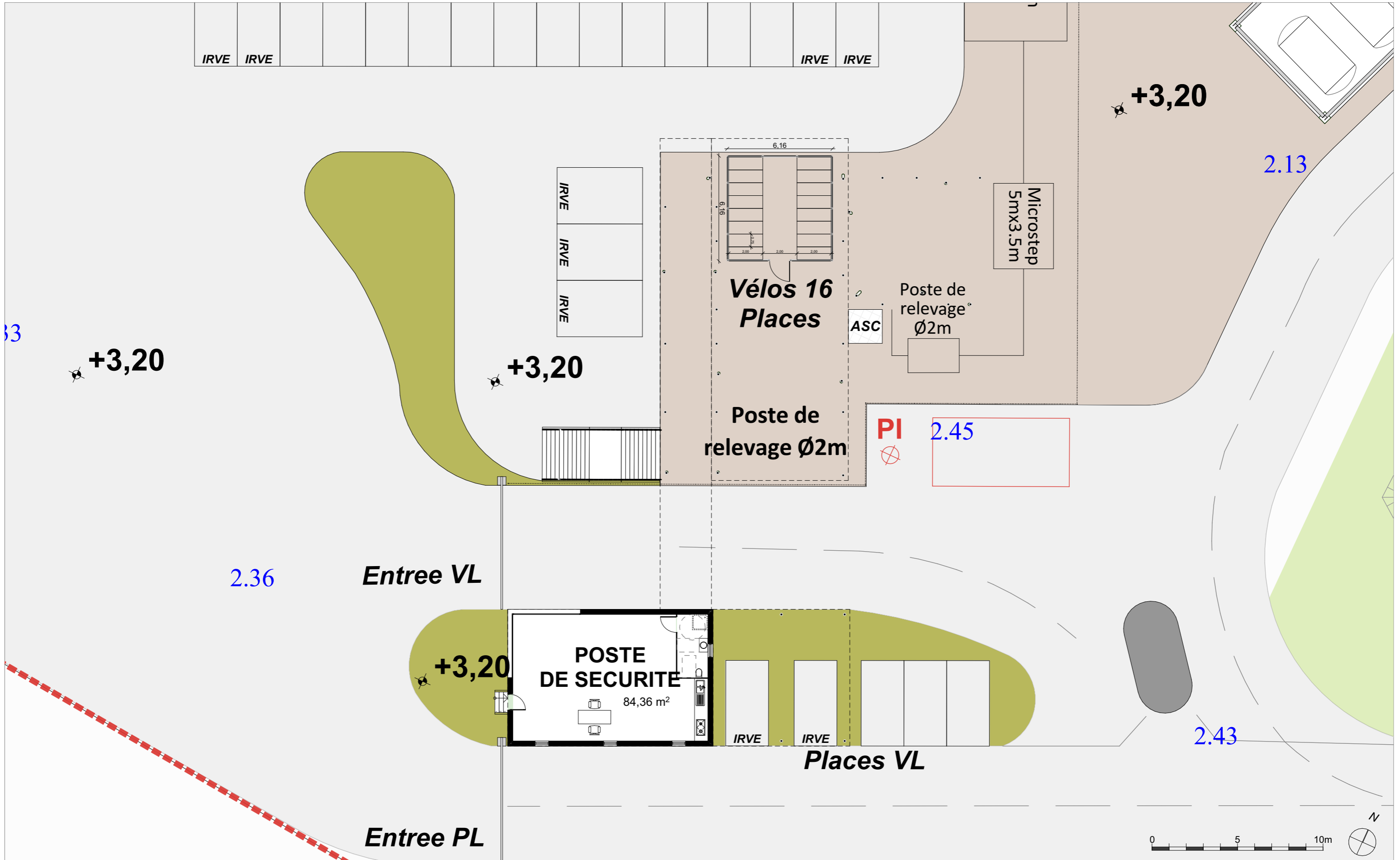
Indice	Date	Opérateur	Libellé des modifications
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
I			
J			
K			

Operation N°: 250010 Dessiné par: FBOU Vérifié par: PKRA Visa: Associé macro: RTAR Date: 08.10.2025  
Interlocuteur: FREDERIC BOURDIEC mail: frederic.bourdieu@map-architecture.fr Format: A0 Unités: M Echelle: 500, 1:750  
NEO PC FBOU  
Projet Phase Auteur Emetteur Discipline Zone Bâtiment Niveau Etage Référence PC N° du plan Indice

**Légende**

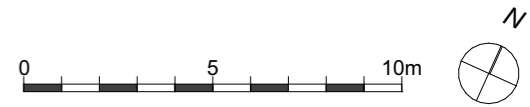
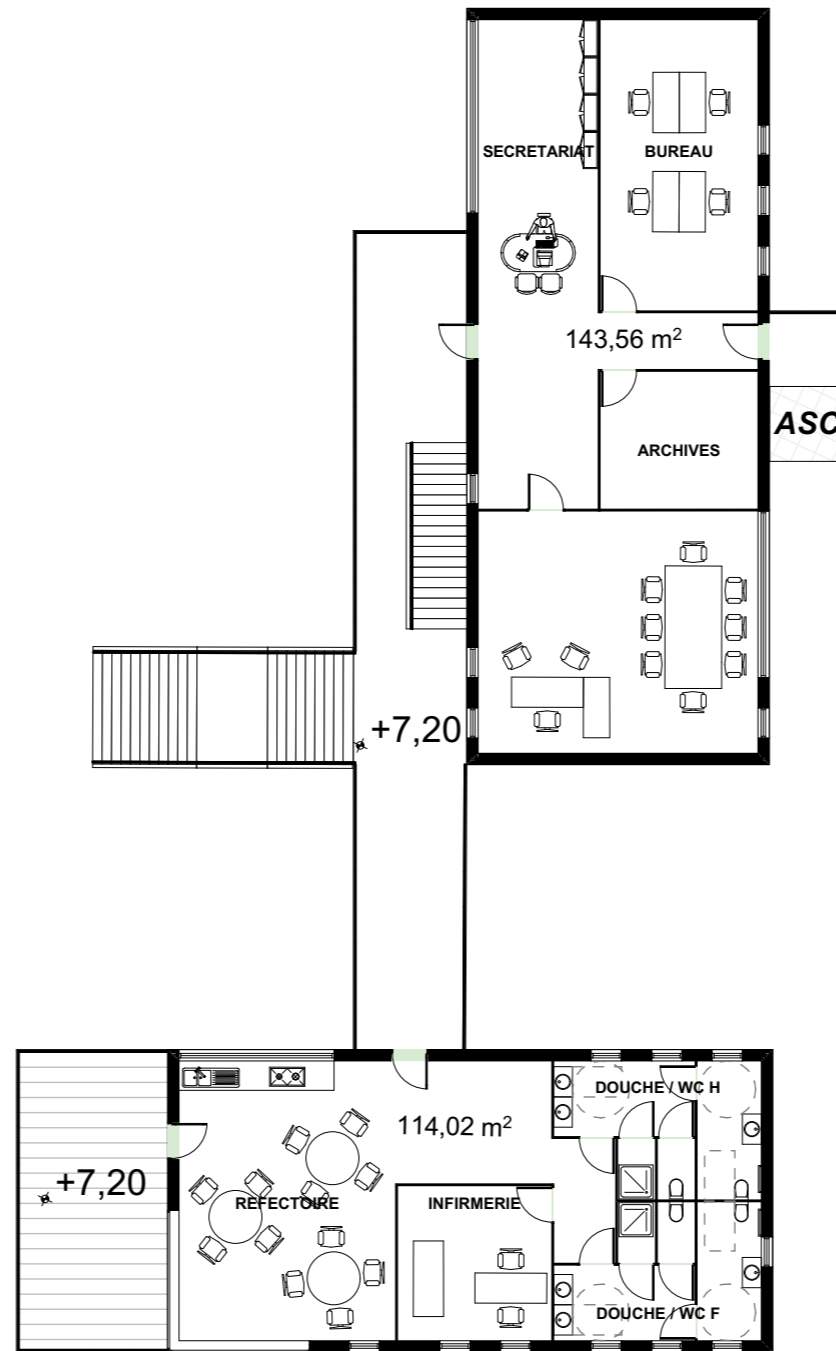
- x.xx Côte terrain naturel
- +x.xx Côte projet
- PI Poteau incendié avec place pompier 4x8m
- Cuve de e-méthanol
- Cuve Sustainable Aviation Fuels
- ▭ Place parking camion 16.00 x 3.50m
- ▭ Place vl 5.00 x 2.50m
- ▭ Place motos 2.50 x 1.25m
- ▭ Place vélos 0.75 x 2.00m
- Pipe rack





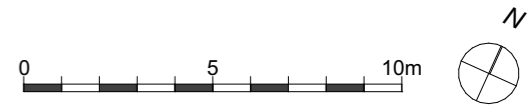
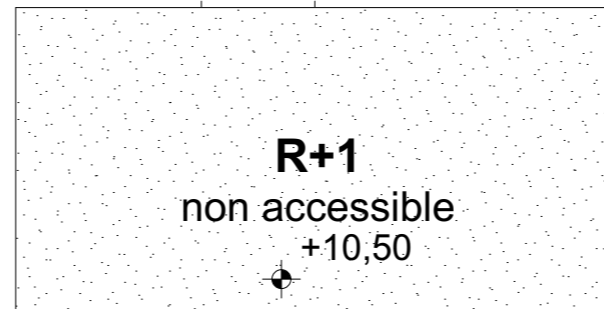
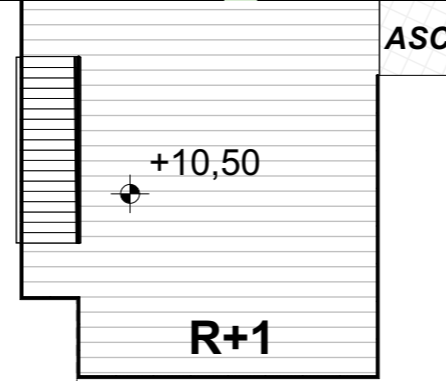
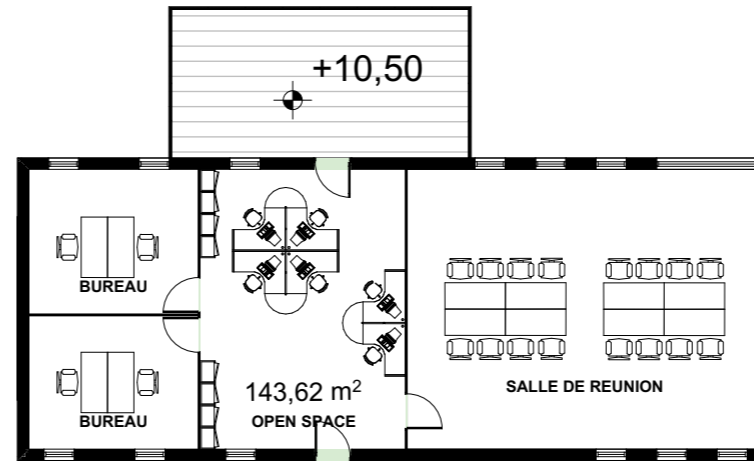
**ELYSE SPV 6**  
 Société par actions simplifiée  
 Siret 91858969800011 - APE 3511Z  
 CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
 Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b> 	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL          NEOCARB PHASE 1          Fos-sur-mer</b>	<b>BUREAU DE CONTRÔLE / SPS</b> APAVE Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLION Ingénieur projet lara.million@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	<b>BUREAU D'ETUDE</b> PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	<b>BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE</b> ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr	<b>Maîtrise d'œuvre</b> 4, place Sacré Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> <b>PLAN RDC ENTREE ADMINISTRATION</b>	1:200 Visa Echelle <b>ANX.2.1</b> N° du plan																
						Date 22/10/2025		<table border="1"> <tr> <th>NEO</th> <th>PC</th> <th>FBOU</th> <th colspan="4"></th> <th colspan="4"></th> </tr> <tr> <td>Projet</td> <td>Phase</td> <td>Auteur</td> <td>Emetteur</td> <td>Discipline</td> <td>Zone</td> <td>Bâtiment</td> <td>Niveau</td> <td>Etage</td> <td>Référence PC</td> <td>Format</td> <td>Indice</td> </tr> </table>	NEO	PC	FBOU									Projet	Phase	Auteur	Emetteur	Discipline
NEO	PC	FBOU																						
Projet	Phase	Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC	Format	Indice													



**ELYSE SPV 6**  
 Société par actions simplifiée  
 Siret 91858969800011 - APE 3511Z  
 CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
 Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b> 	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL          NEOCARB PHASE 1          Fos-sur-mer</b>	<b>BUREAU DE CONTRÔLE / SPS</b> APAVE Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLION Ingénieure projet lara.million@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	<b>BUREAU D'ETUDE</b> PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	<b>BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE</b> ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallej@ecomed.fr	<b>Maîtrise d'œuvre</b> 4, place Sacré Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR Visa: #### 22/10/2025 Date	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> <b>PLAN R+1 ENTREE ADMINISTRATION</b>	1:200 Visa Echelle <b>ANX.2.2</b> N° du plan <b>A3</b> Format Indice																	
		<table border="1"> <tr> <th>NEO</th> <th>PC</th> <th>FBOU</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> <tr> <td>Projet</td> <td>Phase</td> <td>Auteur</td> <td>Emetteur</td> <td>Discipline</td> <td>Zone</td> <td>Bâtiment</td> <td>Niveau</td> <td>Etage</td> <td>Référence PC</td> <td>Format</td> <td>Indice</td> </tr> </table>	NEO	PC	FBOU											Projet	Phase	Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC
NEO	PC	FBOU																							
Projet	Phase	Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC	Format	Indice														

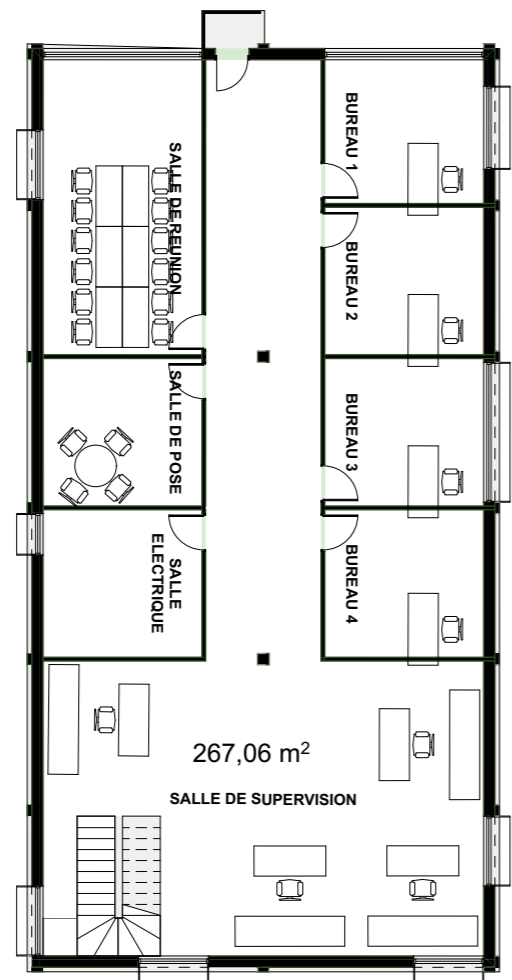


**ELYSE SPV 6**  
 Société par actions simplifiée  
 Siret 9185869800001 - APE 3511Z  
 CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
 Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

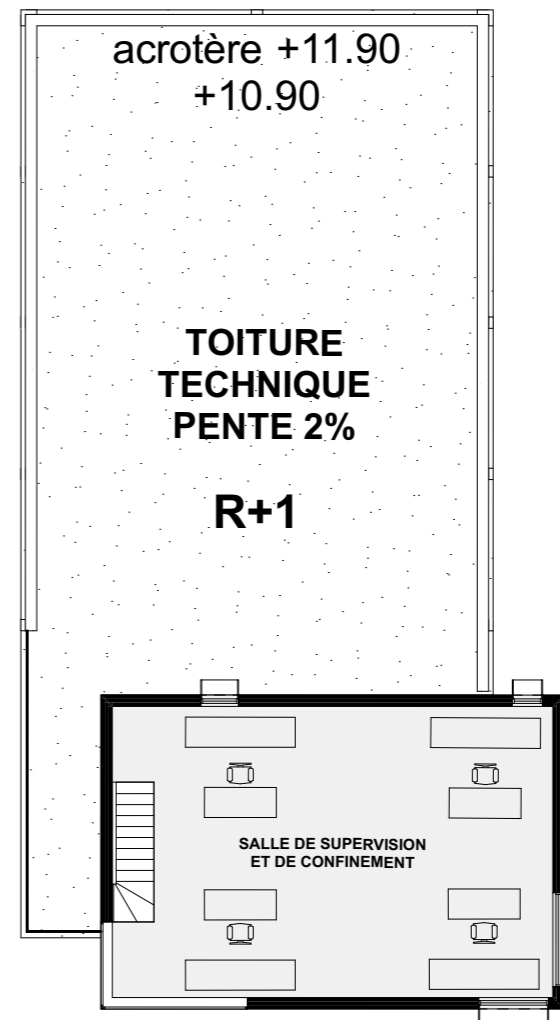
<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b> 	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL          NEOCARB PHASE 1          Fos-sur-mer</b>	<b>BUREAU DE CONTRÔLE / SPS</b> APAVE Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLION Ingénieure projet lara.million@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	<b>BUREAU D'ETUDE</b> PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repellin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	<b>BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE</b> ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallep@ecomed.fr	<b>Maîtrise d'œuvre</b> 4, place Sadil Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR Visa: #### 22/10/2025 Date	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> <b>PLAN R+2 ENTREE ADMINISTRATION</b>	1:200 Visa Echelle <b>ANX.2.3</b> N° du plan <b>A3</b> Format Indice																				
		<table border="1"> <tr> <th>NEO</th> <th>PC</th> <th>FBOU</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> <tr> <td>Projet</td> <td>Phase</td> <td>Auteur</td> <td>Emetteur</td> <td>Discipline</td> <td>Zone</td> <td>Bâtiment</td> <td>Niveau</td> <td>Etage</td> <td>Référence PC</td> <td>Format</td> <td>Indice</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	NEO	PC	FBOU												Projet	Phase	Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC	Format	Indice
NEO	PC	FBOU																										
Projet	Phase	Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC	Format	Indice																	



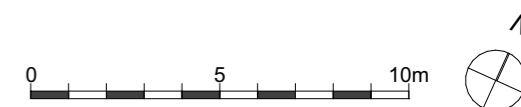




Etage R+1



Etage R+2



**ELYSE SPV 6**  
 Société par actions simplifiée  
 Siret 91858969800011 - APE 3511Z  
 CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
 Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy



<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b> 	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL          NEOCARB PHASE 1          Fos-sur-mer</b>	<b>BUREAU DE CONTRÔLE / SPS</b> APAVE Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLION Ingénieur projet lara.million@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	<b>BUREAU D'ETUDE</b> PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repelin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieur Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	<b>BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE</b> ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr	<b>Maîtrise d'œuvre</b> 4, place Sacré Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR Visa: #### 22/10/2025 Date	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> <b>PLAN R+1 LOCAL ATELIER ENTREPOT</b>	1:200 Visa Echelle <b>ANX.3.2</b> N° du plan <b>A3</b>																				
		<table border="1"> <tr> <th>NEO</th> <th>PC</th> <th>FBOU</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> <tr> <td>Projet</td> <td>Phase</td> <td>Auteur</td> <td>Emetteur</td> <td>Discipline</td> <td>Zone</td> <td>Bâtiment</td> <td>Niveau</td> <td>Etage</td> <td>Référence PC</td> <td>Format</td> <td>Indice</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	NEO	PC	FBOU												Projet	Phase	Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC	Format	Indice
NEO	PC	FBOU																										
Projet	Phase	Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC	Format	Indice																	

## Projet NeoCarb Fos - Elyse Energy

Entité	Nom	Fonction	Email	Téléphone
GPMM	Philippe Marin	Chef de projet, Direction Valorisation Patrimoine et Innovation	<a href="mailto:philippe.marin@marseille-port.fr">philippe.marin@marseille-port.fr</a>	06 31 28 04 74
	Amandine Luciani	Chef Département Environnement et Aménagement Opérationnel, Direction Valorisation Patrimoine et Innovation	<a href="mailto:amandine.luciani@marseille-port.fr">amandine.luciani@marseille-port.fr</a>	06 25 90 60 85
	Anastasia Touati	Directrice de la Valorisation du Patrimoine et de l'Innovation	<a href="mailto:Anastasia.Touati@marseille-port.fr">Anastasia.Touati@marseille-port.fr</a>	
Ascofields	Gaelle Nicaise	Directrice d'Opérations IDEC	<a href="mailto:g.nicaise@groupeidec.com">g.nicaise@groupeidec.com</a>	06 45 43 95 03
	Delphine Laffay	Directrice Générale Adjointe IDEC	<a href="mailto:d.laffay@groupeidec.com">d.laffay@groupeidec.com</a>	06 10 47 63 57
	Christophe Simonnet	Directeur Général IDEC	<a href="mailto:c.simonnet@groupeidec.com">c.simonnet@groupeidec.com</a>	
	Mathias Guedj	Président Group Life	<a href="mailto:mguedj.grouplife@gmail.com">mguedj.grouplife@gmail.com</a> , <a href="mailto:m.guedj@grouplife.fr">m.guedj@grouplife.fr</a>	
ENEDIS	Stephan Roux	Chef de Projet SYRIUS	<a href="mailto:stephan.roux@enedis.fr">stephan.roux@enedis.fr</a>	07 89 21 30 26
	Frederic Beringuier	Directeur de projet	<a href="mailto:frederic.beringuier@enedis.fr">frederic.beringuier@enedis.fr</a>	
SNCF Réseaux	Julien Carlier	Chargé de compte fret	<a href="mailto:julien.carlier@sncf.fr">julien.carlier@sncf.fr</a>	06 21 29 31 51
	Thierry Jacquinod	Directeur commercial SNCF Réseau	<a href="mailto:thierry.jacquinod@sncf.fr">thierry.jacquinod@sncf.fr</a>	
SDIS13	Pascal Bonnifay	Commandant Chef du service prévention des risques industriels et technologiques	<a href="mailto:pascal.bonnifay@sdis13.fr">pascal.bonnifay@sdis13.fr</a>	06 32 78 00 45
	Nicolas Rondet-Ginger	Lieutenant de 1ère classe, chef de bureau prévention industrielle	<a href="mailto:nrondetg@sdis13.fr">nrondetg@sdis13.fr</a>	
DREAL	Jean-Philippe Peloux	Adjoint du chef de l'UD13, responsable du Pôle Seveso	<a href="mailto:jean-philippe.peloux@developpement-durable.gouv.fr">jean-philippe.peloux@developpement-durable.gouv.fr</a>	06 30 03 75 76
	Martial François	Directeur de projet décarbonation de l'industrie - hydrogène	<a href="mailto:martial.francois@developpement-durable.gouv.fr">martial.francois@developpement-durable.gouv.fr</a>	06 22 40 13 88
	Guillaume Xavier	Chef de l'unité départementale des Bouches du Rhône	<a href="mailto:guillaume.xavier@developpement-durable.gouv.fr">guillaume.xavier@developpement-durable.gouv.fr</a>	
Marcegaglia	Jacques-Yves Floch	Directeur d'usine	<a href="mailto:jacquesyves.floch@marcegaglia.com">jacquesyves.floch@marcegaglia.com</a>	
	Michel Negre	Directeur QHSSE	<a href="mailto:michel.negre@marcegaglia.com">michel.negre@marcegaglia.com</a>	06 26 48 15 39
PIICTO	Noémie Bonnans	Chargée de mission en écologie industrielle et territoriale	<a href="mailto:noemie.bonnans@piicto.fr">noemie.bonnans@piicto.fr</a>	06 33 65 58 65
	Nicolas Mat	Secrétaire Général - Chef de projets	<a href="mailto:nicolas.mat@piicto.fr">nicolas.mat@piicto.fr</a>	06 76 01 54 32
Elengy	Arnaud Guittat	Référent Sécurité Industrielle	<a href="mailto:arnaud.guittat@elengy.com">arnaud.guittat@elengy.com</a>	06 72 15 85 73
Air Liquide	Raoul Morel	Responsable des sites de Fos Audience et Fos Tonkin	<a href="mailto:raoul.morel@airliquide.com">raoul.morel@airliquide.com</a>	
AMP Métropole	Gilles Di Maio	Responsable de division, Service Public d'Assainissement Non Collectif	<a href="mailto:gilles.dimaio@ampmetropole.fr">gilles.dimaio@ampmetropole.fr</a>	
	Hélène Barrau	Mission Filières Industrielles et Transition Environnementale	<a href="mailto:helene.barrau@ampmetropole.fr">helene.barrau@ampmetropole.fr</a>	06 07 02 43 36

**ELYSE SPV 6**  
Société par actions simplifiée  
Siret 9185896980001 - APE 3511Z  
CO/ Elyse Energy 91 rue de la part Dieu 69003 Lyon  
Tel : 04 87 91 89 95 - contact@elyse.energy

Réf. : T:\050-OP-MAP\2025\250010 Elyse neocarb Fos\05 PC AT DP PCM\020 Plans archi\NEOCARB13-10-25.pln

<b>Maître d'Ouvrage ELYSE</b>  Maxime VIGOT Chef de projet mvigot@elyse.energy Hervé MOINE Directeur délégué territorial hmoine@elyse.energy	Identification et nature de l'opération <b>PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NEOCARB PHASE 1 Fos-sur-mer</b>	BUREAU DE CONTRÔLE / SPS APAVE Pierre DELRIEU Chef d'agence Conseil Sud Est Environnement et risques industriels Santé et Sécurité pierre.delrieu@apave.com Lara MILLION Ingénieure projet lara.million@apave.com Déjanire RICHIR Cheffe de projet dejanire.richir@apave.com	BUREAU D'ETUDE PARLYM Olivier REPELLIN Chef de projet olivier.repellin@parlym.com Hicham SAMAHNA Expert Technique Infrastructure Hicham.samahna@parlym.com Tony ISSAVERDENS Coordinateur études tony.issaverdens@parlym.com Gabriela ORENBUCH GOMES Ingénieure Projet gabriela.orenbuchgomes@parlym.com Raul RISI Ingénieur Process raul.risi@parlym.com Zahir OMAD Ingénieur zahir.omad@parlym.com	BUREAU D'ETUDE ECOLOGIQUE ECOMED Livia VALLEJO Cheffe de projet l.vallejo@ecomed.fr	Maîtrise d'œuvre  4, place Sadi Carnot 13002 Marseille tél. : +33 (0)4 95 09 42 00 fax : +33 (0)4 95 09 42 39 www.map-architecture.fr	N°aff. 250010 Associé-RTAR	<b>DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE PHASE 1</b> LISTE DES CONTACTS	Visa Echelle			
						Visa: #### 22/10/2025 Date		ANX.4 N° du plan A3			
NEO Projet	PC Phase	FBOU Auteur	Emetteur	Discipline	Zone	Bâtiment	Niveau	Etage	Référence PC	Format	Indice



**DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE  
ELYSE ENERGY – NEOCARB LOG**

**DESCRIPTION DU PROJET**

**PARTIES 4.1.1 A 4.1.3 ET PIECE JOINTE N°46\***


**VERSION – FEVRIER 2026**

Ce dossier a été réalisé avec le concours de l'Unité Conseil



**APAVE EXPLOITATION FRANCE**  
Agence Conseil Sud-est


8 rue Jean-Jacques Vernazza  
ZAC Saumaty-Séon – CS 60193  
13322 Marseille Cedex 16

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 2/59

## *Sommaire parties 4.1.1 à 4.1.3 <sup>1</sup>*

4.1.1	Description de l'AIOT envisagée, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés de mise en œuvre, notamment sa nature et son volume [cf projets tels que définis à l'article L.181-1 du code de l'environnement].	3
4.1.1.1	Contexte et objet de la demande	3
4.1.1.2	Localisation et présentation du site	4
4.1.1.3	Description de l'AIOT, son mode de fonctionnement, nature et volume des activités	5
4.1.2	Description des moyens de suivi et de surveillance	7
4.1.2.1	Suivi et surveillance en phase travaux	7
4.1.2.2	Suivi et surveillance en phase d'exploitation	8
4.1.3	Description des moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées	9
4.1.3.1	Moyens d'intervention en cas d'accident	9
4.1.3.2	Conditions de remise en état du site après exploitation	11
4.1.3.3	Nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées	12

<sup>1</sup> Référence au formulaire CERFA n°15964\*03

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 3/59

## **4.1.1 Description de l'AIOT envisagée, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés de mise en œuvre, notamment sa nature et son volume [cf projets tels que définis à l'article L.181-1 du code de l'environnement].**

### **4.1.1.1 Contexte et objet de la demande**

Le demandeur est Elyse SPV 6, société par action simplifiée, détenue par Elyse SPV Invest, elle-même détenue par Elyse Energy. Cette société porte l'ensemble des dépenses liées à l'ingénierie, la construction et l'opération du projet NeoCarb. Afin de simplifier la lecture du dossier, dans l'ensemble du document, le terme « NeoCarb » désigne aussi bien le projet que la société de projet Elyse SPV 6.

Pétitionnaire :

- Raison sociale : ELYSE SPV 6 (NeoCarb) ;
- SIRET : 91858969800011 ;
- Forme juridique : SAS Société par actions simplifiée ;
- Adresse : 91 rue de La Part-Dieu, C/OELYSE ENERGY, 69003 LYON 03.

Signataire :

- Nom : IZOIRD ;
- Prénom : Ludovic ;
- Qualité : Directeur Général Exécutif.

Elyse Energy est une PME industrielle française, indépendante, pionnière de la production de carburants et matières premières durables, active en France et sur la péninsule ibérique.


Dans le cadre de son développement, Elyse Energy œuvre à l'implantation du projet NeoCarb au cœur de la zone industrialo portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, et plus précisément sur une parcelle privée de 52 ha au sein du périmètre du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et de la Plateforme Industrielle et d'Innovation du Caban-Tonkin (PIICTO). La ZIP de Fos-sur-Mer et plus particulièrement la zone de PIICTO constitue un site d'implantation privilégié grâce à leur multimodalité combinée à la présence d'un vaste écosystème industriel, dont une grande partie est investi dans la distribution de carburants depuis des décennies.

Le projet NeoCarb vise à construire et exploiter une plateforme industrialo-portuaire de production de molécules bas-carbone (matières premières pour l'industrie et e-carburants pour les mobilités lourdes) visant à décarboner les secteurs de l'industrie et du transport maritime et aérien, qui sont de grands émetteurs de gaz à effet de serre.

Il répond ainsi aux objectifs réglementaires européens et nationaux de décarbonation, de souveraineté énergétique et de réindustrialisation.

La plateforme NeoCarb sera ainsi composé de trois unités industrielles intégrant une approche innovante de production diversifiée :

- Production d'hydrogène bas-carbone par électrolyse de l'eau ;
- Production locale de e-méthanol à partir d'hydrogène bas-carbone ou renouvelable essentiellement produit in situ et de carbone recyclé dans les procédés industriels du territoire, à destination de l'industrie et du transport maritime ;
- Production de CAD (carburant d'aviation durable) ou SAF (en anglais pour sustainable aviation fuels) à partir de ce méthanol (et de complément importé sur le site) par voie dite « alcool-to-jet », à destination du transport aérien ; l'import de e-méthanol (notamment à partir du portefeuille de projets Elyse Energy) et de bio-méthanol étant une opportunité permise par une implantation sur une zone portuaire avec une desserte multimodale.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 4/59

NeoCarb permettra ainsi de fournir aux acteurs du territoire, opérateurs maritimes et compagnies aérienne, notamment, à partir de 250 000 tonnes par an d'e-méthanol et 75 000 tonnes par an d'e-kérosène.

Fort des enseignements récoltés dans le cadre de la concertation préalable du projet NeoCarb et du débat public Fos Berre Provence, Elyse Energy a fait le choix de faire évoluer et même accélérer la mise en œuvre de son projet NeoCarb situé au cœur de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

NeoCarb est ainsi appréhendé dans un premier temps comme une plateforme de logistique et distribution de carburants de synthèse, en avance de phase de l'implantation en mode "plug & play" de ses unités industrielles de production et de leurs utilités.

L'utilisation de NeoCarb comme plateforme de stockage et distribution d'une partie des molécules de e-méthanol produites par Elyse Energy sur son site eM-Rhône à Salaise-sur-Sanne en Isère est ainsi apparue comme pouvant permettre d'amorcer l'alimentation en e-méthanol de navires escalant à Marseille Fos, notamment dans le cadre d'un Corridor Vert Corse Continent, et ce dès 2030.

Cette démarche progressive a ainsi pour objectif de favoriser une intégration optimale du projet dans son environnement et d'en assurer une implantation coordonnée et efficace avec d'autres projets de son voisinage industriel. Ces évolutions ont conduit Elyse Energy à phaser son projet en deux actes :

- Le premier acte du projet, « NeoCarb Log », objet de la première demande d'autorisation environnementale, permettra de par sa capacité de stockage de méthanol et de carburants d'aviation durable de proposer une offre locale de molécules bas-carbone aux futurs usagers que sont les acteurs du transport aérien et maritime.
- Le deuxième acte du projet, « NeoCarb Prod », intégrera les unités de production de méthanol bas-carbone et de carburant d'aviation durable. Ces deux unités de production utiliseront de l'hydrogène bas-carbone produit sur site par électrolyse.

Ce phasage du projet en tranches s'inscrit dans le cadre de l'article L.181-7 du code de l'environnement qui prévoit la possibilité de réaliser un projet en plusieurs tranches, simultanées ou successives. Les unités industrielles de production prévues en phase 2 feront alors l'objet d'une nouvelle procédure de demandes d'autorisations environnementales distinctes.

Néanmoins, s'agissant d'un même projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact jointe au présent DDAE, qui intègre l'ensemble des incidences du projet tel que présenté à ce stade, sera actualisée lors du dépôt des demandes relatives à la phase 2 afin d'évaluer les incidences spécifiques à cette phase qui ne peuvent, à ce jour, être complètement identifiées et appréciées, conformément à l'article L.122-1-1. III du code de l'environnement.

Cette approche apparaît cohérente au regard des enjeux environnementaux, lesquels seront examinés à chaque étape et consolidés dans une étude d'impact actualisée. Elle répond par ailleurs aux besoins de mise en œuvre différée des différentes composantes du projet, sans toutefois soustraire celui-ci à l'application de l'article L.181-1 du code de l'environnement dès lors qu'une demande d'autorisation environnementale sera déposée dès la phase 1, puis lors de la phase 2.

Au regard des récentes dispositions en matière de simplification administrative, NeoCarb Log est donc soumis à la procédure de l'Autorisation Environnementale dite « Unique », régie par les articles L.181-8, R.181-13 et D.181-15-2 du Code de l'Environnement.

#### **4.1.1.2 Localisation et présentation du site**

Les installations de NeoCarb Log seront implantées au sein de la zone industrialo-portuaire de la ville de Fos-sur-Mer (13) (voir pièces jointes – PJ - n°1 et 3 de la demande d'autorisation environnementale).

Le projet occupera les parcelles cadastrales suivantes :

- N°0058 de la section A2 de la ville de Fos-Sur-Mer,
- n°0142 et n°0147 de la section 0A de la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

#### **4.1.1.3 Description de l'AIOT, son mode de fonctionnement, nature et volume des activités**

##### **4.1.1.3.1 Description de l'AIOT projetée**

Le projet NeoCarb Log, tel que prévu, consiste en une activité de dépôt de liquides inflammables.

Sur les 52 ha disponibles, environ 11 ha seront aménagés dans cette première phase. Le projet NeoCarb Log sera composé notamment :

- D'un dépôt de liquides inflammables,
- De plusieurs postes de chargement/déchargement (camions citernes et wagons) desservant le dépôt de liquides inflammables,
- D'un bâtiment technique accueillant un atelier, une salle de contrôle,
- D'un bâtiment accueillant des bureaux et locaux sociaux,
- De locaux techniques,
- De voies d'accès,
- De voies ferrées,
- D'espaces naturels et de biodiversité.

L'ensemble ces opérations constituent donc un projet soumis à autorisation environnementale

##### **4.1.1.3.2 Mode de fonctionnement et personnel sur site**

Le site comptabilisera environ 20 personnes ainsi réparties :

POSTE	Nombre
Directeur de dépôt	1
Responsable exploitation	1
Responsable maintenance	1
Agent administratif et logistique	2
Supervision / salle de contrôle	2
Opérateurs exploitation	6
Agent de maintenance	2
Agent atelier / magasin	1
Sécurité / gardiennage	2
Agent HSE	1
Astreinte incendie	1
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>

**Tableau 1 : Nombre de postes sur site**

Le personnel travaillera selon les plages horaires indiquées ci-après :

- ✓ Agents administratifs :
  - Entre 8h00 et 18h00 (horaires modulables selon les postes).

- ✓ Opérateurs du dépôt de liquides inflammables :
  - 08h00 - 17h00.

Ainsi l'AIOT sera amenée à fonctionner :

- En journée en fonctionnement normal, bien qu'en cas de nécessité le site pourra fonctionner sur des horaires de nuit,
- 220 j/an.

Le site sera équipé d'un poste de garde et d'un système de télé-surveillance avec astreinte.

#### 4.1.1.3.3 Nature et volume de l'activité

NeoCarb Log exploitera des installations destinées aux stockages de liquides inflammables. Aucune installation de production ne sera présente lors de cette première phase.

La PJ n°46 présente dans le détail la nature, les procédés et le volume de l'activité projetée. Le tableau suivant présente le classement au titre de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et au titre de la nomenclature Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements du site.

Rubrique	Intitulé	Capacité du site	Classement
<b>ICPE</b>			
4722.1	Méthanol (numéro CAS 67-56-1).	3 bacs de stockage de capacité 5500 m <sup>3</sup>  Soit 13 035 t	Autorisation SEVESO Seuil Haut
4734.2.a	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution	3 bacs de stockage de capacité 3000 m <sup>3</sup>  Soit 7 650 t	Autorisation SEVESO Seuil bas
2910-A.2	Combustion A. Lorsque sont consommés exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du biométhane, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la biomasse telle que définie au a) ou au b) i) ou au b) iv) de la définition de la biomasse, des produits connexes de scierie et des chutes du travail mécanique de bois brut relevant du b) v) de la définition de la biomasse, de la biomasse issue de déchets au sens de l'article L. 541-4-3 du code de l'environnement, ou du biogaz provenant d'installations classées sous la rubrique 2781-1	Une installation de combustion de puissance thermique nominale de 2,1 MW constituée de trois motopompes de puissance thermique nominale unitaire de 1,05 MW, dont uniquement deux peuvent fonctionner en même temps	Déclaration Contrôlée
<b>IOTA</b>			
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais	31,41 ha	Autorisation
2.2.2.0	Rejets en mer	77 760 m <sup>3</sup> /j	Non classé
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau	Inférieur à 100 m <sup>2</sup>	Non classé

**Tableau 2 : Classements ICPE et IOTA du projet**

Le tableau suivant présente les rubriques de la nomenclature évaluation environnementale issue de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement auxquelles le projet est soumis.

Numéro de catégorie de projet	Numéro de sous-catégorie	Régime
1. Installations classées pour la protection de l'environnement	b) Création d'établissements entrant dans le champ de l'article L. 515-32 du code de l'environnement	Systematique
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement.	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha	Systematique

**Tableau 3 : Classement au titre de l'annexe du R122-2 du CE**

#### 4.1.2 Description des moyens de suivi et de surveillance :

L'étude d'impact présente et justifie dans le détail, compartiment par compartiment les moyens de suivi et de surveillance prévus par NeoCarb Log.

Les paragraphes ci-après permettent de synthétiser les moyens de suivi et de surveillance prévus pendant :

- la phase de travaux,
- la période d'exploitation.

Les moyens sont détaillés dans la pièce-jointe n°4 – Etude d'impact.

##### 4.1.2.1 Suivi et surveillance en phase travaux

Pour chaque compartiment environnemental, les moyens de suivi et de surveillance sont présentés ci-après.

COMPARTIMENT ENVIRONNEMENTAL	MOYENS DE SUIVI ET DE SURVEILLANCE
Généralités (Accès et circulation sur le site)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle d'accès et clôture chantier (entrée interdite à toute personne étrangère),</li> <li>- Limitation vitesse,</li> <li>- Etc.</li> </ul>
Eaux de surface et eaux souterraines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les plus gros travaux de terrassement ainsi que la mise en œuvre des enrobés se feront en période climatologique favorable, c'est à dire en dehors des périodes pluvieuses,</li> <li>- Aménagements d'aires de confinement avec caniveaux et collecte à l'aval immédiat des zones de terrassement et de manipulation ou stockage de produits potentiellement polluants,</li> <li>- Ravitaillement, le lavage et la maintenance des engins de chantier effectués soit hors chantier (en priorité), soit sur des aires étanches avec un système de récupération des effluents liquides et résiduels,</li> <li>- Produits non utilisés évacués hors du chantier, conformément à la réglementation en vigueur,</li> <li>- Déchets dangereux (huiles usées, liquides hydrauliques, bombes aérosols...) générés sur place stockés dans des réservoirs étanches, puis transportés et éliminés par des sociétés autorisées et/ou agréées,</li> <li>- Consigne « conduite à tenir en cas de pollution » diffusée à l'ensemble du personnel et engins équipés de kit anti-pollution pour faire face aux déversements accidentels,</li> <li>- En cas d'alerte météo (risque inondation, orages violents, vents extrêmes...), le chantier sera arrêté et les engins et produits dangereux seront mis à l'abri.</li> </ul>

COMPARTIMENT ENVIRONNEMENTAL	MOYENS DE SUIVI ET DE SURVEILLANCE
	- ...
Air et poussières	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vitesse des engins limitée à 30 km/h,</li> <li>- Travaux, notamment les zones d'intervention, adaptés en fonction la direction du vent et sa puissance (arrêt si vents trop violents),</li> <li>- En cas de terrassement par temps sec, aspersion d'eau sur les sols mis à nus effectuée de manière à limiter l'envol de poussières,</li> <li>- Matériaux pulvérulents ou fins recouverts par des bâches ou tout autre dispositif permettant d'éviter leur dispersion dans l'air lors du transport par jour de grand vent</li> </ul>
Bruits et vibrations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Engins conformes à la réglementation en vigueur concernant les émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments,</li> <li>- Vitesse limitée à 30 km/h sur le chantier et ses abords,</li> <li>- Utilisation de matériel permettant de limiter la production de vibrations</li> </ul>
Déchets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi régulier de la production des déchets, par catégorie et par filière</li> </ul>


**Tableau 4 : Suivi et surveillance pendant la phase travaux**

#### **4.1.2.2 Suivi et surveillance en phase d'exploitation**

Les moyens de suivi et de surveillance en phase exploitation sont les suivants.

COMPARTIMENT ENVIRONNEMENTAL		MOYENS DE SUIVI ET DE SURVEILLANCE
Généralités (Accès et circulation sur le site)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle d'accès et clôture (entrée interdite à toute personne étrangère)</li> <li>- Plan de circulation et limitation vitesse</li> <li>- Etat général, entretien des espaces verts, propreté.</li> </ul>
Eaux de surface et eaux souterraines	Prélèvement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comptage du volume d'eau prélevée sur le réseau</li> </ul>
	Qualité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance environnementale des piézomètres (voir PJ_4_Etude d'impact),</li> <li>- Surveillance avant chaque rejet en mer de la concentration en DCO (voir PJ_4_Etude d'impact),</li> <li>- Analyses annuelles par organisme certifié (voir PJ_4_Etude d'impact),</li> </ul>
Air et poussières		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyses annuelles par organisme certifié sur les rejets des URV (voir PJ_4_Etude d'impact),</li> <li>- Estimation annuelle des émissions diffuses en COV (voir PJ_4_Etude d'impact),</li> <li>- Entretien régulier des équipements de combustion,</li> <li>- Limitation de la vitesse de circulation sur site.</li> </ul>
Bruits et vibrations		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesures périodiques des niveaux de bruits ambiants, résiduels, et d'émergence (voir PJ_4_Etude d'impact),</li> <li>- Limitation de la vitesse de circulation sur site.</li> </ul>
Déchets		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi régulier de la production des déchets : registre déchets par catégorie et par filière, BSD.</li> </ul>

**Tableau 5 : Suivi et surveillance pendant la phase exploitation**

	<i>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</i>	Février 2026
	PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46	Page : 9/59

### **4.1.3 Description des moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées**

#### **4.1.3.1 Moyens d'intervention en cas d'accident**

L'étude de dangers (PJ n° 49) présente dans le détail les moyens de prévention, de protection et d'intervention vis-à-vis des accidents majeurs susceptibles de se présenter sur le site (notamment le calcul des besoins en eaux d'extinction incendie). Une synthèse des moyens d'interventions est présentée ci-après.

##### *4.1.3.1.1 Organisation générale*

###### ✓ Alerte

Le site sera surveillé 24h/24, 7j/7 par la présence de personnel en période ouvrée, un système de vidéosurveillance et déclenchement d'astreinte hors période ouvrée.

Les détections automatiques et les alertes des témoins de sinistres (appels ou boîtes à briser) sont reportées au PC sécurité et en salle de contrôle.

###### ✓ Voies d'accès

Le site dispose en permanence d'un accès au moins pour permettre à tout moment l'intervention des services d'incendie et de secours.

###### ✓ Consignes d'exploitation

Des consignes d'exploitation écrites en vigueur sont affichées sur le site, comprenant notamment :

- Les modes opératoires,
- Les instructions de maintenance et de nettoyage.

###### ✓ Consignes de sécurité


Les consignes de sécurité écrites en vigueur sont affichées sur le site, comprenant notamment :

- L'interdiction d'apporter du feu sous une forme quelconque,
- Les moyens d'extinction à utiliser en cas d'incendie,
- La procédure d'alerte avec les numéros de téléphone du responsable d'intervention de l'établissement, des services d'incendie et de secours, etc.,
- Les modalités de mise en œuvre des dispositifs d'isolement du réseau de collecte,
- L'obligation d'informer l'inspection des installations classées en cas d'accident.

Le site disposera d'un Plan d'Opération Interne.

##### *4.1.3.1.2 Moyens internes*

NeoCarb Log a fait le choix d'une défense incendie autonome. La défense incendie du site repose sur :

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 10/59

- Un réseau eau incendie de 1800 m<sup>3</sup>, en acier, au départ du manifold des pompes, bouclé autour des cuvettes des rétentions, des pomperie produit et des postes de chargement / déchargement camions et wagons ;
- Un réseau prémélange (mousse), en inox, au départ des proportionneurs, bouclé autour des cuvettes et poste de chargements.

Les réseaux alimentent :

- Des poteaux (ou bornes) eau incendie (équipés de raccords pompiers), répartis sur l'ensemble du dépôt,
- Des couronnes mixtes sur les réservoirs,
- Des boîtes à mousse à l'intérieur des réservoirs,
- Des déversoirs à mousse dans les cuvettes de rétentions,
- Des systèmes de déluges mixtes au-dessus des postes de (dé)chargement camion et wagon, des pomperies produits,
- Des canons (x2) de part et d'autre du poste de (dé)chargement camion,
- Des queues de paon pour des rideaux d'eau au sud des cuvettes de rétentions.


A cela s'ajoute les matériels suivants :

- Des lances, canons, RIA,
- Des extincteurs,
- Du sable, des coussins oléophiles, etc.

#### 4.1.3.1.3 Moyens de secours externes

En plus de la défense incendie, NeoCarb Log inclut également la possibilité :

- de mettre à disposition des pompiers 2 poteaux incendies, pouvant fournir chacun un débit de 120 m<sup>3</sup>/h pour une durée de 3 h,
- D'alimenter le réseau du site directement par le réseau GPMM en by passant la réserve incendie. Cela permettra ainsi aux pompiers de bénéficier d'un débit supérieur de 400 m<sup>3</sup>/h pendant une durée indéterminée, et ce indépendamment du réservoir prévu.
- D'une aire de stationnement au bord de la darse à l'EST du site, permettant aux pompiers d'installer un camion de pompage

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 11/59

#### **4.1.3.2 Conditions de remise en état du site après exploitation**

Dans l'hypothèse éventuelle d'une mise à l'arrêt définitif ou d'un transfert de l'installation autorisée sur un autre site, il serait procédé à la remise en état du site dans un état tel qu'il ne s'y manifeste aucun des dangers ou inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments (protection des intérêts mentionnés à l'article L.511-1 du Code de l'environnement).

NeoCarb Log, en cas de cessation d'exploitation d'une ou plusieurs installation(s) classée(s), retiendra les dispositions suivantes pour la remise en état du site, conformément aux articles R.512-39-1 et suite "Mise à l'arrêt définitif et remise en état", du Code de l'Environnement, partie réglementaire, Livre V, Titre 1<sup>er</sup> et répondre aux exigences de :

- De sécurisation des installations,
- De prévention des nuisances et pollutions,
- De vérification de l'absence de pollution du sol et de l'eau environnants.

Il sera ainsi notifié au préfet (article R 512-39-1 alinéa I du Code de l'Environnement, partie réglementaire, Livre V, Titre 1<sup>er</sup>) la date d'arrêt trois mois au moins avant celui-ci. Cette notification sera accompagnée des éléments comprenant les mesures prises ou prévues, pour assurer, dès l'arrêt de l'exploitation, la mise en sécurité du site. Ces mesures comprennent notamment :

- L'enlèvement et l'élimination dans les règles de l'art de toutes substances potentiellement dangereuses et leur(s) contenant(s) (matières premières, produits finis, huiles usagées, produits lessiviels, produits pour le traitement de l'eau et de l'air...) et des déchets présents sur le site,
- Des interdictions ou limitations d'accès au site,
- La suppression des risques d'incendie et d'explosion,
- La surveillance des effets sur l'environnement.

Dans le cas où l'arrêt libère des terrains susceptibles d'être affectés à un nouvel usage et que le ou les types d'usage futur sont déterminés (article R 512-39-3 du Code de l'Environnement, partie réglementaire, Livre V, Titre 1<sup>er</sup>), le site transmettra au préfet dans un délai fixé par ce dernier, un mémoire de réhabilitation précisant les mesures prises ou prévues pour assurer :

- La maîtrise des risques liés au sol éventuellement nécessaires,
- La maîtrise des risques liés aux eaux souterraines ou superficielles éventuellement polluées, selon leur usage actuel ou celui défini dans les documents de planification en vigueur,
- La surveillance à exercer en cas de besoin,
- Les limitations ou interdictions concernant l'aménagement ou l'utilisation du sol ou du sous-sol, accompagnées, le cas échéant, des dispositions proposées par le site pour mettre en œuvre des servitudes ou des restrictions d'usage.

### 4.1.3.3 *Nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées*

L'étude d'impact (PJ n°4) présente dans le détail, au sein des chapitres relatifs à la gestion des eaux, la nature et le volume des eaux utilisées ou affectées par l'exploitation prévue de l'AIOT.

Le présent chapitre s'attache à présenter de manière synthétique ces informations, au travers de tableaux de synthèse.

NATURE DES EAUX	ORIGINE	UTILISATION	VOLUME (M3/AN)
Eau potable	Réseau d'eau potable du GPMM	Sanitaire	Environ 200
Prélèvements dans réseau privé	Réseau d'eau industrielle du GPMM	Lavage et entretien des installations	Environ 500
		Défense incendie	Environ 2000
Total			3 240 (valeur majorée)

**Tableau 6 : Nature, origine et volume des eaux utilisées**

TYPE D'EAUX	IDENTIFICATION	TYPE DE REJETS SUSCEPTIBLE D'AFPECTER LES EAUX	VOLUME (M3/AN)
Eaux superficielles	FRDC04 Golfe de Fos	Rejets directs après traitement des eaux pluviales et des eaux industrielles	Environ 3000 m <sup>3</sup> (hors eau de pluie)

**Tableau 7 : Nature, origine et volume des eaux affectées par le fonctionnement de l'AIOT**

## PIECE JOINTE N°46 <sup>2</sup>


### DESCRIPTION DES PROCÉDES DE FABRICATION ET MATIERES UTILISEES

Description des procédés de fabrication que le pétitionnaire mettra en œuvre, les matières qu'il utilisera, les produits qu'il fabriquera, de manière à apprécier les dangers ou les inconvénients de l'installation [2° du I. de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement].

*Le cas échéant, le pétitionnaire pourra adresser, en exemplaire unique et sous pli séparé, les informations dont la diffusion lui apparaîtrait de nature à entraîner la divulgation de secrets de fabrication*

<b>1. LOCALISATION ET PRESENTATION DU SITE .....</b>	<b>15</b>
<b>2. AMENAGEMENTS SUR SITE.....</b>	<b>17</b>
<b>2.1 DESCRIPTION GENERALE .....</b>	<b>17</b>
<b>2.2 ACCES AU SITE .....</b>	<b>17</b>
<b>3. INSTALLATIONS DE STOCKAGE .....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 NATURE DES PRODUITS STOCKES.....</b>	<b>22</b>
<b>3.2 BACS DE STOCKAGE .....</b>	<b>22</b>
<b>3.3 CUVETTES DE RETENTION .....</b>	<b>24</b>
<b>3.4 POMPERIES DES BACS .....</b>	<b>25</b>
<b>4. INSTALLATIONS DE CHARGEMENT/DECHARGEMENT .....</b>	<b>27</b>
<b>5. UTILITES / SERVICES ANNEXES.....</b>	<b>37</b>
<b>6. GESTION DES REJETS.....</b>	<b>51</b>
<b>7. ANNEXES.....</b>	<b>57</b>

<sup>2</sup> Référence au formulaire CERFA n°15964\*03

	<i>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</i>	Février 2026
	PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46	Page : 14/59

<b>7.1</b>	<b>SKETCH D'UN BAC D'E-METHANOL .....</b>	<b>57</b>
<b>7.2</b>	<b>SKETCH D'UN BAC DE SAF .....</b>	<b>58</b>
<b>7.3</b>	<b>PLAN GUIDE DES CUVETTES DE RETENTION.....</b>	<b>59</b>

## 1. LOCALISATION ET PRESENTATION DU SITE

Le site d'implantation du projet NeoCarb se situe à l'ouest de la commune de Fos-sur-mer (13) et au nord-est de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône (13). Le terrain est composé des parcelles cadastrales suivantes.

COMMUNE / CODE POSTAL	PARCELLE	SUPERFICIE DE LA PARCELLE (M <sup>2</sup> )	EMPRISE DU PROJET (M <sup>2</sup> )
FOS-SUR-MER / 13270	AC 000 58	2 343 155	522 360
PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE / 13260	A 000 142	132 342	
	A 000 147	14 536	

**Tableau 46. 1 : parcelles d'emprises du projet**

Le projet NeoCarb Log sera composé :

- D'un dépôt de liquides inflammables,
- De plusieurs postes de chargement/déchargement (camions citernes et wagons), desservant le dépôt de liquides inflammables,
- D'un bâtiment technique accueillant un atelier et la salle de contrôle,
- D'un bâtiment accueillant des bureaux et locaux sociaux,
- De locaux techniques,
- De deux entrées véhicules et de voies de circulation desservant les différentes installations du site, ainsi que d'un parking véhicules légers et un parking camions,
- De 5 portails desservant les voies ferrées,
- D'espaces naturels et de biodiversité.

Le tableau suivant présente les natures des surfaces associées au projet.


NATURE DES SURFACES	SUPERFICIES (M <sup>2</sup> )
(1) Voiries et surfaces imperméabilisées	48 853
(2) Voiries et surfaces perméables	60 217
(3) Bassins de rétention	Bassin n°1 : 2 747 Bassin n°2 : 1 815
(4) Réservoir de biodiversité	119 537
(5) Surfaces non aménagées	288 736
<b>TOTAL</b>	<b>521 905</b>

**Tableau 46. 2 : superficies du projet**

La figure suivante présente l'implantation du site dans son environnement. La pièce-jointe n°2 du dossier présente le plan de masse du site.



**Figure 46. 1 : implantation du site (source : geoportail.gouv.fr)**

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 17/59

## 2. AMENAGEMENTS SUR SITE

### 2.1 DESCRIPTION GENERALE

Le site sera protégé par une clôture périphérique d'une hauteur de 2,5 m (poteaux et fondations bétonnées). Il disposera d'un accès principal permettant l'entrée et la sortie des véhicules légers et poids-lourds, d'une entrée secondaire notamment pour l'intervention des services de secours ainsi que de plusieurs portails permettant l'accès des wagons aux voies ferrées et au poste de chargement/déchargement des wagons.

Le site accueillera les installations suivantes :

- Dépôt de liquides inflammables :
  - Stockage de 3 bacs de méthanol de capacité 5 500 m<sup>3</sup> chacun situés dans une rétention de surface 3080 m<sup>2</sup> et de volume 9240 m<sup>3</sup>, et pomperies associées,
  - Stockage de 3 bacs de SAF de capacité 3 000 m<sup>3</sup> chacun situés dans une rétention de surface 1775 m<sup>2</sup> et de volume 5058,75 m<sup>3</sup>, et pomperies associées,
  - Un poste de chargement/déchargement de wagons citernes,
  - Un poste de chargement de camions citernes, associée à un local pour les chauffeurs et opérateurs ainsi qu'à un parking PL de 10 places,
  - Une aire de stockage d'iso-tanks (citernes de transport) vides associée à un poste de manutention des iso-tanks,
  - Un bâtiment technique accueillant un atelier de maintenance et la salle de contrôle, associé à un parking VL de 8 places,
  - Deux unités de récupération de vapeur,
  - Un bassin de rétention des eaux pluviales et des eaux d'extinction incendie,
  - Un poste eau potable/eau brute (poste n°1 situé au nord du site),
  - Une « base chantier », qui aura pour vocation d'accueillir les sociétés externes devant intervenir sur le site lors du chantier de construction. En phase exploitation, cette aire ne sera pas utilisée.
- Zone administrative :
  - Un bâtiment accueillant des bureaux et locaux sociaux,
  - Un parking dimensionné pour 65 places VL et 15 places motos,
  - Un local contenant les pomperies incendie et les réserves d'émulseur, associé à un bac de stockage d'eau pour la défense incendie,
  - Un poste de garde, associé à un parking VL de 5 places,
  - Une aire technique située à proximité de l'entrée principale, accueillant un poste ENEDIS, un poste électrique, un poste eau potable/eau brute (poste n°2), un local technique, un local groupe électrogène et un parking VL de 18 places,

Les caractéristiques des bâtiments sont présentées dans le tableau suivant.

Le site sera équipé de deux bassins d'écrêtement des eaux pluviales ruisselant sur les aires imperméabilisées (voiries, aires de chargement/déchargement, zones de stockage, etc.) :

- Le bassin N°1 de surface 2747 m<sup>2</sup> et volume 1900 m<sup>3</sup> pour le dépôt de liquides inflammables, servant aussi de rétention pour les eaux d'extinction en cas d'incendie et des eaux de lavage,
- Le bassin N°2 de surface 1815 m<sup>2</sup> et volume 1150 m<sup>3</sup> pour la partie administrative du site, servant aussi de rétention pour les eaux d'extinction en cas d'incendie.

Enfin, le site disposera d'un réservoir de biodiversité (voir chapitre 5.14 de la pièce-jointe n°4 Etude d'Impact).

### 2.2 ACCES AU SITE

## 2.2.1 Accès routiers et piétons

L'entrée principale du site sera réalisée par la nouvelle desserte routière portée par le GPMM, parallèle à la D268 et à la route du Quai Minéralier. Cette entrée, située à l'ouest du site, sera commune aux véhicules légers et aux poids-lourds. Une entrée secondaire sera située à l'est du site, servant notamment comme accès secondaire pour les services d'incendie et de secours.

L'entrée principale donnera accès à la zone administrative du site, constituée notamment par :

- Le poste de garde,
- Le bâtiment administratif,
- Le parking véhicules légers,
- Un parking poids-lourds en attente,
- La pomperie incendie et le bac incendie,
- L'aire technique,
- La voie d'accès au dépôt de liquides inflammables.

Hormis le parking véhicules légers et le poste de garde, toutes les installations précédemment citées seront soumises à un contrôle d'accès.

Les visiteurs devront se présenter au poste de garde afin d'obtenir une autorisation provisoire d'accès. Le site sera équipé de dispositif de détection d'intrusion sur sa périphérie et d'un système de vidéo-surveillance. Tous les portails et portillons d'accès seront également équipés de système de contrôle d'ouverture.

Les installations de stockage et de chargement/déchargement seront desservies par une voie engin permettant de faire le tour de chaque rétention et de chaque aire de chargement/déchargement. Cette voie engin sera elle-même accessible depuis la voie d'accès. Les caractéristiques de ces voies sont reprises dans le tableau ci-après.

Les voies empruntées par les camions citernes, les voies desservant la zone administrative ainsi que toutes les aires de manipulation et de stockage de produits dangereux seront imperméables (surfaces grises en béton et voies en bleu foncé en matériau enrobé sur la Figure 46. 3 : plan d'implantation des installation). Les voies empruntées par les camions citernes, les véhicules légers et les véhicules d'intervention des services d'incendie et de secours (en bleu foncé) sont de deux types :

- Voie d'accès,
- Voie engin faisant le tour de l'aire de chargement/déchargement camions et le tour de l'aire de stockage des Isotanks.

Les voies empruntées uniquement par des véhicules légers ou les véhicules d'intervention des services d'incendie et de secours (en bleu et bleu clair sur la Figure 46. 3 : plan d'implantation des installation) seront de deux types :

- Voie engin (faisant le tour des rétentions des stockages) et voie d'exploitation en bleu, réalisées en matériau stabilisé renforcé et géotextile,
- La piste périphérique en bleu clair, en gravier non traité et géotextile. Cette piste ne sera utilisée qu'en cas de nécessité, notamment par les engins de secours en cas d'utilisation de l'entrée secondaire.

VOIES	CARACTERISTIQUES
Accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Largeur utile de 7 m,</li> <li>- Pente inférieure à 15 %</li> <li>- Hauteur libre (absence d'équipements limitant la hauteur)</li> </ul>
Engin	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Largeur utile de 7 m, sauf pour la portion située entre les voies ferrées, largeur utile de 3,5 m,</li> </ul>

VOIES	CARACTERISTIQUES
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauteur libre de 4,5 m au moins,</li> <li>- Pente inférieure à 15 %,</li> <li>- Deux aires de croisement, entre les rétentions et le bassin de confinement de dimension 18 m x10 m.</li> </ul>

**Tableau 46. 3 : caractéristiques des voies d'accès et engin**

Il est à noter que la voie engin dispose d'une largeur supérieure à la définition d'une aire de croisement selon les arrêtés du 3/10/10 (stockage en réservoirs aériens) et du 12/10/11 (autorisation 1434-2).

De fait, seule la portion de la voie engin située entre les voies ferrées ne dispose pas d'aire de croisement comme prescrite par les arrêtés susmentionnés. Cependant, la mise en place d'une aire sur cette portion est rendue impossible à cause du positionnement des voies ferrées. Il est cependant possible pour les véhicules d'intervention d'opérer un demi-tour à chaque extrémité de cette portion de la voie engin.

### **2.2.2 Accès ferroviaire**

Le site est actuellement traversé par une voie ferrée, aboutissant aux installations de l'entreprise Marcegaglia (voie ferrée en bleu clair sur la Figure 46. 3 : plan d'implantation des installations). Afin que les wagons citernes puissent desservir les installations de NeoCarb Log, quatre voies ferrées seront créées à partir de cette voie existante (voies ferrées N1 à N4 en rouge sur la Figure 46. 3 : plan d'implantation des installations). Ces quatre voies donneront accès aux installations de chargement et déchargement wagons (PCW et PDW sur la Figure 46. 3 : plan d'implantation des installations). Ces voies seront également équipées de plusieurs portails d'accès (portails n° 3 à n°7).

Les figures suivantes présentent l'implantation des installations sur le site.

Plan d'implantation de la limite de propriété  
Ech : 1/1500

Légende:

- Limite de parcelle
- Clôture du site
- Limite de commune

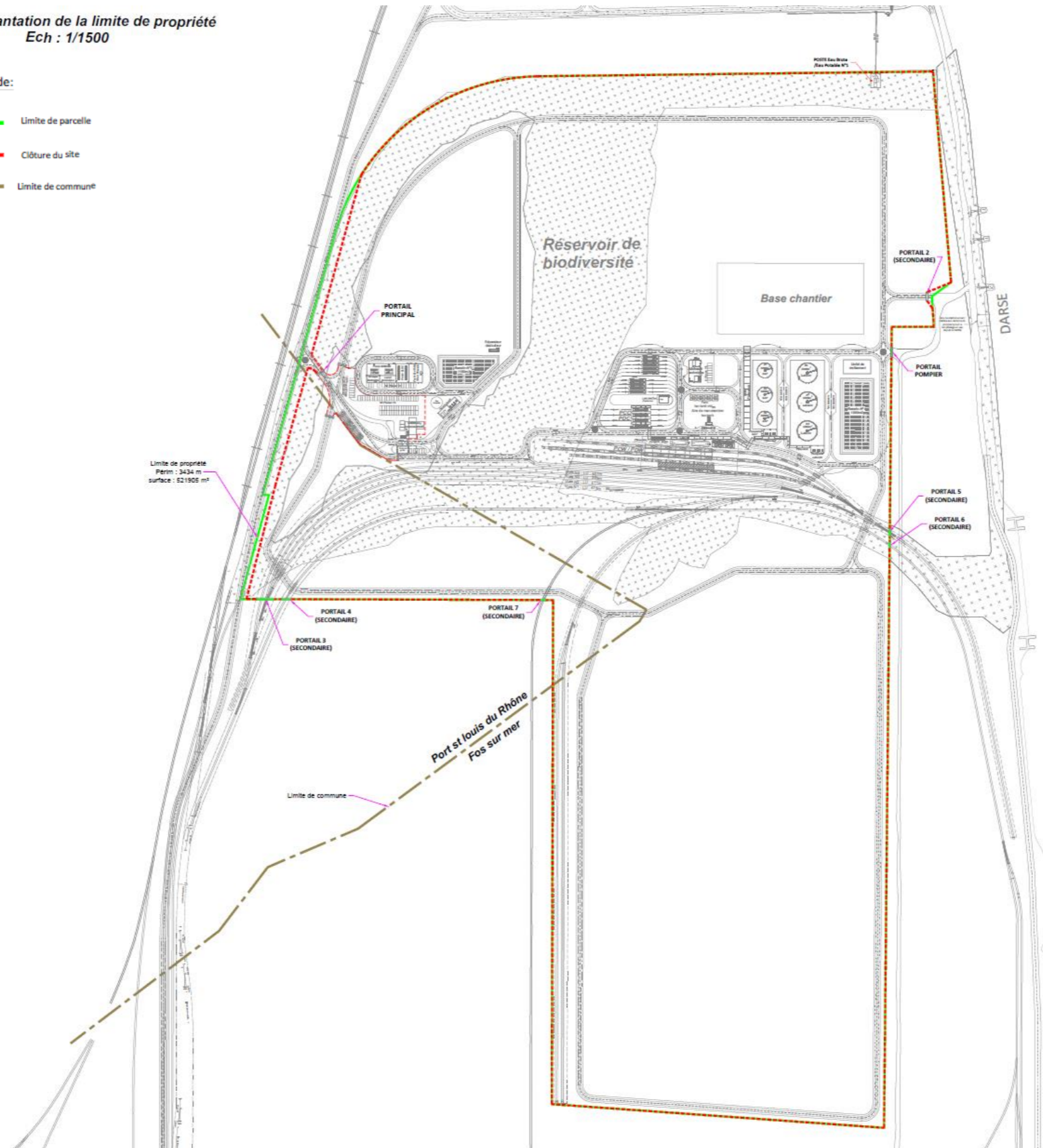


Figure 46. 2 : plan général du site

Plan d'implantation général  
Ech : 1/1000

Légende:

-  Limite de parcelle
-  Clôture du site
-  Limite de commune
-  Réservoir de biodiversité
-  Surface en matériau enrobé ou en béton
-  Accolements et abords. Matériau Terre naturelle
-  Surface compactée de gravier / sable + ballast
-  Voirie en matériau enrobé
-  Voirie et rue d'exploitation matériau stabilisé renforcé + géotextile
-  Piste périphérique stabilisé matériau tout venant compacté (grave non traitée + géotextile)
-  Ronds-points
-  Voies fermées existantes
-  Voies fermées projetées
-  Poteau incendie

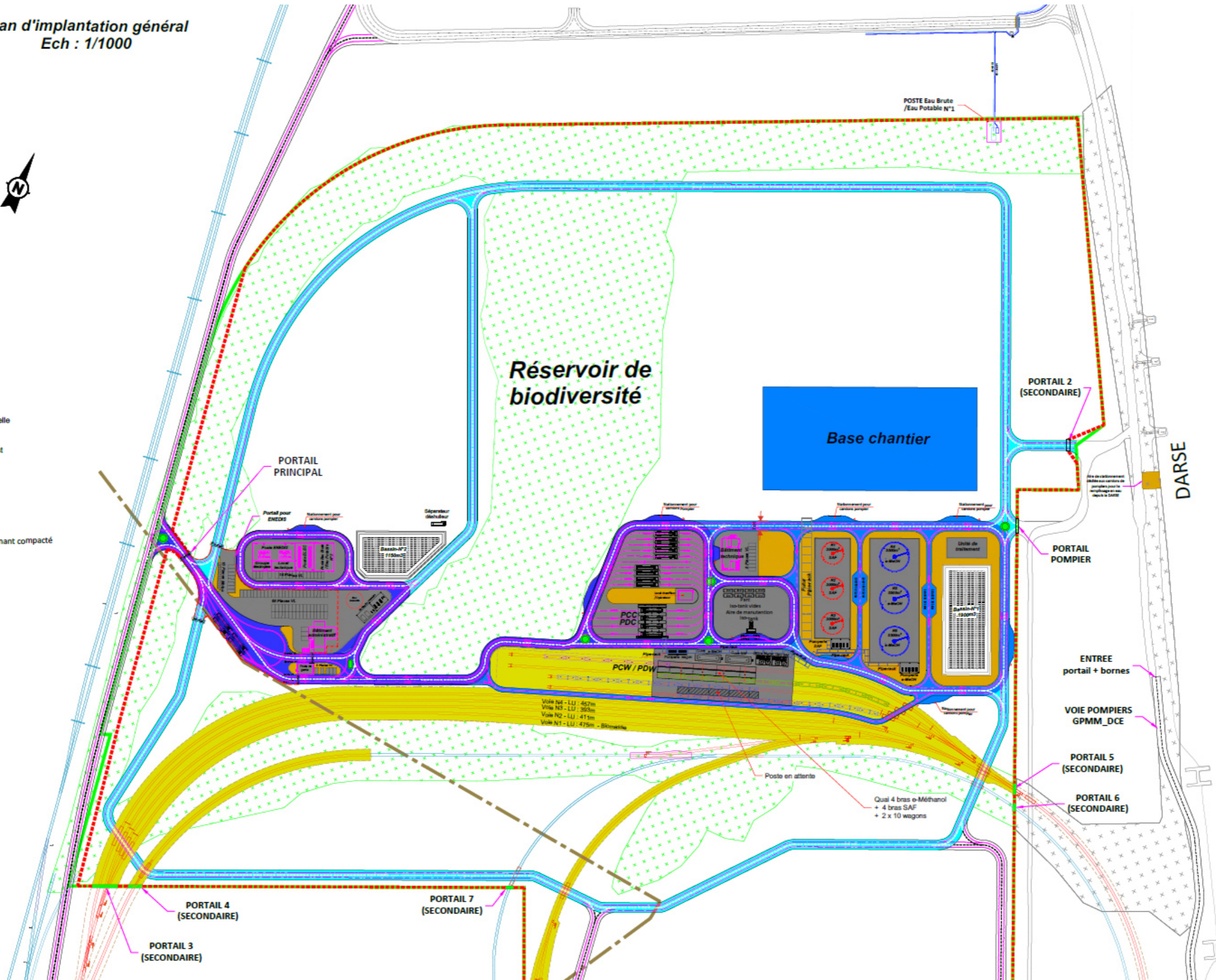


Figure 46. 3 : plan d'implantation des installations

### 3. INSTALLATIONS DE STOCKAGE

#### 3.1 NATURE DES PRODUITS STOCKES

Le dépôt de liquides inflammables accueillera deux produits différents :

- SAF : Sustainable Aviation Fuel, carburant durable d'aviation (CDA), quantité maximale présente de 7 650 t,
- e-Méthanol (e-MeOH) : méthanol de synthèse issu de ressources renouvelables, quantité maximale présente de 13 035 t.

Le tableau suivant présente les principales caractéristiques des deux produits stockés sur site.

PRODUIT	MASSE VOLUMIQUE	POINT ECLAIR (°C)	PRESSION DE VAPEUR (kPa)	LIE – LSE (%)	MENTION DE DANGERS	CATEGORIE DE LIQUIDES INFLAMMABLE (ARRETE DU 03/10/10)
SAF	0.77 à 0.85 g/cm <sup>3</sup> à 15°C	29 - 70	< 1 kPa à 3,7 kPa à 37,8 °C	Non déterminées	H226 - Liquide et vapeurs inflammables H304 - Peut être mortel en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires H315 - Provoque une irritation cutanée H336 - Peut provoquer somnolence ou vertiges H411 - Toxique pour les organismes aquatiques, entraîne des effets néfastes à long terme	B
e-MeOH	0.79 g/cm <sup>3</sup> à 20°C	9,7	16,9 kPa à 25 °C	5,5 - 44	H225 - Liquide et vapeur très inflammable H301 - Toxique en cas d'ingestion H311 - Toxique par contact cutané H331 - Toxique par inhalation H370 - Risque avéré d'effets graves pour les organes (yeux, système centrale nerveux)	B

**Tableau 46. 4 : produits stockés sur site**

#### 3.2 BACS DE STOCKAGE


Les produits seront stockés dans des bacs de stockage métalliques à axe vertical, toits fixes autoportants et fonds coniques. Le tableau suivant présente les caractéristiques des différents bacs.

PRODUIT	BAC	DIAMETRE (M)	HAUTEUR DE REMPLISSAGE (M)	HAUTEUR DE LA ROBE (M)	VOLUME UTILE (M <sup>3</sup> )	QUANTITE MAXIMALE (T)	TECHNOLOGIE
SAF	R01	15	18	20	3000	2 550	Toit fixe + écran flottant à double joints + aspiration flottante
	R02	15	18	20	3000	2 550	Toit fixe + écran flottant à double joints + aspiration flottante
	R03	15	18	20	3000	2 550	Toit fixe + écran flottant à double joints + aspiration flottante
e-MeOH	R04	20	18	20	5500	4 345	Toit fixe + écran flottant à double joints
	R05	20	18	20	5500	4 345	Toit fixe + écran flottant à double joints
	R06	20	18	20	5500	4 345	Toit fixe + écran flottant à double joints

**Tableau 46. 5 : caractéristiques des bacs**

Les bacs disposeront notamment des équipements suivants :

- Un diffuseur d'entrée, permettant de disperser le flux de manière contrôlée et limiter l'agitation des vapeurs,
- Une alarme de niveau haut et une alarme de niveau très haut indépendante,
- Une alarme de niveau bas,
- Un jaugeur radar, indiquant le volume dans les bacs et permettant de déduire le volume présent à l'aide d'un cahier de barémage,
- Un système de sectionnement de la ligne de soutirage, et notamment de vannes d'entrée/sortie motorisées, avec report de leur position (ouverte/fermée) en salle de contrôle. A noter que les vannes de pied de bac (entrée et sortie) seront maintenues fermées en dehors des opérations de chargement/déchargement et qu'elles seront :
  - de type sécurité feu : résistantes au feu et permettant de contenir un éventuel feu et empêcher la propagation de celui-ci au reste de l'installation,
  - commandables à distance,
  - à sécurité positive : mise en sécurité automatique en cas de défaillance (perte d'énergie, etc.)
- Système de décompression en entrée et sortie (soupapes sur les canalisations),
- Une couronne de refroidissement mixte eau/prémélange raccordée à un filtre,
- Des boîtes à mousse,
- Un escalier hélicoïdal,
- Une échelle à crinoline,
- Un écran flottant interne à double joints, permettant de limiter les émissions de vapeurs entre la surface du liquide et le toit fixe,
- D'évents.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 24/59

Les bacs seront conçus avec un toit frangible, de manière à privilégier une rupture « robe-toit » en cas de surpression dans les bacs. Les bacs seront également équipés d'évent dimensionnés selon l'annexe I de l'arrêté du 3 octobre 2010.

Toutes les alarmes seront reportées en salle de contrôle.

Les bacs de stockage de SAF seront également équipés d'aspiration flottante, afin d'éviter d'aspirer les éventuelles impuretés et sédiments qui peuvent se déposer au fond des réservoirs de SAF.

Une fiche journalière permettra de déclencher, selon un programme prédéfini :

- Journalièrement (le matin), l'ouverture des vannes en pied de bac pour les réservoirs affectés aux opérations d'expédition du jour,
- A la demande, l'ouverture des vannes motorisées des réservoirs en réception.

Les sketches des réservoirs de SAF et e-MeOH sont présentés en annexe 7.1 et 7.2 de la présente pièce-jointe. Ils détaillent les positionnements des différents équipements des réservoirs.

### 3.3 CUVETTES DE RETENTION

Les bacs de stockage de SAF et de e-méthanol seront implantés dans des rétentions distinctes, espacées de 14 m l'une de l'autre : rétention B1 pour le SAF et B2 pour le e-MeOH.

Les cuvettes seront construites en béton armé et disposeront de murs périphériques. Ces murs seront conçus de façon à résister à l'effet de vague en cas de rupture brutale d'un réservoir, en considérant une pression égale à deux fois la pression hydrostatique des produits.

Les cuvettes seront étanches et adaptées aux produits stockés. Des escaliers permettront aux opérateurs d'accéder aux pieds des bacs.

Les cuvettes seront équipées :

- Cuvette des réservoirs de e-MeOH : détecteurs de vapeurs et détecteurs de liquides,
- Cuvette des réservoirs de SAF : détecteurs de liquides.

Ces détecteurs asserviront une alarme, qui sera reportée en salle d'exploitation.

Les rétentions seront dimensionnées afin d'accueillir, conformément à l'arrêté du 3 octobre 2010 :

- 50 % de la capacité totale des réservoirs : 4500 m<sup>3</sup> pour le SAF et 8250 m<sup>3</sup> pour le e-MeOH,
- Les eaux d'extinction incendie : volume équivalent à une hauteur supplémentaire de 0,15 m, soit 266,15 m<sup>3</sup> pour le SAF et 462 m<sup>3</sup> pour le e-MeOH,
- Les eaux de pluie : 10 L/m<sup>2</sup> de rétention, soit 17,75 m<sup>3</sup> pour le SAF et 30,8 m<sup>3</sup> pour le e-MeOH.

Soit un volume minimal de :

- 4 783,9 m<sup>3</sup> pour le SAF,
- 8 742,8 m<sup>3</sup> pour le e-MeOH.

Le tableau suivant présente le dimensionnement des cuvettes de rétention. Les cuvettes seront également connectées au bassin de rétention n°1. En fonctionnement normal, la vanne sera fermée.

CUVETTES	RESERVOIRS	LONGUEUR (M)	LARGEUR (M)	HAUTEUR UTILE (M)	HAUTEUR PREVUE POUR LES EAUX INCENDIE + EAU DE PLUIE (M)	HAUTEUR TOTALE (M)	VOLUME TOTAL (M <sup>3</sup> )
B1 (SAF)	R01 R02 R03	71	25	2,73	0,22	2,95	5 236,25
B2 (e-MeOH)	R04 R05 R06	88	35	2.84	0.153	3	9 240

**Tableau 46. 6 : caractéristiques des cuvettes de rétention des bacs**

Le plan guide des cuvettes est fourni en annexe 7.3.

Les bacs seront implantés au sein des rétentions conformément à l'arrêté du 3 octobre 2010, à savoir :

- A 10 m au moins d'un autre bac au sein d'une même rétention,
- En dehors de flux thermiques supérieurs à 12 kW/m<sup>2</sup> initiés par le feu d'une rétention voisine (voir PJ\_n°49\_Etude\_de\_dangers). La distance minimum entre un bac et la rétention voisine est de 20 m.


Le tableau suivant présente les distances d'implantation entre les bacs au sein des rétentions.

PRODUIT	RESERVOIRS	RESERVOIRS VOISINS	DISTANCE INTER-BACS (M)
SAF	R01	R02	10
		R04	28
		R05	39
	R02	R01	10
		R03	10
		R04	32
		R05	29
	R03	R06	42
		R02	10
R05		30	
e-MeOH	R04	R06	30
		R01	28
		R02	32
	R05	R05	29
		R01	39
		R02	29
		R03	30
		R04	29
	R06	R06	10
		R02	42
		R03	30
			R05

**Tableau 46. 7 : distances inter-bacs et bacs-rétentions**

### 3.4 POMPERIES DES BACS

Les pomperies des bacs seront localisées au sud des rétentions des bacs de stockage. Elles seront positionnées dans leurs propres rétentions de dimensions 13,5 x 7 x 0.6 m. Les cuvettes seront également connectées au bassin de rétention n°1 via des regards de collecte en point bas. En fonctionnement normal, la vanne sera fermée.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 26/59

Par ailleurs, ces pomperies seront situées sous un abri en charpente métallique, fondé sur semelles isolée en béton armé, d'une hauteur de 4 m.

Les pomperies de SAF et de e-méthanol seront équipées chacune de 4 pompes en fonctionnement normal et d'une pompe de secours. Les pompes permettront le chargement des camions et wagons à un débit de 120 m<sup>3</sup>/h et un jeu de vanne et de manifolds permettra de réaliser des transferts entre bacs.

Les pompes seront fixées sur des massifs en béton armé. Elles seront de type centrifuge et les moteurs électriques associés seront ATEX, équipées de détecteurs des produits inflammables liquides et gazeux. En sus des protections électriques traditionnelles, les pompes de transfert seront équipées d'un système de protection thermique arrêtant le fonctionnement en cas de débit nul.

## 4. INSTALLATIONS DE CHARGEMENT/DECHARGEMENT

### 4.1. DIMENSIONNEMENT DU DEPOT

Le dépôt a été dimensionné afin de charger/décharger :

- SAF : 40 000 t/an, soit 4 rotations/an,
- E-MeOH : 160 000t/an, soit 10 rotations/an.

La logistique du dépôt de liquides inflammables sera réalisée par camions-citernes et par wagons-citernes. Le transport ferroviaire sera cependant le mode de transport principal.


Le tableau suivant présente le nombre de camions et de trains attendus sur site selon un fonctionnement :

- Nominal : les exports sont réalisés en train autant que possible,
- Dégradé : le mode de transport par train est momentanément indisponible pour les exports.

Produits	Trajet	Distance (km)	Quantité (t) par an	Nombre de camions par jour	Nombre de trains par semaine	Commentaires
<b>Fonctionnement nominal</b>						
e-MEOH	eM-Rhône > NeoCarb Log	270	100 000	0	1,5	Import
e-MEOH	E-CHO > NeoCarb Log	824	50 000	0	0,75	Import
SAF	E-CHO > NeoCarb Lo	824	30 000	0	0,45	Import
e-MEOH	NeoCarb Log > clients	32	100 000	0	1,5	Export
e-MEOH	NeoCarb Log > clients	150	50 000	7,7	0	Export
SAF	NeoCarb Log > clients	150	30 000	0	0,45	Export
<b>TOTAL</b>				<b>8</b>	<b>5</b>	<b>/</b>
<b>Fonctionnement dégradé</b>						
e-MEOH	eM-Rhône > NeoCarb Log	270	100 000	0	1,5	Import
e-MEOH	E-CHO > NeoCarb Log	824	50 000	0	0,75	Import
SAF	E-CHO > NeoCarb Lo	824	30 000	0	0,45	Import
e-MEOH	NeoCarb Log > clients	150	150 000	23,1	0	Export
SAF	NeoCarb Log > clients	150	30 000	4,6	0	Export
<b>TOTAL</b>				<b>28</b>	<b>3</b>	<b>/</b>

**Tableau 46. 8 : Mouvements des camions et trains en fonctionnement nominal et dégradé**

### 4.2. LOGISTIQUE CAMIONS-CITERNES

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 28/59

#### **4.2.1. Description de l'aire de chargement/déchargement camions**

Les camions-citernes entreront sur le site par l'entrée principale. Un parking d'attente situé à l'entrée leur permettra de stationner en attendant de recevoir l'autorisation de pénétrer sur le site par le poste de garde.

Les camions-citernes seront ensuite autorisés à se rendre sur la zone de chargement/déchargement des camions. Cette aire accueillera les installations suivantes :

- Un parking pour poids-lourds,
- Un local pour les chauffeurs,
- L'aire de chargement/déchargement.

L'aire de chargement/déchargement sera couverte par un abri métallique de hauteur 8 m, installé sur des massifs en béton armé. Elle sera composée de quatre postes : un poste de chargement et un poste de déchargement par produit.

Les postes, de chargement ou de déchargement, seront constitués par :

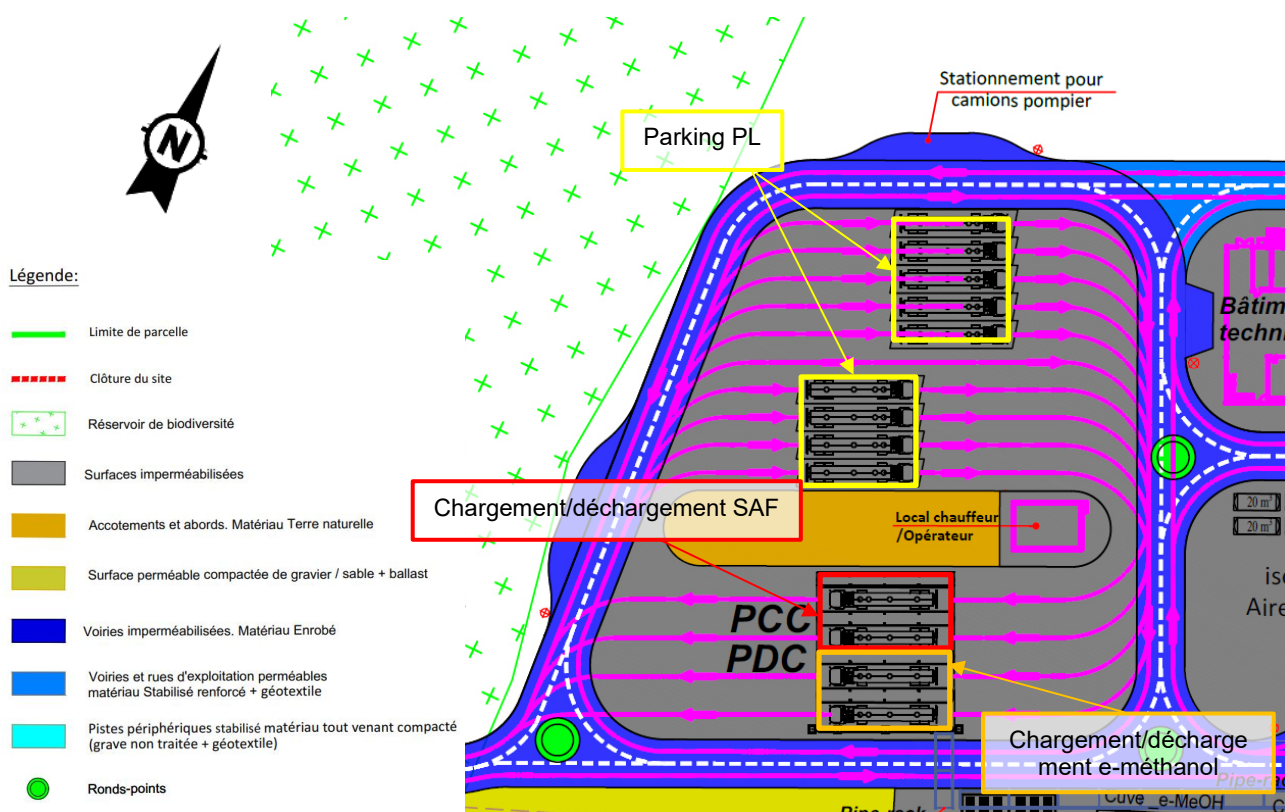
- Un îlot surélevé en béton armé, accueillant les équipements : pompes, filtres, compteurs, tuyauteries,
- Une piste en béton armé permettant aux poids-lourds d'accéder aux équipements de chargement/déchargement.

Les postes seront dimensionnés afin d'accueillir des camions citernes d'au plus 37,5 m<sup>3</sup>, soit une largeur minimale de 3 m par piste. Les îlots seront équipés de bordures pour contenir les écoulements, créant des rétentions sur place de 12 x 20 m, et les pistes disposeront de pente de 2 à 5 % permettant de conduire tout écoulement vers un réseau de collecte équipé d'une vanne manuelle 3 voies. Cette vanne permettra de diriger les flux vers :

- Soit le réseau de récupération des eaux pluviales potentiellement polluées (voir paragraphe 6.1), notamment pour les eaux de pluie ruisselant sur l'aire mais également les eaux de lavage
- Soit vers une cuve de rétention enterrée dédiée au SAF en cas d'épandage de SAF (voir paragraphe 6.1),
- Soit vers une cuve de rétention enterrée dédiée au e-méthanol en cas d'épandage d'e-méthanol (voir paragraphe 6.1).

Les eaux pluviales ruisselant sur la toiture de l'abri seront dirigées vers le réseau de récupération des eaux pluviales non polluées (voir paragraphe 6.1).

La figure suivante présente les aménagements de cette zone.



#### 4.2.2. Postes de déchargement des camions-citernes

Chaque produit sera déchargé au moyen d'une pompe installée sur l'îlot correspondant puis transféré via des manifolds vers les bacs de stockage.


Les postes de déchargement SAF et e-méthanol seront équipés des éléments suivants :

- Un bras de déchargement en source (fond de citerne) articulé, de technologie à tubulure rigide et de joints tournants,
- Des vannes d'isolement et dispositifs de sécurité (mise à la terre) positionné sur le bras,
- Un ensemble de livraison, de comptage (compteur volumétrique) et d'autorisation de pompage,
- Un micro-filtre,
- Une pompe de déchargement.

Le débit de déchargement sera de 80 m<sup>3</sup>/h pour le SAF et le e-méthanol. Le site disposera d'une pompe de déchargement de secours stockée dans l'atelier.

Les équipements seront adaptés à la nature du SAF et du e-méthanol. Notamment, le bras d'e-méthanol sera conçu pour minimiser le risque de fuite et déversement, présentant des caractéristiques telles que des tuyaux à double paroi ou des bacs d'égouttage. Les équipements seront protégés des risques d'heurts.

Les lignes seront équipées de compteurs volumétriques afin de suivre les quantités de produits réceptionnées.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 30/59

### 4.2.3. Postes de chargement des camions-citernes

Les postes de chargement SAF et e-méthanol seront équipés des éléments suivants :

- Un bras de chargement en source articulé à tubulure rigide avec joints tournants,
- De vannes d'isolement, dispositifs de sécurité (mise à la terre, sonde anti-débordement)
- D'un système de récupération des vapeurs (COV) raccordé à une URV (voir paragraphe 6.2),
- Un ensemble de comptage/dégazage avec imprimeur de ticket par bras de chargement,
- Des ensembles de mise à la terre des camions munis d'une signalisation de présence MALT,
- Un dispositif d'arrêt d'urgence en zone accessible,
- Des détecteurs de présence de gaz ou liquide,
- Une filtration. Dans le cas du SAF, la filtration sera de type MF (Microfiltre) et MFS (Microfiltre séparateur d'eau - généralement 1 micron), capable de capter l'eau et de la séparer, comme exigé par la dernière édition de l'API/EI 1581.

Le débit de chargement sera de 120 m<sup>3</sup>/h pour le SAF et le e-méthanol. Les équipements seront adaptés à la nature du SAF et du e-méthanol. Notamment, le bras d'e-méthanol sera conçu pour minimiser le risque de fuite et déversement, présentant des caractéristiques telles que des tuyaux à double paroi ou des bacs d'égouttage. Les équipements seront protégés des risques d'heurts.

### 4.2.4. Déroulement des opérations de chargement et déchargement d'un camion-citerne

Les citernes routières en attente de chargement ou déchargement stationnent sur le parking PL, situé au centre de la zone logistique, au-dessus du poste de chargement des camions. Selon leur ordre d'arrivée, les chauffeurs, munis d'une autorisation de chargement, se rendent à allure réduite au poste de chargement ou déchargement ; à défaut, ils se présentent préalablement au poste de contrôle à l'entrée.

Après avoir effectué les manœuvres élémentaires de sécurité (arrêt du moteur, mise à la terre du véhicule...), un journalier, sous le contrôle des agents NeoCarb Log, utilise le bras de chargement ou déchargement du produit et le flexible de récupération des vapeurs, ce qui déclenche automatiquement la mise en route de la pompe en cas de chargements ou déchargement.

L'opération de chargement ou déchargement est asservie notamment à la mise à terre du véhicule. Seules sont chargeables les quantités programmées lors de leur autorisation de chargement.

Préalablement au déchargement, il est vérifié que le réservoir de destination dispose d'un volume libre suffisant et que les seuils d'alarme de niveau haut et de sécurité (niveau très haut) sont fonctionnels.

A l'issue du chargement ou déchargement, le journalier (opérateur NeoCarb Log) s'assure :

- De la fermeture des vannes de sortie liquide et gaz du camion-citerne,
- De la fermeture des clapets internes de sécurité du camion,
- De la fermeture des vannes du bras et du flexible (URV),
- Déconnecter la prise de contrôle des sondes anti-débordement,
- De l'absence de fuites,
- Du débranchement des bras et flexibles, et remettre les bouchons du sortie camions
- Du débranchement de la liaison équipotentielle.

Le camion-citerne quitte ensuite le poste de chargement ou de déchargement par l'avant et sort du dépôt après contrôle administratif des quantités chargées au poste de sortie.

Notamment, les principaux points de sécurité suivants sont pris en compte dans l'aménagement et l'exploitation des postes :

- Toute opération (entretien ou réparation) sur un véhicule est interdite,
- Sur déclenchement de la sirène incendie ou sur instruction du dépôt, toute activité de chargement ou de déchargement doit être immédiatement arrêtée et les opérateurs ainsi que les agents doivent rejoindre sans délai le point de rassemblement,
- La présence de boutons d'arrêt d'urgence facilement accessibles, permettant d'interrompre instantanément l'arrivée des produits,
- En cas d'incident ou d'accident, y compris sur les îlots voisins, actionner immédiatement l'arrêt d'urgence,
- L'arrêt des opérations en cas d'orage,
- Pendant toute l'opération de chargement /déchargement, l'opérateur ne doit en aucun cas quitter son poste ; dans le cas contraire il doit arrêter le chargement/déchargement.

#### 4.2.5. Expédition par ISO-conteneurs (ISO-TANK)

Les produits pourront également être expédiés par iso-tanks, d'une capacité de 26 m<sup>3</sup>, pour une taille de conteneur de 20 pieds. Les iso-tanks seront stockés vides sur une aire dédiée, et seront positionnés, toujours vides, sur les camions transporteurs (voir figure suivante). Les camions transporteurs se rendront ensuite aux postes de chargements des camions.

Les iso-tanks seront stockés de la manière suivante :

- 2 rangées de 4 iso-tanks, sur deux niveaux, soit 16 iso-tanks,
- Iso-tanks espacés d'un mètre.

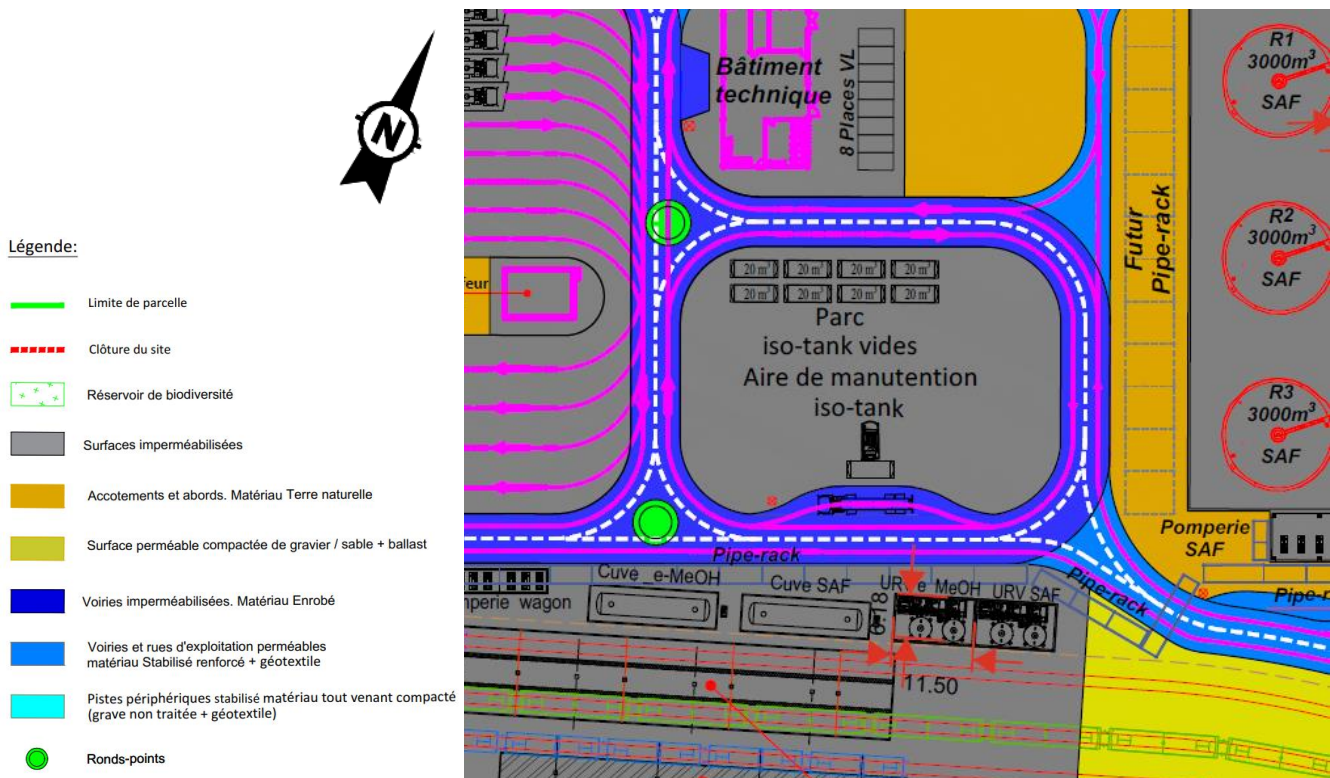


Figure 46. 5 : Aire de stockage et de manutention des iso-tanks

#### 4.3. LOGISTIQUE WAGONS-CITERNES

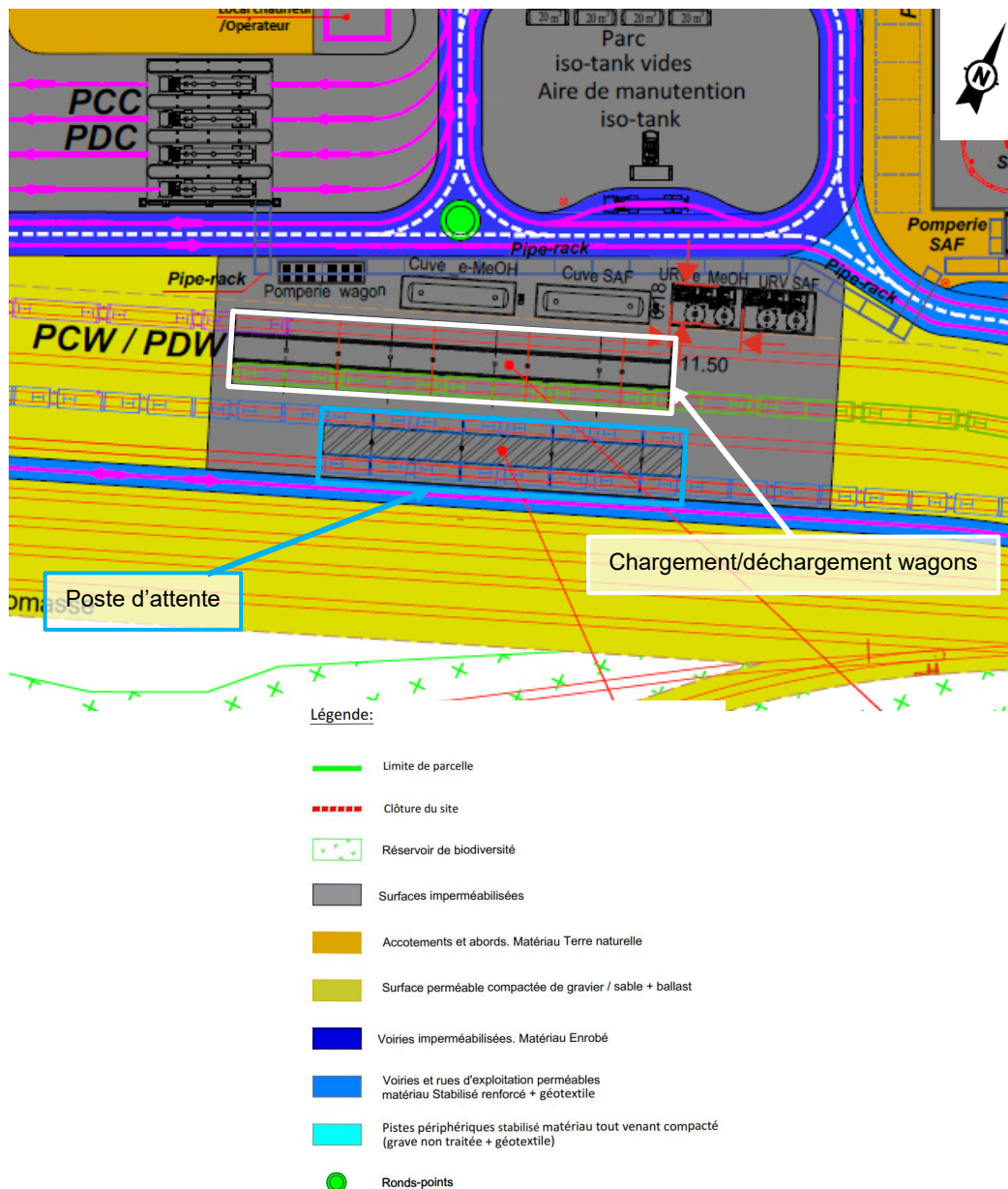
### 4.2.6. Description de l'aire de chargement/déchargement wagons

Les trains entreront sur site par le portail situé à l'ouest et se dirigeront vers l'aire de chargement/déchargement des wagons du site.


Cette aire accueillera les installations suivantes :

- Les postes de chargement/déchargement wagons,
- D'un poste d'attente,
- Une pomperie wagons,
- Les unités de récupérations de vapeur (voir paragraphe 6.2),
- Les cuves enterrées de rétention (voir paragraphe 6.1).

La figure suivante présente les aménagements de cette aire.



**Figure 46. 6 : Aire de chargement/déchargement des wagons citernes**

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 33/59

La pomperie wagon accueillera les pompes de chargement/déchargement. Cette pomperie sera séparée en deux parties, afin de distinguer les pompes en lien avec le SAF des pompes en lien avec l'e-méthanol. La pomperie sera implantée sur une dalle en béton armé avec murets périphériques, permettant de créer deux rétentions (une par produit) de dimensions 7 x 3,7 x 1,6 m. Ces rétentions disposeront d'une surverse vers le bassin de rétention n°1 à l'aide de regards en points bas.

Chaque rétention accueillera 2 pompes en fonctionnement normale et une pompe de secours, installées sur des massifs en béton armé. Ces pompes seront reliées aux bras des postes de chargement et déchargement (voir paragraphes suivants) via des collecteurs. Elles seront de type centrifuge et les moteurs électriques associés seront ATEX, équipées de détecteurs des produits inflammables liquides et gazeux. En sus des protections électriques traditionnelles, les pompes de transfert seront équipées d'un système de protection thermique arrêtant le fonctionnement en cas de débit nul.

Les postes ferroviaires seront dotés de dispositifs de protection contre le déraillement, afin de prévenir tout risque de tamponnement accidentel par des wagons mal orientés ou en mouvement non contrôlé. Ils seront situés sous un abri métallique, installé sur des massifs en béton armé et implanté sur une dalle en béton armé. Les postes disposeront de deux dallages d'environ 420 m<sup>2</sup> chacun (un par produit), situé sous le train du premier quai. Chaque dallage sera raccordé au réseau de collecte équipé d'une vanne 4 voies permettant de conduire les flux vers :

- Soit le réseau de récupération des eaux pluviales potentiellement polluées (voir paragraphe 6.1), notamment pour les eaux de pluie ruisselant sur l'aire mais également les eaux de lavage
- Soit vers une cuve de rétention enterrée dédiée au SAF en cas d'épandage de SAF (voir paragraphe 6.1),
- Soit vers une cuve de rétention enterrée dédiée au e-méthanol en cas d'épandage d'e-méthanol (voir paragraphe 6.1).


Les caractéristiques des wagons susceptibles d'entrer sur site sont les suivants :

- SAF :
  - Volume utile par wagon : 97 m<sup>3</sup>,
  - Charge maximale transportable par wagon : 67.4 tonnes,
  - Limite réglementaire fixée à 95 % de la charge maximale : 64 tonnes,
  - Longueur d'un wagon : 16,69 m,
- E-méthanol :
  - Volume utile par wagon : 88 m<sup>3</sup>,
  - Charge maximale transportable par wagon : 68,6 tonnes,
  - Limite réglementaire à 95 % de la charge maximale : 65 tonnes,
  - Longueur d'un wagon : 15,14 m.

#### **4.3.1. Postes de déchargement des wagons-citernes**

Les postes de déchargement SAF et e-méthanol seront équipés des éléments suivants :

- 4 bras articulés équipés d'une technologie à tubulure rigide et joints tournants, permettant de décharger en source les wagons à un débit de 120 m<sup>3</sup>/h chacun,
- De vannes d'isolement et d'un dispositif de sécurité (mise à la terre),
- D'un ensemble de livraison, de comptage et d'autorisation de pompage,
- D'un micro filtre pour supprimer les impuretés pour le déchargement du SAF.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 34/59

Les équipements seront adaptés à la nature du SAF et du e-méthanol. Notamment, le bras d'e-méthanol sera conçu pour minimiser le risque de fuite et déversement, présentant des caractéristiques telles que des tuyaux à double paroi ou des bacs d'égouttage.

#### **4.3.2. Postes de chargement des wagons citernes**

Les postes de chargement SAF et e-méthanol seront équipés des éléments suivants :

Le poste dédié à l'e-méthanol comprendra les équipements suivants :

- Des postes de chargements, conçus pour le chargement en source (fond de citerne),
- 4 bras articulés (technologie bras à tubulure rigide avec joints tournants), permettant de charger les wagons en source à un débit de 120 m<sup>3</sup>/h chacun,
- De vannes d'isolement, dispositifs de sécurité (mise à la terre, sonde anti-débordement) et d'un système de récupération des vapeurs (COV) raccordé à une URV (voir paragraphe 6.2),
- Un ensemble de livraison, de comptage et d'autorisation de pompage,

Les équipements seront adaptés à la nature du SAF et du e-méthanol. Notamment, le bras d'e-méthanol sera conçu pour minimiser le risque de fuite et déversement, présentant des caractéristiques telles que des tuyaux à double paroi ou des bacs d'égouttage.

#### **4.3.3. Déroulements des opérations de chargement et déchargement d'un wagon-citerne**

Les opérations de chargement et de déchargement des wagons-citernes s'effectuent exclusivement par le fond de la citerne. Comme pour les camions-citernes, l'utilisation de bras articulés rigides est requise pour garantir la sécurité et l'étanchéité des raccordements.


L'opérateur responsable du transfert procède à l'identification du produit à charger, s'assure que l'embranchement est libre pour recevoir le train puis ouvre le portail de l'embranchement particulier et assiste aux manœuvres.

La personne en charge du mouvement des wagons met en place les wagons sur les voies de déchargement, évacue le locotracteur du site, verrouille l'aiguillage et le taquet d'arrêt. Avant toute opération, le wagon est immobilisé et calé sur la voie dédiée. La mise à la terre est ensuite connectée au wagons.

La sécurité du transfert est assurée par un clapet de fond installé sur chaque wagon-citerne. Ce dispositif est normalement fermé par défaut, et nécessite une action manuelle continue pour rester ouvert. La traction permanente vers le bas exercée sur l'anneau placé à l'extrémité du câble d'ouverture est maintenue par le ridoir pneumatique le plus souvent. Cet accessoire est accroché d'un côté dans l'anneau du câble d'ouverture du clapet et de l'autre au rail ou, dans certains cas, à une barre porte ridoirs.

Ce clapet est équipé d'un système de fermeture automatique (via ridoir) en cas de choc ou d'urgence, garantissant l'isolement immédiat de la citerne.

Après avoir effectué les manœuvres élémentaires de sécurité (le wagon est immobilisé, mise à la terre du véhicule...), un journalier, sous le contrôle des agents de NeoCarb Log, utilise le bras de chargement ou déchargement du produit et le flexible de récupération des vapeurs, ce qui déclenche automatiquement la mise en route de la pompe en cas de chargements ou déchargement.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 35/59

L'opération de chargement ou déchargement est asservie notamment à la mise à terre du véhicule. Seules sont chargeables les quantités programmées lors de leur autorisation de chargement.

Préalablement au déchargement, il est vérifié que le réservoir de destination dispose d'un volume libre suffisant et que les seuils d'alarme de niveau haut et de sécurité (niveau très haut) sont fonctionnels.

A l'issue du chargement ou déchargement, le journalier (opérateur de NeoCarb Log) s'assure de :

- Fermer les vannes de phase liquide sur le bras, la vanne du flexible « URV » ainsi que les vannes correspondantes sur le wagon,
- Purger puis débrancher le bras, ou débrancher le flexible,
- Purger le bras gaz et le débrancher,
- Refermer les clapets de fond du wagon-citerne,
- Poser les obturateurs sur les manchettes de raccordement du wagon,
- Vérifier la fermeture et le verrouillage des bouchons de la citerne, ainsi que l'absence de fuite,
- Débrancher la mise à la terre et la ranger dans l'enrouleur prévu à cet effet,
- Répéter l'opération pour les autres wagons si nécessaire.

L'opérateur responsable du transfert retire les cales des derniers wagons déchargés et prévient la personne en charge du mouvement des wagons.

La personne en charge du mouvement des wagons procède à leur accouplement pour le départ et aux différents contrôles de sécurité une fois le train complet assemblé. Les évacue, puis verrouille l'aiguillage et le taquet d'arrêt situés à l'extérieur du dépôt.

Notamment, les principaux points de sécurité suivants sont pris en compte dans l'aménagement et l'exploitation des postes :

- Les boutons d'arrêt d'urgence accessibles, qui permettent d'interrompre instantanément l'arrivée des produits,
- En cas d'incident ou d'accident, y compris sur les îlots voisins, actionner immédiatement l'arrêt d'urgence,
- L'arrêt des opérations en cas d'orage,
- Pendant toute l'opération de chargement /déchargement, l'opérateur ne doit en aucun cas quitter son poste ; dans le cas contraire il doit arrêter le chargement/déchargement,
- Sur déclenchement de la sirène incendie ou sur instruction du dépôt, toute activité de chargement ou de déchargement doit être immédiatement arrêtée et les opérateurs ainsi que les agents doivent rejoindre sans délai le point de rassemblement.

#### **4.4. CANALISATIONS ET TUYAUTERIES**

Le réseau de canalisations, tuyauteries et robinetteries associées seront réalisés :

- SAF : en acier carbone en amont du microfiltre séparateur et en acier inoxydable en aval,
- E-méthanol : en acier inoxydable.

Les canalisations de transport de liquides inflammables seront toutes aériennes. Le réseau de canalisation sera conforme à l'arrêté du 3 octobre 2010, notamment :

- Tous raccords non soudés d'équipement seront situés sur rétention, notamment toutes les pomperies associées aux bacs et aires de chargement/déchargement,
- Le franchissement de voiries et d'aires de circulation via des piperacks situés à une hauteur permettant de prévenir tout heurt de véhicule (hauteur de 4,5 m au minimum).
- Les traversées de tuyauteries dans les murs de rétentions disposeront de joints étanches (acier/béton) et maintenant le degré coupe-feu des murs,

- Les canalisations seront protégées contre les effets de surpressions par une soupape d'expansion qui débitera dans une autre canalisation correspondant au produit concerné.

Il est par ailleurs à noter qu'il n'y aura pas de raccords non vissés sur les canalisations situées entre les rétentions des pomperies des bacs et les rétentions des pomperies de chargement/déchargement.

Par ailleurs, les 4 canalisations de transfert suivantes :

- Pomperies des bacs vers postes camions,
- Pomperies des bacs vers pomperies wagons et postes wagons.

Seront équipées d'une double enveloppe dès lors qu'elles ne se trouvent pas au-dessus d'une rétention (rétentions des pomperies et postes).


Les supports des canalisations seront réalisés en construction métallique ou maçonnerie, afin que :

- Les contraintes mécaniques par flexion et par dilatation notamment ne puissent compromettre la résistance des tuyauteries,
- Les corrosions extérieures des tuyauteries au contact des supports soient évitées ou puissent être facilement surveillées,
- Les ouvrages de franchissement supportent les charges susceptibles d'y être appliquées.

Le plan de cheminement des principales canalisations est présenté dans la pièce-jointe n°2 du présent dossier. Les débits et pression présents dans ces canalisations sont indiqués dans le tableau suivant.

LIGNE	DEBIT (M3/H)	VITESSE (M/S)	DIAMETRE	PRESSION (BARG)	LONGUEUR (M)	
					E-METHANOL	SAF
Aspiration des pompes de déchargement camions	80	1,5	DN 150	0,5	3	3
Refolement des pompes de déchargement camions	80	2,5	DN 125	3	7	8
Collecteur de remplissage des bacs	480	3	DN 250	4	303	244
Collecteur de vidange des bacs	480	1,5	DN 350	1	98	80
Aspiration des pompes de chargement camions/wagon	120	1,5	DN 200	1	2,5	2,5
Refolement des pompes de chargement camions/wagon	120	2,5	DN 125	4	3	3
Collecteur de refolement des pompes de chargement camions	480	3	DN 250	4	16	27
Collecteur de refolement des pompes de chargement wagons	480	3	DN 250	4	87	89
Collecteur de refolement des pompes de chargement camions/wagon	480	3	DN 250	4	138	146
Aspiration des pompes de déchargement wagon	240	1,5	DN 250	0,5	2,5	2
Refolement des pompes de déchargement wagon	240	2,5	DN 200	3	2,8	2,8
Collecteur refolement pompes déchargement wagon	480	3	DN 250	3	13	19
Collecteur d'aspiration des pompes de déchargement wagon	240	1,5	DN 250	0,5	2,5	2
Collecteur d'aspiration des pompes déchargement wagons	240	1,5	DN 250	0,5	89	97

**Tableau 46. 9 : débits et pressions dans les principales canalisations**

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 37/59

## **5. UTILITES / SERVICES ANNEXES**

### **5.1. BATIMENTS**

#### **5.1.1. Bâtiment technique**

Le bâtiment technique sera situé à proximité de la zone logistique. Il accueillera :

- Un atelier de maintenance et un entrepôt de stockage,
- Des vestiaires et sanitaires,
- Un local électrique,
- Un local compresseur pour les utilités (notamment l'air d'instrumentation),
- Des bureaux, une salle de réunion, une salle de pause,
- La salle de supervision avec une vue sur les installations du dépôt, accueillant les postes de contrôle, de dispatching. Cette salle fera également office de salle de confinement,
- Une salle de contrôle de commande accueillant notamment les baies informatiques.

Conformément à l'article 53 de l'arrêté du 04/10/2010 modifié, les salles de contrôle des installations ainsi que les dispositifs de conduite et de traitement des données sont protégées contre les effets des accidents identifiés dans l'étude de dangers susceptibles de les impacter, de manière à garantir leur caractère opérationnel et lorsqu'elles sont nécessaires à la mise en sécurité des installations. En effet, le bâtiment technique abritant la salle de contrôle est exposé à des effets dominos potentiels, d'effets de surpression, d'effets thermiques, ou toxiques. Le bâtiment technique se situe également dans la zone « r » du PPRT.

En conséquence, ce bâtiment sera conçu pour garantir son intégrité structurelle et son habitabilité face à ces effets, en respectant a minima les normes constructives imposées par le PPRT et il sera conçu pour résister également aux différents flux venant des potentiels accidents du site. Ceci, pour les flux thermiques et de surpression, mais il sera également équipé d'une salle de confinement protégée des effets toxiques (étanchéité, ventilation, etc.), assurant la maintenabilité des fonctions de conduite critiques durant l'accident.

#### **5.1.2. Locaux sociaux**

Le bâtiment administratif sera situé à l'entrée du site, en dehors des flux des phénomènes dangereux pouvant être engendrés par les installations du site (voir PJ\_49 Etude de dangers).


Ce bâtiment accueillera notamment :

- Un espace de bureaux,
- Une salle de réunion,
- Des vestiaires et sanitaire,
- Un réfectoire et un espace vie,
- Une salle d'archive,
- Une salle informatique,
- Un poste de sécurité et de premiers soins, qui fera également office de salle de confinement en cas d'occurrence d'un phénomène dangereux avec effets toxiques sur site ou site industriels voisins (étanchéité, ventilation, etc.).

Le PC sécurité en cas de déclenchement du POI sera situé dans ce bâtiment.

#### **5.1.3. Locaux techniques**

L'aire technique située à l'entrée du site accueillera un bâtiment composé par :

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 38/59

- Le poste ENEDIS, contenant les cellules d'arrivée Moyenne Tension (MT) ainsi que le transformateur MT/BT,
- Le poste électrique avec les armoires Basse Tension et en particulier les armoires de puissances (TGBT) et de commande (armoires E/S), qui sera équipé d'une climatisation et de portes métalliques,
- Le local accueillant le groupe électrogène de secours, équipée d'une double porte grillagée,
- Un local technique,
- Le poste d'arrivée en eau (eau brute et eau potable), contenant les compteurs, filtres, ballons, etc.

#### **5.1.4. Pomperies incendie**

Le local pomperie incendie, implantée à l'Ouest du site, comporte :

- 3 groupes motopompes centrifuges d'eau incendie de 600 m<sup>3</sup>/h chacune (2 motopompes en fonctionnement et 1 de secours) ;
- 2 groupes motopompes émulseur de 20 m<sup>3</sup>/h chacune (1 en fonctionnement et 1 en secours),
- Une pompe jockey,
- 2 proportionneurs à débit variable pour le dosage de l'émulseur,
- Une réserve émulseur de 12 m<sup>3</sup>, constituée de 2 cuves chacune de 12 m<sup>3</sup>, horizontales, en polyéthylène ou fibre renforcée. Le stockage de l'émulseur sera installé dans une rétention, sur une dalle en béton armé, et étanché par la pose d'une membrane en PEHD, en sous œuvre.

La mise en marche des groupes motopompe d'eau incendie est manuelle. Leur démarrage déclenchera automatiquement le démarrage des pompe émulseurs. La pompe jockey sera en fonctionnement permanent pour assurer le maintien en pression.

La pomperie sera couverte par une charpente métallique avec toiture en bac acier.

A proximité se trouvera la réserve en eau incendie, dans un réservoir aérien à axe vertical, en tôle boulonné, à fond plat.

Le réservoir d'eau incendie sera équipé du matériel suivant :

- Une règle de jauge,
- Une échelle à crinoline,
- Une vanne à flotteur,
- Un diffuseur d'entrée.

Le volume retenu pour la réserve en eau incendie est de 1 800 m<sup>3</sup>. Le réservoir est alimenté par le réseau GPMM à un débit maximum de 400 m<sup>3</sup>/h.


La stratégie de défense incendie est présentée dans la PJ\_49 Etude de dangers.

#### **5.1.5. Autres locaux**

Le site disposera également :

- D'un poste de garde à l'entrée du site, permettant d'assurer la sécurité du site et de coordonner les entrées et sorties,
- Un local chauffeur situé à proximité de l'aire de chargement/déchargement des camions citernes.

## **5.2. ALIMENTATION EN EAU**

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 39/59

Le site sera alimenté par :

- Le réseau d'eau industrielle (ou eau brute) du GPMM (arrivée en DN450),
- Le réseau d'eau potable du GPMM (arrivée en DN100).

Le poste de livraison est situé au nord du site, et l'eau est acheminée jusqu'au poste EB/EP situé dans le local technique à l'entrée du site.

Le réseau d'alimentation en eau potable sera pourvu d'un système de comptage et un disconnecteur sera placé en aval direct du compteur pour empêcher tout retour d'eau dans le réseau. Ce disconnecteur sera vérifié une fois par an, conformément à la réglementation en vigueur.

L'eau industrielle sera utilisée :

- Pour les opérations de lavage et d'entretien,
- Pour la défense incendie.

Les réseaux incendie du dépôt comprennent deux réseaux principaux aériens, bouclés et maillés :

- Un réseau eau incendie, en acier, au départ du manifold des pompes, bouclé autour des cuvettes des rétentions, des pomperie produit et des postes de chargement / déchargement camions et wagons ;
- Un réseau prémélange (mousse), en inox, au départ des proportionneurs, bouclé autour des cuvettes et poste de chargements.

Les réseaux alimentent :

- Des poteaux (ou bornes) eau incendie (équipés de raccords pompiers), répartis sur l'ensemble du dépôt,
- Des couronnes mixtes sur les réservoirs,
- Des boîtes à mousse à l'intérieur des réservoirs,
- Des déversoirs à mousse dans les cuvettes de rétentions,
- Des systèmes de déluges mixtes au-dessus des postes de (dé)chargement camion et wagon, des pomperies produits,
- Des canons (x2) de part et d'autre du poste de (dé)chargement camion,
- Des queues de paon pour des rideaux d'eau au sud des cuvettes de rétentions.

L'ensemble des vannes de mise en service de ces moyens fixes sera installé derrière des murs pare-feu.

Pour rappel, la stratégie de défense incendie est présentée dans la PJ\_49 Etude de dangers.

### **5.3. ALIMENTATION ELECTRIQUE**


#### **5.3.1. Electricité moyenne tension**

Le dépôt sera alimenté par une source principale en Moyenne Tension MT (ou HTA) en 20 kV distribué par l'opérateur ENEDIS.

Le poste de livraison ENEDIS comprenant les cellules MT avec comptage, alimentera le transformateur MT/BT de 20kV à 0,4 kV.

Le poste de livraison ENEDIS n'est pas positionné en périphérie du site, mais il est accessible 24h/24 7j/7 sans traverser de zones à risques et avec cheminement sécurisé.

L'alimentation MT sera reliée au futur transformateur MT/BT à l'aide de câbles MT, enterrés ou en caniveau.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 40/59

Le transformateur MT/BT sera spécifié et validé en partenariat avec le distributeur d'électricité de France (ENEDIS).

### **5.3.2. Electricité basse tension**

L'alimentation électrique provient de la source principale (transformateur MT/BT) ou de la source secours (groupe électrogène). L'alimentation électrique est ensuite distribuée depuis le TGBT vers :

- Les tableaux divisionnaires des bâtiments,
- Les tableaux d'alimentation des consommateurs électriques (pompes, éclairage).

Le local groupe électrogène comportera les équipements suivants :

- 1 groupe électrogène,
- 1 armoire de gestion démarrage groupe électrogène.

L'armoire TGBT comportera les équipements suivants :

- La gestion du normal/secours et du délestage automatique,
- La distribution vers les utilités,
- La distribution vers les pomperies,
- L'alimentation des autres armoires.

Tous les bâtiments seront équipés de servitudes, éclairage, éclairage de sécurité et prises de courant selon l'infrastructure définie.

Tous les bâtiments seront équipés de lignes téléphoniques et d'un réseau interne téléphonique et informatique, ainsi que de réseau 220 V ondulé. Le bâtiment administratif et le bâtiment technique seront également reliés par le réseau de contrôle commande (fonctions safety, arrêts d'urgence, alarmes, etc.).

Le bilan de puissance préliminaire donne une puissance totale de 750 kW / 900 kVA. Cette puissance sera confirmée en études de détail. Le transformateur est dimensionné à 1 250 kVA ce qui offre plus de 30% de réserve.

Le groupe électrogène permettra de secourir l'ensemble des fonctions impactant la sécurité du site (système de supervision, systèmes d'arrêts d'urgence, automate sécurité, CCTV, éclairage sécurité, DCI, ...).

## **5.4. INSTRUMENTATION**

L'instrumentation du dépôt sera conçue pour répondre aux exigences de fiabilité, de précision et d'intégration dans un environnement industriel à risques, en conformité avec les normes applicables (IEC 61511, ISO 5167, etc.).


L'instrumentation du dépôt sera de type industriel, sauf contre-indication du fournisseur, les signaux seront de type haut niveau 4-20 mA en 2 fils, les signaux tout ou rien en 24 Vcc.

Les capteurs transmetteurs supporteront le protocole HART afin de pouvoir constituer une base de données numérique de l'instrumentation.

Sauf préconisation différente, les capteurs transmetteurs devront être au minimum de la classe 0,25 (précision égale à ou meilleure que 0.25 % de l'échelle de mesure utilisée).

Tous les instruments installés en zone ATEX seront certifiés ATEX selon leur catégorie d'emplacement (zones 1 ou 2), avec marquage conforme à la directive 2014/34/UE.

L'ensemble de l'instrumentation sera intégré au système de supervision via des automates programmables industriels (API), avec interface homme-machine (IHM) et raccordement au réseau d'automatisme du dépôt.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 41/59

La redondance pourra être exigée sur les capteurs critiques pour garantir la continuité de mesure et le niveau SIL requis selon l'analyse de risques (ex. : sondes de niveau très haut sur bacs).

#### **5.4.1. Plage de mesure**

Les instruments de mesure (niveau, débit, pression, température, etc.) seront dimensionnés de manière à ce que la valeur normale de fonctionnement du procédé se situe entre 50 % et 75 % de la plage de mesure de l'instrument.

Les seuils d'alarme et de déclenchement d'automatisme devront être définis de manière à se situer entre 20 % et 80 % de la plage de mesure.

#### **5.4.2. Etendue de mesure**

L'étendue de mesure de l'ensemble élément/transmetteur permettra :

- De couvrir les conditions d'étude (haute et basse),
- Si possible d'inclure les conditions de service exceptionnelles du procédé.

#### **5.4.3. Dépassement d'échelle et défauts capteurs**

Le standard Namur NE 43 du 03/02/2003 sera utilisé : Extension d'échelle entre 3,8 mA et 20,5mA. Défaut < 3,6mA et > 21,5 mA.

#### **5.4.4. Exigence de sécurité**

Dans le cadre de l'exploitation en atmosphère potentiellement explosive (zones ATEX) et de l'environnement industriel sévère, les instruments d'instrumentation installés sur le dépôt répondront aux exigences suivantes :

- Posséder un niveau de protection pour zone explosible "e", "d", "ed", "ia" ou "ib"
- Avoir une classe d'étanchéité IP55 minimum garantissant une protection contre les poussières et les projections d'eau (conforme à la norme CEI 60529).
- Avoir une classe de résistance aux chocs IK07 minimum assurant une tenue mécanique aux impacts selon la norme CEI 62262.
- Avoir une préservation de la configuration en cas de perte de l'alimentation
- Posséder un système de verrouillage de la configuration

Le câblage de l'instrumentation sera réalisé par des câbles de type EGSF / EGFA / EISF / EIFA suivant la norme NF M 87-202 en fonction des influences externes.

Les câbles suivant les normes PAS 5308 et EN 50288-7 peuvent également être utilisés.


#### **5.4.5. Instrumentations de procédé**

Les réseaux produits sont équipements de prise de pression et température.

Le réseau d'eau incendie sera maintenu en pression par une pompe Jockey, la pression du réseau retransmise en salle de contrôle.

Le réservoir d'eau incendie seront équipés de mesures de niveau retransmis en salle de contrôle. Les réservoirs d'émulseur seront équipés de mesures de niveau bas retransmis en salle de contrôle.

Les cuves de récupération de l'épandage accidentel d'un camion ou wagon seront équipées d'une mesure de niveau retransmis en salle de contrôle.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 42/59

## 5.4.6. Métrologie

### Système de jaugeage des bacs

Les bacs de stockage des produits inflammables seront équipés de dispositifs de mesure et de sécurité permettant d'assurer une surveillance en temps réel, la maîtrise des paramètres de fonctionnement et la prévention des incidents liés au niveau, à la température et à la pression. Ces équipements sont reliés au système de gestion centralisé du dépôt et permettent également la traçabilité des données et l'alerte en cas d'écart.

Chaque bac sera ainsi doté des équipements suivants :

- D'une mesure continue par radar reliée au système de gestion du dépôt
- De 2 détecteurs de niveau (haut et très haut) par détecteur à lame vibrante ou par sonde DOCIL, Ces détecteurs assurent la redondance en cas de dysfonctionnement de la mesure continue et permettent de déclencher des alarmes de sécurité, voire des actions automatiques de mise en sécurité.
- D'une mesure de température (avec détection de la présence d'eau) reliée au système de gestion du dépôt, une purge sera réalisée régulièrement
- De mesures de pression en pied de bacs ou en montage immergé pour effectuer le calcul de la masse volumique des produits et réaliser le secours de la mesure radar

### Système de comptage du déchargement camions et wagons

Les postes de déchargement des camions-citernes et wagons seront équipés de systèmes de comptage certifiés pour les transactions commerciales, conformément à la recommandation OIML R117-1.

Ces calculateurs permettront de réaliser l'ensemble des opérations de déchargement, aussi bien localement qu'à distance depuis la salle de contrôle du dépôt via le système de supervision.

Ils offriront également une visualisation des principaux paramètres de déchargement sur place et à distance. Un lecteur de badge sera intégré afin de permettre l'autorisation et l'identification de l'opération en cours.

### Système de comptage du chargement camions et wagons

Les postes de chargement camions et wagons seront équipés de calculateurs de débit certifiés pour les transactions commerciales conformément à la recommandation OIML R117-1.

Ces calculateurs permettront d'exécuter l'ensemble des opérations de chargement, localement ou à distance depuis la salle de contrôle du dépôt via le système de supervision.


Ils permettront notamment de prédéterminer le volume à charger, de gérer l'additivation des produits, et de visualiser en temps réel les paramètres essentiels du chargement. Un lecteur de badge assurera l'autorisation et l'identification de chaque opération.

## 5.4.7. Instrumentation de sécurité

### Protection contre le sur-remplissage des bacs

Les réservoirs destinés au stockage de liquides inflammables seront équipés des dispositifs suivants pour prévenir tout risque de débordement :

- D'un dispositif de mesure de niveau fonctionnant de façon continue dont le signal est utilisé pour les asservissements de conduite des opérations de réception (telles que le changement de réservoir ou l'arrêt de la réception),

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 43/59

- D'une sécurité de niveau haut, correspondant au premier niveau de sécurité situé au-dessus du niveau maximum d'exploitation :
  - o Indépendante du dispositif de mesure de niveau,
  - o Installée de façon à pouvoir être contrôlée régulièrement,
  - o Programmée pour que l'atteinte du niveau de sécurité haut :
    - Génère une alarme visuelle et sonore
    - Génère l'envoi d'une information vers le poste de déchargement camions/ poste de chargement wagons
    - Stoppe automatiquement la réception, par arrêt de la pompe du poste de déchargement camions/ poste de chargement wagons et par action sur la vanne d'arrivée du liquide inflammable
  - o Positionnée de façon à ce que, compte tenu de la vitesse de remplissage et du temps de manœuvre des vannes, la réception de liquides inflammables soit arrêtée dans le réservoir avant que le liquide n'atteigne le niveau très haut même lorsque la temporisation prévue à l'alinéa précédent est mise en œuvre
- D'une seconde sécurité de niveau correspondant à un niveau de sécurité très haut :
  - o Indépendante du dispositif de mesure de niveau et de la première sécurité de niveau
  - o Installée de façon à pouvoir être contrôlée régulièrement
  - o Programmée pour que l'atteinte du niveau de sécurité très haut entraîne un arrêt immédiat de la réception par l'arrêt de la pompe d'arrivée produit et la fermeture de la vanne d'entrée du réservoir
  - o Positionnée de façon à ce que, compte tenu de la vitesse de remplissage et du temps de manœuvre des vannes, la réception de liquides inflammables soit arrêtée avant le débordement du réservoir
  - o Cette seconde mesure peut être la mesure de pression de pied de bac ou en montage immergé qui cumule la fonction de mesure de la masse volumique et la mesure de niveau avec une masse volumique par défaut du produit (suivant tables ASTM)


**Nota** : Ces dispositifs sont requis uniquement dans le cas d'une réception automatique. Toutefois, ils seront systématiquement mis en œuvre afin d'uniformiser la protection des bacs, en cohérence avec les pratiques des principaux opérateurs de stockage.

#### Protection contre la marche à débit nul des pompes

Les pompes dédiées aux opérations de chargement et de déchargement des camions-citernes et wagons-citernes seront équipées de variateurs de vitesse (VSD) afin d'ajuster leur fonctionnement aux besoins réels en débit et pression.

La protection contre la marche à débit nul, essentielle pour éviter tout risque de surchauffe ou de détérioration des équipements, sera assurée par la mise en place d'un détecteur de débit de type FSL (Flow Switch Low). Ce choix s'impose en raison des contraintes techniques suivantes :

- La détection par pression élevée n'est pas pertinente, car la hauteur manométrique totale (HMT) de la pompe varie proportionnellement au carré de la vitesse de rotation, ce qui rend cette mesure peu fiable dans le cadre d'un fonctionnement modulé par variateur.
- La détection par mesure de courant absorbé est également inadaptée, car les signaux de courant en sortie du pont onduleur du variateur sont déformés et ne permettent pas une analyse précise de la charge réelle de la pompe.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 44/59

### Protection contre le sur-remplissage des camions et wagons

L'ensemble des opérations de chargement des camions et wagons s'effectue par le bas (chargement en source), ce qui nécessite des dispositifs renforcés de prévention contre les sur-remplissages.

Chaque véhicule sera obligatoirement équipé de sondes anti-débordement, compatibles avec le système de sécurité du dépôt.

En complément, les postes de chargement sont équipés de calculateurs de débit effectuent un contrôle de volume par rapport à la prédétermination saisie par le chauffeur qui arrête le remplissage lorsque le volume est atteint.

### Contrôle de l'étanchéité des cuves enterrées de rétention

Afin de garantir la sécurité environnementale et de prévenir tout risque de pollution, les cuves de récupération des épandages accidentels, conçues à double enveloppe, seront équipées d'un système de détection de fuite entre parois.

Ce système permettra de surveiller en continu l'étanchéité de l'interstice, et toute anomalie sera signalée automatiquement en salle de contrôle afin de déclencher une intervention rapide.

### Protection contre les pertes de confinement des bacs

La tuyauterie de remplissage sera équipée d'un clapet anti-retour à sécurité feu mécanique, la tuyauterie de soutirage sera équipée d'un clapet anti-retour sécurité feu à sécurité positive à commande de déclenchement électrique équipé de thermofusible et de fins de course, le réarmement s'effectuera manuellement par levier.

## **5.4.8. Détection produits, détection feu et gaz**

### Détection de fuites

- Détection par chute de pression :

Le site sera équipé d'un système de détection par chute de pression brutale dans les lignes, avec redondance des capteurs de pression. Lors des phases d'opération, la détection entraîne :

- un arrêt immédiat des pompes,
- si pas de contre ordre de l'exploitant, fermeture des vannes en moins d'une minute,

Au niveau opératoire, l'exploitant prévoira la fermeture des vannes pieds de bacs en dehors des horaires d'exploitation. Les tuyauteries resteront pleines.

- Détection par capteur de produit :


Les regards des rétentions seront équipés de détecteurs de liquide inflammable pour le SAF et le méthanol, assorti de détecteur de gaz pour les produits à tension de vapeur élevés (e-méthanol).

Cela s'applique aux cuvettes de rétention, mais aussi aux rétentions des pomperies et des postes de chargement/déchargement camions ou wagons.

Action en cas de détection :

- confirmation visuelle par l'exploitant,
- arrêt des pompes et fermeture des vannes en moins de trois minutes.

### Détection feu et gaz

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 45/59

Un système de détection feu par infrarouge sera mis en place dans les cuvettes de stockage et sur les postes de chargement/déchargement camions et wagons.

Le système sera relié à une centrale de détection Feu & Gaz installée en salle de supervision. La détection pourra également être confirmée à l'aide du système CCTV.

## **5.5. AUTOMATISME**

Les automatismes du dépôt seront constitués :

- D'un système de supervision qui permettra de contrôler et de commander les différentes fonctions du dépôt,
- D'un réseau d'automatismes TCP/IP,
- D'un automate programmable industriel qui réalisera les fonctions d'automatismes et de sécurités de procédé, cet automate possèdera une homologation de niveau d'intégrité de sécurité suivant IEC 61508. L'automate peut être dissocié en deux automates distincts pour la sécurité et le procédé,
- De relayage de sécurité pour réaliser les fonctions d'arrêt d'urgence (ESD) ce relayage possèdera une homologation de niveau d'intégrité de sécurité suivant IEC 61508, il réalisera la mise en sécurité des installations indépendamment de l'automate programmable industriel,
- Une centrale de détection Feu & Gaz qui possèdera une homologation de niveau d'intégrité de sécurité suivant IEC 61508 et réalisera les scénarii d'extinction incendie indépendamment de l'automate programmable industriel et du relayage de sécurité,
- Un système de gestion de stockage qui sera transactionnel et permettra de remonter les informations des bacs sur le système de supervision,
- Un système de gestion du chargement et du déchargement camion constitué de calculateurs de débit de site certifiés transactions commerciales, ces calculateurs seront communicants avec le système de supervision du dépôt,
- D'un automate programmable industriel de contrôle-commande du package URV (Unité de Récupération des Vapeurs),
- Un pupitre ESD pour la mise en sécurité du dépôt,
- Un pupitre Défense Incendie de commande des scénarii de défense.

### **5.5.1. Automatisation de procédé**

#### Commande des vannes


Les vannes motorisées seront motorisées électriquement ou pneumatiquement.

Les vannes motorisées pourront être manœuvrées :

- A distance depuis la salle de contrôle du dépôt depuis le système de supervision
- Localement par les commandes intégrées dans la motorisation
- Manuellement en débrayant la motorisation et en manœuvrant la vanne avec le volant

Les vannes de lignage seront des vannes manuelles.

#### Commande des pompes de chargement camions et wagons

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 46/59

Les pompes de chargement des camions et pompes de chargement des wagons pourront être commandés :

- A distance depuis la salle de contrôle du dépôt depuis le système de supervision
- Localement par le poste de commande locale équipé de BP Marche / Arrêt et d'un commutateur Local / Distance et d'un commutateur +/- Vite avec retour central pour piloter localement le variateur de vitesse

Les pompes de chargement des camions et pompes de chargement des wagons seront pilotées par variateur électronique (VSD), ces variateurs seront raccordés sur le réseau d'automatismes

#### Commande des pompes de déchargement camion et wagons

Les pompes de déchargement camion et pompes de déchargement des wagons pourront être commandés :

- A distance depuis la salle de contrôle du dépôt depuis le système de supervision
- Localement par le poste de commande locale équipé de BP Marche / Arrêt et d'un commutateur Local / Distance et d'un commutateur +/- Vite avec retour central pour piloter localement le variateur de vitesse

Les pompes de déchargement camion seront pilotées par variateur électronique (VSD), ces variateurs seront raccordés sur le réseau d'automatismes.

#### Transferts entre bacs

Le transfert entre bacs prévu est mono-produit, il s'effectuera par les lignes et les pompes de chargement camions / wagons avec un bouclage sur les lignes de déchargement camions/wagons.

Les vannes permettant d'effectuer le bouclage seront des vannes manuelles équipées de fins de course.

### **5.5.2. Automatisation de sécurité procédé**

Dans le cas d'une opération de chargement l'arrêt d'urgence arrêtera là où les pompes et fermera la ou les vannes de pied de bras.

Dans le cas d'une opération de déchargement l'arrêt d'urgence arrêtera la pompe.

Un dispositif de mise à la terre de la citerne permettra l'autorisation de chargement ou de déchargement (Prévention des risques liés à l'électricité statique et liaison électrique des équipements).


### **5.5.3. Contrôle commande**

#### Commande des vannes

Les vannes motorisées seront motorisées électriquement ou pneumatiquement ou par force motrice par le réseau d'eau incendie.

Les vannes pourront être manœuvrées :

- A distance en ouverture depuis le pupitre de défense incendie installé dans la salle de contrôle du dépôt en fonction du scénario activé (pas de commande individuelle des pompes ou des vannes DCI),
- Localement par les commandes intégrées dans la motorisation,

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 47/59

- Manuellement en débrayant la motorisation et en manœuvrant la vanne avec le volant (sauf pour les vannes à motorisation hydrauliques qui possède une commande de décompression pour forcer l'ouverture),
- La fermeture des vannes s'effectuera par réarmement du scénario activé, cette commande sera autorisée par l'arrêt des motopompes incendie.

#### Commande de la pompe Jockey

La pompe Jockey sera équipée d'armoire de Contrôle pour pompe à incendie – Electric Pump - Norme NFPA 20 qui permettra :

- La commande marche/arrêt manuelle,
- La commande marche/arrêt automatique par seuils de pression,
- La commande marche/arrêt par contacts extérieur,
- Interface opérateur numérique pour le raccordement sur le réseau d'automatismes.

#### Commande des motopompes incendie

Les motopompes seront équipées d'armoire de Contrôle pour pompe à incendie - Engin diesel - Norme NFPA 20 dont les caractéristiques générales sont les suivantes :

- Interface opérateur numérique pour le raccordement sur le réseau d'automatismes,
- Enregistrement des pressions et des événements,
- Affichage de la tension et du courant des batteries,
- Bouton cycle d'essai manuel par activation d'une électrovanne,
- Sélecteur maître Manuel-Hors-Auto,
- Boutons poussoirs Démarrage,
- Bouton Arrêt,
- Terminaux pour départ à distance et départ par vanne de déluge,
- Capteur de pression et électrovanne d'essai montés à l'extérieur,
- Alarme sonore,
- Contacts d'alarme à distance,
- Minuterie programmable pour essai hebdomadaire,
- Cycles de démarrage,
- Arrêt automatique programmable (Minuterie de marche minimale),
- Minuterie de départ séquentiel programmable (Délai au démarrage).

Les groupes incendie seront alimentés par une alimentation auxiliaire afin de maintenir contrôle-commande des groupes incendie sous tension, de maintenir le chargeur des batteries des groupes incendie en floating, et de maintenir les groupes incendie en température pour un démarrage rapide.

Les pompes DCI pourront être commandées :

- A distance en ordre de marche depuis le pupitre de défense incendie installé dans la salle de contrôle du dépôt en fonction du scénario activé (Pas de commande individuelle des pompes ou des vannes DCI)
- Localement en ordre de marche et d'arrêt par les commandes intégrées dans l'armoire de contrôle de chaque pompe
- L'arrêt s'effectuera après fermeture partielle de la vanne manuelle de refoulement pour ne pas que la pompe entraîne le moteur, cette vanne sera équipée de fins de course pour signaler son état en salle de contrôle

### Commande des pompes émulseur

La pompe émulseur sera équipée d'armoire de Contrôle pour pompe à incendie – Electric Pump

- Norme NFPA 20 qui permettra :

- La commande marche/arrêt manuelle
- La commande marche/arrêt automatique par seuils de pression
- La commande marche/arrêt par contacts extérieur
- Interface opérateur numérique pour le raccordement sur le réseau d'automatismes

La motopompe émulseur sera équipée d'armoire de Contrôle pour pompe à incendie - Engin diesel - Norme NFPA 20 dont les caractéristiques générales sont identiques à celles des motopompes incendie.

Les pompes émulseur pourront être commandées :

- A distance en ordre de marche depuis le pupitre de défense incendie installé dans la salle de contrôle du dépôt en fonction du scénario activé (Pas de commande individuelle des pompes ou des vannes DCI)
- Localement en ordre de marche et d'arrêt par les commandes intégrées dans l'armoire de Contrôle de la motopompe ou par la boîte à boutons de la pompe électrique


## **5.6. INSTALLATIONS DE COMBUSTION**

Le projet nécessite la mise en œuvre de plusieurs installations de combustion détaillées dans le tableau ci-dessous pour les besoins de mise en sécurité du site et de défense incendie. Le tableau suivant présente ces équipements.

INSTALLATION DE COMBUSTION	COMBUSTIBLE	PUISSANCE THERMIQUE	UTILISATION
Groupe électrogène	Fioul domestique	< 500 kW	Secours de l'alimentation électrique du site
Trois motopompes eau incendie	Fioul domestique	1,05 MW / motopompe	Réseau d'alimentation en eau incendie
Deux motopompes émulseurs	Fioul domestique	41 kW / motopompe	Réseau d'alimentation en émulseur

**Tableau 46.7 : Installation de combustion**

## **5.7. ECLAIRAGE**

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 49/59

L'éclairage du dépôt sera réalisé par des mâts et consoles pour les zones de travail (pomperies, chargement/déchargement camions, etc.).

L'éclairage de la pomperie des produits inflammables, des postes de chargement camions ainsi que le haut des réservoirs sera réalisé à partir de luminaires ATEX, étanches.

Un système d'éclairage de sûreté sera installé sur les secteurs suivants :

- L'ensemble de la périphérie du site, incluant clôtures et points d'accès ;
- Les abords immédiats des aires de stockage ;
- Les zones adjacentes aux locaux stratégiques et sensibles.

L'éclairage de périphérie :

- sera placé à distance de la clôture pour être protégé des agressions extérieures,
- éclairera à la fois la zone interne et la zone externe (sans créer de nuisances),
- n'engendrera pas de zones d'ombres,
- sera continu.

L'éclairage des zones sensibles et de stockage sera continu ou asservi à une détection de mouvement.

## **5.8. COURANTS FAIBLES**

### Détection incendie

Un système de détection incendie sera installé dans les bâtiments. Des détecteurs de fumée seront installés dans chaque pièce.

### Téléphone/interphonie

L'installation sera équipée d'un système de communication interne et externe, permettant notamment de prévenir les services de secours (pompiers, sécurité civile) en cas d'incendie ou de situation d'urgence.

Le réseau de téléphonie du dépôt sera de type VoIP (Voice over IP). Les téléphones seront connectés à un standard téléphonique IP via le réseau LAN (Local Area Network) du site.

Les bâtiments suivants seront équipés de postes téléphoniques VoIP :


- Bâtiment administratif, incluant la salle de contrôle / supervision,
- Guérites des gardiens, pour la surveillance des accès,
- Bâtiment de dispatch / exploitation logistique, pour la coordination des chargements/déchargements.

### Communications radio

Un poste radio fixe UHF/VHF sera installé en salle de contrôle, un ensemble de talkies-walkies ATEX et leur base fixe de rechargement (nombre déterminer) permettra la communication avec les opérateurs et le chef de site.

### Système d'annonce et d'alarme générale (PAGA)

En supplément des sirènes d'alarme POI, un système d'annonce et d'alarme sera installé (Il fonctionnera sur le réseau TCP/IP de vidéosurveillance), les hauts parleurs seront situés en dehors des zones ATEX et seront alimentés en PoE.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 50/59

Le système PAGA est destiné principalement à informer et alerter les chauffeurs présents sur le site lors d'une situation d'urgence (incendie, alarme confinement, évacuation, etc.), ou pour des annonces d'exploitation en conditions normales. Ces hauts parleurs seront installés dans :

- Dans la salle de repos des chauffeurs,
- Sur les quais de déchargement,
- Sur les quais de chargement.

### Réseaux informatique bureautique

Le réseau bureautique sera précâblé sur prise RJ45 par câbles répondant à la catégorie 6A et à la classe EA de l'ISO 11801, ces prises seront disposées en goulottes ou en colonnes de distribution.

Ce précâblage concernera le bâtiment administratif y compris la salle de contrôle, une baie de brassage permettra d'affecter les différents abonnés, ce précâblage sera prévu pour les applications PoE.

### Vidéosurveillance


Un système de vidéosurveillance sera installé sur le dépôt, il sera chargé de surveiller :

- Les accès du dépôt,
- Les postes de chargement camions,
- Les postes de chargement wagons,
- Les postes de déchargement camions,
- Les postes de déchargement wagons,
- Les pomperies produits inflammables,
- Le stockage produits inflammables.

Le système de vidéosurveillance sera de type digital distribué, basé sur une architecture réseau TCP/IP,

Les caméras seront connectées à un NVR (Network Video Recorder) centralisé ou à des enregistreurs en edge, via switches réseau PoE, sur l'infrastructure LAN du site,

Les caméras de surveillance périmétrique ne seront pas équipées de détection automatique de présence ou de franchissement.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 51/59

## 6. GESTION DES REJETS

### 6.1. REJETS AQUEUX

Le site disposera de 4 réseaux de collecte des effluents liquides :

- Un réseau de collecte des eaux potentiellement polluées : eaux de pluie ruisselant sur les surfaces pouvant présenter des traces de pollution (aires d'exploitation, voiries soumises au trafic des PL, etc.) et eaux de lavage des aires de stockage et manipulation de produits,
- Un réseau de collecte des écoulements accidentels,
- Un réseau de collecte des eaux pluviales non polluées (eau de toiture, eau ruisselant sur des zones imperméabilisées sans présence de pollution, etc.),
- Un réseau de collecte des eaux usées domestiques.

Le plan de ces réseaux est fourni en pièce-jointe n°2 du présent dossier. Les dimensionnements des réseaux de gestion des écoulements des eaux de pluie sont présentés dans la pièce-jointe n°4 Etude d'Impact.

#### 6.1.1. Réseaux de collecte des eaux potentiellement polluées

Ce réseau a pour vocation de récupérer les eaux potentiellement polluées ruisselant sur les surfaces imperméabilisées pouvant présenter des traces de pollution suivantes :

- Les pomperies SAF et e-méthanol,
- Les postes de chargement et déchargement camions SAF,
- Les poste de chargement et déchargement camions e- méthanol,
- Le quai de chargement / déchargement wagon SAF et e- méthanol,
- Les cuvettes de rétention de stockage SAF et e- méthanol (vannes normalement fermées),
- La rétention du stockage d'émulseur,
- Les 2 rétentions des URV.
- Les parkings VL
- Les voiries VL,
- Les parkings PL,
- Les voiries PL.

Ce réseau est constitué de :

- Zones d'exploitation : canalisations enterrées,
- Voiries : canalisations enterrées ou aériennes, via des caniveaux ou cuvettes aux bords des voiries qui renvoient les eaux potentiellement polluées de manière gravitaire vers les bassins de rétentions suivants :
  - Le bassin n°1 à l'est destiné à collecter l'ensemble des eaux susceptibles d'être polluées de la zone logistique et stockage (volume de 1 900 m<sup>3</sup>),
  - Le bassin n°2 à l'ouest destiné à collecter uniquement les eaux de voiries et l'éventuelle eaux incendie ou épandage d'émulseur (volume de 1 150 m<sup>3</sup>).

Ce réseau permet également de collecter les eaux incendie en cas d'accident.

#### 6.1.2. Réseaux de collecte des épandages

##### Zones de stockages

Tout épandage au niveau des bacs de stockages, équipements associés et pomperies bacs seront récupérés dans les cuvettes de rétention. Ces cuvettes sont connectées au réseau cité au paragraphe 6.1.1 via un système de pente et de regards coupe-feu équipés de vannes manuelles fermées en fonctionnement normal.

Pour évacuer les eaux de pluie présentes dans ces rétentions, les vannes seront ouvertes après constat de l'absence d'épandage.

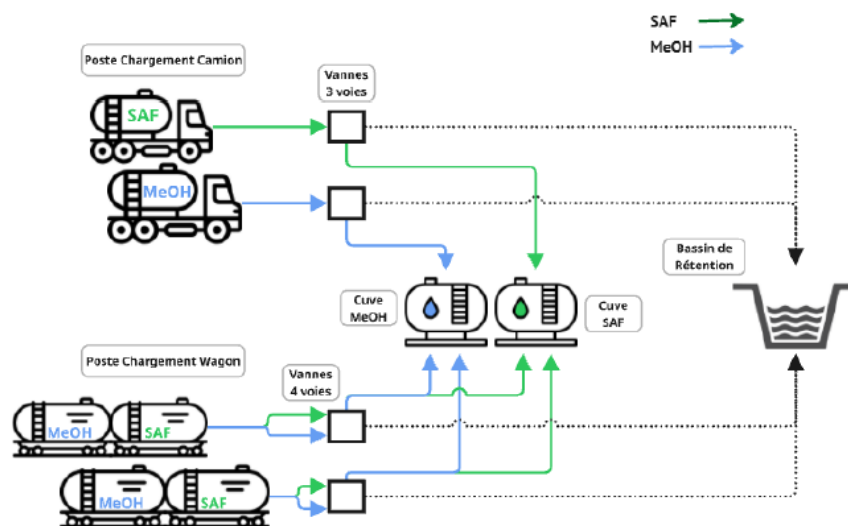
### Aires de chargement/déchargement

Les aires de chargement/déchargement des camions et wagons citernes seront connectées à l'aide d'une vanne 3 ou 4 voies manuelles :

- Au réseau de récupération des eaux potentiellement polluées cité au paragraphe 6.1.1,
- A deux cuves enterrées double-enveloppe équipées (1 cuve par produit) :
  - De volume 110 % du plus grand wagon citerne ou de manière conservatrice 110 m<sup>3</sup>,
  - de système de détection de fuite,
  - d'un indicateur de volume,
  - d'un dispositif de coupure automatique en cas de dépassement du niveau maximal.

Ces cuves ne sont pas reliées au réseau cité au paragraphe 6.1.1. En cas d'épandage accidentel dans ces zones, le produit restera confiné et devra être pompé et évacué en tant que déchet. La mise en place d'abris au-dessus des aires permet de ne pas diriger des eaux de pluie dans ces cuves.

La figure suivante présente le schéma de principe de la récupération des effluents aux aires de chargement/déchargement.



**Figure 46. 7 : Schéma de principe de la récupération des effluents aux aires de chargement/déchargement**

### 6.1.3. Traitements des effluents liquides potentiellement pollués

Les effluents cités aux paragraphes 6.1.1 et 6.1.2 aboutissent dans les bassins de rétentions n°1 ou n°2. En sortie de ces bassins seront positionnés des déboueurs/séparateurs d'hydrocarbures. Un capteur d'hydrocarbure est installé en sortie du séparateur, permettant de

fermer une vanne en sortie de bassin évitant ainsi tout rejet accidentel dans le milieu naturel. Un analyseur en ligne en sortie de bassin sera également mis en place, afin de mesurer la COT et la DCO des rejets. Cette mesure permettra également de fermer la vanne en sortie de bassin en cas de concentration accidentelle trop élevée.

Après traitement et contrôle, les eaux sont rejetées dans la darse par l'intermédiaire d'un exutoire.

Par ailleurs, le déboureur / séparateur sera muni d'une alarme en cas de saturation en hydrocarbures. Cela permettra à l'exploitant du curer le séparateur lorsque la quantité d'hydrocarbures sera trop importante. Dans ce cas, le produit sera évacué en tant que déchet par une société spécialisée grâce à un camion hydrocureur.

#### 6.1.4. Réseau de collecte des eaux pluviales non polluées

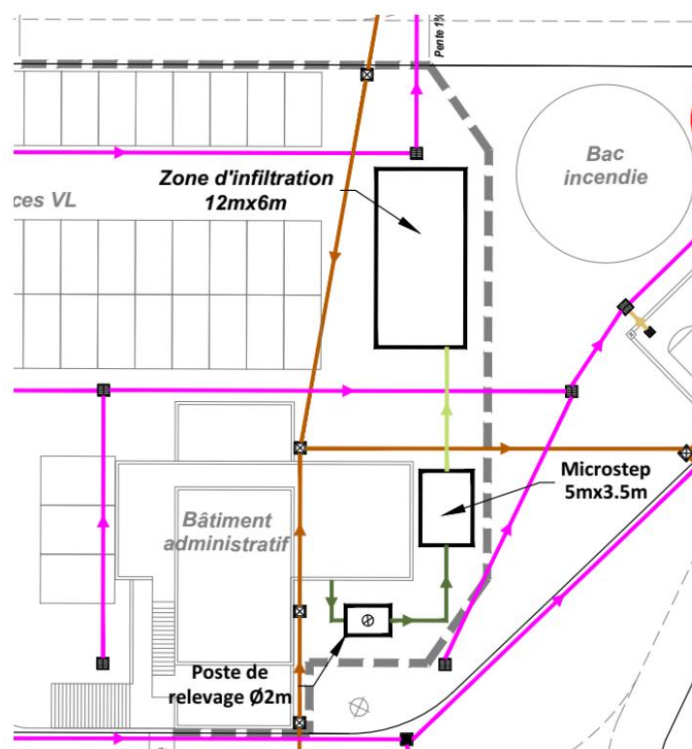
Les eaux pluviales non polluées sont rejetées directement dans la darse, via un fossé situé à la périphérie nord des installations.

#### 6.1.5. Réseau de collecte des eaux usées domestiques

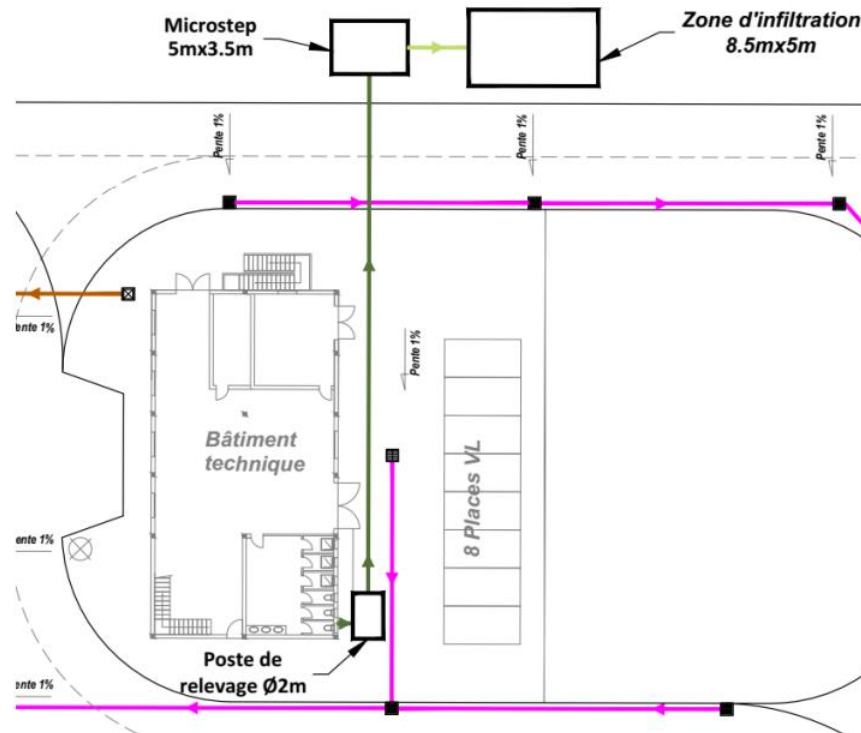
Les eaux usées domestiques seront traitées par des microstations d'épuration :

- Bâtiment administratif : 16 équivalents habitants.
- Bâtiment technique : 8 équivalents habitants.

Les effluents aqueux en sortie de ces dispositifs seront infiltrés. Les figures suivantes présentent l'implantations des microstations et des zones d'infiltration.



**Figure 46. 8 : Implantation de la microstation du bâtiment administratif et de sa zone d'infiltration**



**Figure 46. 9 : Implantation de la microstation du bâtiment technique et de sa zone d'infiltration**

### 6.1.6. Suivi de la qualité des eaux souterraines

Conformément aux arrêtés ministériels applicables au site, des piézomètres seront installés afin de mettre en place une surveillance de la nappe souterraine. Cette surveillance est détaillée dans la pièce-jointe n°4 Etude d'Impact.

## 6.2. REJETS ATMOSPHERIQUES

### 6.2.1. Unité de récupération de vapeur

Les postes de chargement de camions citernes et de wagons citernes seront reliés à des unités de récupération de vapeur (URV). Le site disposera de deux URV, une par produit.

Une URV est composée :

- De lits de charbon actif (deux récipients alternés),
- D'un système de mise sous vide (pompes à vide à vis sèche ou à anneau liquide),
- D'une colonne d'absorption, dans laquelle les vapeurs concentrées sont absorbées dans un liquide compatible (généralement le produit lui-même).

Les trois étapes de traitement sont les suivantes :

- Adsorption des vapeurs de COV sur le charbon actif, avec rejet d'air propre,
- Régénération sous vide du charbon saturé, transfert des vapeurs vers l'absorbeur,
- Absorption des vapeurs dans un liquide récupérable, réinjecté dans le stockage.

Les produits concernés étant inflammables, les réseaux liés à ces URV seront équipés de dispositifs pare-flammes pour éviter la propagation de la flamme entre les URV et les équipements.

Le schéma de principe de fonctionnement d'une URV est donné ci-après.

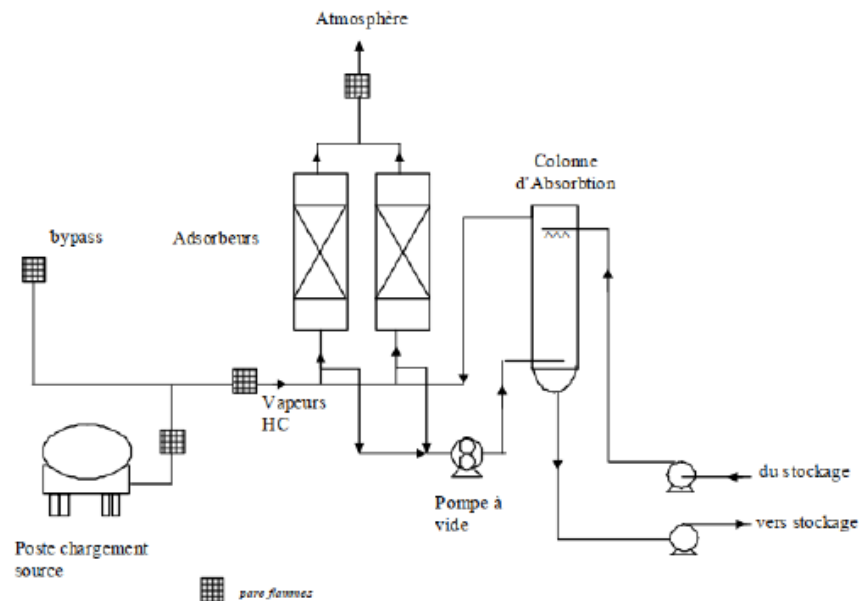



Figure 46. 10 : Schéma de principe de fonctionnement d'une URV (source : GTDLI)

Le prédimensionnement des URV SAF et e-MeOH est donné dans le tableau ci-après. Ce prédimensionnement sera validé en phase d'exécution.

Nombre de cuves absorbeurs	2
Volume par cuve absorbeur (m <sup>3</sup> )	5
Dimensions de cuves absorbeurs (D x h)	1,6 x 2,5
Nb de colonne d'absorption	1
Volume par colonne (m <sup>3</sup> )	2
Dimensions des colonnes : D (m) x h(m)	0,6 x 6
Pression de service (bar)	0,4
Dimension des rétentions (m)	11 x 6,2

Tableau 46. 10 : Prédimensionnement des URV

Les rétentions des URV disposeront d'une surverse vers le bassin de rétention n°1. Les caractéristiques des points de rejet de ces deux URV seront conformes à l'article 43 de l'arrêté du 12 octobre 2011 relatif aux ICPE classées à autorisation sous la rubrique 1434.2. Notamment, une étude des conditions de rejet sera réalisée après dimensionnement de l'URV et avant la mise en service de l'installation, afin de déterminer la hauteur de rejet en fonction des obstacles. Cette hauteur ne sera toutefois pas inférieure à 10 m. Les résultats de l'étude seront tenus à disposition de l'Inspection des Installations Classées.

	<b>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</b>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46</b>	Page : 56/59

## 6.2.2. Installations de combustion

Les installations de combustion du site sont liées à la mise en sécurité du site et à la défense incendie. De fait, en dehors des phases dégradées, elles ne fonctionneront que pour les tests de maintenance.


Seules les motopompes du réseau d'eau de défense incendie seront soumises à la rubrique 2910-A. Ces motopompes classées sous la rubrique 2910 respecteront les prescriptions de l'arrêté ministériel du 3 août 2018 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration au titre de la rubrique 2910. Notamment, la cheminée respectera les dispositions de l'article 6.2.2C : « le débouché à l'air libre de la cheminée d'évacuation des gaz de combustion dépasse de 3 mètres la hauteur des bâtiments situés dans un rayon de 15 mètres autour de l'installation, sans toutefois être inférieure à 10 mètres. ».

## 6.3. DECHETS

Les types et quantités de déchets engendrés par NeoCarb Log sont présentés en pièce-jointe n°4 Etude d'Impact.

Les déchets générés par les curages des bacs, la maintenance des tuyauteries, le curage des séparateurs seront immédiatement évacués par un prestataire agréé.

Les autres déchets, tels que les emballages, DIB, cartons, papiers, etc. seront stockés à proximité du bâtiment techniques, de manière à prévenir toutes pollutions : sur dalles béton, sur rétention, en bennes, etc.

	<i>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</i>	Février 2026
	PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46	Page : 57/59

## 7. ANNEXES

### 7.1 SKETCH D'UN BAC D'E-METHANOL

SPECIFICATION

- RESERVOIR : VERTICAL A TOIT FIXE+ECARN FLOTTANT
- CAPACITE NOMINALE : 5500m<sup>3</sup>
- DIMENSION : øint 20m/H=20m
- REVETEMENT INT : RESISTANT AU e-MeOH
- REVITEMENT EXT : PEINTURE
- MATIERE : INOX/ACIER EN CARBON
- PRODUIT : e-MeOH
- CODE : CODRES

HOLD

(\*) : EN ATTENTE

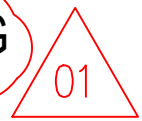
(\*\*) : LES ORIENTATIONS DES PIQUAGES SONT EN ATTENTE

Rev	Date	Désignation	Dessiné Drawn	Vérifié Checked	Approuvé Approved
01	15/10/2025	MAJ BPE SUIVANT COMMENTAIRES.	AFA	ZOM	TIS
00	29/07/2025	PREMIERE EMISSION	THA	ZOM	TIS



DE VIRIS - Le Monticelli - 1 rue du Docteur Zamenhof  
13016 MARSEILLE L'ESTAQUE  
Tel : +33 488 040 820 Fax : +33 488 040 821

Projet de développement industriel **NEOCARB LOG**  
Fos-sur-mer / Port-st-louis-du-Rhone



CE DOCUMENT EST LA PROPRIETE DE PARLYM ET NE PEUT ETRE COPIE SANS AUTORISATION / THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF PARLYM AND CAN NOT BE REPRODUCED WITHOUT AUTHORIZATION

**SKETCH RESERVOIRS e-MeOH**  
**R04 / R05 / R06**



DATE :  
29/07/2025

ECHELLE / SCALE :  
-

PHASE :  
1/1

N° FOLIO / SHEET N°:  
1/3

N° Client \_\_\_\_\_ N° PARLYM PNG 250581 IG PL 004 \_\_\_\_\_ 01

D

C

B

A

N° affaire : 250581

1

3

4

# NOMENCLATURE DES ACCESSOIRES

## ACCESSOIRES SUR ROBE

REP.	Nb.	DN	PN	TYPE BRIDE	DEPASSE / ROBE	ELEVATION	DESIGNATION	OBSERVATIONS
N1	1	(*)	(*)	(*)	230	(*)	SORTIE PRODUIT	CAISSON D'ASP.
N2	1	(*)	(*)	(*)	205	(*)	ENTREE PRODUIT	+ DIFFUSEUR
N3	1	(*)	(*)	(*)	205	(*)	VIDANGE	AVEC TUBE INT.
N5	1	(*)	(*)	(*)	205	(*)	RESERVE (VANNE + B.P)	
N6	2	(*)	(*)	(*)	310	(*)	TROU D'HOMME DE ROBE AVEC POTENCE	SVT. CODRES
N7	2	(*)	(*)	(*)	180	(*)	NIVEAU HAUT/TRES HAUT DE SECURITE	
N8	2	(*)	(*)	(*)	-	(*)	ENTREE BOITE A MOUSSE	B.M + DEFLECTEUR
N9	1	(*)	(*)	(*)	180	(*)	NIVEAU BAS DE SECURITE	
MT	5	(*)	(*)	(*)	-	(*)	MISE A LA TERRE	A ORIENTER SUR SITE
TD	5	(*)	(*)	(*)	-	(*)	TEMOIN DE TASSEMENT	A ORIENTER SUR SITE
PF	8	(*)	(*)	(*)	-	(*)	PATTE DE FIXATION CABLES INSTRUM.	
PS	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	PLAQUE SIGNALTIQUE	
CR	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	COURONNE DE REFROIDISSEMENT MIXTE	INOX
CM	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	COURONNE ALIMENTATION MOUSSE	INOX
AR	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	MONTEE COURONNE REFROIDISSEMENT	PIEGE A CAILLOUX INOX
AM	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	MONTEE COURONNE MOUSSE	PIEGE A CAILLOUX INOX

## ACCESSOIRES SUR TOIT

REP.	Nb.	DN	PN	TYPE BRIDE	DEPASSE / TOIT	RAYON / CENTRE	DESIGNATION	OBSERVATIONS
N10	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	RESERVE	+ B.P
N11	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	PIGE AUXILIARE CENTRALE	AVEC TAMPON DE JAUGE TYPE "WHESSOF" TJ2
N12	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	PIGE AUXILIARE LATERALE	AVEC TAMPON DE JAUGE TYPE "WHESSOF" TJ2
N13	6	(*)	(*)	(*)	-	(*)	EVENT PERIPHERIQUE	DIMENSIONNER SELON CODE
F	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	DECOMPRESSION + TUBE INTERNE	AVEC VP RERF.
N14	1	(*)	(*)	(*)	150	(*)	TROU D'HOMME DE TOIT + EVENT	SVT. CODRES
N15	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	JAUGEUR DE NIVEAU (AVEC TUBE INTERNE)	A CONFIRMER SVT TYPE JAUGEUR
N16	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	VERTICALE DE PIGE DE REFERENCE	AVEC TAMPON DE JAUGE TYPE "WHESSOF" TJ2
G	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	INDICATEUR DE NIVEAU A REGLETTE	TYPE "WHESSOF"
N17	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	SONDE DE TEMPERATURE MULTIPONTS	+ TUBE INTERNE
-	-	-	-	-	-	-	-	

### NOMENCLATURE DES ACCESSOIRES

RESERVOIR  
REP.R04/R05/R06

N° DE PLAN

PNG-250581-IG-PL-004

FOLIO

2/3

REV

1

D

C

B

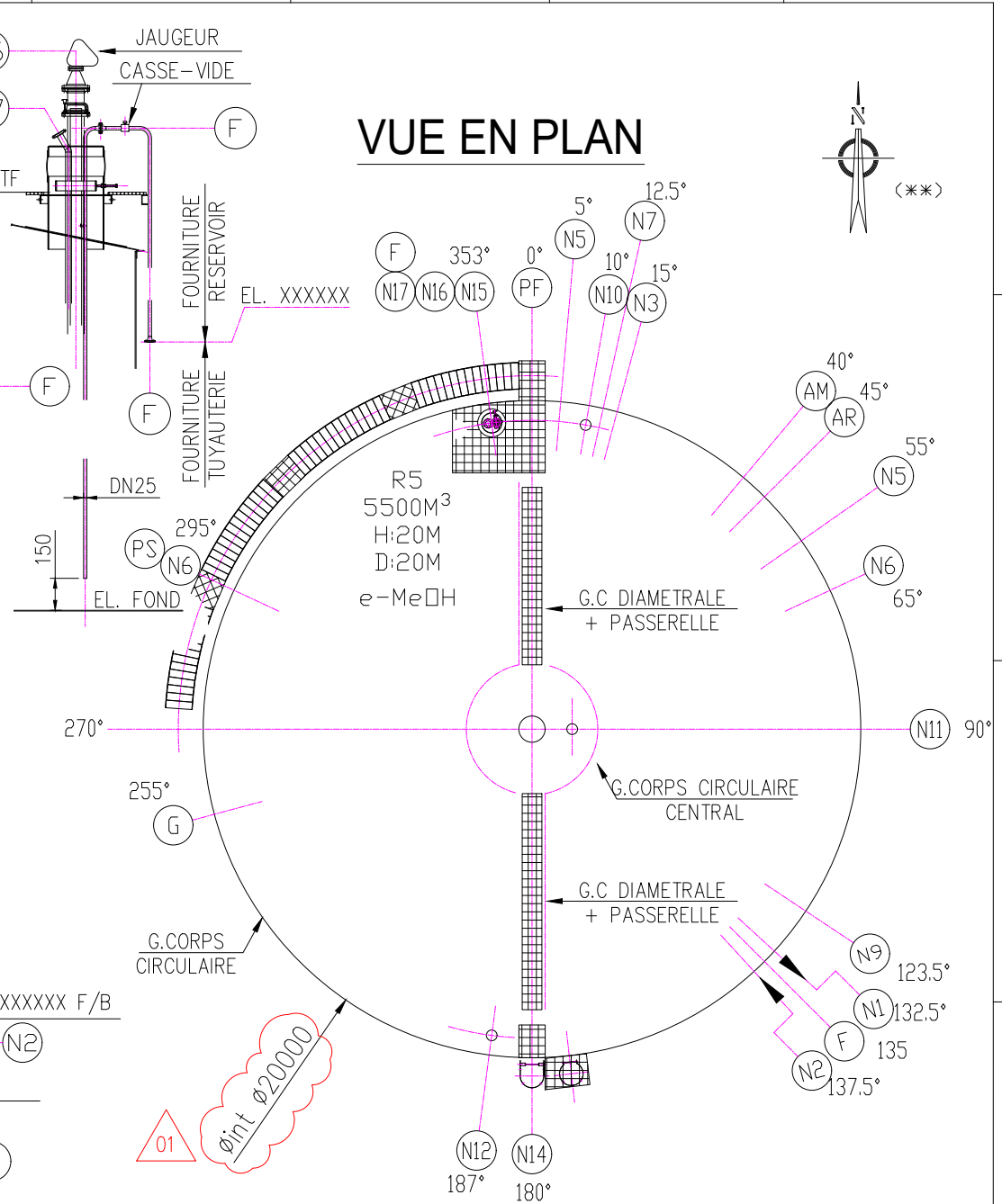
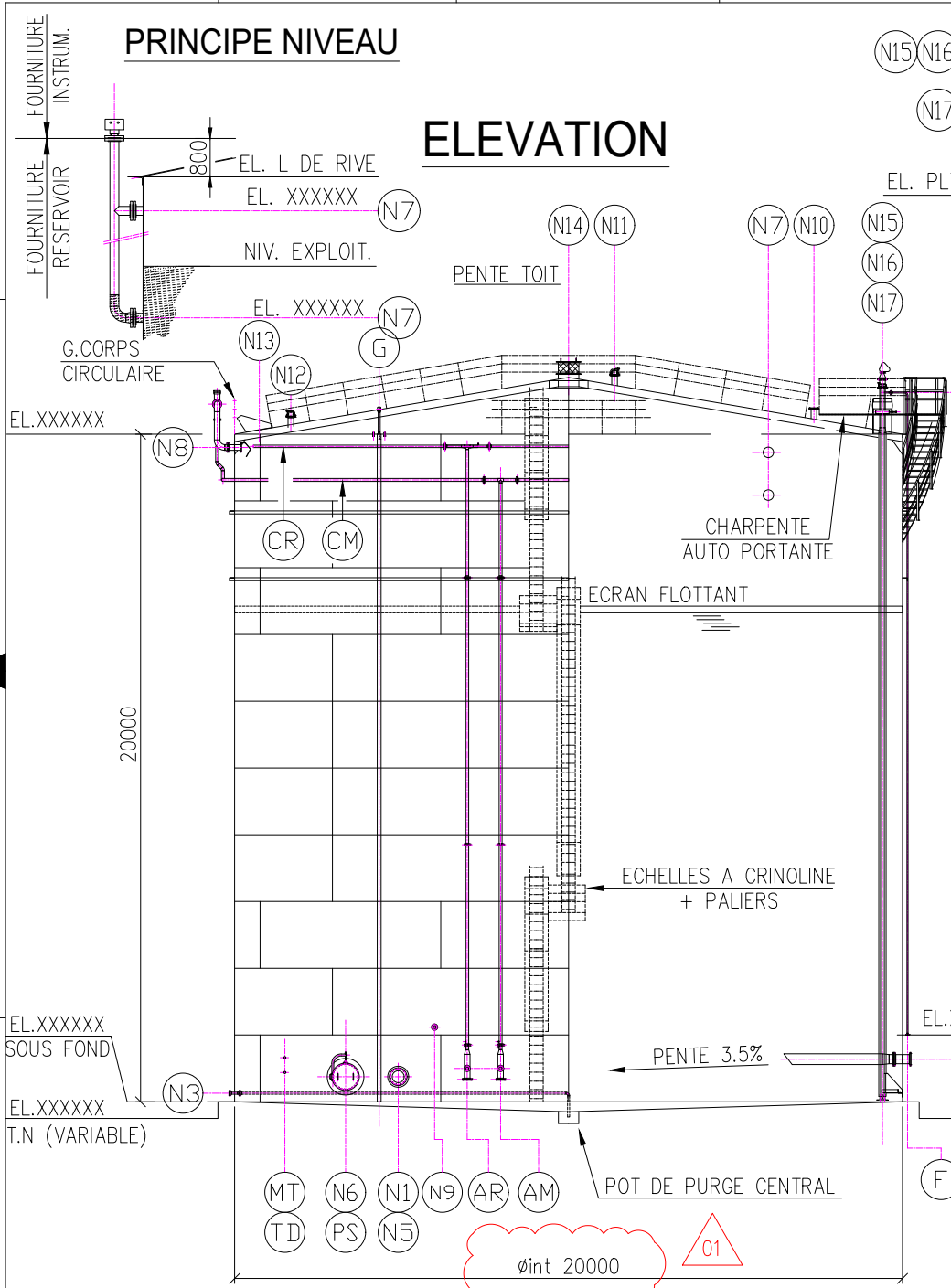
A

250581

**PRINCIPE NIVEAU**


**ELEVATION**

**VUE EN PLAN**



RESERVOIR REP.R04/R05/R06	SKETCH RESERVOIR	N° DE PLAN	FOLIO	REV
		PNG-250581-IG-PL-004	3/3	1

250581

	<i>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</i>	Février 2026
	<b>PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIERCE JOINTE N°46</b>	Page : 58/59

## **7.2 SKETCH D'UN BAC DE SAF**

SPECIFICATION

- RESERVOIR : VERTICAL A TOIT FIXE
- CAPACITE NOMINALE : 3000m<sup>3</sup>
- DIMENSION : Øint 15m/H=20m
- REVETEMENT INT : RESISTANT A L'HYDROCARBURE
- REVITEMENT EXT : PEINTURE
- MATIERE : ACIER EN CARBON
- PRODUIT : SAF
- CODE : CODRES



HOLD

- (\*) : EN ATTENTE
- (\*\*) : LES ORIENTATIONS DES PIQUAGES SONT EN ATTENTE

Rev	Date	Désignation	Dessiné Drawn	Vérifié Checked	Approuvé Approved
02	15/10/2025	MAJ BPE SUIVANT COMMENTAIRES.	AFA	ZOM	TIS
01	15/09/2025	AJOUT ECRAN FLOTTANT	AFA	ZOM	TIS
00	29/07/2025	PREMIERE EMISSION	THA	ZOM	TIS



Projet de développement industriel **NEOCARB LOG**  
Fos-sur-mer / Port-st-louis-du-Rhone



CE DOCUMENT EST LA PROPRIETE DE PARLYM ET NE PEUT ETRE COPIE SANS AUTORISATION / THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF PARLYM AND CAN NOT BE REPRODUCED WITHOUT AUTHORIZATION

**SKETCH RESERVOIRS SAF**

**R01 / R02 / R03**

DATE :  
29/07/2025

ECHELLE / SCALE :  
-

PHASE :  
1/1

N° FOLIO / SHEET N°:  
1/3

N° Client \_\_\_\_\_ N° PARLYM PNG1250581 IG PL 003 \_\_\_\_\_ 02

D

C

B

A

N° affaire : 250581 1

# NOMENCLATURE DES ACCESSOIRES

## ACCESSOIRES SUR ROBE

REP.	Nb.	DN	PN	TYPE BRIDE	DEPASSE / ROBE	ELEVATION	DESIGNATION	OBSERVATIONS
N1	1	(*)	(*)	12B	205	(*)	SORTIE PRODUIT	ASPIRATION FLOTTANTE
N2	1	(*)	(*)	12B	205	(*)	ENTREE PRODUIT	+ DIFFUSEUR
N3	1	(*)	(*)	12B	205	(*)	VIDANGE	AVEC TUBE INT.
N4	1	(*)	(*)	(*)	150	(*)	PURGE	AVEC TUBE INT. + POT DE PURGE
N5	1	(*)	(*)	(*)	205	(*)	RESERVE	
N6	2	(*)	(*)	(*)	310	(*)	TROU D'HOMME DE ROBE AVEC POTENCE	SVT. CODRES
N7	2	(*)	(*)	(*)	180	(*)	NIVEAU HAUT/TRES HAUT DE SECURITE	
N8	2	(*)	(*)	(*)	-	(*)	ENTREE BOITE A MOUSSE	B.M + DEFLECTEUR
N9	3	(*)	(*)	(*)	-	(*)	PRISE D'ECHANTILLON + ROBINET	+ COFFRET INOX
N20	1	(*)	(*)	(*)	180	(*)	NIVEAU BAS DE SECURITE	
MT	5	(*)	(*)	(*)	-	(*)	MISE A LA TERRE	A ORIENTER SUR SITE
TD	5	(*)	(*)	(*)	-	(*)	TEMOIN DE TASSEMENT	A ORIENTER SUR SITE
PF	6	(*)	(*)	(*)	-	(*)	PATTE DE FIXATION CABLES INSTRUM.	
PS	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	PLAQUE SIGNALTIQUE	
CR	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	COURONNE DE REFROIDISSEMENT	INOX
CM	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	COURONNE ALIMENTATION MOUSSE	INOX
AR	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	MONTEE COURONNE REFROIDISSEMENT	PIEGE A CAILLOUX INOX
AM	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	MONTEE COURONNE MOUSSE	PIEGE A CAILLOUX INOX

## ACCESSOIRES SUR TOIT

REP.	Nb.	DN	PN	TYPE BRIDE	DEPASSE / TOIT	RAYON / CENTRE	DESIGNATION	OBSERVATIONS
N10	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	RESERVE	+ B.P
N11	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	PIGE AUXILIARE CENTRALE	AVEC TAMPON DE JAUGE TYPE "WHESSOE" TJ2
N12	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	PIGE AUXILIARE LATERALE	AVEC TAMPON DE JAUGE TYPE "WHESSOE" TJ2
N13	-	(*)	(*)	(*)	-	(*)	EVENT + ARRETE FLAMME	DIMENSIONNER SELON CODE
F	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	DECOMPRESSION	SUR V.P DE REF.
N14	1	(*)	(*)	(*)	150	(*)	TROU D'HOMME DE TOIT	SVT. CODRES
N15	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	JAUGEUR DE NIVEAU (AVEC TUBE INTERNE)	A CONFIRMER SVT TYPE JAUGEUR
N16	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	VERTICALE DE PIGE DE REFERENCE	AVEC TAMPON DE JAUGE TYPE "WHESSOE" TJ2
G	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	INDICATEUR DE NIVEAU A REGLETTE	TYPE "WHESSOE"
N17	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	SONDE DE TEMPERATURE MULTIPPOINTS	
N18	2	(*)	(*)	(*)	-	(*)	EVENT DE SECOURS	
N19	1	(*)	(*)	(*)	-	(*)	RESERVE	

RESERVOIR REP:R01/R02/R03	NOMENCLATURE DES ACCESSOIRES	N° DE PLAN	FOLIO	REV
		PNG-250581-IG-PL-003	2/3	02

D

C


B

A

250581

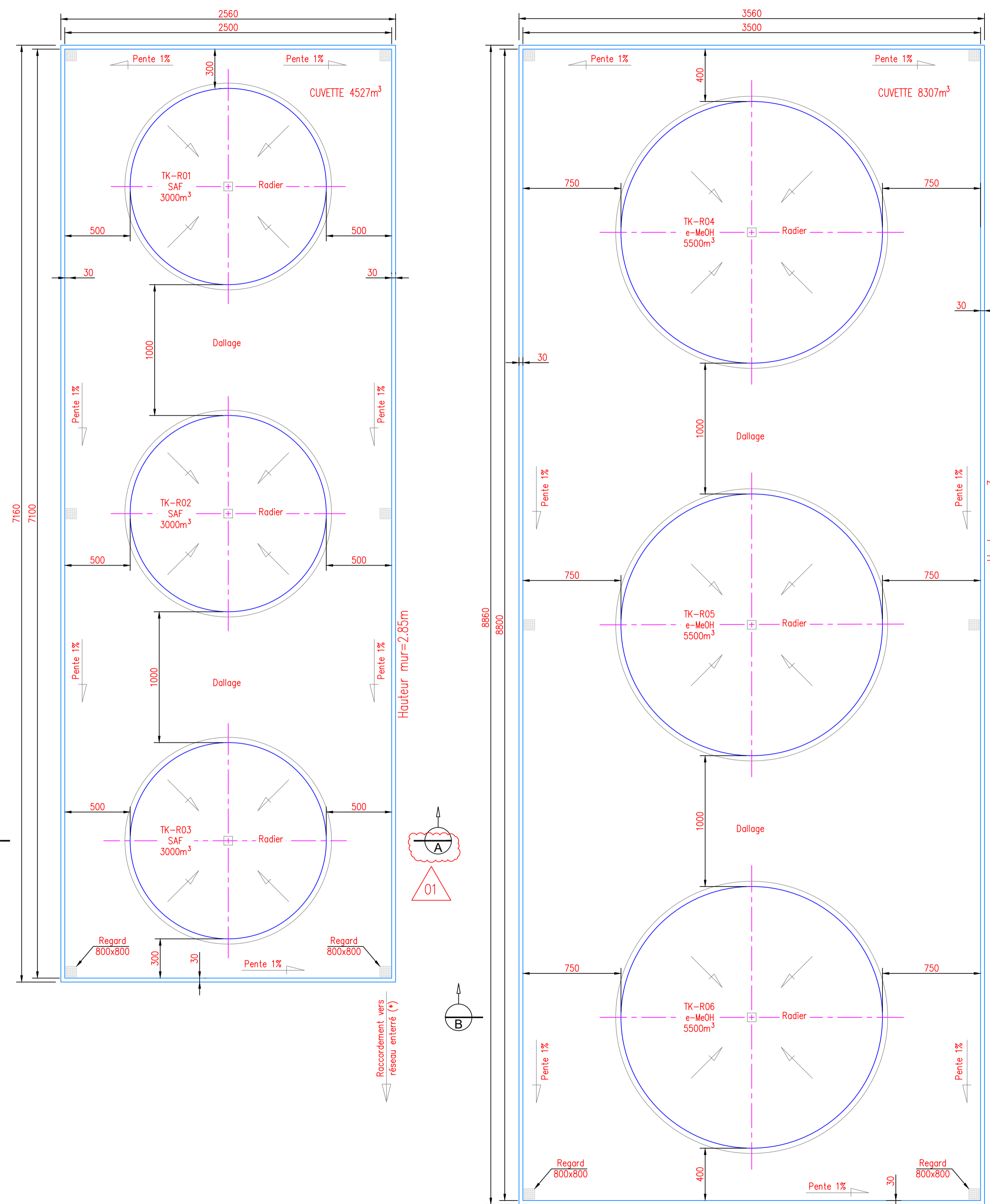




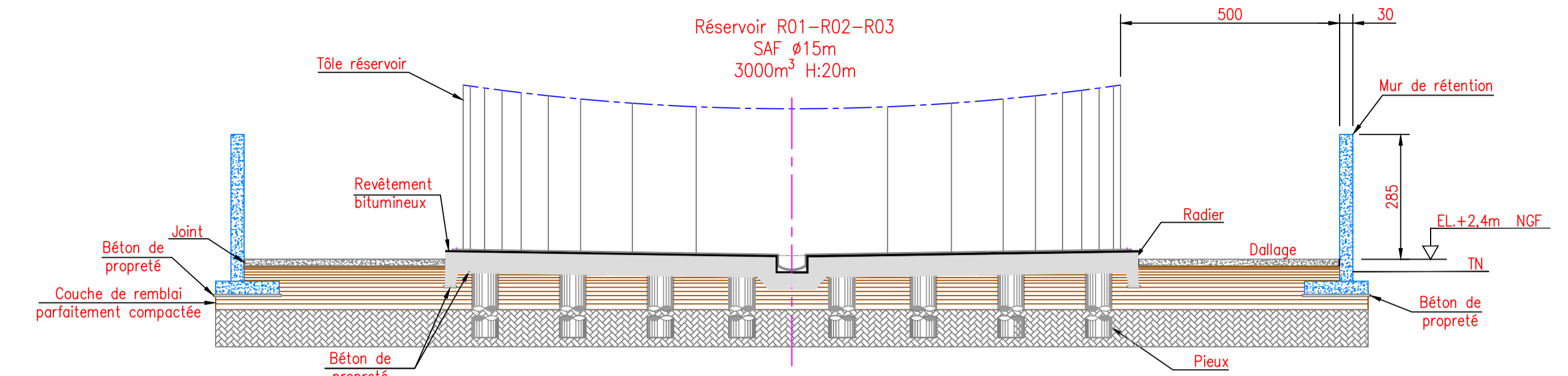
	<i>DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ICPE</i>	Février 2026
	PARTIES 4.1.1 à 4.1.3 - PIECE JOINTE N°46	Page : 59/59

### 7.3 PLAN GUIDE DES CUVETTES DE RETENTION

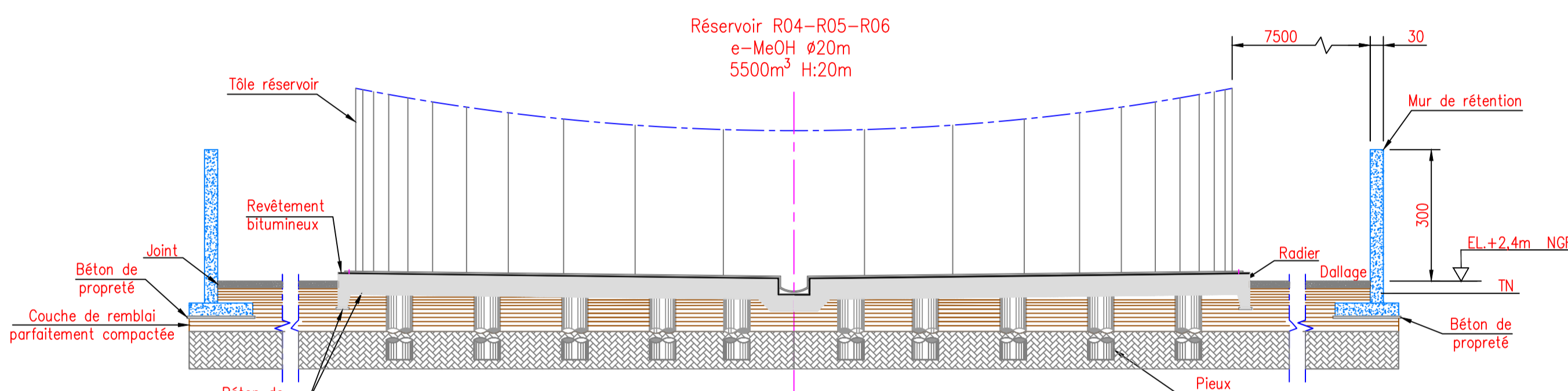
VUE EN PLAN  
Ech:1/200



COUPE A-A  
Ech:1/100



COUPE B-B  
Ech:1/100



**Légende:**

- Terrain naturel
- Radier
- Revêtement bitumineux
- Remblai compacté
- Dallage
- Béton de propreté

**PLAN DE REFERENCE :**

- Plan guide d'implantation général N° : PNG-250581-IG-PL-001.

**NOTA :**

- Les côtes sont exprimées en cm.
- Les dimensions des fondations sont à définir après réception de l'étude géotechnique.
- L'épaisseur des radiers sont à définir après réception de l'étude géotechnique.
- Ce plan doit être mis à jour dès réception des études de sol et prédimensionnement des fondations du réservoir.
- (\*) Points de raccordement aux réseaux enterrés à déterminer

**CATEGORIE DES BETONS :**

- Béton armé : fck = 30MPa
- Béton de propreté : classe de résistance = C15/20
- Béton Classe de résistance du béton = C30/37

**CATEGORIE DES ACIERS :**

- aciers HA et TS = Fe 500
- enrobage des aciers 5 cm

01	15/10/2025	MAJ BPE suivant commentaires.	AFA	AGA	TIS
00	24/07/2025	PREMIERE EMISSION	THA	AGA	TIS
Rev	Date	Désignation	Dessiné Drawn	Vérifié Checked	Approuvé Approved

DE VIBS - Le Montellili - 1 rue du Docteur Zemanoh  
13014 MARSEILLE L'ESTAGNE  
Tel : +33 493 948 828 Fax : +33 493 948 828

Projet de développement industriel NEOCARB LOG  
Fos-sur-mer / Port-st-louis-du-Rhone

CE DOCUMENT EST LA PROPRIETE DE PARLYM ET NE PEUT ETRE SANS AUTORISATION / THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF PARLYM AND CAN NOT BE REPRODUCED WITHOUT AUTHORIZATION

## PLAN GUIDE DES CUVETTES DE RETENTION

DATE : 24/07/2025
ECHELLE / SCALE : 1/200 - 1/100
PHASE :
N° FOLIO / SHEET N° : 1/1