

## Compte-rendu

### Réunion d'ouverture de la consultation publique du projet NeoCarb Log

Cette première réunion publique, organisée dans le cadre réglementaire de la consultation, a permis de présenter le projet NeoCarb d'Elyse Energy dans sa globalité pour mieux appréhender la phase initiale du projet appelée NeoCarb Log, objet de la consultation du public du 30 mars au 30 juin 2026.

Le contexte global du projet de plateforme industrialo-portuaire de production de carburants de synthèse a bien distingué deux phases : la phase 0 dite « NeoCarb Log » qui concerne la mise en place d'une plateforme de stockage et de logistique de e-carburants puis sa phase 1 dite « NeoCarb Prod » qui portera sur les unités de production des e-carburants. Les conclusions des concertations préalable et continue portées par la commission nationale du débat public (CNDP) ont été présentées, avant de s'attarder sur les spécificités de « NeoCarb Log », la première phase du projet, avant une longue partie consacrée aux questions-réponses avec le public.

Le cadre réglementaire de la consultation publique (nouvelle « Enquête publique » avec la loi « Industrie Verte »), le phasage du projet, les bénéfices attendus (décarbonation, souveraineté) et les mesures environnementales prises à travers la séquence Éviter Réduire Compenser (ERC) ont été abordés.

Les questions ont porté sur la viabilité économique du projet, l'interdépendance entre les deux phases, les impacts sur la biodiversité et les risques technologiques, ainsi que la nécessité d'un développement coordonné des infrastructures publiques pour accompagner la réindustrialisation de la zone.

Participation :

Étaient présentes pour cette réunion du 31 mars 2026 de 18h00 à 20h00 (Maison de la Mer et du Sport, Av. du Sable d'Or, 13270 Fos-sur-Mer), une cinquantaine de personnes dont Radio locale de Fos Fossa FM (Pascale B.) et les représentants d'associations parmi lesquelles l'ADPLGF (Daniel M.), Rester sur Terre (Enoro C.), Alternea Tiba (Bernard V.), MCBT (Romuald M. et Gilbert D.), Fos Provence basket (Christophe S.)

Cadre de la réunion et contexte réglementaire

La soirée a débuté par l'intervention du commissaire enquêteur qui a rappelé sa désignation par le tribunal administratif, agissant de manière indépendante et neutre, avec pour mission d'informer le public et d'éclairer la décision finale du préfet concernant l'autorisation environnementale et le permis de construire de NeoCarb Log. Il a ensuite clairement distingué d'une part la phase de concertation CNDP achevée (où le dossier était évolutif) et d'autre part la phase de consultation du public actuelle (avec un dossier arrêté). Il a détaillé le nouveau cadre réglementaire imposé par la loi « Industrie Verte » de 2024, qui fixe les échéances, d'où : une durée de consultation de trois mois (du 30 mars au 30 juin pour ce projet. Cette procédure inclut des réunions d'ouverture (31 mars 2026) et de clôture (18 juin 2026), un calendrier strict pour la remise de son rapport (21 juillet 2026) et pour les décisions préfectorales (dans les deux mois suivants).

La garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), Valérie S., a également précisé son rôle : veiller à la transparence de l'information et au respect de la participation du public. Enfin, l'équipe projet NeoCarb d'Elyse Energy, menée par le directeur de projet Jérôme G., a été présentée tandis que la présentation du projet a été faite par le chef de projet, Maxime V., avec des compléments apportés par Hervé M., directeur territorial.

#### Présentation globale du projet NeoCarb

Le projet NeoCarb, porté par la PME française Elyse Energy (créée en 2020 par la fusion de deux entreprises), vise à décarboner les secteurs des mobilités lourdes (transport maritime, aviation) et de l'industrie. Le modèle consiste à produire des carburants de synthèse (e-méthanol et e-kérosène/SAF) en combinant de l'hydrogène produit sur site avec du CO2 capté sur des fumées industrielles.

L'implantation du projet 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) a été jugée stratégique en raison de sa localisation au cœur d'un écosystème industriel et portuaire.

La méthodologie d'implantation a rigoureusement intégré les contraintes locales, notamment le Plan Local d'Urbanisme (PLU), le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) et la préservation de la biodiversité, menant à la sanctuarisation de 12 hectares de terrain.

Face à la complexité et aux différents calendriers, le projet a été scindé en deux phases distinctes :

- Une phase 0 : NeoCarb Log - Création d'une plateforme logistique pour le stockage et la distribution des carburants.
- Une phase 1 : NeoCarb Prod - Implantation des unités de production d'hydrogène, de méthanol et de kérosène.

Cette approche phasée vise à accélérer la mise à disposition de carburants bas carbone sur le territoire tout en contribuant à la souveraineté énergétique et industrielle.

#### Bilan des concertations antérieures et enseignements

La garante de la CNDP, a présenté un bilan détaillé des phases de concertation préalable (novembre 2024 - janvier 2025) et continue (démarrée le 7 mai 2025 en parallèle du grand débat Fos Berre Provence, et allant jusqu'au 29 mars 2026, veille du début de la consultation). Elle a souligné la diversification des modalités de participation (forums, stands mobiles, travail avec les lycées) qui ont permis de toucher un public large d'environ 650 personnes. Les principaux thèmes abordés ont été la logistique (trafic routier et ferroviaire), la sécurité industrielle et le cumul des risques, les impacts territoriaux (emploi, logement, infrastructures), l'utilisation des ressources (eau, électricité) et la biodiversité et mesures ERC prises.

Certains sujets restent encore à approfondir lors de la concertation continue qui reprendra après le 30 juin 2026, à travers la tenue d'ateliers dédiés aux ressources, à prévoir à l'automne 2026. Il s'agit notamment des deux problématiques importantes : les risques cumulés avec ceux des entreprises voisines et l'utilisation des ressources.

Le maître d'ouvrage a ensuite exposé les enseignements tirés par Elyse Energy des deux bilans de ces concertations. Les retours ont été jugés positifs, confirmant l'intérêt du projet pour la décarbonation, la réindustrialisation et la souveraineté. Les échanges ont conduit à une vigilance sur l'optimisation des ressources et la mise en place de synergies avec les industriels voisins. Il a par ailleurs été fait mention de la mise en place en mars 2026 d'un protocole d'accord avec Marcegaglia et GravitHy visant à développer des synergies industrielles, notamment dans cette première phase autour des installations ferroviaires mutualisées. La principale décision issue de cette période a été d'accélérer la mise en œuvre de la partie logistique du projet, donnant naissance à la phase « NeoCarb Log ».

Focus sur la phase « NeoCarb Log », objet de la consultation publique.

Cette première phase du projet, objet de la consultation publique actuelle, consiste à développer une plateforme industrialo-portuaire dédiée au stockage et à la distribution de carburants de synthèse. Elle comprendra six cuves (trois de 5 500 m<sup>3</sup> pour le méthanol et trois de 3 000 m<sup>3</sup> pour le SAF), ainsi que les infrastructures ferroviaires et routières associées. Le site sera classé Seveso seuil haut dès cette phase en raison des quantités de méthanol stockées, mais ne stockera pas d'hydrogène.

La justification de cette phase anticipée est double :

- Synergie avec le projet eM-Rhône : Un autre projet d'Elyse Energy (eM-Rhône) dans la vallée du Rhône en phase d'instruction, produira du e-méthanol dès 2029. Ce e-méthanol sera acheminé à Fos par wagons-citernes et les installations sur place permettront de le stocker et de le distribuer localement dès 2030, répondant ainsi aux besoins d'acteurs comme Corsica Linea avant même que la production ne démarre sur le site à Fos.
- Coordination avec les voisins : L'accélération du projet permet de coordonner les travaux du futur terminal ferroviaire avec les projets adjacents de Marcegaglia et Gravity.

Le projet prévoit la création d'une vingtaine d'emplois pour l'exploitation du dépôt. Le chantier devrait démarrer en 2027 pour une mise en service en 2030, après obtention des arrêtés préfectoraux attendus fin 2026 à l'issue de la consultation en cours. Pour cette phase les consommations sont estimées à 5 000 m<sup>3</sup>/an pour l'eau et moins de 1 MW pour la consommation électrique du dépôt.

Mesures environnementales et insertion du projet

La dimension environnementale du projet a été prise en compte dès les premières réflexions sur le projet. Les 12 hectares du site, identifiés comme les plus riches en biodiversité ont été sanctuarisés, permettant la conservation de continuités écologiques, au Nord avec Innovex et à l'Est avec Marcegaglia. Pour les 40 hectares restants qui seront tout ou partie artificialisés, des mesures de compensation ont été définies sur 130 hectares situés sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, au niveau de l'étang de l'Oiseau. L'intervention de l'écologue Livia V. du bureau d'étude Ecomed a précisé que ces mesures viseront à restaurer les fonctionnalités écologiques de ces parcelles, notamment en luttant contre les espèces exotiques envahissantes comme le Baccharis et en recréant des habitats pour la faune locale (amphibiens, reptiles, oiseaux, etc.). Un suivi de l'efficacité et de la pérennité de ces mesures de compensation est prévu sur 30 ans.

L'architecte du projet Renaud T. du cabinet MAP est intervenu pour présenter le parti pris pour les bâtiments administratifs : une conception modulaire en bois et métal, surélevée

pour minimiser l'impact au sol, favoriser la biodiversité et offrir une vue panoramique. Cette approche intègre une vision de sobriété et anticipe par sa modularité soit l'évolution soit le démantèlement futur des structures.

### **Échanges avec le public : questions / interventions du public et réponses du maître d'ouvrage**

La séance de questions-réponses a permis de mettre en évidence des interrogations structurantes sur la cohérence et la viabilité du projet, une attention particulière portée aux impacts environnementaux et territoriaux, et des attentes fortes en matière de retombées locales et d'infrastructures. Douze thèmes sont ressortis.

#### **1. Origine des financements et nature des capitaux**

- Un participant interroge le maître d'ouvrage sur l'origine des capitaux finançant le projet. Il souhaite savoir si les financements sont français, européens ou internationaux, et exprime une préoccupation quant à la nature des investisseurs, notamment dans un contexte de développement de projets similaires à l'étranger.
- Le maître d'ouvrage indique que, à ce stade, les capitaux mobilisés sont majoritairement d'origine française et européenne. Il précise que le financement futur du projet reposera sur des mécanismes classiques, faisant intervenir des banques et des investisseurs institutionnels. Compte tenu du montant important de l'investissement (de l'ordre de 1,5 milliard d'euros pour l'ensemble du projet), il est indiqué que plusieurs sources de financement seront mobilisées. Le maître d'ouvrage souligne également que ces investissements feront l'objet d'un contrôle de l'État, notamment au regard du caractère stratégique des infrastructures, afin de garantir la traçabilité des capitaux et d'éviter l'entrée d'acteurs issus de pays considérés comme sensibles.

#### **2. Classement Seveso et impact sur le PPRT**

- Un participant questionne le classement du site au regard de la réglementation Seveso et s'interroge sur un éventuel impact du projet sur le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), notamment en lien avec la production et le stockage de substances comme l'hydrogène.
- Le maître d'ouvrage confirme que le site sera classé Seveso seuil haut dès la phase logistique, en raison des volumes de produits stockés (notamment méthanol et carburants de synthèse). Il précise toutefois que le projet ne modifie pas le PPRT existant. Il s'inscrit dans un périmètre industriel déjà réglementé et conçu pour accueillir ce type d'activités. L'implantation du projet repose sur une logique d'intégration dans un environnement industriel existant, avec une gestion mutualisée des risques.

#### **3. Phasage du projet et garantie de réalisation de la phase Prod**

- Un participant s'interroge sur la séparation du projet en deux phases (logistique puis production) et sur la garantie que la 2<sup>ème</sup> phase sera effectivement réalisée. Il questionne également la capacité du maître d'ouvrage à mobiliser les financements nécessaires pour cette seconde phase.
- Le maître d'ouvrage indique que le projet a initialement été conçu comme un ensemble unique, mais que des contraintes calendaires et industrielles ont conduit

à distinguer deux phases. Il précise que la phase initiale logistique n'a de sens que si la phase production est confirmée. En conséquence, les investissements liés à la première phase ne seront engagés que si la faisabilité et le financement de la deuxième phase sont suffisamment sécurisés. Il est indiqué que la décision d'investissement pour la phase industrielle interviendra entre 2027 et 2028, et que la réalisation de la phase 1 est conditionnée à cette décision.

#### **4. Nature des flux et origine des produits**

- Un participant s'interroge sur la nature des flux logistiques associés à la phase Log, et notamment sur le fait que les produits stockés pourraient être importés. Il se questionne également sur le type de logistique associé aux produits et s'il y aura de la logistique fluviale inter-sites.
- Le maître d'ouvrage précise que les produits stockés dans la phase logistique proviendront principalement d'autres sites du groupe, notamment le projet eM-Rhône situé au sud de Lyon. Cette organisation permet d'anticiper la mise à disposition de carburants de synthèse avant la mise en service de l'unité de production locale, prévue ultérieurement. Dans cette phase du projet, la logistique se fera essentiellement par wagons citernes (5 trains/semaine) et dans une moindre mesure par camions-citernes (8 camions/jour). La logistique fluviale n'est pas prévue dans cette phase initiale.

#### **5. Altimétrie du site et risque de submersion**

- Un participant soulève la question de la hauteur du terrain par rapport au niveau de la mer (NGF) et des risques liés à la montée des eaux. Il s'interroge sur la nécessité de rehausser le terrain et sur les impacts associés.
- Le maître d'ouvrage indique que les relevés topographiques réalisés sur le site font apparaître une altitude moyenne d'environ 3,2 mètres NGF, soit supérieure au niveau de référence associé au risque de submersion marine, estimé à environ 2,40 mètres NGF. Il précise toutefois que des travaux de remblaiement (et de déblaiement) seront mis en œuvre afin d'assurer la mise à niveau des zones dont l'altimétrie serait inférieure à ce seuil. Ces travaux seront réalisés dans le respect des contraintes environnementales identifiées, en particulier celles liées aux espaces préservés dans le cadre de la séquence ERC.

#### **6. Trafic en phase chantier**

- Un participant interroge le maître d'ouvrage sur le nombre de camions qui circuleront pendant la phase de construction du projet.
- Le maître d'ouvrage indique que la phase logistique correspond à un chantier de taille limitée, principalement composé de travaux de génie civil (voiries, réseaux, cuves). Il précise que le nombre exact de camions n'a pas été calculé à ce stade pour cette phase. Une estimation sera réalisée ultérieurement sachant que le chantier mobilisera environ 300 personnes en phase de pointe, ce qui permettra d'affiner les estimations de trafic.

#### **7. Mesures ERC et compensation écologique**

- Plusieurs participants posent des questions sur les mesures de compensation environnementale, leur nature, leur localisation et leur efficacité. Il est notamment demandé si la compensation se limite uniquement à une logique de surface.
- Le maître d'ouvrage indique que le projet applique la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) : 12 hectares sont évités dès la conception du projet (zones à forte biodiversité) et donc 40 hectares sont concernés. De plus des mesures de compensation sont mises en œuvre sur environ 130 hectares situés à proximité du site sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, au niveau de l'étang de l'oiseau. Ces mesures viseront à restaurer les fonctionnalités écologiques de ces parcelles et un suivi sera effectué.

## **8. Espèces protégées et inventaires écologiques**

- Une participante demande des précisions sur les espèces présentes sur le site, les milieux concernés, et les éventuelles protections réglementaires associées.
- Le maître d'ouvrage, avec l'appui de l'écologue qui intervient, indique que des inventaires ont été réalisés sur l'ensemble du site (52 hectares). Ils ont permis d'identifier : 9 espèces de flore protégées, 2 espèces d'invertébrés protégées, 5 espèces d'amphibiens, 9 espèces de reptiles, 13 espèces de chauves-souris, 35 espèces d'oiseaux (tous nicheurs et dont plusieurs protégées), des mammifères terrestres potentiels. Il est précisé que certaines espèces feront l'objet de mesures d'évitement ou de compensation spécifiques, en fonction de leur sensibilité.

## **9. Nature du méthanol et caractère « biosourcé »**

- Une participante questionne la qualification de « méthanol biosourcé » du projet eM-Rhône mentionnée dans le dossier.
- Le maître d'ouvrage indique que le méthanol sur eM-Rhône est produit à partir d'hydrogène issu d'électricité bas carbone et de CO<sub>2</sub> capté sur des fumées d'installations industrielles (cimenterie). Il reconnaît que cette production ne correspond pas strictement à une origine « biosourcée » mais plutôt « bas carbone » et indique qu'une correction sera donc apportée au dossier.

## **10. Réglementation européenne et viabilité économique**

- Une participante interroge l'impact des obligations européennes d'incorporation de carburants durables et les conséquences d'un éventuel report de ces obligations sur la viabilité du projet.
- Le maître d'ouvrage indique que le projet s'inscrit dans le cadre de la réglementation européenne (RED III) et de ses déclinaisons nationales. Il précise que : les décisions d'investissement dépendront de la sécurisation de contrats commerciaux avec des acteurs soumis à ces obligations ; les évolutions réglementaires font l'objet d'ajustements réguliers ; et des discussions sont en cours avec des clients potentiels (maritime, chimie, aviation). Il souligne que ces éléments sont déterminants pour le financement du projet.

## **11. Flux logistiques (phase Log et phase Prod)**

- Une participante demande des précisions sur les flux de transport, notamment en phase Production, et sur les besoins pour remplir les cuves.

- Le maître d’ouvrage indique qu’en fonctionnement nominal du dépôt, comme cela a déjà précisé les flux sont estimés à environ 5 trains/semaine et 8 camions/jour. Concernant la phase Prod, il précise que les études sont en cours et elles seront présentées dans le cadre du futur dossier, lors de la concertation continue qui reprendra après le 30 juin 2026.

## 12. Hypothèse d’abandon de la phase Production

- Une participante interroge explicitement le maître d’ouvrage sur le devenir de la phase logistique si la phase industrielle ne se réalisait pas.
- Le maître d’ouvrage indique que les 2 phases sont liées. La phase Log ne sera pas développée indépendamment de la phase Prod car le projet est conçu comme un ensemble cohérent et indissociable. Il précise que les investissements ne seront engagés que si la phase industrielle est sécurisée.

## 13. Enjeux territoriaux et conditions d’accueil

- Un représentant du « syndicat CGT des dockers de Fos » demande la parole et lit un document exprimant une position globalement favorable au projet, tout en formulant plusieurs attentes : développement des infrastructures (routes, ferroviaire) ; amélioration des services publics (santé, éducation) ; prise en compte des besoins en logement ; et maintien de l’emploi industriel
- Le maître d’ouvrage indique partager ces préoccupations et reconnaît que le bon fonctionnement du projet dépend de la capacité du territoire à accueillir les travailleurs. Il exprime son soutien aux demandes d’amélioration des infrastructures et services publics, et souligne l’importance de la dimension portuaire du projet pour le développement économique local.

### Conclusion

La réunion publique d’ouverture de la consultation a permis de présenter au public le projet NeoCarb Log, dans le cadre de la consultation réglementaire en cours, ainsi que les modalités de participation associées. Les échanges ont été marqués par une participation active du public, traduisant un intérêt soutenu pour le projet et ses enjeux. Les interventions ont porté sur un ensemble de thématiques structurantes, notamment le financement et la gouvernance du projet, son phasage, ses conditions de réalisation, ainsi que ses impacts environnementaux, industriels et territoriaux.

Le maître d’ouvrage a apporté des éléments de réponse sur ces différents points, en précisant notamment les conditions de mise en œuvre du projet, son articulation en deux phases indissociables, ainsi que les mesures prévues en matière de sécurité industrielle, de logistique et de protection de l’environnement.

Plusieurs sujets ont néanmoins été identifiés comme appelant des compléments d’information ou des approfondissements, en particulier dans le cadre de la poursuite de la concertation et de l’instruction du projet pour la phase essentielle pour la production.

Le commissaire enquêteur a rappelé que la consultation du public se poursuit jusqu’au 30 juin 2026 et qu’une réunion publique de clôture est prévue le 18 juin 2026. Il a invité les participants à formuler leurs observations et contributions, selon les modalités rappelées.

G. Nicolas

