

RAPPORT

de la consultation du public du 30 mars au 30 juin 2026

Relative à

**La demande d'autorisation environnementale et
la demande de permis de construire
déposées par la société Elyse SPV6 pour le projet « NeoCarb Log » situé sur le Territoire
de la commune de Fos-sur-Mer**



Le 20 juillet 2026.

Gabriel NICOLAS
Commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. NICOLAS', written over the printed name and title.

SOMMAIRE

0 – Méthodologie

01 – La procédure « consultation du public »	Page 5
02 – Le rapport	Page 6
03 – Les conclusions motivées	Page 6
04 – La numérisation	Page 6

I – Généralités

11- Cadre général du projet	Page 7
12- Objet de la consultation du public	Page 9
13- Cadre juridique	Page 9
14- Présentation du projet	
140 - Généralités sur le projet	Page 11
141 - Étude environnementale	Page 14
142 - Étude de dangers	Page 17
143- Autorisation environnementale	Page 19
144- Permis de construire	Page 20
15- Inventaire des pièces du dossier	
151- Dossier de demande d'autorisation environnementale	Page 26
152- Dossier pour le permis de construire	Page 27
16- Chronologie du projet	Page 28
17- La concertation menée par la CNDP	
171- La concertation préalable	Page 30
172- La concertation continue	Page 32
18- Les pré requis du projet	
181- Le financement	Page 34
182- L'électrification	Page 35

II – Organisation de la consultation du public

21- Désignation du commissaire enquêteur	Page 39
22- Avis préfectoral de consultation du public	Page 39
23- Actions, contacts et visites effectués avant la consultation	
231- Réunion préliminaire avec le Maître d'ouvrage	Page 40
232- Réunion sur le permis construire avec le maître d'ouvrage	Page 41
233- Réunion préparatoire avec l'autorité organisatrice	Page 42
234- Formation sur le registre dématérialisé	Page 43
235- Contact avec les mairies	Page 43
236- Préparation de la réunion publique d'ouverture	Page 44
237- Préparation de la réunion publique de clôture	Page 45

24- Mesures de publicité	
241- Mesures réglementaires	Page 46
242- Mesures non imposées	Page 46
25- Réunion à mi-consultation avec la préfecture	Page 46

III – Avis des personnes publiques associées et consultées

31- PPA et PPC ayant répondu	Page 49
32- Synthèse des avis transmis	Page 49
33- Les réponses d'Elyse Energie	Page 54

IV – Déroulement de la consultation

40- Évènements/incidents pendant la consultation	Page 60
41- Réunions publiques	
411- réunion d'ouverture	Page 65
412- Réunion de clôture	Page 67
42- Permanences effectuées	Page 67
43- Nombre de contributions/observations	Page 71
44- Les contributions du public	
441 - Lors des réunions publiques	Page 72
442 - Sur le registre dématérialisé	Page 72
443 - Lors des permanences	Page 74
444 - Par courriel	Page 75
445- Par courrier	Page 75
446 - Sur les registres papier	Page 75
45- Clôture de la consultation	
451-La fin de la consultation	Page 75
452-Le PV, le mémoire-réponses, le rapport, les conclusions	
4521- Le PV des observations	Page 75
4522- Le mémoire en réponse	Page 76
4523- Le rapport et les conclusions du CE	Page 78
453-Les suites de la consultation	Page 78

V- Analyse des observations

51- Thèmes	Page 78
52- Les avis des personnes publiques	Page 79
53- Réponses du MO aux PPA et PPC	Page 83
54- Contributions du public	Page 85
55- Mémoire en réponse au PV	Page 86

Annexes : regroupées dans un document distinct joint au présent rapport

1. Désignation du commissaire enquêteur et extension de sa mission
2. Avis préfectoral de consultation
3. Compte-rendu de la réunion publique d'ouverture

4. Compte-rendu de la réunion publique de fermeture
5. Procès-verbal de consultation et synthèse des observations
6. Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de synthèse des observations

Note liminaire :

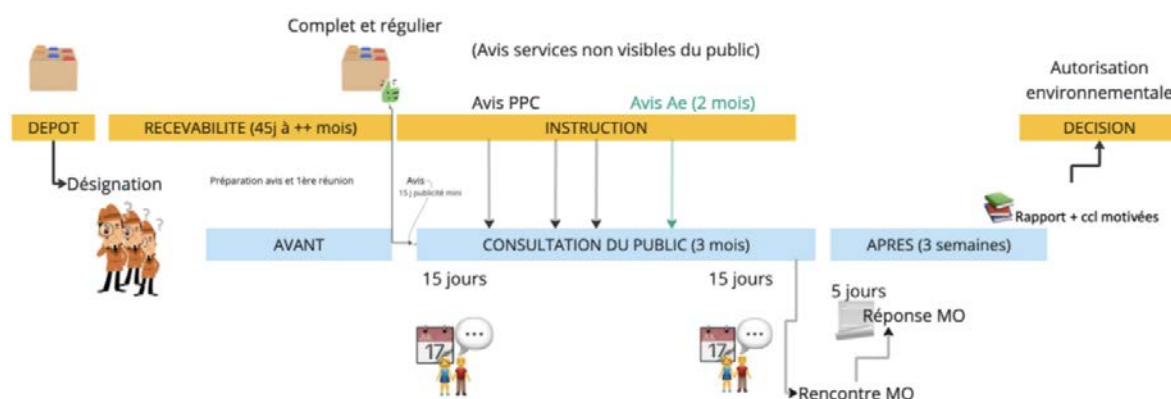
Le présent document a été réalisé partiellement, avec deux outils numériques que sont l'outil d'assistance numérique pour résumer, simplifier ou regrouper des parties du dossier soumis à la consultation du public, ainsi que le registre dématérialisé du prestataire « Préambules » choisi par le porteur de projet, pour classer les contributions, effectuer ou extraire des statistiques chiffrées de fréquentation du site de la consultation, de lecture ou de téléchargements de pièces du dossier.

0 – Méthodologie

Outre d'expliquer dans quel cadre de procédure et comment a œuvré le commissaire enquêteur, cette partie introductive répond à un nécessaire besoin de pédagogie pour un public souvent déboussolé. Puis elle rappelle le but du rapport, à savoir relater la consultation, tout en vulgarisant ses aspects techniques. Enfin les précautions d'emploi des outils numériques seront abordées.

01 – La procédure de « consultation publique » :

En préambule, il n'est pas inutile de rappeler en quelques échéances, ce qu'est une consultation publique qui se substitue depuis le 22 octobre 2024 pour certains projets, à l'enquête traditionnelle (enquête unique), davantage connue du public, des porteurs de projet (dits maîtres d'ouvrage ou encore appelés pétitionnaires). Le schéma ci-dessous résume les principales étapes et échéances :



Cette procédure prévoit la mise en œuvre d'un dispositif dit de « consultation parallélisée », permettant le déroulement en parallèle de la phase d'instruction et de celle de consultation. Ce dispositif vise à rationaliser et accélérer les procédures administratives, en autorisant la conduite simultanée de l'instruction du dossier par les services de l'État ; des consultations obligatoires des instances compétentes (communes concernées, autorité environnementale, etc.) tout au long de la consultation ; et de la participation du public dans le cadre des 3 mois de consultation. L'ensemble de ces phases s'engage dès l'annonce officielle du dossier « complet et régulier ».

Sur demande de l'autorité organisatrice (AO), le tribunal administratif (TA) désigne le commissaire enquêteur (CE), dès le dépôt du dossier par le maître d'ouvrage (MO) tandis qu'a lieu l'instruction du dossier pour le déclarer acceptable ou pas.

Lorsque le dossier est jugé complet et régulier le CE a accès à la version électronique du dossier et la préfecture diffuse peu après l'avis de consultation. Le CE commence alors officiellement à travailler. Il organise une réunion préparatoire avec le MO et arrête lors d'une réunion avec la préfecture, tous les détails nécessaires à l'avis de consultation publique. Sous sa responsabilité et avec le soutien logistique du MO, la consultation est encadrée dans les 15 premiers jours par une première réunion publique dite d'ouverture, et une deuxième dite de clôture dans les 15 derniers jours. En fin d'enquête, le CE remet dans un premier temps un procès-verbal de synthèse des observations au MO qui dispose de 5 jours pour y répondre, puis dans un second temps son rapport et ses conclusions à l'autorité organisatrice et au TA, dans les 3 semaines après la fin de la consultation, sans possibilité de report.

02 – Le rapport rend-compte de la consultation :

Le rapport du CE est à la fois un document administratif, un document d'analyse et un outil de décision. La structure du rapport, son contenu et ses attentes sont définis par le guide de l'enquête publique actualisé en 2025 et par l'annexe 4 de la circulaire du Conseil d'État du 20 janvier 2022. Il est conçu pour deux destinataires principaux : l'autorité décisionnaire pour lui fournir un éclairage argumenté et le public qui doit pouvoir comprendre simplement ce qui s'est passé pendant la consultation. Le commissaire enquêteur y décrit le déroulement de la procédure, les observations du public et l'analyse qu'il en tire. Le rapport doit informer et restituer fidèlement l'enquête (déroulement, informations mises à disposition, observations faites par les institutions et le public ainsi que les réponses éventuelles du MO). Le conseil d'état insiste dans sa circulaire, sur le fait que « cette présentation doit être rapide et réellement synthétique ». Il est rédigé pour faciliter la compréhension minimum nécessaire pour tout citoyen non spécialiste, d'une part du dossier et ses enjeux et surtout d'autre part sur le déroulé et les apports de la consultation.

En se concentrant sur le déroulement de la consultation, les incidents, recensant les remarques, suggestions et contre-propositions du public, c'est la mémoire complète de l'enquête.

Ce document est important pour le juge en cas de recours, pour un dysfonctionnement présumé pendant le déroulement de la consultation publique.

Pour les contributions du public ou des personnes publiques, leur traitement se fait en 3 étapes : le résumé factuel, éventuellement avec un regroupement par thèmes ; puis une partie analyse du CE, étape importante. Ces 2 étapes réalisées dans le rapport, sont préparatoires aux conclusions motivées. Il s'agit bien d'une logique : décrire, analyser et conclure. La partie analyse qui clôt le rapport assure de ce fait la transition avec les conclusions données à part.

03 – Les conclusions motivées

C'est dans un document séparé et autoportant que le CE présentera ses conclusions motivées. A noter que la loi industrie verte ne demande plus d'avis.

→ Le rapport et les conclusions du CE seront rendues publiques et consultables (sur le site Internet de la préfecture des BDR et sur le registre dématérialisé dédié à la consultation) pendant un an, et au plus tard à la date de la publication de la décision préfectorale.

04 – La numérisation

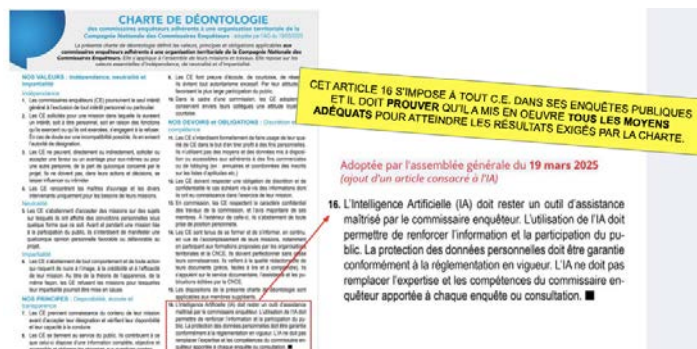
Avec la loi industrie verte du 23 octobre 2023, les enquêtes publiques classiques évoluent vers une consultation du public beaucoup plus numérique et organisée autour d'une plateforme en ligne.

La modification la plus visible est l'obligation d'un site internet (registre dématérialisé) dédié au projet avec : l'ensemble des pièces du dossier (présentation, étude d'impact, avis, plans, etc.), les contributions du public, les avis des autorités consultées, les réponses du porteur de projet, les comptes rendus des réunions publiques. Ce registre permet de prendre connaissance du dossier du projet, télécharger des pièces, déposer des observations ou propositions en ligne, consulter les contributions des autres participants, lire les avis donnés par les personnes publiques, suivre les éventuelles réponses apportées par le MO.

Même si le numérique devient central dans une consultation, la loi prévoit cependant des solutions alternatives pour éviter l'exclusion numérique. Les contributions peuvent donc être transmises en ligne mais également être inscrites sur un registre papier en mairie, envoyées par courrier au CE au siège de la consultation, par courriels ou encore formulées lors de permanences tenues par le commissaire enquêteur.

Ainsi le cœur de la procédure devient « une consultation numérique structurée autour d'un site dédié et d'un registre en ligne », complétée par quelques dispositifs classiques.

Le CE a utilisé pendant la consultation un outil d'assistance numérique de type RAG (génération augmentée par recherche) donc fermé, fiable et sécurisé, et comme plateforme légalement obligatoire de la consultation, un registre dématérialisé (n° 7174) du prestataire « Préambles ». L'utilisation d'un logiciel spécifique de reconnaissance optique de caractères (OCR) en version premium, a permis la transformation des documents PDF en documents Word modifiables, facilitant l'exploitation des dossiers de la consultation, des documents reçus ou des pièces jointes aux contributions.



Il est important de noter qu'un CE qui utilise des outils numériques pour l'aider dans sa mission, doit l'indiquer, les maîtriser et le faire conformément à la charte de déontologie de la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs (CNCE) et en particulier son article 16.

Le contrôle systématique des productions de l'outil numérique, peut être léger et rapide pour les textes courts. En revanche il doit être plus approfondi par échantillons, pour les synthèses de textes plus importants ou décisifs. La réflexion et les décisions sont exclusivement du ressort du CE. Ainsi les outils d'intelligence artificielle utilisés dans le cadre de cette consultation n'ont constitué qu'une aide technique à la restitution et à l'accessibilité des informations. L'analyse du dossier, des observations et les appréciations du commissaire enquêteur sont demeurées exclusivement humaines.

→ **Le commissaire enquêteur reste in fine, en tout état de cause, responsable de ses écrits.** Il doit donc être transparent dans ses écrits, en indiquant explicitement l'emploi d'outils numériques et pouvoir en particulier justifier, en justice si nécessaire, de leur maîtrise et de leur utilisation.

I – Généralités sur le projet

11- Cadre général du projet :

La société Elyse SPV6 a pour projet d'implanter une unité de production de carburants durables (e-méthanol et e-kérosène) à Fos-sur-Mer. Prévu pour 2030, ce projet s'inscrit dans la stratégie de décarbonation des transports maritime et aérien tout en visant la neutralité carbone sur laquelle la France s'est engagée, dans le cadre d'orientations européennes.

Adresse du projet : route du quai Minéralier – 13270 Fos-sur-Mer (Coordonnées : X -> 849254 et Y -> 6263222)

Le projet NeoCarb consiste en une plateforme industrialo-portuaire de production de molécules bas-carbone pour décarboner les transports maritimes et aériens ainsi que l'industrie des secteurs très émetteurs en gaz à effet de serre.

La phase d'installation des infrastructures du projet est dénommée « NeoCarb Log ». Elle constitue le préalable à la production. Le terme « NeoCarb » (= nouveaux carburants) désigne aussi bien dans ce rapport, le projet lui-même que la société de projet Elyse SPV 6.

A terme, le projet global NeoCarb comprendra deux briques complémentaires et intégrées :

- La production de e-méthanol,
- La production de e-kérosène.

Toujours selon le dossier, ce projet a pour ambition de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, en substituant un carburant renouvelable ou bas carbone, aux carburants fossiles existants, à partir d'hydrogène produit par électrolyse.

Ces carburants durables ou bas carbone, doivent présenter un abattement très significatif en émissions de gaz à effet de serre par rapport à leur équivalent fossile, grâce à l'utilisation de matières premières renouvelables. Toute quantité de carburant fossile remplacée par le projet diminuera les émissions de gaz à effet d'au moins 70 % en fin de cycle de vie.

Le projet se développe à Fos-sur-Mer au sein d'un territoire déjà très industrialisé, où sont présents des sites chimiques, sidérurgiques, portuaires et énergétiques majeurs.



La logique d'implantation répond ainsi à un double enjeu : participer à la décarbonation des transports maritime et aérien, et contribuer à une stratégie nationale de souveraineté industrielle et énergétique.

Situé sur une emprise de 52 hectares, il mobilisera des infrastructures électriques et hydrauliques de grande ampleur, notamment un raccordement de 399 MW au réseau RTE (Réseau de Transport d'Électricité) et des prélèvements d'eau estimés entre 3 et 5 millions de m³ par an selon les scénarii. L'importance du dispositif technologique, la proximité d'autres projets industriels (comme GRAVITHY ou H2V), la nature inflammable des produits stockés, ainsi que les contraintes

réglementaires (installation classée pour la protection de l'environnement -ICPE- et Seveso) placent ce projet au cœur de multiples exigences de maîtrise des risques et d'anticipation environnementale.

En effet, en phase de fonctionnement, NeoCarb permettrait la production annuelle de 250 000 tonnes d'e-méthanol et 75 000 tonnes d'e-kérosène.

La phase production fera l'objet ultérieurement d'une autre consultation publique, a priori en 2027.

12- Objet de l'enquête :

Sur le territoire des communes de Fos-sur-Mer, Arles et Port Saint Louis du Rhône, la consultation publique du 30 mars 2026 à 9h00 au 30 juin 2026 à 17h00 a pour objet les demandes de la société Elyse SPV6 pour la phase « NeoCarb Log » uniquement :

- L'obtention d'un arrêté préfectoral de décision d'autorisation environnementale, assorti de prescriptions, en tant que décision individuelle.
- L'obtention du permis de construire du projet.

Il y aura deux arrêtés distincts pris par le préfet.

Ces installations seront implantées au sein de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, sur les parcelles cadastrales suivantes :

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



Prise en compte les dispositions prévues aux articles L. 123-4 (liste d'aptitude) et L. 123-5 (conflit d'intérêt) du code de l'environnement, pour la désignation du commissaire enquêteur.

Lors de la désignation a été précisé l'objet de la consultation, et a été envoyée la note de présentation non technique du projet mentionnée au 8° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement. Le projet étant soumis à évaluation environnementale, un résumé non technique mentionné au 1° du II de l'article R. 122-5 du même code, faisait bien partie du dossier.

Concernant le permis de construire, le code de l'urbanisme régit les conditions de dépôt, d'instruction et de délivrance des permis de construire, ainsi que les obligations et recours possibles pour les demandeurs et les autorités compétentes. Sont concernés en particulier les articles L421-1 et suivants pour le cadre général, et les articles R421-1 et suivants pour les détails procéduraux.

Cette consultation dite parallélisée est régie par :

- l'article L.2141-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) ;
- le Code de l'Environnement : articles L.181-10-1, R214-1 (loi sur l'eau) et R.181-36 ;
- la loi n°2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte ;
- le décret n°2024-742 du 6 juillet 2024 ;
- les articles L.181-10 et R.181-35 à R.181-38 du code de l'environnement pour le déroulé de la phase de la consultation pour une demande environnementale.

Le projet est soumis à des arrêtés ministériels touchant aux ICPE : du 4 octobre 2010 (risques accidentels au sein des ICPE), du 14 décembre 2013 modifié (pour la rubrique 2921 ICPE), du 26 mai 2014 (accidents majeurs), du 4 août 2014 modifié (déclaration ICPE sous rubrique 1185), du 20 novembre 2017 modifié (équipements sous pression), du 3 août 2018 modifié (installations de combustion inférieures à 50 MW), du 12 mai 2020 (utilisation comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles), du 4 novembre 2024 modifié (meilleures techniques disponibles-MTD). Enfin, il est soumis à l'avis préfectoral de consultation publique du 9 mars 2026 relatif à la demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de construire déposées par la société Elyse SPV6 pour le projet « NeoCarb Log » situé sur le Territoire de la commune de Fos-sur-Mer.

Après dépôt du dossier par le porteur de projet, les services instructeurs (DREAL, DDTM...) l'étudient. Dès que le dossier est officiellement déclaré « complet et régulier », le préfet lance la phase d'examen et de consultation (article R.181-16). Les « contributeurs » contactés retournent leurs contributions dans les 45 jours, sauf l'autorité environnementale (Ae) qui dispose de 2 mois, tout comme les collectivités territoriales et leurs groupements pour donner leur avis.

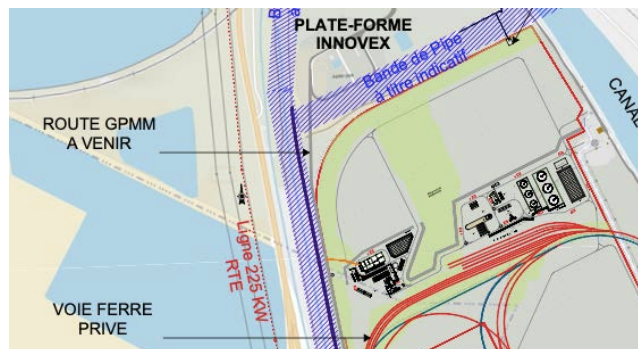
La phase de décision (le préfet a 2 mois pour statuer) associée à la procédure d'autorisation environnementale, est réglementée par les articles R.181-39 à D181-44-1 du code de l'environnement. Si le dossier nécessite un avis du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST), le préfet dispose d'un mois supplémentaire, ce qui est le cas pour le projet NeoCarb Log.

Le 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 2^{ème} phase 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 dossier de demande d'autorisation environnementale (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 2^{ème} phase 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.

14- Présentation du projet

Une présentation succincte des dossiers mis à enquête par le porteur de projet, permet de mieux cerner la globalité du projet concernant d'une part l'autorisation environnementale et d'autre part celle du permis de construire.



La simultanéité de la prise en compte de ces demandes dans une même consultation du public, a été possible car les mêmes études environnementale et d'impacts faisaient partie tant du dossier de demande d'autorisation environnementale que du dossier de demande de permis de construire. Les articles L.123-6 et L.180-10 du code de l'environnement ont été en appui de cette décision.

140- Généralités sur le projet :

1) La genèse d'Elyse Energy et du projet NeoCarb :

Elyse Energy est une entreprise française née en 2020 de la fusion de deux entreprises : Falkor et Vol-V spécialisées dans les énergies renouvelables. Ayant son siège à Lyon (91 rue de la Part Dieu 69003 Lyon), elle compte une centaine de salariés répartis en France et la péninsule ibérique (Espagne et Portugal). Elle a actuellement cinq projets de production de carburants durables par la production d'hydrogène vert et le captage local de CO₂ pour produire des carburants de synthèse. Ses projets en France : BioTJet, eM-Lacq, GreenCoast, eM-Rhône et NeoCarb. Au Portugal : eM-Lusitania et en Espagne : eM-Numancia. L'entreprise s'appuie donc sur 45 ans d'expérience cumulés. La société SPV6 a été créée pour porter toutes les demandes nécessaires aux projets.

Son projet NeoCarb vise à développer une plateforme industrielle portuaire à Fos-sur-Mer, tournée vers des carburants de synthèse bas-carbone des secteurs du maritime, de l'industrie et de l'aviation.

2) Principe de la plateforme NeoCarb :

Il s'agit à terme, d'une électrolyse de l'eau pour produire de l'hydrogène (H₂) alimentée par le réseau électrique et une combinaison de l'H₂ avec du CO₂ capté localement (entreprises voisines) pour produire du méthanol (CH₃OH) avec deux débouchés : soit du carburant marin ou pour l'industrie (e-méthanol) soit pour l'aviation : transformation « méthanol-to-jet » en SAF (Sustainable Aviation Fuel). Il y a un impératif : la fourniture d'électricité par exemple avec la ligne 400 000 V, prérequis critique car les besoins en puissance électriques sont de 250 MW dans un premier temps puis de 399 MW à terme.

3) Phasage de la montée en puissance :

Compte tenu de l'incertitude à court terme sur la disponibilité électrique locale (ligne 400 kV), le projet est phasé :

- Phase 0 : création d'une plateforme logistique et de stockage sur 52ha avec logistique (notamment voies ferrées) et des bacs de stockage. Import possible de méthanol par barges ou trains. Mise en synergie avec eM-Rhône, un autre projet d'Elyse Energy au sud de Lyon, actuellement dans la phase d'instruction. Il s'agit d'alimenter dès 2030 la brique « méthanol-to-jet » et/ou les usages maritimes. Cette phase 0 est nommée « NeoCarb Log » et correspond à la création de la plateforme industrialo- portuaire : aménagements du foncier (terrain, mesures de compensation...) ainsi que les infrastructures logistiques (transport, stockage...). C'est l'amorce du projet par la distribution transitoire à travers le déploiement d'une plateforme industrialo- portuaire.
- Phase 1 dite « NeoCarb Prod » : C'est la montée en puissance ultérieure avec électrolyse et méthanolation et production de SAF via « méthanol-to-jet » sur place, dès que les conditions électriques seront réunies. Cette phase correspond à l'implantation des unités industrielles de production de e-méthanol et d'e-kérosène, ainsi que les utilités associées. C'est l'implantation des unités industrielles de production.

Présentation des défis environnementaux, compensations :

1) L'état initial - Compensations :

Le site a servi de remblais dans les années 1970 lors du creusement des darses. Dans l'optique du projet, il a fait l'objet d'inventaires écologiques sur les 52 ha du site. Des espèces sensibles ont été observées telles que les myosotis nains, les pélobates.

Il y a donc eu une décision d'évitement par la sanctuarisation de 12 ha sur les 52 ha, ramenant l'emprise nette disponible à 40 ha. Le grand port maritime de Marseille (GPMM) a alors identifié 130 ha mobilisables sur deux sites pour la compensation qui n'est pas uniquement liée à la surface mais est multicritères (espèces, habitats, hydraulique).

2) Les études complémentaires :

L'étude d'impact a été révisée fin 2025, suite la demande des services de l'État après l'instruction du dossier qui a suivi son dépôt.

Après ajouts et modifications demandées, le dossier a été déclaré recevable le 25 février 2026. Par ailleurs dans le même temps, une étude de simulation hydraulique concernant l'étang de l'oiseau (terrains de compensation du GPMM) a été réalisée et transmise à la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) : simulation du fonctionnement du bassin et de la grande zone arrière. A noter que la remise en eau de certains secteurs est également présentée comme moyen de compensation.

3) Le choix du site :

Le choix du site a été motivé par sa proximité avec le port de Marseille Fos et l'aéroport Marseille Provence ainsi que par la présence de terminaux de vrac liquides comme DPF et Chane pouvant assurer la fonction de stockage des produits fabriqués sur la plateforme NeoCarb.

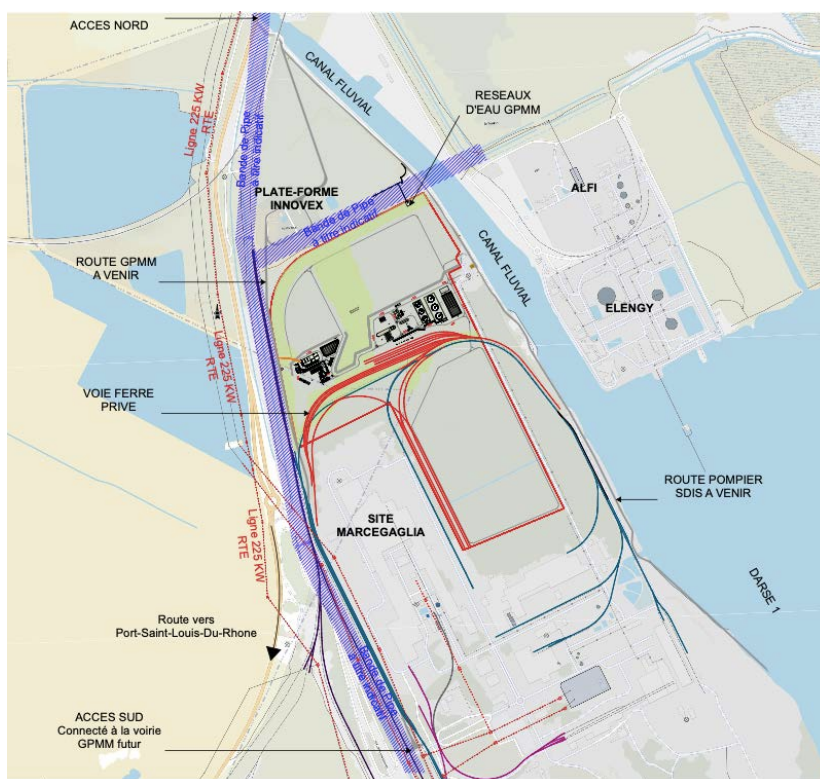
Le choix d'implantation au cœur de la ZIP de Fos-sur-Mer est stratégique pour le développement du projet NeoCarb.

Historiquement grand port pétrolier, cette zone dispose d'un écosystème industriel riche,

d'infrastructures existantes et adaptées aux molécules qui seront produites. Deux autres sites ont été étudiés (sur la zone de l'Audience trop restreinte, dans la zone sud du Caban-Tonkin finalement retenu pour un autre projet).

Finalement a été retenu le site d'Asco Fields Nord et ses atouts :

- 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)
- 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 a priori la maîtrise des risques industriels.



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).

En coordination avec l'association PIICTO et les industriels à l'origine des risques, Elyse Energie s'est engagé en adhérant à la Plateforme Économique (PFE). Le projet a été monté, dès sa conception, et de manière itérative, avec la DREAL, pour s'assurer de sa compatibilité avec le PPRT. L'analyse préliminaire des risques et des potentiels de danger 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, conformément à la réglementation en vigueur, une étude de dangers complète a été réalisée avec la société APAVE pour la première phase du projet « NeoCarb Log ».

4) L'eau et ses usages :

La consommation d'eau pour la production d'hydrogène par électrolyse est minimale car 80% des besoins en eau sont liés au refroidissement des procédés.

Pour le projet « NeoCarb Log » objet de cette 1^{ère} consultation du public, selon le MO, la phase plateforme logistique (sans les unités de production) consommerait très peu d'eau (de l'ordre de 5000 m³/an pour le nettoyage, l'eau potable du personnel) sachant que l'eau brute provient du Rhône.

5) L'électricité :

La phase 0 du projet NeoCarb Log, ne consomme que quelques MW pour fonctionner. Les besoins sont de 250 MW dès 2030 avec un ajout de 149 MW à l'horizon 2035. La puissance électrique totale à terme sera de 399 MW, énergie utilisée à 80/90% pour l'électrolyse.

Si dans cette phase logistique, l'électricité n'est pas dimensionnante, la problématique de l'électricité sera prégnante lors de la consultation à venir pour la phase 1 « NeoCarb Prod ».

6) Les effets cumulés :

L'État a demandé de traiter prioritairement les effets cumulés sur un premier ensemble de projets matures : le projet de desserte du GPM, le projet Mistral de Marcegaglia, le projet NeoCarb Log, ainsi que les projets existants (Carbon-abandonné en cour d'enquête-, Innovex) qui ont déjà obtenu l'autorisation préfectorale. Elyse Energy a participé au grand débat Fos-Berre Provence durant lequel 51 projets ont été pris en compte.

Les tensions sur les fonciers de compensation, les infrastructures routières, sur l'électricité et sur l'eau sont reconnues (concertation Fos/Berre à laquelle Elyse Energy a participé activement pour inclure son projet NeoCarb) ont été pris en compte.

141 - Étude environnementale

L'étude d'impact environnemental détaille les incidences du projet, notamment sur l'eau, l'air, le bruit et la biodiversité, et propose des mesures compensatoires. Dans ce dossier présenté, à la consultation, l'étude environnementale, pièce maîtresse, et ses annexes représente plus de 70% du volume total des documents mis à disposition, avec l'ajout fin avril des 1000 pages escamotées lors de la transmission du dossier électroniquement, de l'étude du VNEI (volet naturel de l'étude d'impact).

L'analyse ci-dessous porte uniquement sur le projet NeoCarb Log.

1. Résumé et analyse des documents de l'étude environnementale

L'ensemble documentaire se décompose en plusieurs volets techniques et environnementaux :

- Étude d'impact et résumé non technique : ces documents constituent le socle du dossier, détaillant l'état initial du site, les effets prévisibles et la stratégie de gestion des impacts.
- Biodiversité et Milieux Naturels : des études approfondies (ECOMED) inventorient la faune, la flore et les zones humides, et définissent les mesures de compensation.
- Gestion de l'eau et assainissement : des notes techniques traitent du traitement des eaux usées domestiques via microstations et de la gestion des eaux pluviales et industrielles.
- Émissions et Nuisances : des rapports calculent les émissions de composés organiques volatils (COV) et mesurent l'état acoustique initial.
- Risques et Sécurité : l'analyse des risques d'accidents majeurs (incendie, explosion) liés au méthanol et au SAF est synthétisée dans l'étude de dangers.

- Effets cumulés : une note spécifique analyse l'accumulation des pressions environnementales avec les autres projets industriels de la zone.

2. Points négatifs sur l'environnement (Impacts)

L'analyse met en évidence plusieurs impacts négatifs notables :

- Destruction d'habitats et d'espèces : le projet entraîne la perte d'habitats naturels sur une zone présentant une forte biodiversité (ZNIEFF de type II « Golfe de Fos »). Cela concerne des espèces protégées comme le Myosotis nain, des reptiles, des oiseaux et des chauves-souris.
- Impact sur les zones humides : le site d'implantation comprend 38,94 hectares de zones humides qui seront directement affectés par les aménagements.
- Émissions de COV : le stockage et les transferts de méthanol et de SAF génèrent des émissions de composés organiques volatils.
- Défrichement : cette phase initiale nécessite le défrichement de 5,57 hectares de boisements de Peupliers, Frênes et Tamaris.
- Consommation d'espace : l'emprise totale du projet est de 52 hectares dans un secteur déjà soumis à une forte pression industrielle.
- Risques accidentels : la présence de substances inflammables (Seveso Seuil Haut pour le méthanol) induit des risques à prendre en compte d'incendie ou d'explosion avec des effets possibles thermiques et/ou de surpression.

3. Mesures pour réduire les impacts (Séquence Éviter et Réduire)

Pour minimiser ces points négatifs, NeoCarb applique la séquence ERC :

Mesures d'Évitement :

- Réserve de biodiversité : sur les 52 ha du site, 12 ha sont totalement évités et préservés pour maintenir un corridor écologique et un réservoir de biodiversité.
- Choix du site : L'implantation en zone industrialo-portuaire (ZIP) évite l'extension sur des zones agricoles.

Mesures de Réduction :

- Réduction des COV : utilisation de bacs à toit fixe avec écrans flottants à double joints (réduction de plus de 93%) et raccordement des postes de chargement à des Unités de Récupération de Vapeur (URV).
- Protection des eaux : séparation stricte des réseaux, traitement des eaux industrielles par séparateurs d'hydrocarbures, et assainissement domestique par microstations à haute performance.
- Nuisances sonores et lumineuses : limitation des vitesses sur site, capotage des équipements bruyants et éclairage conforme aux recommandations pour la biodiversité.
- Limitation des émissions de GES (gaz à effet de serre) : priorité donnée au fret ferroviaire plutôt qu'au transport routier.

4. Mesures de compensation (quelques précisions)

La compensation est activée pour les impacts résiduels qui ne peuvent être ni évités ni réduits.

Compensation de la Biodiversité :

- Terrains de compensation : NeoCarb a sécurisé 131,2 hectares de terrains appartenant au GPMM dans le secteur de l'Étang de l'Oiseau – Enfores. Cela représente un fort ratio de compensation au regard des surfaces impactées.
- Mesures pour la flore : ensemencement de Myosotis nain et gestion spécifique pour favoriser les plantes patrimoniales (Statice, Céraiste de Sicile).
- Mesures prises pour la faune :
 - Création de gîtes artificiels pour les lapins de garenne et les hérissons.
 - Sécurisation et amélioration de gîtes pour les chauves-souris.
 - Installation de nichoirs pour la Huppe fasciée et le Petit-duc scops.
 - Création de mares temporaires pour les amphibiens (Pélobate cultripède).

- Restauration écologique : arrachage et gestion des espèces végétales envahissantes comme le Baccharis.

Compensation des Zones Humides :

- Le projet compense à hauteur de 133% les fonctions des zones humides (contre 200% préconisés initialement par le SDAGE), par des actions de désartificialisation des sols et de restauration de l'alimentation naturelle de la sansouïre.

Compensation du Défrichement :

- NeoCarb s'engage à compenser l'impact du défrichement sous forme de travaux forestiers à réaliser au plus près des zones impactées.

Accompagnement et Suivi :

- Un accompagnement scientifique est prévu pour améliorer les connaissances sur le Myosotis nain impacté.
- Un plan de suivi écologique est établi sur 30 ans, incluant une veille sur l'efficacité des mesures de compensation et des mesures correctives si nécessaire.

Focus sur les compensations :

Le ratio de compensation de 328 % mis en avant par le porteur de projet pour le projet NeoCarb Log, s'explique, selon lui, par la comparaison entre la surface totale des terrains sécurisés pour la compensation et la surface naturelle directement impactée par l'aménagement industriel.

1. Le calcul du ratio

- Surface impactée : sur l'emprise totale de 52 hectares du projet, des mesures d'évitement ont permis de préserver 12 hectares (corridors écologiques). La surface résiduelle impactée, qui nécessite une compensation, est donc d'environ 40 hectares.
- Surface de compensation : Elyse Energy a sécurisé, avec l'accord du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), une surface globale de 131,2 hectares.
- Ratio : Le rapport entre 131,2 ha et 40 ha donne un ratio de 3,28, soit 328 %.

2. Localisation et répartition des terrains

Les parcelles compensatoires sont situées près de Fos-sur-Mer, dans le secteur de l'Étang de l'Oiseau – Enfores (Port Saint Louis). Elles se décomposent en deux sites distincts appartenant au GPMM :

- Site Ouest (ou Nord) : environ 67 hectares.
- Site Est (ou Sud) : environ 64 hectares.

3. Objectifs de cette dimension

Selon le MO, ce ratio élevé, élaboré dès décembre 2023 par le bureau d'études ECOMED, vise à garantir des gains écologiques supérieurs aux pertes subies sur le site de production. Il a notamment pour but :

- De répondre aux besoins de restauration des habitats pour diverses espèces (flore patrimoniale, reptiles, oiseaux et chiroptères).
- D'assurer le principe d'additionnalité : sur certaines parcelles où des mesures de compensation existent déjà pour d'autres projets (comme Idec ou Distriport), NeoCarb apporte une plus-value écologique supplémentaire par de nouvelles actions de restauration et de gestion sur le long terme.
- De compenser les fonctions des zones humides impactées (31,41 ha) avec un ratio de 133 % au sein de cette enveloppe globale de 131 ha.

A noter que le dimensionnement a été validé après concertation avec les services de l'État (DREAL, DDTM, OFB) pour assurer la cohérence des trames écologiques à l'échelle de la zone industrialo-portuaire.

142 - Étude de dangers

L'étude de dangers examine les risques d'incendie, explosion et autres incidents, précisant les mesures de prévention et de protection, complétée par des plans et données techniques étayant le dossier.

Conformément à l'article L.181-25 du Code de l'Environnement, l'étude de dangers précise les risques auxquels une installation classée peut exposer, directement ou indirectement, son environnement industriel, naturel et humain, en cas d'accident, quelle que soit la cause (interne ou externe à l'installation). Pour la zone industrialo portuaire de Fos-sur-Mer, outre les risques inhérents au projet, cette étude aborde le cumul et l'intégration de ces risques au sein du plan de protection des risques technologiques (PPRT) de la zone. Cette étude définit et justifie les mesures propres à réduire la probabilité et les effets de ces accidents.

Chacun des phénomènes dangereux identifiés a fait l'objet d'une évaluation de l'intensité de ses effets sur l'environnement qu'ils soient de nature toxiques, thermiques, ou de surpression.

Cette évaluation a permis d'établir si les effets étaient susceptibles de dépasser les limites de l'établissement, considéré alors comme un accident majeur potentiel nécessitant des études complémentaires concernant la gravité, et surtout la probabilité que ça arrive, en divisant le nombre de façons dont cet événement peut se produire par le nombre total de résultats possibles dans un scénario donné. C'est ce qui peut fixer la maîtrise et donc l'acceptabilité du risque.

Les dangers dus à l'activité ont été identifiés et traités avec des réponses adaptées au projet.

1. Identification des dangers

Il a été procédé à une analyse systématique de toutes les zones du site : stockage, transferts, chargement/déchargement, utilités. Il a été pris en compte les produits principaux : méthanol et SAF, tous deux inflammables. Puis ont été recensés les divers scénarios potentiellement possibles et redoutés :

- Les incendies (feu de nappe, feu de bac) ;
- Les explosions (réservoirs, atmosphères explosives, explosion de vapeurs en milieu non confiné) ;
- Les dispersions toxiques (produit ou fumées) ;
- Les pollutions (sols, eaux) ;
- Les effets mécaniques (surpression, vague).

Pour ces études, chaque étape d'exploitation a été couverte.

2. Prise en compte des causes possibles

En intégrant les retours d'expérience industriels, les causes principales ont été identifiées : défaillance matérielle (corrosion, défaut technique), erreur humaine (manipulation, contrôle), travaux à risque (points chauds), phénomènes naturels (foudre, gel). Cette approche a donc été basée sur des accidents ou incidents déjà observés.

3. Analyse détaillée des scénarii d'accident

Plus d'une centaine de scénarii de phénomènes dangereux a été modélisé, puis a été étudié selon 3 critères (thermique, toxique et surpression), avec la prise en compte de situations aggravées (ex : rupture + épandage massif).

L'étude de dangers ne s'est pas contentée d'une approche théorique simple mais a donc effectué un balayage assez large.

4. Évaluation des impacts

Pour vérifier concrètement si le danger allait au-delà du site, de nombreux paramètres ont été pris en compte : calcul des distances d'effets (jusqu'à plusieurs centaines de mètres), identification des effets hors site, classification des seuils selon leur niveau (significatif, grave, très grave), estimation des conséquences humaines.

Les impacts ont été analysés selon des critères et une hiérarchie toujours discutables.

5. Hiérarchisation des risques

La lecture claire du niveau réel de risque a été facilitée par la combinaison probabilité / gravité, l'utilisation combinée de méthodes reconnues dont celle dite du nœud papillon, la classification des accidents (majoritairement de gravité modérée avec cependant quelques scénarii classés « importants »).

Toute l'analyse des risques a été faite en combinant selon Elyse Energy, plusieurs méthodes pour des conclusions les plus justes possibles.

6. Prise en compte de la cinétique

Certains accidents ne laissant aucune marge d'improvisation comme des phénomènes à cinétique (mouvement, évolution) rapide tels qu'une explosion ou encore un incendie, il a été pris en compte un nécessaire temps de réaction très court, en les intégrant dans la conception des mesures de sécurité préventives et passives.

7. Mise en place de mesures de maîtrise des risques (MMR)

Il s'agit de la combinaison cohérente des séquences éviter, détecter, limiter et protéger. Pour la prévention : détection de niveau avec double capteur indépendant, détection de gaz et liquides en cuvette, surveillance des installations en continu. Pour la réduction de l'ampleur : détection de fuite par chute de pression, vannes de coupure automatiques (1 à 3 minutes). Pour limiter les effets : systèmes incendie (mousse, rideaux d'eau), confinement en cuvettes de rétention.

8. Robustesse des dispositifs

Pour que les barrières ne reposent pas sur un seul élément fragile il a été décidé : la redondance des équipements critiques (double détection), des systèmes indépendants, l'automatisation avec retour en salle de contrôle, des exigences de maintenance et de tests.

9. Intégration dans l'environnement

Le contexte limite volontairement fortement l'exposition des populations. En effet le projet est implanté en zone industrialo-portuaire, avec absence d'habitations à proximité immédiate. Par ailleurs il est compatible avec le PPRT existant, sans aggravation des risques globaux.

L'étude des risques a tenu compte de tous les scénarii crédibles identifiés. Leurs effets ont été quantifiés en les hiérarchisant selon leur dangerosité, et des mesures techniques concrètes ont été prévues à chaque étape. La logique perte de confinement/ détection rapide/ coupure/ limitation/ protection est bien prévue mais son efficacité reposera pour les deux paramètres que sont la maintenance et le facteur humain qui devront être pérennisés dans la durée, en bannissant la routine.

143- Autorisation environnementale

L'étude d'impact détaille les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) prévues pour limiter les conséquences sur la biodiversité locale et les zones humides. Le texte justifie également le choix stratégique du site par sa multimodalité et sa proximité avec des partenaires industriels clés. Enfin, le dossier souligne l'utilisation de meilleures techniques disponibles, comme des unités de récupération de vapeur, pour assurer la sécurité industrielle et la protection de l'environnement.

NeoCarb Log exploitera des installations destinées aux stockages de liquides inflammables. Aucune installation de production ne fait partie de cette phase.

Le tableau ci-dessous présente le classement au titre de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et au titre de la nomenclature Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA) du site.

Il donne les capacités ou surfaces du site.

Rubrique	Intitulé	Capacité du site	Classement
ICPE			
4722.1	Méthanol (numéro CAS 67-56-1).	3 bacs de stockage de capacité 5500 m ³ 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 ³ 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	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

	du biogaz provenant d'installations classées sous la rubrique 2781-1		
IOTA			
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 m3/j	Non classé
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau	Inférieur à 100 m2	Non classé

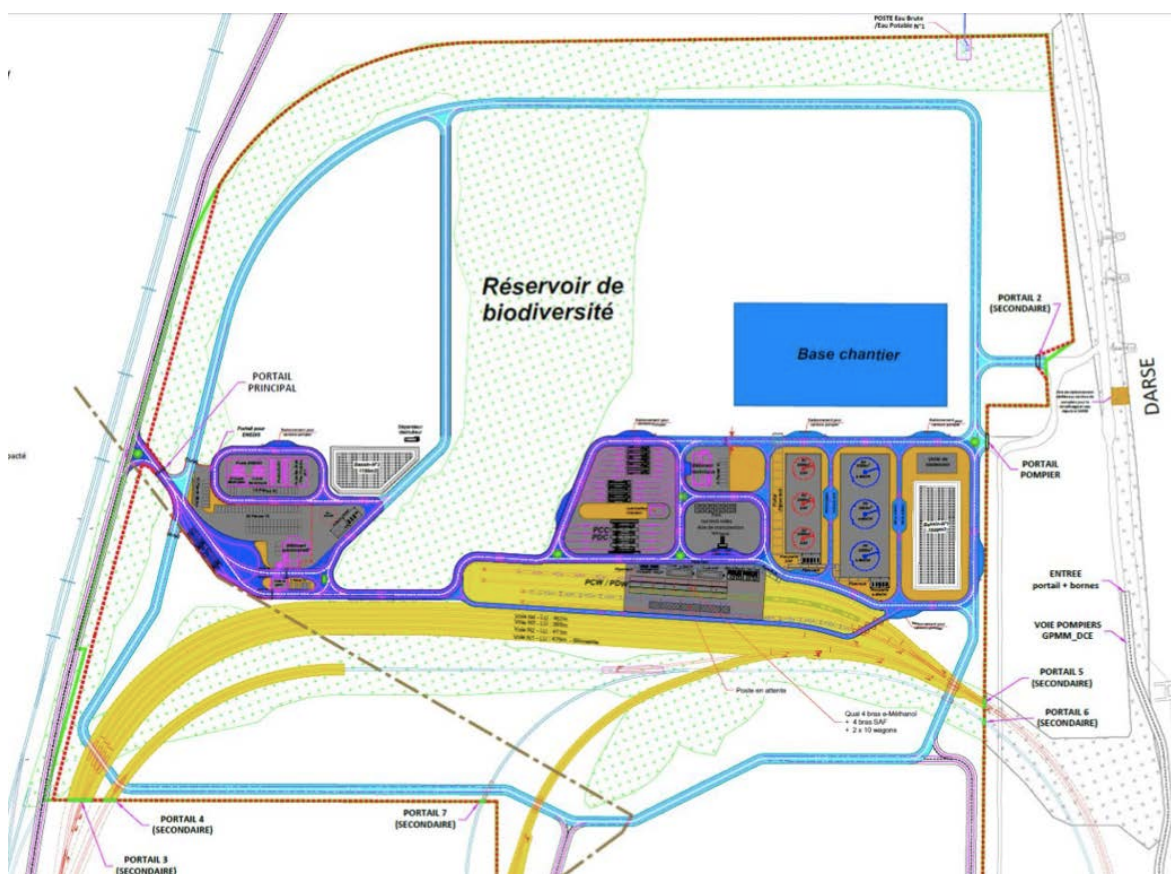
144- Permis de construire

Le dossier de demande de permis de construire initialement déposé fin octobre 2025, a été complété et transmis début février 2026. Ces compléments ou clarifications, ont été demandés par le service urbanisme et risque de la DDTM.

La demande de PC amendée a alors été transmise au service urbanisme et risques de la DDTM en charge du dossier, ainsi qu'à la mairie de Fos-sur-Mer.

La demande comprend (Cf. tableau ci-dessus) en outre une installation IOTA (loi sur l'eau) soumise à autorisation ainsi que des installations ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement).

La demande concerne également des procédures embarquées (ICPE soumis à déclaration, dérogation « espèces et habitats protégés », autorisation de défrichement). Les garanties financières (confidentielles et non intégrées dans le dossier de la consultation) ont été fournies.



Les infrastructures du projet NeoCarb Log sont composées :

- 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 ci-dessous donne les surfaces associées au projet, sur la totalité du site.

Nature des surfaces	Superficies (en m2)
Voiries et surfaces imperméabilisées	48 853
Voiries et surfaces perméables	60 217
Bassins de rétention	Bassin n°1 : 2 747 Bassin n°2 : 1 815
Réservoir de biodiversité	119 537
Surfaces non aménagées	288 736
Total :	521 905

A noter que les constructions physiques de cette première étape ne concerneront sur l'ensemble des 40 ha disponibles, qu'une surface de 8,3 hectares. Le projet ne nécessite aucune démolition. Mais des travaux d'une part de défrichement (soumis à autorisation) et d'autre part de nivellement, sont prévus. Ci-dessous une présentation des trois zones principales qui seront construites :

1. Une zone administrative et d'accueil à l'ouest, incluant la création d'un nouvel accès, des parkings, un poste de garde et un bâtiment administratif. Ce dernier est initialement dimensionné pour une vingtaine de personnes mais est conçu pour être évolutif et pouvoir accueillir à terme les 150 employés directs prévus en phase développement.

2. Une zone d'exploitation logistique, comprenant des postes de chargement et de déchargement pour camions et trains. Un faisceau ferroviaire privé sera créé avec une gare de triage interne. En effet le transport par rail constituera le mode principal de transit des molécules. Cette zone inclut également un bâtiment d'exploitation technique surélevé servant de salle de contrôle.

3. Une zone de stockage, composée de six cuves principales avec leurs bacs de rétention : trois bacs de 5 500 m³ chacun pour le méthanol et trois bacs de 3 000 m³ chacun pour le SAF (kérosène de synthèse). Un espace de stockage pour 16 iso tanks vides (conteneurs-citernes de 20 m³) est également prévu.

Il est possible de dégager les caractéristiques majeures des constructions du projet, ainsi que la manière dont les contraintes réglementaires et les risques sont appréhendés.

1. Caractéristiques importantes des constructions

Le projet comprend plusieurs bâtiments distincts :

- Diversité fonctionnelle : le site regroupe un bâtiment d'Accueil et Administration (R+3), un Atelier/Entrepôt avec salle de supervision et de confinement, un Local chauffeurs, et une Zone technique (incluant un poste Enedis).
- Dimensions et Hauteurs : les structures atteignent des hauteurs significatives. Par exemple, le bâtiment administratif s'élève jusqu'à environ 20,40 mètres (R+3), tandis que certaines parties de la zone atelier/confinement sont indiquées à 22,80 mètres sur les plans en coupe.
- Matériaux et Esthétique : les façades utilisent un mélange de bardage bois (clair et foncé), de béton de terre, de menuiseries en aluminium thermolaqué et de structures en acier galvanisé.
- Énergie et Infrastructure : le projet intègre une dimension durable avec des panneaux photovoltaïques installés sur les toitures et les auvents de parking. L'infrastructure comprend également des équipements industriels lourds tels que des cuves (SAF, e-MeOH), des racks de tuyauteries (pipe racks) et des quais de chargement pour trains et camions.

2. Volonté de se mettre en conformité avec la réglementation

- Risques Inondation et Technologiques : le terrain est situé dans des zones soumises au PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) et au PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) de Fos Ouest.
- Les pièces critiques ont été finalisées et jointes au dossier dans les délais, notamment l'Étude d'impact et le justificatif de dépôt ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement), sans lesquelles il y aurait un frein à l'autorisation du permis.

3. Mesures prises pour anticiper, limiter voire « lisser » les problèmes

Une volonté d'anticipation affichée et revendiquée par le MO via plusieurs démarches :

- Intégration au PPRT : Elyse Energy a déjà engagé une procédure d'intégration à la Plateforme Industrielle PPRT Fos ouest via l'association PIICTO. Cette démarche vise à traiter les enjeux de sécurité industrielle en amont.
- Conformité environnementale (RE2020) : des attestations de bureaux d'études confirment que chaque bâtiment respecte déjà les exigences de la réglementation environnementale RE2020 (besoin bioclimatique Bbio, confort d'été DH, et impact carbone).
- Validation architecturale des risques : l'architecte a signé une attestation certifiant que la conception du projet prend explicitement en compte les conditions fixées par le PPRI et le PPRT.
- Sécurité Incendie : les plans prévoient spécifiquement des infrastructures dédiées, comme des bacs incendie et des pompes, pour répondre aux risques liés au stockage de produits chimiques.

Bien que le projet soit complexe et situé dans une zone à fortes contraintes (risques technologiques et inondation), le maître d'ouvrage a anticipé ces difficultés par des certifications techniques (RE2020) et une collaboration avec les instances de gestion des risques industriels (PIICTO).

Le dossier de permis de construire détaille les hauteurs des constructions projetées respectant les limites et règles fixées par le PLUi :

- Le bâtiment accueil et administration présente une hauteur de 20,40 mètres (R+3).
- La zone atelier / entrepôt et salle de supervision est la structure la plus haute, atteignant 22,80 mètres au sommet.
- Le local chauffeurs a une hauteur d'environ 12,60 mètres.
- La zone technique (poste Enedis) a un bâtiment qui s'élève à 9,00 mètres.
- Les auvents de parking ont une hauteur de 7,20 mètres.

Les façades :

D'après les plans des façades du dossier, les matériaux prévus pour les enveloppes des bâtiments sont variés et choisis selon la fonction de chaque édifice. Ainsi divers habillages ou matériaux sont prévus :

1. Habillages en bois

- Le bardage bois est utilisé principalement sur le bâtiment accueil et administration. Le projet prévoit deux nuances pour le bardage (bois clair et foncé).
- Les modules en bois avec un bardage bois clair sont également intégrés aux façades de l'atelier/entrepôt.

2. Matériaux minéraux

Le béton de terre est un matériau largement utilisé pour les bâtiments techniques et industriels, notamment pour le poste Enedis, le local chauffeur et l'atelier/entrepôt.

3. Éléments métalliques

- L'acier galvanisé est utilisé pour les structures extérieures telles que les garde-corps et les escaliers.
- L'acier Corten est spécifiquement mentionné pour les cadres des menuiseries de l'atelier/entrepôt.
- Des ventelles métalliques sont prévues sur le bâtiment Enedis pour assurer la ventilation technique.
- Le quai des trains et certaines zones techniques utilisent du bac acier pour la toiture et des structures en métal apparentes.

4. Menuiseries

- La majorité des menuiseries (fenêtres, baies) du bâtiment administratif et de l'atelier sont en aluminium avec une finition thermolaquée.
- Les accès des bâtiments techniques (Enedis, local chauffeur, atelier) sont équipés de portes métalliques.

Dans un souci d'intégration paysager et environnemental, le projet joue sur le contraste entre des matériaux naturels et biosourcés (bois, béton de terre) pour les parties visibles et administratives, et des matériaux industriels robustes (acier, métal) pour les zones de process.

Le suivi des travaux en phase chantier :

Accès et circulation sur le site	- Contrôle d'accès et clôture chantier (accès réglementé), - Limitation de la vitesse, etc.
Eaux de surface et eaux souterraines	- Gros travaux de terrassement et enrobés se feront en dehors des périodes pluvieuses, - Aires de confinement avec caniveaux et collecte (zones de terrassement et de manipulation ou stockage de produits potentiellement polluants) - Des aires étanches avec un système de récupération des effluents liquides et résiduels, - Produits non utilisés évacués selon réglementation en vigueur, - Déchets dangereux stockés dans des réservoirs étanches, pour évacuation et traitement. - Consigne « conduite à tenir en cas de pollution » et engins équipés de kit anti-pollution pour faire face aux déversements accidentels, - Risque inondation, orages violents, vents extrêmes... : le chantier est arrêté et les engins et produits dangereux mis à l'abri.

Air et poussières	- Vitesse des engins limitée à 30 km/h, - Travaux tenant compte de la direction du vent et sa puissance (arrêt si vents trop violents), - Terrassement : aspersion d'eau sur les sols limitant l'envol de poussières, - Utilisation de bâches pour éviter la dispersion dans l'air lors de transport par jour de grand vent
Bruits et vibrations	- Engins conformes à la réglementation pour les émissions sonores à l'extérieur des bâtiments, - Vitesse limitée à 30 km/h sur le chantier et ses abords, - Utilisation de matériel permettant de limiter la production de vibrations
Déchets	Suivi de la production, par catégorie et par filière

15- Inventaire des pièces du dossier :

Les dossiers présentés à la consultation sont volumineux : **plus de 5500 pages et 45 plans A2.**

- Concertations de la CNDP :
 - o Préalable : fiches de synthèse, bilan et réponse : 86 pages
 - o Continue : bilan n° 1 : 52 pages
- Étude commune environnementale et annexes : 4000 pages au total (dont les 1000 du VNEI) et 12 plans
- Dossier présentation et autorisation environnementale
- Pour le permis de construire : 250 pages et 33 plans et des planches de photos

A ces dossiers se sont ajoutés des documents tout au long de la consultation :

- Avis reçus des services de l'état : ARS, DDTM (19 pages), MRAE (25 pages)
- Avis du CNPN (10 pages)
- Les 3 mémoires de 800 pages en réponses du MO aux PPA et PPC, datés du 30 juin 2026, dernier jour d'enquête :
 - Réponse à la MRAE : 408 pages
 - Réponse aux services instructeurs et entités consultées : 348 pages
 - Réponse au CNPN : 63 pages

A l'issue de consultation, s'est ajouté à J+7 le mémoire du MO :

- Le mémoire en réponse au PV des observations : 31 pages

Le 25 février 2026, l'ensemble du dossier a été officiellement déclaré « complet et régulier ». Ci-dessous la liste des pièces des deux dossiers dans l'ordre où elles ont été présentées dans les dossiers papier. A noter que la pièce PC11 du dossier de Permis de Construire est l'Étude d'impact de l'Autorisation environnementale (PJ4). C'est d'ailleurs cette étude d'impact commune à la DDAE et au PC qui a permis une consultation du public conjointe.

Le 27 mars 2026 après-midi, Maxime V. a contacté le CE sur suggestion de la DREAL, pour lui demander la conduite à tenir avec 2 documents complémentaires supplémentaires (addendum PJ 8 synthèse des propositions de prescriptions de 1 page et addendum PJ 4 étude d'impact de 15 pages) réalisés à la demande des services. Réponse du CE : contacter le prestataire Préambles pour les mettre en ligne, en précisant l'accord du CE, avant le début de la consultation sur le registre

dématérialisé. En profiter pour y joindre également le rapport intermédiaire n°1 de la concertation continue (52 pages), diffusé officiellement ce jour par la garante CNDP.

151- Dossier de demande d'autorisation environnementale

Les dossiers soumis à une consultation du public lors d'une demande d'autorisation environnementale, sont tenus réglementairement de contenir notamment : une étude d'impact et un résumé non technique que le public peut consulter sur le site de la préfecture, un registre dématérialisé dédié durant toute la consultation et des dossiers en version papier consultables aux heures ouvrables des 3 mairies concernées (Fos-sur-Mer, Arles et Port Saint Louis). Seront joints en particulier dans le dossier soumis à la consultation du public un avis de l'autorité environnementale ainsi que le mémoire en réponse du porteur de projet, aux remarques de cet avis.

Les dossiers au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et du permis de construire ont été déclarés complets et réguliers pour être soumis à une consultation du public.

Les documents du dossier arrêté pour l'enquête, décrivent la globalité du projet appelé NeoCarb (= nouveaux carburants). Seule la partie logistique concerne cette consultation.

Une étude environnementale de 1000 pages avec initialement 2000 pages d'annexes, détaille les incidences du projet, notamment sur l'eau, l'air, le bruit et la biodiversité, et propose des mesures compensatoires. A ces annexes fournies, ont été ajoutées le 24 avril 2026, un millier de pages non passées par informatique, concernant le Volet Naturel d'Étude d'Impact (VNEI) qui traite les thèmes faune, flore, milieux naturels et les fonctionnalités écologiques de l'étude d'Impact, permettant de choisir la solution qui concilie le mieux l'opportunité du projet et la préservation de l'environnement naturel.

Une étude de dangers examine les divers risques notamment d'incendie mais aussi d'autres incidents possibles, précisant les mesures de prévention et de protection. Enfin, des plans et données techniques complètent le dossier.

PJ0 Formulaire mandat de dépôt NeoCarb Log
PJ1 Plan 50000 NeoCarb Log
PJ2 Éléments graphiques NeoCarb Log
PJ3 Justificatif maîtrise foncière NeoCarb -fev26
PJ4 Annexes Étude Impact NeoCarb Log -24fev26
ADDENUM PJ4 étude d'impact-CERFA20260327
PJ4 Étude Impact NeoCarb Log sans annexes -24fev26
PJ4 Résumé étude impact NeoCarb Log -24fev26
PJ7 Note de présentation du projet NeoCarb Log -fev26
PJ8 Proposition prescriptions AP – NeoCarb Log -fev26
ADDENUM PJ8 Proposition prescriptions AP-NeoCarb
PJ46 Annexe 7.2 Sketch réservoirs SAF (R1-R2-R3)
PJ46 Annexe 7.3 Plan guide des cuvettes de rétention
PJ46 Annexe 7.1 Sketch réservoirs e-MeOH (R4-R5-R6)
PJ46 Description du projet NeoCarb Log -fev26
PJ47 Capacités Tech Financières NeoCarb Log -fev26
PJ48 Plan d'ensemble NeoCarb Log
PJ49 EDD résumé non technique NeoCarb Log -fev26
PJ50-76 Autres PJ NeoCarb Log
PJ123-125 Défrichement NeoCarb Log -24fev26

Le dossier présente la demande d'autorisation environnementale. Les documents détaillent les pièces administratives essentielles, telles que les mandats de dépôt, les études d'impact et les plans cadastraux nécessaires au défrichement de plus de cinq hectares. Une attention particulière est portée aux garanties financières pour sécuriser ce site classé Seveso seuil haut. Il expose également la méthodologie de consultation publique, désormais modernisée par la loi industrie verte pour privilégier les outils numériques et la transparence. Ce cadre réglementaire impose une remise en état du site en fin d'activité, garantissant ainsi la sécurité environnementale après l'exploitation. L'ensemble constitue un guide complet sur les procédures administratives et techniques régissant le déploiement d'infrastructures industrielles de transition énergétique en France.

Ce dossier initialement prévu pour le projet global NeoCarb n'a cependant pas été retravaillé pour enlever les documents concernant la production en phase exploitation (NeoCarb Prod).

Il est donc dense et le lecteur peut s'égarer compte-tenu de la présente consultation limitée à la stricte phase logistique (NeoCarb Log)

152- Dossier pour le permis de construire

Au titre du permis de construire, le dossier soumis à l'enquête publique est constitué de nombreux plans, schémas et photos. Avec des notices descriptives et des certificats, le dossier comprend principalement 33 plans A2 et des planches de photographies. Y sont joints les 8 avis reçus des services ou organismes sollicités.

Ces divers documents décrivent le projet et détaillent ses aspects techniques. Outre l'architecture et dimensions des bâtiments, précisant les matériaux, les couleurs, ils décrivent également les travaux de voirie et d'assainissement (VRD), l'implantation et l'organisation des accès et des stationnements, l'aménagement paysager visant à intégrer au mieux le projet en limitant les impacts sur la biodiversité du site. La volonté d'intégration dans le paysage environnant et évidemment la prise en compte des aspects réglementaires sont également abordés.

0 Liste des pièces

Cerfa_13409-15-1

PC1.1 Plan de situation

PC2.1 Plan géomètre

PC3 Plan en coupe

PC4.1 Notice architecturale et paysagère

PC5.1 Plan des toitures Entrée

PC6.1 Insertion du projet dans son environnement

PC7 Photo dans son environnement proche

PC8 Photo dans son environnement lointain

PC11 Étude d'impact (PJ4 du DDAE)

Les annexes de l'étude d'impact-Modifiées au 24avril2026

PC11.3 L'attestation de conformité du projet d'installation SPANC-

Bâtiments administratif et technique

PC12 Attestation du contrôleur technique

PC13 Attestation de l'architecte

PC13.1 Procédure d'intégration PPRT PICTO

PC16.1 Réglementation thermique

PC25 ICPE – Installation classée pour la protection de l'environnement

Ces documents constituent le dossier technique complet pour la demande de permis de construire des infrastructures, relative au projet industriel global NeoCarb. Il a mobilisé plusieurs experts, dont le cabinet MAP Architecture et les bureaux d'études Parlym, Apave et Ecomed. Les pièces fournies détaillent l'implantation sur la parcelle cadastrale du Galéjon, incluant des plans de situation, des relevés de toitures équipées de panneaux photovoltaïques, ainsi que les élévations des façades administratives et techniques. Une attention particulière est portée à la sécurité industrielle, avec des attestations de conformité aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) et d'inondation (PPRI). Enfin, le dossier intègre des éléments d'insertion paysagère et des justificatifs réglementaires concernant les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

16- Chronologie du projet :

Les principales dates-jalons ci-dessous permettent de saisir la montée en puissance pour l'obtention par le porteur de projet, des autorisations préfectorales pour NeoCarb Log :

- 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025 : concertation préalable avec deux garants CNDP
- 20 février 2025 : bilan de la concertation
- 18 avril 2025 : mémoire en réponse du maître d'ouvrage
- 31 octobre 2025 : dépôt initial du dossier de demande environnementale
- 17 décembre 2026 : désignation du commissaire enquêteur (CE)
- 4 février 2026 : après modifications, dépôt du dossier de demande environnementale
- 14 février 2026 : dépôt du dossier de demande de permis de construire
- 25 février 2026 : les dossiers DDAE et PC sont déclarés « complets et réguliers »
- 26 février 2026 : extension au permis de construire de la mission du CE
- 9 mars 2026 : signature de l'avis préfectoral de consultation publique
- 30 mars 2026 : début de la consultation publique à 9h00 jusqu'au 30 juin 2026
 - 31 mars : réunion publique d'ouverture
 - Permanences mairies de Fos, Arles et Port saint Louis
 - 18 juin : réunion publique de fermeture
 - 30 juin : fin de la consultation à 17h00
- 21 juillet : remise du rapport et des conclusions du CE.

La phase logistique n'étant que le préalable à la production, il est nécessaire d'avoir les grandes lignes du projet en tête. Une fois les autorisations préfectorales accordées, la réalisation du projet global NeoCarb sera progressive et par phases. Elle s'échelonne jusqu'en 2032.

Le calendrier ci-dessous fixe pour information quelques échéances et repères de cette montée en puissance :

- Sept/oct. 2026 : autorisations préfectorales (DDAE et PC) attendues
- Début 2027 : lancement des travaux préparatoires au 1^{er} trimestre. Cette phase initiale, qui s'étalera sur l'année, comprendra la préparation du chantier (base vie, clôtures), le défrichement, les terrassements généraux, la consolidation des sols et les raccordements aux réseaux. Ces travaux ne représentent pas les dépenses les plus lourdes du projet.
- Fin 2027 : décision finale d'investissement (FID). Cette étape est cruciale car elle conditionne l'engagement des dépenses majeures. Elle sera prise initialement après l'obtention des autorisations pour la plateforme (demandes d'AE et PC actuelles) et pour la première unité de production industrielle dont le dossier de demande d'autorisation environnementale sera déposée fin 2026 alors que les autorisations préfectorales de la phase

0 auront juste été données. La phase NeoCarb Log est indissociable de celle NeoCarb Prod et l'une ne sera pas engagée si l'autre n'est pas « assurée ».

- Suite à la FID qui sécurisera le financement de la phase Prod, les travaux majeurs commenceront, incluant la construction des bâtiments, l'érection des cuves de stockage et l'installation des voies ferrées.
- 2028 : début des constructions lourdes.
- Fin 2029 : fin des travaux de la plateforme logistique. L'objectif est de finaliser cette première phase pour permettre une mise en service opérationnelle.
- Début 2030 : mise en exploitation de la plateforme logistique. Le site commencera à ce stade à opérer en tant que hub important et distribuant des molécules.
- 2032 : mise en service de la première unité de production industrielle. Les travaux pour cette unité de production (méthanol-to-jet), qui auront démarré fin 2028, dureront environ trois ans, permettant une production sur le site, à partir de 2032.

Stratégie à long terme pour le projet global NeoCarb :

La stratégie à long terme du projet NeoCarb repose sur une montée en puissance progressive et modulaire, s'adaptant à la disponibilité d'infrastructures énergétiques externes, comme la ligne 400 kV ou le pipeline H2Med. Une période de transition dès 2029 sera la mise en synergie avec le projet eM-Rhône du même groupe Elyse Energy, par la livraison à Fos d'hydrogène qui dans cette phase ne sera pas stockée sur le site.

Pour la suite, la feuille de route planifiée est la suivante :

1. Phase 1 (dès 2030) : Hub logistique. Le site importera du méthanol (notamment 150 000 tonnes/an depuis le projet eM-Rhône) pour le distribuer, principalement comme carburant marin pour des acteurs locaux déjà intéressés, comme Corsica Linea.

2. Phase 2 (dès 2032) : Production de SAF. La première brique industrielle (« méthanol-to-jet ») sera mise en service. Elle transformera du méthanol importé en SAF (carburant d'aviation durable). Le ratio de conversion est de 3 tonnes de méthanol pour produire 1 tonne de SAF. Le premier module vise une production de 75 000 tonnes de SAF.

3. Phase 3 (post-2032) : Production intégrée. Une fois la ligne électrique 400 kV disponible ou un autre moyen d'acheminement de l'électricité réalisé par RTE, des unités de production d'hydrogène (électrolyse, 250 MW pour ~30 000 t H2/an) et de méthanol sur site (100 000 à 150 000 t/an) seront construites. Le CO2 nécessaire sera capté dans l'écosystème PIICTO et à partir du futur réseau de transport CO2 de la vallée du Rhône

4. Phase 4 (long terme) : Hub multi-énergies. La capacité de production de SAF pourra être doublée à 150 000 tonnes. Le site continuera d'importer du méthanol pour compléter sa production locale et répondre à la demande croissante, visant un transit total pouvant atteindre 500 000 tonnes. À très long terme, la connexion au pipeline d'hydrogène H2Med pourrait encore augmenter les volumes de production.

17- La concertation menée par la CNDP

Le 19 juin 2024, en liaison avec RTE, le porteur de projet, Elyse Energy, a saisi la Commission Nationale du Débat Public – CNDP, pour une concertation préalable sur son projet NeoCarb.

Cette concertation s'est déroulée de fin novembre 2024 à janvier 2025 et a fait l'objet d'un bilan suivi dans les deux mois d'un mémoire en réponse du porteur de projet.

A l'issue et jusqu'au démarrage le 30 mars 2026, de la présente consultation du public pour la partie logistique du projet, s'est déroulée une concertation continue (n°1). En fin de consultation le 30 juin 2026, la concertation continue reprendra (n°2) et se poursuivra jusqu'à la consultation du public pour la partie production du projet, prévue a priori en 2027.

Les garants de la CNDP sont indépendants du maître d'ouvrage et neutres vis-à-vis du projet. Ils jouent un rôle d'incitateur pour le maître d'ouvrage et de facilitateur pour le public.

171- La concertation préalable :

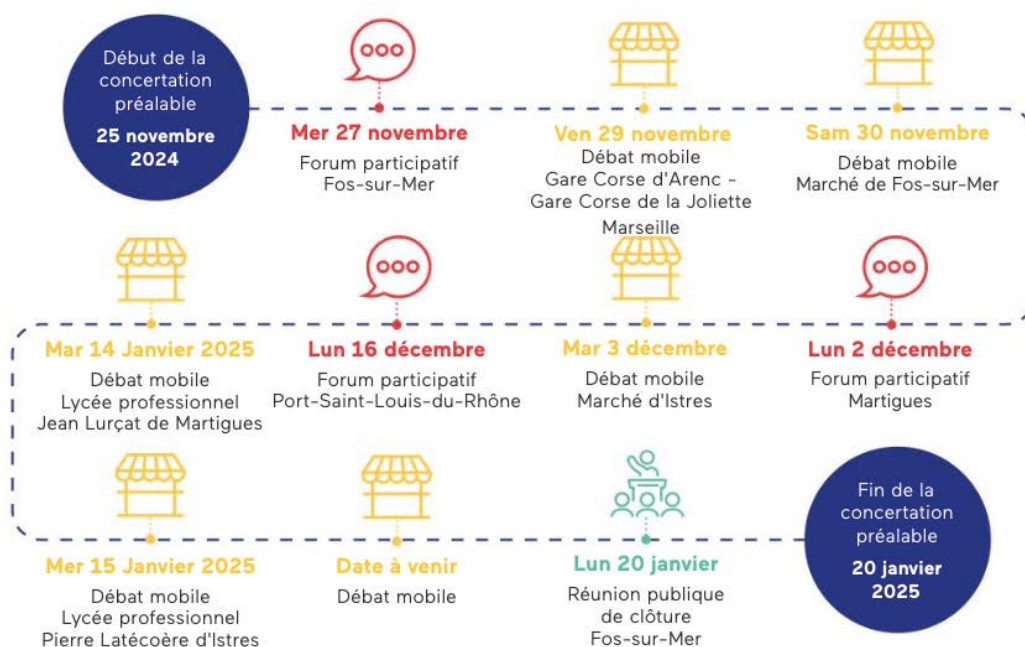
La concertation préalable est une information du public en amont d'un projet, lors de sa phase d'élaboration.

Pour cela, ont été organisées des réunions et des débats sur l'opportunité et les caractéristiques du projet, les enjeux, les choix, les impacts ... Le but était une information suivie sur l'avancée des études, les orientations et évolutions du projet.

Elle a permis un débat et des propositions sur les différentes options ou points spécifiques.

A ce stade le dossier du projet était en construction et l'est resté jusqu'à la fin de l'instruction du dossier par les services de l'État, après son dépôt officiel.

En revanche, lorsque le 25 février 2026 le dossier a été déclaré « complet et régulier », selon les modalités de l'avis préfectoral de consultation du public, la consultation s'est faite sur la base des éléments du dossier arrêté.



La concertation préalable (du 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025) portée par CNDP s'est déroulée sur un territoire qui a une vraie culture industrielle. Les principales interrogations ou

Enquête publique n° E25000115 / 13 – Commissaire enquêteur : G. NICOLAS

questions ont concerné la ligne 400 kV, l'eau, l'électricité, et la complémentarité avec d'autres projets (H2V/H4 Marseille Fos orienté vers le e-kérosène (SAF), NeoCarb adressant aussi le e-méthanol pour le maritime. Ce projet va générer environ 150 emplois directs et 450 indirects, ordres de grandeur proches d'autres sites Seveso voisins. La logique de filière (plusieurs opérateurs) est perçue comme rassurante. Un bilan a été établie par la garante de la CNDP.

Le projet NeoCarb, porté par Elyse Energy (avec RTE comme co-maître d'ouvrage pour le raccordement électrique), s'inscrit dans la dynamique industrielle de la zone de Fos-sur-Mer. Le dispositif de concertation préalable prévu par le Code de l'environnement a permis de confronter ce projet aux attentes et inquiétudes du public.

Des thèmes et sujets ont été récurrents. Globalement le public ne rejette pas l'idée d'un projet industriel innovant, mais demande un cadrage fin, notamment face au cumul des projets en cours sur la zone industrialo-portuaire (ZIP). Les points majeurs issus de la concertation :

1. les impacts logistiques, point de tension prioritaire

La circulation routière reste le sujet le plus sensible. Beaucoup évoquent déjà un trafic saturé, surtout autour de la RD268 et du rond-point de la Fossette. Avec NeoCarb mais aussi Gravity, H2V, Carbon et d'autres, certains craignent une situation ingérable si rien n'est anticipé. La priorité est donnée au ferroviaire. Ainsi en fonctionnement nominal, il est estimé environ 5 trains par semaine et 8 camions par jour.

Le report modal vers le rail ou le maritime apparaît comme une piste, mais les participants demandent cependant des engagements concrets, pas de simples intentions face aux situations quotidiennes : des accès encombrés, des retards récurrents, et une impression que les aménagements publics n'arrivent jamais.

2. les risques industriels et la sécurité

La manipulation de produits inflammables dans un environnement déjà majoritairement classé Seveso inquiète. Il est demandé une approche transparente : inventaire des risques, scénarii d'incidents, cumul et seuils des dangers avec les installations voisines. Les garants soulignent que ces demandes n'avaient pas reçu à ce stade toutes les réponses attendues et devaient encore être traitées pendant la concertation continue. L'idée revient souvent de « ne pas ajouter un risque supplémentaire sans un contrôle public strict ».

3. les impacts environnementaux

La consommation d'eau, la pression sur l'électricité, la gestion des rejets et les nuisances (odeurs, poussières, bruit) constituent un autre bloc de préoccupations. La zone est déjà considérée comme fragilisée par les habitants, qui craignent un empilement d'effets négatifs. Ils demandent des études claires sur : le cumul des pollutions ; la préservation de la biodiversité ; l'impact paysager ; et les mesures de compensation.

Dans les échanges, certains racontent par exemple qu'ils ont vu la zone évoluer et se densifier depuis des décennies. Ils ont du mal à croire ou imaginer une amélioration réelle sans un suivi global indépendant.

4. les enjeux sociaux : emploi, logement, services

Le projet laisse envisager des emplois et certains y voient une vraie opportunité. Mais l'arrivée potentielle de plusieurs centaines de travailleurs pose la question du logement, en phase travaux ou en phase de production. Plusieurs communes environnantes peinent déjà à absorber les besoins. Déjà aujourd'hui, des salariés ont des difficultés à se loger près de leur lieu de travail. La commune de Port Saint-Louis a plusieurs projets d'urbanisme à l'étude mais rien de concret pour l'instant. Les garants demandent donc une coordination étroite avec la Métropole et les collectivités pour intégrer ce flux dans le PLUi et le PLH métropolitain.

5. un débat plus large : transition énergétique et modèle industriel

En arrière-plan, un vrai sujet de société apparaît : les e-carburants sont-ils la bonne solution ? Certains participants doutent de leur pertinence ou les jugent trop énergivores. D'autres craignent que Fos devienne « le réceptacle » des projets chimiques dont personne ne veut ». À l'inverse, un public plus favorable souligne que ces technologies ouvrent une voie pour décarboner des secteurs difficiles et y voient un modèle reproductible.

Les principales recommandations des garants suivent 4 axes pour la concertation continue : répondre précisément aux questions restées en suspens (risques, nuisances, infrastructures, logistique) ; dès le début de la concertation continue, organiser une réunion publique de restitution ; articuler étroitement le projet NeoCarb avec le débat public global sur Fos-Étang de Berre ; informer régulièrement le public sur les études environnementales, les économies d'eau.

172- La concertation continue :

À l'issue de la concertation préalable et du bilan qui en a été fait, a démarré une phase de concertation continue allant jusqu'au 30 mars 2026, date du début de la présente consultation publique. Un bilan a été établi fin mars 2026, juste avant la consultation, par la garante de la CNDP.

La concertation continue sur le projet NeoCarb a pris le relais de la concertation préalable et s'est déroulée en parallèle du débat territorial Fos-Berre Provence. Ce télescopage a eu un effet clair : le public, déjà très sollicité, s'est montré moins présent. Deux rencontres (une réunion publique et un atelier) ont réuni des groupes réduits. Cela n'a pourtant pas empêché des échanges utiles sur les aspects techniques, environnementaux et logistiques. On sent que le calendrier administratif a un peu étouffé l'élan de participation qui aurait pu se déployer plus largement.

Après les premières phases de concertation, Elyse Energy a revu sa stratégie. Le projet se découpe maintenant en deux phases bien définies et plus compréhensibles :

1) La phase 0 dite « NeoCarb Log » qui concerne la plateforme logistique : stockage, distribution, transports, notamment le ferroviaire, et aménagements fonciers ;

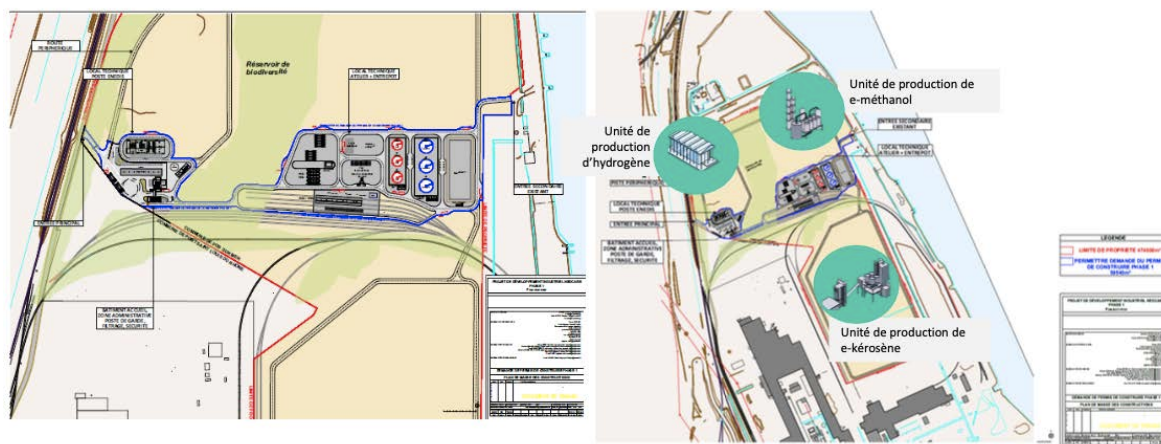
2) La phase 1 dite « NeoCarb Prod » qui intégrera les unités de production de méthanol et de carburant d'aviation durables, alimentées par hydrogène bas-carbone.

PHASE 0: NEOCARB LOG

Amorce de la distribution à travers le
déploiement d'une plateforme industrialo-
portuaire

PHASE 1: NEOCARB PROD

Implantation des unités
industrielles de production



Ce choix répond à une volonté d'intégration progressive dans l'écosystème industriel de la ZIP, tout en permettant de mettre rapidement en service une offre logistique dès 2029 grâce à une mise en synergie avec le projet eM-Rhône également du groupe Elyse Energy, qui livrera du e-méthanol par train (5/semaine) et par voie routière (8 PL/jour).

Après cette période de transition, la perspective affichée est de démarrer à Fos la production entre 2031 et 2032.

Des enseignements clairs ont émergé. Les questions du public se regroupent autour de quelques thèmes bien identifiés :

- D'abord, la décarbonation : beaucoup s'interrogent sur la réelle réduction des émissions, notamment concernant l'usage du CO₂ (fossile, biogénique, recyclé) et la cohérence avec les autres projets voisins. Ensuite, l'idée d'une réindustrialisation grâce à l'hydrogène motive certains, tandis que d'autres expriment des doutes sur la maturité technique ou les risques industriels.
- La consommation de ressources, surtout l'électricité, revient souvent. Le site se trouve loin des points de production, et le raccordement de 399 MW, encore en étude, soulève des questions. L'eau, l'emploi, les mobilités, mais aussi les risques cumulatifs avec les installations du PPRT (plan prévention des risques technologiques) figurent parmi les préoccupations récurrentes.

Concernant la phase logistique, les sujets sont plus ciblés avec 3 thèmes : le transport ferroviaire d'hydrogène ; la biodiversité ; les mesures « ERC » (éviter-réduire-et surtout compenser) qui ont concentré l'essentiel des débats.

Les points les plus prégnants émergeant des concertations (tant préalable que continue), outre l'utilisation des ressources, sont : les nuisances potentielles et la gestion des risques ; le cumul des dangers avec les installations voisines (Plan de prévention des risques technologiques - PPRT).

On note des avancées depuis la concertation préalable. En effet, plusieurs demandes formulées ont trouvé un début de réponse. Elyse Energy a notamment finalisé certaines études dont une étude faune-flore qui était très attendue. Le porteur de projet a également amélioré l'information continue, même si la diffusion reste toujours perfectible.

Les engagements pris concernent la continuité de la communication, la cohérence du calendrier, et la poursuite d'une démarche participative diverse dans ses formats. La CNDP rappelle toutefois que le porteur de projet doit encore davantage documenter les nuisances potentielles, les mesures de prévention et les risques cumulés.

La garante a insisté sur la nécessité d'un temps dédié à la concertation après la présente consultation du public, afin que la phase production qui suivra ne soit ni incomprise ni ignorée par lassitude.

→ Le projet NeoCarb avance, mais avec un dialogue public encore fragile. Le projet a gagné en lisibilité grâce au phasage (d'abord la logistique puis la production) et à l'amélioration des études, tout en restant confronté à des questions majeures : impact climatique réel, raccordement électrique à confirmer, gestion des risques, intégration territoriale. L'acceptation du projet dépendra de la capacité d'Elyse Energy à maintenir un échange clair et régulier, et à répondre sans esquive aux attentes exprimées. Pour y participer, le CE mettra en particulier sur la complémentarité des deux réunions publiques imposées. Cela pourrait aider à solidifier la confiance autour d'un projet qui se veut emblématique de la transition industrielle.

La phase suivante, « NeoCarb Prod » sera l'objet d'une consultation du public ultérieure, a priori en 2027. Entre le 30 juin 2026, fin de la présente consultation du public, et celle de NeoCarb Prod » en 2027, aura lieu une 2^{ème} concertation continue qui permettra de recueillir les avis/propositions et de faire évoluer le dossier avant sa version définitive pour une consultation publique.

18- Les pré requis du projet NeoCarb Log

181- Le financement du projet

La partie financement reste confidentielle comme l'indique la partie du dossier non remplie. Le financement du projet global NeoCarb est porté par une société de projet dédiée (ELYSE SPV 6), créée pour organiser et financer toutes les étapes : études, développement, construction puis exploitation. Comme tout grand projet d'infrastructure, son financement se fait progressivement. Les premières études ont été financées sur fonds propres et aussi une aide de 800 Ke de la Région PACA, tandis que la phase actuelle de développement est financée par des levées de fonds. Au moment de la décision finale d'investissement, le projet reposera sur un financement de projet combinant fonds propres et dette bancaire.

Cette dette sera ensuite remboursée grâce aux revenus issus de contrats long terme de vente de carburants durables. Le coût de construction est aujourd'hui estimé à environ 1,5 milliard d'euros, avec une exploitation prévue sur plus de 25 ans.

182- L'électrification

L'électricité est indispensable au projet, d'où un partenariat avec RTE (Réseau de Transport d'Électricité) qui est co-maître d'ouvrage avec Elyse Energy pour le projet NeoCarb. De même que les constructions ne démarreront pas sans certitude du financement de la phase production, le projet reste fortement lié à la fourniture d'électricité (nécessaire pour la production à terme d'hydrogène) et donc compte tenu des études et à la situation actuelle, à la création ou non de la ligne électrique THT 400 000 V. A noter qu'en période de transition, la 1^{ère} phase dite logistique ne

demande pratiquement pas d'électricité et ce jusqu'au démarrage de la phase production, soit plusieurs années. Ce paragraphe dont la teneur est jugée essentielle par le CE, expose la situation vis-à-vis de l'électricité, les enjeux et les freins.

Les besoins en électricité :

Ce paragraphe un peu long est nécessaire pour comprendre la stratégie défendue par Elyse Energy. Pour produire à terme sur place de l'hydrogène par électrolyse, les besoins en électricité sont importants et le projet porté par RTE d'une ligne THT de 400 000V desservant la ZIP de Fos, est capitale, aucune alternative fiable étant aujourd'hui suffisamment avancée. Si tout est prêt pour lancer sa réalisation, les oppositions sont importantes, avec en particulier 3 associations très impliquées (FNE13, collectif Cistude et Vigueirat nature). Le dossier d'enquête sur cette ligne THT est actuellement instruit par les services de l'État. L'enquête devrait avoir lieu sous peu, mais les conclusions devraient arriver après le délai dévolu au préfet pour rendre sa décision à l'issue de la présente consultation sur NeoCarb Log. Dans ce contexte, la présentation et l'analyse ci-dessous ont pour but de rappeler les enjeux et d'éclairer sur la situation et le calendrier nécessaire.

Les besoins en électricité de cet ambitieux projet sont très importants. Il mobilisera des infrastructures électriques de grande ampleur, par un raccordement de 399 MW au réseau RTE. Compte tenu de l'incertitude à court terme sur la disponibilité électrique locale (ligne 400 kV), le projet est phasé : une phase initiale de création d'une plateforme logistique et de stockage avec notamment des voies ferrées et quais, ainsi que des bacs de stockage. Import possible de méthanol par barges ou trains avec mise en synergie avec l'entreprise eM-Rhône qui appartient au groupe Elyse Energie. Une deuxième phase dite de production suivra. C'est la montée en puissance ultérieure avec électrolyse et méthanolation et production de SAF via « methanol-to-jet » sur place, dès que les conditions électriques seront réunies.

Si dans la phase logistique de la présente consultation publique, l'électricité n'est pas dimensionnante, la problématique de l'électricité sera prégnante lors de la consultation à venir pour la phase « NeoCarb Prod ». Mais les deux phases sont liées. La phase Log n'a de sens que si la phase Prod peut suivre.

En effet la phase logistique du projet dite NeoCarb Log, ne consomme que quelques MW pour fonctionner. Les besoins seront en revanche de 250 MW dès 2030 avec un ajout de 149 MW à l'horizon 2035. La puissance électrique totale à terme sera de 399 MW, énergie utilisée à 80/90% pour l'électrolyse pour la fabrication d'hydrogène, de la phase « NeoCarb Prod ».

La situation locale, la polémique et les incertitudes :

Le projet de la ligne 400 000V indispensable au projet NeoCarb tout comme à d'autres projets industriels de la ZIP de Fos-sur-Mer, est l'objet de nombreuses oppositions et attaques, relancées récemment par la prise de position favorable du président de la République, alors que vient de démarrer l'instruction de la recevabilité du dossier déposé, pour une Déclaration d'Utilité Publique.

La situation locale est effectivement médiatiquement tendue car les besoins du port de Marseille, des centres de données numériques (datas centers) et des projets industriels se cumulent et inquiètent élus, associations et riverains.

Des premières initiatives d'électrification de quais du port ont permis la mise en lumière au niveau mondial, en avril 2026, d'un désir d'électrification et un engagement de la France à anticiper les échéances imposées. Le premier ministre avait salué cet événement qui devance la future réglementation européenne d'électrification à 90% pour connecter les bateaux, à l'horizon 2030. Des postes électriques spécifiques ont été inventés et les toits des hangars équipés de panneaux

photovoltaïques, pour cette première en Méditerranée. Chaque gros navire nécessitant 16 MW, le GPMM a un objectif de 160 MW pour 2030. Dans le même temps, 5 datas centers énergivores ont vu le jour à proximité. Pourtant, sur la partie Est du port, grâce à la surproduction d'électricité en France et aussi l'anticipation pour la distribution par la création de nouveaux postes de transformation, pour l'heure, chacun disposait de l'électricité dont il a besoin, et semble-t-il, sans conflit d'usage avec la population.

Côté Ouest en revanche, autour de Fos-sur-Mer, les projets industriels décarbonés réclament d'autres moyens dont la fameuse ligne THT 400 000 volts indispensable pour réaliser ces projets.

L'entreprise GravitHy qui prévoit en 2030 la production annuelle de 2 millions de tonnes d'acier bas carbone, fait à partir d'hydrogène, va recevoir une aide conséquente d'Ecolab expert et financeur américain, pour soutenir la décarbonation industrielle, l'électrification et l'économie locale, à la suite de l'opération 2026 Choose France. L'abandon récent du projet de la giga factory Carbon n'est pas oublié pour autant car il fragilise l'argumentaire du besoin de la ligne 400 000V. Cependant cet abandon n'a pas remis en cause la ligne THT entre le Gard et Fos car l'infrastructure électrique dépasse largement le projet Carbon et cela n'impacte en rien la réindustrialisation décarbonée de la ZIP de Fos. Cette ligne ne servira pas uniquement à accompagner la décarbonation des industries existantes ou l'arrivée de nouvelles activités industrielles dont NeoCarb. Elle répond à un besoin plus large pour le territoire (pour les mobilités, activités tertiaires, le numérique qui explose...).

A cette situation locale, s'ajoute l'inquiétude d'ONG et associations écologiques face à la création d'infrastructures industrielles en Camargue qui menacent l'environnement. Ces ONG et d'autres associations comme France Nature Environnement ou groupements d'agriculteurs, sont vent debout contre les projets en cours et s'opposent au projet 400 000 V, nécessaire à leur fonctionnement. Outre les médias écrits, la télévision s'est emparée de la polémique (reportage sur FR3 le 8 juin à 19h00) aussitôt relayée dès les jours suivants par le journal Le monde et d'autres médias nationaux.

RTE est prêt à réaliser la ligne THT de 400 000 V

Pour RTE, toutes les conditions sont remplies pour « accélérer l'électrification et réduire durablement la dépendance aux énergies fossiles ». La consommation en PACA représente 17,3 TWh soit 9,5% de la production nationale. La part d'énergie bas carbone dans le mix français avoisine 95% et 84% en PACA. Le parc des énergies renouvelables représente aujourd'hui 71% de la production en PACA couvrant ainsi 1/3 de la consommation régionale.

Depuis 2020 875 MW ont été raccordés et il est prévu à l'horizon 2040 environ 6400 MW supplémentaires d'énergies renouvelables.

RTE fonde de grands espoirs sur le projet de ligne THT de 400 000 V qu'elle considère comme essentiel pour sécuriser la région et les projets industriels en cours à Fos, dont le projet NeoCarb en particulier. En revanche selon les dirigeants de RTE, si les accords ne sont pas donnés et si les travaux ne commencent pas rapidement, il est quasi sûr que l'objectif de 2030 ne sera pas atteint. D'autant que d'autres solutions différentes ou alternatives envisagées pourraient doubler, tripler voire même décupler le prix des opérations aujourd'hui estimé à 400 millions d'euros.

Le président de la République soutient la ligne THT

Aux côtés de l'équipe de France électrification, le Président de la République, a récemment confirmé la volonté de l'état de « tout mettre en œuvre pour permettre la mise en service de cette infrastructure stratégique d'ici 2029 ». Avec cet appui présidentiel, la future ligne électrique très

haute tension entre Jonquières-Saint-Vincent et Fos-sur-Mer, franchit une étape politique importante. Les dirigeants et industriels de la ZIP de Fos-Berre y voient un coup de pouce voire une accélération, d'autant que le président entend agir « en concertation avec les acteurs locaux ». Les grands projets de décarbonation industrielle de la ZIP de Fos nécessitent un accès impératif à l'électricité, conditionné à la capacité du réseau électrique régional à absorber une hausse massive de la demande.

Cet appui intervient alors que s'intensifient les actions médiatiques ou sur le terrain des opposants qui mettent en avant les enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire, face aux arguments des enjeux de souveraineté, d'emploi industriel et de compétitivité économique. Ce soutien constitue un signal clair salué par les industriels pour l'avenir énergétique du territoire. Elle vient confirmer le caractère stratégique de la ligne 400 000V Jonquières-Fos qui conditionne la décarbonation des grands sites industriels et les projets de réindustrialisation dont NeoCarb fait partie.

Les arguments des opposants

Les opposants (agriculteurs du delta du Rhône, de la Crau et des costières-de-Nîmes, membres de collectifs citoyens, militants environnementaux et élus de tous bords) ne contestent pas l'objectif de l'industrialisation de Fos. Leurs critiques portent surtout sur le choix uniquement financier car moins coûteux, d'une ligne aérienne et sur ses conséquences durables locales sur les paysages, les espaces naturels, l'agriculture. Ils remettent en cause le choix technique retenu, et le réel besoin d'une telle puissance et ses conséquences en retombées insuffisantes pour le territoire.

Atteinte aux paysages : le projet prévoit environ 180 pylônes de 50 à 90 mètres de hauteur sur un tracé d'environ 65 km. Les opposants estiment que ces infrastructures transformeraient négativement et durablement les paysages de Camargue, de la Crau et de la Terre d'Argence.

Impact sur les espaces naturels : le tracé traverse ou longe plusieurs secteurs écologiquement sensibles. Des gestionnaires de réserves naturelles, des associations environnementales et des collectivités locales craignent des effets sur les habitats naturels et sur les espèces protégées, notamment les oiseaux migrateurs et certaines espèces emblématiques de Camargue.

Conséquences pour l'agriculture : les agriculteurs concernés redoutent des contraintes supplémentaires sur l'exploitation des terres : emprises des pylônes, servitudes, difficultés pour certaines cultures et perte de valeur foncière. La chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône a d'ailleurs rejoint les organismes opposés au projet aérien.

Contestation du choix technique : de nombreux opposants demandent l'étude approfondie de solutions alternatives (enfouissement partiel ou total de la ligne, utilisation accrue de couloirs déjà artificialisés, reprise d'anciens projets de liaisons sous-marines, développement de productions électriques plus proches des besoins industriels).

Doute sur les besoins réels en électricité : plusieurs collectifs estiment que les prévisions de consommation électrique de la ZIP de Fos reposent sur des projets industriels dont certains ne sont pas encore définitivement engagés. L'arrêt de Carbon va selon eux dans ce sens et les projets liés à la ligne THT sont effectivement dans l'expectative. Ils réclament davantage de transparence sur les besoins futurs et sur les scénarii de sobriété énergétique.

Critique du rapport coût-bénéfice : les opposants considèrent que le projet privilégie une solution moins coûteuse à court terme mais plus impactante pour les territoires traversés. Certaines associations parlent d'une logique de « décarbonation low-cost », estimant que les coûts environnementaux sont reportés sur les habitants et les espaces naturels.

Sentiment d'injustice territoriale : un argument fréquemment avancé par les élus locaux est que les bénéfices du projet profiteraient principalement aux grands sites industriels de Fos-sur-Mer alors que les nuisances seraient supportées par les communes rurales du Gard et de l'ouest des Bouches-du-Rhône. Cette position a conduit plusieurs conseils municipaux et intercommunaux à voter des motions d'opposition. A noter que le conseil municipal de Fos a voté contre le projet NeoCarb Log le 29 avril 2026 car les compensations environnementales sont localisées sur sa commune voisine, Port Saint-Louis.

Par un courrier daté du 16 juin 2026, le maire explique les raisons « externes » de cette prise de position, en insistant cependant sur son soutien à la décarbonation et au projet NeoCarb.

Inquiétudes sanitaires : certaines associations et habitants évoquent également les risques des champs électromagnétiques liés aux lignes THT. Cet argument existe même s'il n'est pas le principal motif avancé par les collectivités et les organismes environnementaux.

Face à ces critiques, les arguments des partisans : l'État, RTE et les industriels dont Elyse Energie, mettent en avant la nécessité de sécuriser l'alimentation électrique de la région PACA, d'accompagner la décarbonation de la zone de Fos-Berre et de soutenir plusieurs milliards d'euros d'investissements industriels et les nombreux emplois directs et indirects induits. C'est l'éternel débat entre l'économie versus l'environnement qui nécessite un équilibre et des arbitrages.

Au fond, le débat sur cette ligne THT ne porte pas tant sur la nécessité d'avoir plus d'électricité qui plus est, décarbonée, mais sur la question d'accepter ou non une ligne aérienne traversant des territoires naturels et agricoles, ou investir davantage dans des solutions alternatives certes plus coûteuses mais jugées moins impactantes par les opposants ?

Concernant le projet NeoCarb, le porteur de projet a besoin d'électricité disponible en quantité suffisante, dans les délais compatible avec son échéancier. Le choix et les modalités de son acheminement sont hors de sa compétence.

II – Organisation de l'enquête

21- Désignation du commissaire enquêteur

La désignation :

A la demande du préfet des Bouches-du-Rhône datée du 3 décembre 2025, le 17 décembre 2025, le président du tribunal administratif a désigné M. Gabriel NICOLAS comme commissaire enquêteur pour mener la consultation publique n° E250000115/13 ayant pour objet une demande d'autorisation environnementale déposée par la société Elyse SPV6, concernant un projet de dépôt de liquides inflammables sur la commune de Fos-sur-Mer. M. Martin SERRET est désigné comme commissaire enquêteur suppléant.

Extension de la mission :

Faisant suite au courrier du préfet daté du 19 février 2026, demandant l'extension de la mission du commissaire enquêteur au permis de construire, le 26 février 2026, le président du tribunal administratif a étendu la mission initiale au projet portant sur le permis de construire déposé par la société Elyse Energy SPV6.

A noter que le permis de construire incorporé à l'enquête dans un second temps, l'a été avec l'accord du commissaire enquêteur, malgré un dossier initial déjà conséquent (> 4200 pages).

22- Avis préfectoral de consultation du public

L'étude d'impact étant identique pour les deux procédures, l'article L.123.6 du code de l'environnement, permet de faire une consultation unique.

Le 9 mars 2026, l'avis préfectoral de consultation du public a été signé. Outre le double objet de la consultation, cet avis rappelle la désignation du commissaire enquêteur et de son suppléant ; précise la présence dans le dossier du bilan de la concertation préalable, des avis réglementaires requis, de l'étude d'impact qui fera l'objet d'un avis de l'autorité environnementale et d'une réponse du maître d'ouvrage ; les modalités pour les propositions et observations du public (registre dématérialisé, courriels, courriers, permanences du commissaire enquêteur) ; l'accès au dossier par le public pendant la durée de la consultation (préfecture de Marseille, sous-préfecture d'Istres, mairies de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis du Rhône et Arles) ; les dates et lieux des dix permanences du commissaire enquêteur ; les dates et lieux des deux réunions publiques ; les modalités de consultation du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur. Enfin, l'avis de consultation rappelle les deux décisions qui seront prises par le préfet au terme de l'enquête.

La présente consultation du public a deux volets : d'une part une autorisation environnementale préfectorale et d'autre part une autorisation également préfectorale de permis de construire. Au terme de la consultation, sera donc établi par le commissaire enquêteur un rapport unique et des conclusions motivées distinctes, consignées dans deux présentations séparées.

23- Actions, contacts et visites effectués avant l'enquête

En amont de la consultation le commissaire enquêteur a pris divers contacts et participé à plusieurs réunions :

- Contacts téléphoniques immédiats avec les correspondants de l'autorité organisatrice (Jean-Luc C.) et du Maître d'ouvrage (Jérôme G.) avec les coordonnées indiquées par le tribunal administratif dans le document joint à la désignation du commissaire enquêteur.
- 12 janvier 2026 après-midi : réunion préliminaire avec le maître d'ouvrage (Elyse Energy). Présentations du projet global et du DDAE
- 23 janvier 2026 matin : présentation par l'équipe du projet NeoCarb de la partie logistique (NeoCarb Log) : permis de construire, travaux et modalités.
- 5 février 2026 matin : réunion préparatoire avec l'autorité organisatrice (préfecture)
- 17 mars 2026 après-midi : formation commune MO et CE sur le registre dématérialisé du prestataire Préambules retenu pour la consultation.
- 23 mars 2026 journée : contact, consignes, contrôle des dossiers et visite des lieux de permanences des mairies de :
 - Fos-sur-Mer,
 - Arles (annexe du Mas Thibert),
 - Port-Saint-Louis (pôle technique municipal).
- 24 mars 2026 après-midi : réunion préparatoire à la réunion publique d'ouverture.

231- Réunion préliminaire avec le Maître d'ouvrage

A la demande du Commissaire enquêteur (CE), une réunion s'est tenue le 12 janvier 2026 de 14h00 à 18h00, dans un premier temps dans les locaux Elyse Energy situés au Bâtiment 10 du domaine de la Méridette à Fos-sur-Mer, puis sur le site du projet pour une visite commentée. Cette réunion avait pour but de présenter au commissaire enquêteur le projet NeoCarb pour sa phase logistique,

les étapes passées, les enseignements principaux, les mesures compensatoires ou engagements, les principales oppositions identifiées. Il a également permis au CE d'expliquer les étapes et les échéances d'une consultation du public (Cf. § 01), le rôle du CE et de préparer les éléments nécessaires à la préfecture pour l'avis de consultation.

Étaient présents, outre le CE :

- Jérôme G. Elyse Energy - Directeur du projet NeoCarb
- Hervé M. Elyse Energy - Directeur territorial
- Maxime V. Elyse Energy - Chef de projet NeoCarb
- Martin S. suppléant du commissaire enquêteur

Il est décidé que

- Maxime V. sera pour le CE le point de contact unique représentant du MO pendant la préparation et pendant la consultation
- Un CR de la réunion sera réalisé et le montage Ppt utilisé sera transmis par le MO
- Le MO va trouver un prestataire pour le registre numérique de la consultation et transmettra ses coordonnées à la préfecture ainsi que l'URL du registre.
- Une formation au registre sera organisée pour le CE et le MO
- Cette formation commune en présentiel se fera dans les locaux d'Elyse Energy à Fos

La présentation en salle a porté sur :

- Les origines et l'historique du projet ;
- La concertation préalable ;
- L'explication technique simplifiée pour la production ;
- Les raisons et le phasage du projet global ;
- Les défis environnementaux et les compensations ;
- Les études complémentaires réalisées ;
- L'eau et ses usages ;
- L'importance de l'électricité ;
- Les effets cumulés avec les projets voisins.

Planification opérationnelle de la consultation :

Le siège de la consultation sera la mairie de Fos-sur-Mer. Bien que non obligatoires, le porteur de projet a accepté de réaliser des dossiers papier pour les mairies des communes se trouvant dans un rayon de 3 km du site du projet car il s'agit d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE).

Des permanences (non obligatoires également) seront planifiées. Une permanence le premier et le dernier jour au siège, une permanence par mois et par ville, avec des jours et horaires décalés.

Deux réunions publiques de 18h à 20h auront lieu à Fos-sur-Mer (Maison de la Mer et des Sports).
Format : présentation simple et courte (15–20 minutes). Pour la 1^{ère} réunion dite d'ouverture : le projet, le bilan de la concertation préalable, les enseignements pris en compte (concertation et demandes des services instructeurs de l'État), large place laissée pour une séquence questions/réponses. Pour la 2^{ème} dite de fermeture : rappel succinct du projet et surtout restitution des apports de la consultation (avis PPA, réponses du porteur de projet, synthèse des contributions).
Un point presse se tiendra éventuellement à l'issue des réunions, pas pendant.

Les rôles : le commissaire enquêteur introduit la réunion, anime, distribue la parole, sollicite les réponses du porteur de projet, conclut et produit le CR qui sera mis en ligne. La réservation des salles, les moyens logistiques et la mise en place, sont à la charge du porteur de projet.

Une réunion spécifique CE/MO de préparation de ces réunions sera organisée en amont.

Pour clôturer cette réunion, le CE a insisté sur l'objet précis de sa désignation actuelle par le tribunal administratif : uniquement la demande d'autorisation environnementale.

Pour l'ajout du permis de construire dont la prise en compte simultanée dans la même consultation est cohérente et peut faire gagner de précieux délais, il appartient au porteur de projet d'en faire la demande auprès de la préfecture. L'article L 123-6 du code de l'environnement peut le permettre car les études environnementale et d'impact sont communes. Si c'est accepté, la préfecture demandera alors au tribunal administratif une extension de mission du commissaire enquêteur.

Pour anticiper cette décision, le CE a demandé d'ores et déjà la possibilité d'une nouvelle réunion portant spécifiquement sur l'infrastructure et le permis de construire qui n'ont pas été abordés.

Pour finir la journée, les participants ont rejoint en véhicules le site destiné à accueillir le projet, pour une visite commentée complémentaire à toutes les informations déjà données.

232- Réunion pour le permis de construire

Cette réunion, en avance sur la décision officielle d'extension de la mission du CE au permis de construire, a été sollicitée par le CE sachant que les seuls documents en sa possession étaient la présentation et le résumé non technique transmis par le tribunal administratif lors de sa désignation le 17 décembre 2025 (dossier toujours en cours d'instruction).

Dans le cas de l'extension de mission plus que probable, cette réunion a eu pour objectif de clarifier le cadre administratif de la consultation publique unique (autorisation environnementale et permis de construire en même temps) pour le projet NeoCarb, et de présenter au CE dans les grandes lignes, le périmètre du permis de construire, les infrastructures prévues, le phasage des travaux, ainsi que la vision stratégique à long terme du site industriel.

Étaient présents :

- Hervé M. Elyse Energy - Directeur territorial
- Maxime V. Elyse Energy - Chef de projet NeoCarb

Le CE a précisé la terminologie et le déroulement de la procédure administrative. Il a été confirmé que le projet ferait l'objet d'une consultation publique d'une durée de trois mois. La demande ayant été faite, le MO a indiqué qu'il appartient désormais à la Préfecture de prendre la décision d'instruire conjointement la Demande D'Autorisation Environnementale (DDAE) et le Permis de Construire (PC) et de contacter le tribunal administratif de Marseille pour l'extension de la mission du CE.

A eu lieu ensuite une présentation du projet et du périmètre du permis de construire :

- Phase 0 du projet. Seuls 8,3 ha sont construits sur les 52 ha
- Il y a 3 zones distinctes :
 - Une zone administrative avec parking près du nouvel accès ;
 - Une zone d'exploitation logistique ;
 - Une zone de stockage.

Le porteur du projet a précisé avoir mené plusieurs réunions de travail avec l'instructeur de la DDT, pour s'assurer de la conformité du dossier. Des ajustements, comme l'intégration du traitement des eaux usées du personnel par infiltration (demande au SPANC), seront inclus dans la version finale du dossier.

En final, a été abordé le phasage du projet et calendrier des travaux. Le calendrier prévisionnel du projet a été présenté de manière séquencée pour une cohérence entre les autorisations

administratives, les investissements et les différentes phases de construction (Voir § 16 : chronologie du projet).

233- Réunion préparatoire avec l'autorité organisatrice :

Le 5 février 2026 à 10h00, le CE a participé à une réunion à la préfecture (autorité organisatrice) pour recevoir ses consignes et dégrossir l'avis de consultation, en particulier les diverses dates.

Étaient présents :

- Karine R. Préfecture - Directrice de service
- Paul de B. Préfecture – Adjoint directrice
- Jean-Luc C. Préfecture - Contact pour la consultation

Il a été rappelé la procédure d'une consultation parallélisée et notamment les attributions et responsabilités du CE.

La demande d'extension de la mission du CE à la demande de permis de construire est en cours.

La DREAL doit confirmer les villes concernées par la consultation, compte-tenu des 3 km autour de l'ICPE. Il est acté :

- Une permanence par mois et par ville, avec celle d'ouverture et de fermeture au siège de l'enquête : Fos-sur-Mer ;
- En liaison avec Jean-Luc C., le CE confirmera les dates et lieux des réunions publiques et des permanences ;
- La concertation préalable (bilan, mémoire en réponse du MO) fait partie du dossier ;
- Présence de dossiers papier dans les mairies ;
- Registre dématérialisé : le porteur de projet doit choisir un prestataire et transmettre à la préfecture l'URL du site ainsi que l'adresse courriel de la consultation ;
- Lors d'avis de PPA (envoyés au CE par la préfecture) ou réponses du MO, des photocopies doivent être faites et ajoutées aux dossiers papier ;
- La mise en ligne sur le site des avis et des réponses ainsi que les CR des réunions publiques, sont à la charge du CE ;
- Envoi du dossier en version électronique dès qu'il sera déclaré « complet et régulier ». Une version papier pour le CE suivra ;
- Le projet d'avis de consultation sera envoyé au CE pour relecture.

234- Formation sur le registre dématérialisé :

Dans les locaux d'Elyse Energy à Fos, le 17 mars 2026 après-midi, a eu lieu une Visio conférence. Une formatrice du prestataire « Préambules » (Marion S.), en distanciel, a fait une présentation détaillée, du registre n° 7174 prévu pour la consultation publique. Étaient présents : Hervé M. et Maxime V.

Comme tous les registres dématérialisés celui de « Préambules » permet de :

- Publier les dates d'ouverture et de fermeture de la consultation ;
- Publier les dates et lieux de permanences ou des réunions publiques ;
- Donner accès à la lecture du dossier complet de présentation du projet ;
- Télécharger des pièces du dossier ;
- Déposer des contributions ;
- Lire l'ensemble des contributions déposées par d'autres ;
- Informer le public de documents ou événements nouveaux ;
- Ultérieurement de publier le rapport et les conclusions du CE, visibles pendant un an.

Cette formation de 2 heures outre la présentation de l'inter face, a traité de la validation du registre par le CE, des fonctionnalités et des parties spécifiques et cloisonnées du CE et du maître d'ouvrage, en rappelant à chacun la façon de procéder. Le registre dématérialisé sécurise les manipulations et peut être configuré à tout moment selon les besoins, par exemples avec des

thématiques ou des classements. A été commentée la partie visible par le public pour s'informer, télécharger un document ou déposer une contribution.

Points pour le CE :

- Comment valider le site ;
- Choix des thématiques ;
- Modérer (injure, usurpation d'identité ou non-respect du RGPD) ou ne plus modérer (avec choix : visible ou non par le public)
- Mettre en ligne les avis des PPA, les réponses du MO, les CR des réunions publiques ;
- Ajouter les courriers reçus ou les contributions inscrites sur les registres papier. Il y aurait alors une double numérotation ;
- Exportations de données et statistiques ;
- Mettre en final en ligne : le rapport et les conclusions.

Un guide d'utilisation fait par Préambules (40 diapos) a été transmis au CE et au MO le 19 mars 2026 avec les identifiants et les codes d'accès pour le registre dématérialisé.

Après relecture des diverses informations du registre, le CE a validé le site 72 heures plus tard, afin qu'il s'ouvre automatiquement le 30 mars 2026 à 9h00 au début officiel de la consultation.

235- Contact avec les mairies :

La journée du lundi 23 mars 2026 a été consacrée à la prise de contact avec les 3 mairies. Le choix de la date (lendemain des élections municipales) n'a pas été judicieux.

Points abordés :

- Confirmation des dates des permanences
- Dossier papier accessible sur demande (tenir une liste quantitative et datée des visites)
- Registre papier
- Ordinateur pour : 1) accès registre dématérialisé 2) dépôt contribution
- Scans des courriers reçus ou des contributions inscrites sur le registre papier
- si ajout dans le dossier : photocopies à ajouter au dossier papier
- Visite du lieu de permanence (accès PMR, lieu d'attente, connexion Wi-Fi)
- Vérification de l'affichage.

1) Visite mairie Arles (annexe Mas Thibert- Place Michel Reboul 13104 Arles)

Le dossier papier ayant été déposé au pôle technique et non à l'annexe de Mas Thibert, le commissaire enquêteur est passé au 11 rue Parmentier, par suite de la demande téléphonique matinale de Nadia B., pour récupérer le carton avec le dossier, avant de rejoindre son RDV.

- Contact : Barka B. responsable de l'annexe.
 - Visite de la salle de mariage, en cours de démontage des élections, située au RDC donc accessible aux PMR. Toilettes à proximité.
 - Pas d'ordinateur accessible pour le public
 - Rappel des dates des 3 permanences
 - Accord pour les scans (courrier et registre) et envoi au CE
 - Accord pour les photocopies des avis ou réponses reçus (envoi PDF par le CE)

2) Visite mairie Fos-sur-Mer (av. René Cassin 13270 Fos-sur-Mer)

En l'absence d'Éliette F., le RDV a eu lieu au 1^{er} étage dans la salle prévue pour les permanences, avec Fanny B., secrétaire des élus (pas sûre d'être encore à ce poste à l'ouverture de la consultation).

- Pas d'ordinateur accessible pour le public
- Rappel des dates des 4 permanences
- Accord pour les scans (courrier et registre) et envoi au CE
- Accord pour les photocopies des avis ou réponses reçus (envoi PDF par le CE)

La salle prévue pour les permanences est le bureau habituel des « appariteurs » de la mairie. Situé au 1^{er} étage avec ascenseur, il est bien adapté et accessible aux PMR, avec possibilités pour attendre devant, et des toilettes à proximité.

3) Visite mairie Port-Saint-Louis (Pôle technique municipal - 25 rue Max Dormoy 13270 Port saint Louis)

- Contact : Clément M., directeur de l'urbanisme
 - Accès au bâtiment sécurisé, ascenseur pour aller au 2^{ème} étage (donc PMR)
 - Un ordinateur est accessible pour le public
 - Rappel des dates des 3 permanences
 - Accord pour les scans (courrier et registre) et envoi au CE
 - Accord pour les photocopies des avis ou réponses reçus (envoi PDF par le CE)

Les trois mairies ont accepté la prise en charge des scans des registres papier et courriers éventuellement reçus, avec envoi au commissaire enquêteur. Le CE les enregistrera au fur et à mesure sur le registre dématérialisé et les récupérera à la permanence suivante. Il y aura alors une double numérotation sur le registre Préambules. Ces contributions ne seront donc pas visibles du public selon la RGPD (règlement général de protection des données) mais vues uniquement du CE pour qu'il les traite comme toutes les autres contributions, sans en oublier, dans son rapport final.

236- Préparation de la réunion publique d'ouverture

Le 24 mars 2026 après-midi, dans les locaux d'Elyse Energy à Fos, le CE a retrouvé l'équipe projet pour préparer la réunion publique d'ouverture du mardi 31 mars à 18H00. Mme Valérie S., garante de la concertation publique menée par la CNDP fin 2024-début 2025, également en charge de la concertation continue qui court jusqu'à la veille de la consultation, était en Visio conférence pour participer à cette réunion. Elle interviendra lors de la réunion publique pour présenter le bilan des concertations (préalable et continue).

Outre les modalités de préparation et d'installation de la salle, il a été rappelé :

- Logistique à charge du MO : installation, sonorisation, moyens de projection, enregistrement.
- Introduction, animation et conclusion : CE
- Ordre pour la présentation :
 - Introduction par le CE
 - Présentation des intervenants
 - Rappels procédure par le CE
 - Le projet global NeoCarb par le MO
 - La concertation préalable puis continue par la garante
 - Les enseignements par le MO
 - Focus NeoCarb Log par le MO
 - Questions/réponses
 - Conclusion par le CE
- Les présentations : prévoir 20 à 30 min maximum. Effort : questions/réponses

- Envoi du montage pour inclure les diapos du CE et de la garante. Puis envoi de la version finale au CE pour la fin de la semaine.
- La garante enverra le bilan de la concertation continue en cours de finalisation. Il sera mis en ligne par le CE sur le registre dématérialisé.
- Pour la 2^{ème} réunion publique, une réunion préparatoire aura lieu le 16 juin 2026 pour déterminer le montage (a- rappel succinct du projet. b- les apports des PPA dont l'avis de l'autorité environnementale, les réponses du MO, le CR de la 1^{ère} réunion, et les contributions reçues lors de la consultation)

A l'issue de cette réunion en salle, Maxime V. a accompagné le CE pour une visite de La maison de la mer et du sport, salle prévue pour les réunions publiques. Le régisseur est un habitué de ces installations, ayant eu à préparer de nombreuses réunions publiques ces 2 dernières années. La salle est vétuste mais parfaitement adaptée.

237- Préparation de la réunion publique de clôture

Le 16 juin 2026 après-midi, dans les locaux d'Elyse Energy à Fos, le CE a retrouvé l'équipe projet pour préparer la réunion publique de clôture du 18 juin 2026 à 18H00.

Rappel des mesures logistiques à la charge du MO et de la répartition des rôles reconduits (CF. ci-dessus). Le but de cette réunion très différente de celle d'ouverture, est d'informer sur les actions, observations ou contributions ainsi que évolutions depuis le début de la consultation, avant un échange avec les participants.

- Ordre pour la présentation :
 - o Introduction par le CE
 - o Présentation de l'équipe projet
 - o Rappel par le CE du stade de la procédure
 - o Point chiffré et factuel par le CE : des visites du registre dématérialisé, des contributions et des avis des PPA et PPC.
 - o Par le MO : les avis reçus, thèmes et enjeux
 - o Les enseignements et évolutions par le MO
 - o Questions/réponses
 - o Conclusion par le CE (rappel fin consultation 30 juin et l'après consultation)
- Envoi du montage pour inclure les diapos du CE. Puis envoi de la version finale au CE pour jeudi matin pour appropriation.
- Le CR de la réunion publique sera réalisé par le CE et joint aux divers dossiers.

24- Mesures de publicité

241-Mesures réglementaires

La publicité a été faite conformément à l'article R.123-9 du code de l'environnement et à la loi industrie verte, par affichage (affiches vertes en A2, visibles si besoin des voies de circulation) dans un rayon de 3 km autour du site, soit sur les communes de Fos-sur-Mer, Arles et Port Saint Louis. Effectuée au moins 15 jours avant le début de l'enquête elle est restée pendant toute sa durée. Le CE a constaté personnellement la mise en place effective de ces affiches réglementaires le 23 mars 2026, lors de son contact avec les mairies puis à l'ouverture de la consultation. Les certificats d'attestation ont été demandés par la préfecture dans un courrier du 9 mars 2026 adressé aux maires de Fos-sur-Mer, Arles et Port Saint-Louis.

242-Mesures non imposées :

Le 25 mars 2026, les organismes ayant participé à la concertation préalable, ont été invités par mailing spécifique à la réunion publique d'ouverture, indiquant l'URL d'accès au registre dématérialisé de la consultation : « *Dans le cadre de la consultation du public relative au projet NeoCarb Log, porté par la société Elyse Energy sur la commune de Fos-sur-Mer, nous avons le plaisir de vous informer de la tenue de la réunion publique d'ouverture.*

- *Date : mardi 31 mars 2026*
- *Horaires : de 18h00 à 20h00*
- *Lieu : Maison de la Mer et du Sport – Avenue du Sable d'Or, 13270 Fos-sur-Mer*

Cette réunion se déroulera en présence du commissaire enquêteur et des représentants du maître d'ouvrage. Elle permettra de présenter le projet et d'échanger avec le public dans le cadre de la consultation en cours, ouverte du 30 mars au 30 juin 2026.

L'ensemble des informations relatives au projet et à la consultation seront consultables en ligne via le registre dématérialisé à l'adresse suivante :

<https://www.registre-dematerialise.fr/7174/> ».

Destinataires : Préfecture, Sous-Préfet d'Istres, DREAL, DDTM, SDIS13, ADPLGF, Eco Relais, FNE PACA, Collectif cistude, Agir pour la Crau, MCTB Golfe de Fos, Rester sur Terre, Collectif THT 13-30, Collectif THT 13-30, Mairie de Fos sur Mer Mairie de Port Saint-Louis du Rhône, Mairie Arles, Métropole Aix Marseille Provence, Conseil Départemental 13, Conseil Régional Sud Provence Alpes Côte d'Azur, Région SUD, Cap Énergies, Novachim, UPE 13, SPPPI, Harvest MP, Fos Provence Basket, APAVE, MAP, PARLYM, ECOMED, GPMM, CGT Dockers Fos, GMIF (UPE 13), HES, PIICTO, Ascofields, Marcegaglia, GravitHy, ENEDIS.

25- Réunion à mi-consultation avec la préfecture

A la demande de la directrice de service, une réunion s'est tenue à la préfecture mercredi 13 mai 2026 à 10h00. Étaient présents :

- Karine R. Préfecture - Directrice de service
- Paul de B. Préfecture – Adjoint directrice
- Jean-Luc C. Préfecture - Contact du CE pour la consultation.

Sans ordre du jour particulier, cette réunion avait pour but d'aborder les difficultés rencontrées pendant la consultation. Le commissaire enquêteur avait néanmoins préparé une douzaine de points à aborder, et notamment la note du CGDD (commissariat général au développement durable) datée du 17 février 2026 ayant trait au hub « apigreen » généralisé à compter du 1^{er} juillet 2026, ainsi que la circulaire du ministère de la transition écologique datée du 31 mars 2026 sur les consultations publiques.

Points abordés lors de cette réunion :

- Rôle de la préfecture, autorité organisatrice de l'enquête (AOE) : assurer que la procédure se déroule conformément au droit, dans des conditions permettant une participation réelle du public, sans défendre le projet ni influencer l'avis final.
- Note de la CGDD (commissariat général du développement durable – du ministère de la transition écologique-MTE) du 17 fév. 2026 : hub « apigreen » pour la transmission à/c du 1^{er} juillet du dossier de consultation, des avis ou réponses en cours de consultation, sans intervention humaine.
- Circulaire 31 mars 2026 du MTE : rappels pour accélérer la phase de recevabilité d'un dossier déposé, désigner le CE en évitant une attente inutile soit en rejetant un dossier ayant trop de manquements soit en le déclarant sous 45 jours complet et régulier permettant de lancer l'avis de consultation.

- Élaboration de l'avis de consultation : rappeler tous les impératifs d'emblée au MO (nombre dossiers, URL, adresse courriel...) et au CE
- Problèmes rencontrés avec le dossier papier :
 - Livré non relié, uniquement avec feuilles rouges de séparation
 - Initialement prévu pour le projet global NeoCarb, le dossier n'a pas été retravaillé pour enlever les documents concernant la production en phase exploitation (NeoCarb Prod) d'où une confusion
 - Absence de fiche expliquant d'emblée la séparation du projet en 2 phases : Log et Prod
 - Livraison dans un carton des annexes refaites (3000 pages) et les 2 addendum : aucune explications.
- Avant la phase des 3 mois de consultation :
 - Formation au registre dématérialisé pour le CE, le MO mais aussi l'AOE (droits différents et permet des contrôles de l'AO sur la forme ou les aspects juridiques)
 - 15 jours avant : publicité et affichages, dossiers et registres papier en place
 - 7 jours avant : possibilité d'ouverture des registres et contrôle par le CE de l'affichage et de la mise en place des dossiers + contact et reconnaissance des lieux de permanence (accès PMR, ordinateur ou pas, lieu d'attente, toilettes)
- 1^{er} jour pour l'ouverture de la consultation : difficultés à la mairie de Fos (après des élections) car changement des postes avec l'arrivée d'un nouveau maire et d'une nouvelle équipe.
- Annexe Arles : dossier empilé en l'état. Refus d'y toucher (contrairement à Fos et Port St Louis) pour faciliter la compréhension d'un éventuel administré visiteur. Les ajouts en cours de consultation ont été joints et mis au fur et à mesure, au-dessus de la pile.
- Présence ou pas d'un représentant de la préfecture à la réunion publique d'ouverture. Réponse AO : non, pour éviter tout entrisme.

Concernant l'absence des 1000 pages de l'étude d'impact (soit 1/3) :

- Dysfonctionnement rattrapé (mise en place par le CE sur registre dématérialisé et photocopies par le MO pour les dossiers papier)
- Livraison dans un carton, de l'ensemble des annexes (3000 pages) sans aucune explication et les 2 addendum posés dessus.
- Pour l'annexe à Arles : le carton déposé par le MO est laissé en l'état, fermé et ajouté tel quel au dossier (donc cohabitation ancienne version et nouvelle version abondée).
- Avis DDTM du 5 mai : pas de réponse à donner mais le MO fera cependant un écrit-mémoire inséré si possible dans le dossier avant la réunion publique de clôture (idem si avis de l'ARS d'ici là), et abordera ces avis lors de cette 2^{ème} réunion.

Cette réunion AOE et CE à mi-consultation a permis de se recaler, évoquer les points perfectibles et ceux nécessitant de rester vigilant.

III – Avis des personnes publiques associées et consultées

L'avis des Personnes Publiques Associées (PPA) ou Consultées (PPC- estimées intéressées par le projet notamment selon les incidences environnementales ou les risques), a été demandé par le préfet, autorité organisatrice, conformément aux dispositions de l'article R.181-38 du code de l'environnement. Avec les données de la DDT à l'échéance, ce tableau récapitule les réponses

envoyées ou l'avis « réputé favorable » pour ceux n'ayant pas répondu dans les délais impartis.

Dénomination	Date de l'avis	Avis
Direction Générale de l'Aviation Civile	18/11/25	Avis sans prescriptions
Direction régionale des Affaires culturelles Archéologie	02/02/26	Arrêté de prescriptions archéologiques
Réseau de transport d'électricité (RTE)	08/12/25	Avis avec prescriptions
NaTran	12/12/25	Avis avec prescriptions
Grand port maritime de Marseille (GPMM) accès/voirie, assainissement, eau potable, pluvial	13/12/25	Favorable avec prescriptions
Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône	15/12/25	Favorable avec prescriptions
Service Départemental d'Incendie et de Secours	14/01/26	Favorable avec prescriptions
ENEDIS	11/02/26	Avis avec prescriptions
Société nationale des chemins de fer français (SNCF)	-	Réputé favorable
Direction de la sécurité aéronautique d'État (DSAE) de Salon-de-Provence	-	Réputé favorable
Unité de soutien de l'infrastructure de la Défense (USID) d'Istres	-	Réputé favorable
État-Major de la Zone de Défense (EMZD) de Marseille	-	Réputé favorable
Conseil départemental des Bouches-du-Rhône (CD 13) au titre de la voirie	-	Réputé favorable
Maire de Fos-sur-Mer	-	Réputé favorable
Missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) - Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable (IGEDD)	-	Non consulté par la DDTM

31- PPA et PPC ayant répondu

La grande majorité des réponses concerne l'autorisation environnementale. Peu ont fait des remarques sur le permis de construire dont le dossier est apparu complet et réglementairement étayé.

Les avis principaux : ARS, DDTM, MRAe et CNPN sont traités ci-dessous.

Concernant le permis de construire :

Ont répondu :

- La DGAC (direction générale de l'aviation civile) le 18 novembre 2025
- RTE réseau de transport d'électricité le 8 décembre 2025
- NATRAN département maîtrise des risques industriels le 12 décembre 2025
- Direction de la valorisation du patrimoine et de l'innovation le 13 décembre 2025
- Ville de Port Saint-Louis, direction des ST, pôle urbanisme le 15 décembre 2025
- Le SDIS 13 le 16 janvier 2026
- La DRAC direction régionale des affaires culturelles le 2 février 2026
- ENEDIS accueil urbanisme le 11 février 2026
- La DDTM le 5 mai 2026.

32- Synthèse des avis transmis :

Avis de la DDTM

La direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) s'est prononcée sur le projet NeoCarb Log, avec une mise en avant des points à améliorer, notamment sur les zones humides, les mesures compensatoires, les rejets en mer et les mesures de suivi. Cet avis est à prendre avec des précautions, à la lumière de ce qui a été réalisé depuis ou est en cours de prise en compte.

Les principaux points examinés par la DDTM

Le rabattement de nappe et besoins en eau

Le dossier indique qu'aucun rabattement de nappe n'est prévu pendant les travaux de la phase 1. Toutefois, la DDTM relève une contradiction avec certaines annexes du GPMM qui évoquent encore un possible pompage. Les points à améliorer : clarifier l'existence ou non d'un pompage de nappe ; fournir des données chiffrées sur les besoins réels en eau du chantier ; démontrer la capacité du GPMM à assurer l'alimentation en eau potable ; détailler les mesures de gestion des eaux d'exhaure (drainage des eaux pompées pour assécher la zone de chantier puis d'exploitation) ; évaluer précisément les impacts potentiels du réseau d'alimentation sur les zones humides.

La DDTM estime aussi que les mesures de réduction d'impact liées aux raccordements hydrauliques restent insuffisamment décrites.

Les rejets en mer

Le pétitionnaire a analysé les incidences des rejets en mer, étude produite durant l'instruction.

Les zones humides

La DDTM considère que les compléments apportés améliorent la lisibilité du dossier, notamment grâce à une nouvelle cartographie et à des éléments hydrogéologiques plus détaillés.

L'état initial des zones humides peut désormais être validé. Le dossier indique :

- 37,49 hectares de zones humides présents sur le foncier ;
- 31,41 hectares détruits par le projet ;
- 41,72 hectares proposés en compensation.

Les mesures compensatoires reposent principalement sur des opérations de restauration hydraulique et écologique.

Les compensations des zones humides, sont le point le plus critique du dossier.

La DDTM estime que la compensation proposée n'atteint pas encore l'équivalence fonctionnelle exigée, notamment pour les fonctions hydrologiques et biogéochimiques. Les gains apparaissent trop faibles dans plusieurs scénarios étudiés.

Le dossier reconnaît lui-même cette faiblesse et évoque la nécessité de trouver une parcelle complémentaire de 21 à 25 hectares.

Les points majeurs à améliorer : compléter le dispositif compensatoire ; proposer de nouveaux sites de compensation ; détailler davantage la mesure hydraulique ; démontrer la faisabilité réelle de l'alimentation en eau douce ; expliquer la compatibilité avec les autres usages de la pompe ; justifier le ratio de compensation par des retours d'expérience solides ; développer les références techniques du parc naturel régional de Camargue ; renforcer l'argumentaire sur le principe d'additionnalité.

La DDTM considère que le programme actuel ne garantit pas l'objectif d'absence de perte nette de fonctions des zones humides.

La compatibilité avec le SDAGE apparaît mieux argumentée qu'auparavant, tout en restant fragile tant que la comptabilité des compensations des zones humides demeure sujette à caution.

La DDTM estime que les mesures de réduction des impacts restent trop générales et parfois incohérentes entre les différentes pièces du dossier. Les milieux à protéger doivent inclure les zones humides, mais aussi la nappe souterraine et le milieu marin. Elle demande des améliorations : détailler précisément chaque mesure de réduction ; harmoniser les contenus entre étude d'impact et VNEI ; préciser les dispositifs de traitement des eaux sanitaires ; détailler les mesures limitant le tassement des sols humides ; intégrer les mesures prévues pendant l'exploitation future du site.

La DDTM insiste aussi sur la nécessité de protéger les secteurs préservés en dehors de la seule emprise immédiate des travaux.

Les mesures de suivi et d'accompagnement

Le dossier prévoit un plan de gestion écologique et social ainsi qu'un suivi des compensations jugés trop vagues. Les améliorations attendues : détailler concrètement le contenu du plan de gestion ; proposer des indicateurs de suivi spécifiques aux zones humides ; préciser les modalités de suivi des actions compensatoires ; justifier la création d'un site naturel de compensation, de restauration et de renaturation (SNCRR) sur des parcelles déjà mobilisées pour de la compensation.

Les effets cumulés

Le dossier reconnaît que plusieurs projets voisins entraînent déjà des destructions de zones humides. En effet, les projets Innovex, Carbon Solar (abandonné depuis) et Kem One représenteraient ensemble environ 37 hectares de destruction cumulative.

Ce contexte renforce l'attention portée par la DDTM sur la robustesse des mesures compensatoires.

Prévention des risques et submersion marine

Le site est exposé au risque de submersion marine. Rappels : submersion marine actuelle : 1,70 m NGF ; scénario 2100 avec changement climatique : 2,10 m NGF. Les premiers planchers doivent donc être implantés au-dessus de 2,40 m NGF conformément au PLU. Le dossier semble respecter ces prescriptions.

Une étude hydraulique complémentaire a également été fournie pour évaluer les impacts sur les tiers et les écoulements. La DDTM ne formule pas de critique majeure sur ce volet.

Avis de la MRAe :

L'avis donné par la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe) porte uniquement sur la phase NeoCarb Log, qui consiste essentiellement en une plateforme logistique de stockage et d'expédition des carburants. La phase industrielle de production (phase 2) sera instruite ultérieurement par la MRAe qui reconnaît que le dossier est globalement sérieux et que l'étude d'impact est lisible et relativement complète.

Toutefois, elle considère que l'analyse reste trop limitée à l'opération NeoCarb alors que celle-ci s'inscrit dans un vaste programme de réindustrialisation de la ZIP de Fos comprenant de nombreux autres projets majeurs (Carbon (abandonné), GravitHy, H4-Marseille Fos, Mistral, DEOS, etc.).

La recommandation principale de la MRAe est donc d'élargir le périmètre de l'évaluation environnementale à l'ensemble du « môle central » afin de mieux appréhender les besoins en eau ; les consommations électriques ; les impacts sur la biodiversité ; les mesures compensatoires ; les effets sur le trafic routier ; les effets cumulés de tous les projets industriels.

Concernant la biodiversité, la MRAe souligne la forte richesse écologique du site : zones humides, habitats remarquables, oiseaux protégés, chauves-souris, amphibiens et reptiles. Le projet entraînera la destruction d'une partie significative de ces milieux naturels. Elle estime que les mesures compensatoires proposées ne démontrent pas suffisamment leur efficacité réelle ni leur caractère additionnel. Elle demande également une meilleure démonstration de la compensation des zones humides détruites.

Enfin, la MRAe regrette le manque d'informations disponibles sur la phase 2, notamment concernant les consommations d'eau et d'électricité ainsi que les besoins de transport associés.

Avis de l'ARS

L'agence régionale de santé (ARS) se cantonne à ses attributions et examine uniquement les conséquences potentielles du projet sur la santé des populations riveraines.

Les eaux susceptibles d'être polluées seront récupérées, confinées puis traitées par des dispositifs séparateurs d'hydrocarbures. L'ARS considère que l'impact résiduel sur les eaux de surface est faible ; il n'existe pas d'enjeu sanitaire identifié puisque les eaux concernées ne sont ni utilisées pour la consommation humaine ni pour la baignade ; aucun prélèvement ni rejet dans les eaux souterraines n'est prévu.

Pour la qualité de l'air, le projet émettra notamment des composés organiques volatils (COV), du monoxyde de carbone (CO), des oxydes d'azote (NOx), du dioxyde de soufre (SO₂) et des poussières.

L'étude conclut que les mesures techniques prévues permettront de réduire fortement ces émissions et qu'aucun risque sanitaire significatif n'est attendu pour la population.

L'ARS note que pour les odeurs les produits stockés sont volatils les réservoirs fermés et les systèmes de récupération de vapeurs limiteront les odeurs ; le site ne produira pas de composés soufrés (généralement responsables des odeurs les plus gênantes).

Les principales sources sonores ou de vibrations seront les poids lourds, les wagons-citernes ; les engins de manutention ; les opérations de chargement et déchargement.

Toutefois, le site se trouve déjà dans une zone industrielle très bruyante. L'impact supplémentaire du projet est jugé « très faible ». Concernant les vibrations, l'ARS indique qu'aucun équipement notablement générateur de vibrations n'est prévu.

Aucun rayonnement ionisant ni champ électromagnétique significatif n'est attendu.

L'ARS estime donc que l'étude sanitaire est de qualité satisfaisante ; les impacts sanitaires du projet sont négligeables ; le projet est acceptable sur le plan sanitaire sous réserve du respect des mesures prévues.

L'ARS demande simplement la mise en œuvre effective des dispositifs de réduction des rejets atmosphériques et aqueux et l'installation d'un dispositif anti-retour protégeant le réseau public d'eau.

L'avis du CNPN

Le conseil national de la protection de la nature (CNPN) rend un avis défavorable à la demande de dérogation au titre des espèces protégées, tout en reconnaissant la qualité générale du dossier et l'importance du travail réalisé. Mais il demande encore des améliorations.

Le CNPN rappelle que le projet NeoCarb poursuit des objectifs d'intérêt général : décarbonation des transports, production de carburants durables, renforcement de la souveraineté énergétique et création d'emplois. Toutefois, il estime ne pas disposer d'éléments suffisants pour confirmer que le projet répond effectivement au critère juridique de la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM), notamment au regard des incertitudes pesant sur cette filière industrielle.

Le Conseil considère que la démonstration de l'absence d'alternative pour le choix du site est insuffisante. Le projet ne démontre pas avoir recherché un dimensionnement plus sobre en foncier. Le CNPN relève également l'absence visible de réflexion sur l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN).

Le dossier comporte des inventaires jugés de l'état initial et enjeux écologiques, sérieux et complets, réalisés sur plusieurs années. Ceux-ci mettent en évidence une biodiversité remarquable : habitats naturels d'intérêt communautaire ; environ 39 ha de zones humides ; plus de 200 espèces végétales, dont plusieurs protégées ; nombreuses espèces d'insectes, d'amphibiens, de reptiles, d'oiseaux et de chauves-souris présentant des enjeux parfois forts à très forts.

Le conseil estime cependant que la méthode utilisée conduit systématiquement à sous-évaluer les enjeux écologiques du site.

Selon le CNPN, les impacts du projet sont particulièrement importants : destruction de plus de 30 ha de zones humides ; destruction d'habitats rares devenus résiduels dans la ZIP ; forte atteinte à plusieurs espèces protégées, notamment le Myosotis nain, le Crapaud calamite, le Pélobate cultripède et plusieurs espèces de chauves-souris ; fragmentation supplémentaire des continuités écologiques. La qualification des impacts est sous-évaluée.

La séquence éviter-réduire

Le CNPN reconnaît l'existence de nombreuses mesures d'évitement et de réduction, mais considère qu'elles restent insuffisantes. Notamment : absence d'un véritable évitement supplémentaire ; plusieurs mesures insuffisamment définies ou difficilement contrôlables ; des continuités écologiques encore incomplètes ; une réduction des impacts qui ne modifie pas réellement la perte massive d'habitats naturels.

En conséquence, les impacts résiduels restent, selon lui, élevés.

La compensation est le principal point de faiblesse du dossier car le CNPN considère que les sites compensatoires offrent un faible potentiel de gain écologique ; certaines mesures reposent sur des techniques encore expérimentales ; plusieurs parcelles compensatoires recouvrent des compensations déjà utilisées pour d'autres projets, ce qui contrevient au principe d'additionnalité ; les effets cumulés avec les autres projets industriels sont insuffisamment intégrés ; les objectifs de résultats par espèce ne sont pas démontrés.

Le conseil estime ainsi que l'absence affirmée de perte nette de biodiversité n'est pas démontrée et que le maintien dans un état de conservation favorable des espèces protégées n'est pas garanti car les méthodes ne sont pas éprouvées.

Le conseil souligne que le dossier est de très bonne qualité technique, bien documenté et richement illustré. En revanche, il estime que la démonstration environnementale demeure insuffisante sur plusieurs points estimés majeurs. Il rend donc, en l'état, un avis défavorable (sans fermer la porte en cas d'améliorations), en demandant notamment : un évitement plus important des secteurs naturels ; une révision des mesures de compensation ; une meilleure prise en compte des effets cumulés ; des garanties scientifiques plus solides sur les gains écologiques ; la suppression des chevauchements entre les mesures compensatoires et une cohérence globale des mesures de gestion écologique.

Les avis reçus sur la demande de permis de construire :

- La DGAC (direction générale de l'aviation civile) n'émet aucune objection car le projet est hors servitudes aéronautiques et radioélectriques DGAC et n'impacte pas la navigation aérienne.
- RTE réseau de transport d'électricité constate que trois de ses ouvrages électriques aériens dont la tension est supérieure à 50 KV, sont concernés mais que le projet respecte les distances minimales réglementaires. En soulignant la nécessité de respecter les prescriptions lors des travaux et en particulier la distance de protection de 5 mètres, RTE a rappelé ses recommandations pour l'intégrité des travailleurs pendant les travaux, a joint un plan de localisation des ouvrages électriques concernés ainsi qu'une fiche de rappels des mesures de sécurité à proximité de lignes HTB.
- NaTran département maîtrise des risques industriels rappelle que le projet est situé à l'intérieur de la servitude de transport gaz et une canalisation de gaz appartenant au GPMM, traverse le terrain. Il est donc impératif de se conformer à la réglementation et aux rappels et recommandations joints à l'avis. NaTran ne s'oppose pas au projet sous réserve du strict respect des restrictions imposées par le code de l'urbanisme (art R.111-2), respect des distances par rapport aux pylônes électriques selon les tensions nominales en ligne et également pour les chambres de jonction selon la tension et le type de liaison (aérienne ou aéro-souterraine). Enfin l'étude de dangers doit fixer les mesures permettant d'éviter des impacts sur les ouvrages NaTran
- La direction de la valorisation du patrimoine et de l'innovation donne avis favorable pour le permis de construire sous réserve de conformité du projet aux règles d'urbanisme, environnementales ainsi qu'aux servitudes d'utilité publique.
- La ville de Port Saint-Louis, direction des ST, pôle urbanisme donne avis favorable avec des prescriptions : utiliser des énergies renouvelables ; minimiser les transports routiers en privilégiant les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux ; inciter les salariés à utiliser les transports en commun ou le co-voiturage. Enfin, les infrastructures routières déjà fortement sollicitées devront être mises à niveau pour tenir compte des nouvelles entreprises sur la ZIP de Fos.
- Le SDIS 13 donne un avis favorable à ce projet classé SEVESO seuil haut, sous réserve du respect de la réglementation et des prescriptions jointes pour ce projet séquencé, tout d'abord comme plateforme dédiée à la logistique de carburants de synthèse puis dans un second temps pour accueillir des unités de production de carburants de synthèse et leurs utilités en mode « plug and play », soit un système capable de fonctionner presque immédiatement sans réglage ni installation technique lourde. Pour le projet NeoCarb, le GPMM réalisera le raccord routier principal à la parcelle du projet ainsi qu'un deuxième

raccordement des réseaux pour sécuriser l'alimentation. Les accès pompiers se feront le long du canal de navigation d'Arles à Bouc. Cette route commence au nord sur l'embranchement de la D268 et continue vers le sud par la route à venir du SDIS, réalisant une connexion avec la route du quai minéralier au sud. Toutes les constructions du projet seront accessibles par une route interne.

- La DRAC direction régionale des affaires culturelles, service régional de l'archéologie, sur demande du préfet, a fait un diagnostic archéologique, effectué par sondages à la pelle mécanique sur la parcelle de 8,35 ha. Ce diagnostic comprenait une phase d'exploration et une d'étude qui s'achevait par la remise du rapport et des résultats obtenus pour déterminer la présence ou non de vestiges archéologiques dans l'emprise du projet.
- ENEDIS accueil urbanisme a précisé que le raccordement de ce projet au réseau public de distribution nécessite un branchement avec des travaux sur le réseau (extension).
- Ville de FOS. Avis du conseil municipal : une délibération du 29 avril 2026 a donné un avis défavorable par 3 voix contre 1 et 29 absentions. Il est reconnu l'intérêt du projet pour la transition énergétique ainsi que les mesures pour éviter ou réduire les impacts ou encore la prise en compte des enseignements des deux phases de concertation. Cependant sont principalement pointés du doigt : des dangers éventuels au-delà des limites du site, l'augmentation du trafic routier déjà saturé, le développement de la zone non dimensionné aux enjeux économiques qu'elle supporte, le désir dans la 2^{ème} phase (Prod) que le territoire de Fos soit directement bénéficiaire des compensations.
- Villes d'Arles et de Port Saint-Louis : le préfet a certifié le 22 mai 2026 que ces 2 villes n'ont pas transmis d'avis dans les délais fixés.
- Le Conseil Municipal ville de la ville Port Saint Louis a émis un avis daté du 9 juin 2026.

33- Les réponses du MO aux remarques des PPA :

Le 30 juin 2026 avant la clôture de la consultation, le porteur de projet a transmis aux intéressés et à la préfecture, 3 mémoires distincts, en réponse aux avis émis : à la MRAe (408 pages), au CNPN (63 pages) et aux services instructeurs et autres organismes (348 pages). Ces 3 mémoires aux données importantes, par manque de temps en fin d'enquête, n'ont pas été mis sur le registre dématérialisé. La préfecture les mettra sur son site pour un accès au public. Ils devraient ultérieurement être joints au futur dossier de la consultation NeoCarb Prod.

- Réponses du MO à la MRAe (408 pages)

Le mémoire en réponse montre que le porteur de projet, Elyse Energy, ne remet pas en cause les observations de la MRAe. Il cherche plutôt à justifier ses choix méthodologiques, à démontrer leur conformité au droit de l'environnement et à compléter son dossier par des engagements, des études supplémentaires et des mesures nouvelles. Plusieurs réponses s'appuient également sur les travaux du Grand Port Maritime de Marseille (GPM), considéré comme responsable des questions relevant de l'aménagement global du môle central.

Il présente sa stratégie fondée sur un développement progressif

Le principal argument du porteur de projet consiste à rappeler que NeoCarb est volontairement développé en deux phases successives :

- NeoCarb Log, objet de la présente demande, limitée aux activités de stockage et de distribution ;
- NeoCarb Prod, qui fera ultérieurement l'objet d'une autorisation environnementale distincte.

Selon Elyse Energy, ce phasage résulte des incertitudes sur la disponibilité de l'électricité et respecte les dispositions du code de l'environnement relatives aux projets réalisés par tranches successives. Le pétitionnaire estime donc que l'étude d'impact actuelle est proportionnée à la phase effectivement autorisée tout en prévoyant une actualisation lors de la seconde phase.

Toujours selon lui, il a fait une prise en compte renforcée des recommandations de la MRAe. Sans modifier le périmètre réglementaire du projet, le porteur affirme avoir intégré les principales préoccupations de la MRAe, notamment en intégrant à son dossier : une description plus précise de la phase 2 ; des estimations des besoins futurs en eau, en électricité, en CO₂ et des trafics ; une justification du recours privilégié au transport ferroviaire afin de limiter les flux routiers à environ 10 % des échanges logistiques ; une actualisation prévue des études lors du dépôt du futur dossier NeoCarb Prod.

Il indique une volonté affichée de mieux intégrer les effets cumulés :

Face aux critiques de la MRAe sur le périmètre du projet, Elyse Energy maintient que les infrastructures extérieures au site ne relèvent pas de sa responsabilité juridique. En revanche, le mémoire insiste sur le fait que : les effets cumulés avec les autres projets industriels du môle central ont été étudiés ; les analyses des effets combinés élaborées par le GPMM sont intégrées au dossier ; la méthodologie sera encore améliorée pour la seconde phase afin de tenir compte de la nouvelle méthode élaborée par le GPMM.

Le porteur montre ainsi sa volonté de participer à une approche collective sans accepter pour autant d'élargir le périmètre réglementaire de son propre dossier.

Il souligne des engagements importants en faveur de la biodiversité se traduisant par des réponses relatives aux milieux naturels parmi les plus développées. Le mémoire met en avant : une séquence ERC conduite dès à présent à l'échelle des 52 hectares du projet global ; l'actualisation future de cette séquence lors de NeoCarb Prod ; la recherche de synergies avec les autres projets voisins ; l'amélioration des continuités écologiques ; des actions coordonnées de lutte contre les espèces végétales invasives.

Concernant les mesures compensatoires, le porteur reconnaît la justesse des remarques de la MRAe et annonce plusieurs évolutions concrètes : recherche de nouvelles parcelles de compensation ; proposition par le GPMM de terrains supplémentaires ; expertise écologique complémentaire confiée à ECOMED ; engagement explicite à poursuivre la recherche de solutions jusqu'à supprimer toute « dette écologique » du projet.

Cette partie traduit un véritable effort d'amélioration du dossier.

Le mémoire montre des efforts pour donner une meilleure justification sur les ressources naturelles. Ainsi sur l'eau, l'énergie et le climat, Elyse Energy complète son dossier sans modifier le projet. Pour cela le mémoire apporte des précisions :

- Des études complémentaires sur l'approvisionnement en eau ;
- Une coordination avec l'étude globale menée par le GPMM ;
- La confirmation d'un raccordement électrique anticipé ;
- L'installation de panneaux photovoltaïques ;
- La réalisation volontaire d'un bilan carbone alors même que la réglementation ne l'impose pas explicitement ;
- L'engagement de mettre à jour ce bilan à la demande de la DREAL ;
- Des mesures nouvelles concernant les déplacements ;
- Le porteur répond également aux observations relatives aux transports des salariés.

- Il annonce sa participation au Plan de mobilité employeur commun de la ZIP et prévoit notamment : le développement du covoiturage ; des actions de sensibilisation des salariés ; le recours aux dispositifs déjà mis en place sur le territoire.

Le mémoire fouillé en réponse à l'avis de la MRAe traduit une stratégie de mise en conformité progressive plutôt qu'une remise en cause du projet.

Le porteur de projet conserve ses choix structurants (phasage, périmètre réglementaire, organisation générale), mais apporte de nombreux compléments techniques, accepte plusieurs demandes de l'administration et prend des engagements supplémentaires, notamment sur : l'amélioration des mesures ERC ; la compensation écologique ; les analyses des effets combinés ; les ressources en eau ; le bilan carbone ; la mobilité ; l'actualisation des études lors de la phase Production à venir.

Finalement, la réponse apparaît globalement argumentée et montre une réelle volonté de répondre aux recommandations de la MRAe. Elle laisse toutefois subsister un point majeur de divergence expliqué : le refus d'étendre le périmètre du projet à l'échelle du môle central, le pétitionnaire considérant que cette responsabilité relève principalement du GPMM et des procédures propres aux autres projets.

- Réponse du MO au CNPN (63 pages)

La position du porteur de projet apparaît clairement, en réponse à cet avis défavorable. Elyse Energy ne remet pas en cause les préoccupations du CNPN mais cherche à démontrer que son projet est déjà fondé sur une démarche ERC, tout en acceptant de renforcer plusieurs points du dossier. Le mémoire est ainsi davantage un document de justification et d'amélioration qu'un document de contestation.

Position générale du porteur de projet :

Le pétitionnaire maintient que le projet NeoCarb répond à une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM). Il insiste sur sa contribution à plusieurs objectifs d'intérêt général : décarbonation des transports, souveraineté énergétique, développement d'une filière française de carburants de synthèse, valorisation du CO₂ industriel, amélioration de la qualité de l'air et réindustrialisation du territoire. Il renforce cette démonstration par des éléments nouveaux : avancement favorable du projet eM Rhône (autorisations d'ailleurs données le 1^{er} juillet 2026), accords industriels et commerciaux (Corsica Linea, Marcegaglia, Gravithy) et intégration dans l'écosystème industriel de Fos-sur-Mer.

Justification du choix du site

Face aux critiques ou doutes du CNPN, le porteur de projet développe largement la recherche de solutions alternatives. Il explique qu'une analyse multicritère a été menée depuis 2020 en intégrant simultanément les contraintes foncières, industrielles, logistiques, réglementaires et environnementales.

Il justifie successivement l'abandon :

- Du site de Brignoles, inadapté aux besoins logistiques et Seveso ;
- De deux autres sites étudiés dans la ZIP de Fos ;

Le site Ascofields est ainsi considéré comme le seul permettant d'accueillir un projet industriel de cette ampleur tout en utilisant un foncier déjà anthropisé et intégré à un environnement industriel existant.

Le maître d'ouvrage soutient en complément de ce choix, qu'il n'existe pas d'alternative présentant un impact environnemental moindre compatible avec les exigences techniques du projet.

Une volonté affichée de renforcer le dossier :

Le mémoire montre une réelle volonté d'apporter des compléments demandés par le CNPN. Le pétitionnaire s'engage notamment à : compléter l'étude d'impact par des cartes supplémentaires des aires d'étude ; préciser plusieurs mesures de réduction ; améliorer la démonstration des continuités écologiques ; intégrer davantage les effets cumulés dans les futures actualisations de l'étude d'impact ; poursuivre la recherche de terrains complémentaires de compensation si nécessaire.

Des engagements concrets de mise en conformité :

Le mémoire comporte plusieurs engagements précis répondant directement aux observations du CNPN. Parmi les principaux on peut citer la limitation définitive de la vitesse sur le site à 20 km/h ; l'accompagnement de la transplantation des Aristoloches avec l'OPIE et le CBNMed ; la réalisation d'un audit de l'éclairage selon les recommandations du CEREMA ; le renforcement du suivi des continuités écologiques ; la transmission annuelle des bilans de suivi à la DREAL ; l'intégration des recommandations du CNPN dans la gouvernance du projet ; l'association d'organismes spécialisés (CBN Med, CEN, PNR, etc.) aux mesures de compensation et de suivi.

Ces engagements traduisent une volonté d'améliorer l'opérationnalité des mesures proposées.

Une adaptation des mesures compensatoires

Le mémoire apporte également plusieurs évolutions concernant la compensation écologique. Le GPMM met à disposition de nouveaux terrains afin de supprimer la superposition avec une ancienne compensation, répondant ainsi à une critique majeure du CNPN.

Le pétitionnaire accepte également : de rechercher d'autres terrains hors de la couronne environnementale si le besoin subsiste ; d'associer le CBN Med aux expérimentations concernant le Myosotis nain ; de poursuivre la recherche de solutions permettant de limiter la dette écologique durant les premières années du projet.

Ces évolutions ont pour but de montrer une adaptation significative du dispositif compensatoire.

Les points sur lesquels le porteur de projet maintient sa position

Le mémoire ne modifie toutefois pas certaines analyses de fond. Elyse Energy continue notamment de considérer et affirmer que :

- La méthode d'évaluation écologique utilisée par ECOMED est pertinente ;
- Les impacts résiduels restent correctement évalués ;
- Le choix du site représente le meilleur compromis possible ;
- Les possibilités d'évitement supplémentaires sont désormais très limitées ;
- L'approche par cortèges d'espèces est préférable à une démonstration espèce par espèce.

Sur ces aspects, le mémoire répond point par point aux critiques sans remettre en cause les conclusions initiales des études écologiques.

Le porteur de projet maintient les fondements de son projet tout en faisant évoluer de nombreux aspects techniques. Sa stratégie consiste moins à contester l'avis défavorable du CNPN qu'à démontrer que les insuffisances relevées peuvent être corrigées par des compléments d'étude, des engagements supplémentaires et un renforcement des mesures ERC. Les principaux efforts portent sur la justification du choix du site, l'amélioration des mesures de réduction, le renforcement des modalités de compensation, l'association d'experts extérieurs, l'amélioration du suivi écologique et la recherche de nouvelles surfaces compensatoires. En revanche, le pétitionnaire conserve sa position sur les choix méthodologiques majeurs et estime que le projet demeure compatible avec les exigences de la réglementation actuelle relative aux espèces protégées.

Il s'agit pour le MO de faire évoluer ces points pour obtenir un avis favorable de la CNPN, comme ce dernier le laisse entendre dans l'énoncé final de son avis.

- **Réponses du MO aux services instructeurs et aux autres avis (348 pages)**

La réponse développée montre une démarche de mise en conformité plutôt que de contestation en adoptant une posture constructive. Le porteur de projet reconnaît la pertinence des demandes de compléments et affirme sa volonté de les intégrer. Les réponses consistent rarement à réfuter les critiques mais visent davantage à compléter les études existantes, préciser les méthodes de calcul ou les hypothèses retenues, apporter des études nouvelles lorsque les connaissances sont jugées insuffisantes, formaliser des engagements qui seront mis en œuvre lors de la réalisation et de l'exploitation.

Cette approche traduit une volonté du MO d'améliorer progressivement le dossier d'autorisation.

Les principaux efforts portent sur les questions environnementales, qui concentrent l'essentiel des demandes des services instructeurs. Concernant l'eau, le porteur de projet précise les dispositifs prévus pour limiter les consommations et protéger les milieux (séparation des différents réseaux d'eaux, traitement des eaux pluviales susceptibles d'être polluées, contrôle analytique avant rejet, suivi des consommations, détection des fuites, absence de pompage de nappe grâce au recours au forage dirigé pour certains raccordements).

Pour les zones humides et la biodiversité, le mémoire montre une réelle évolution du dossier. Le porteur de projet accepte de rechercher de nouveaux terrains de compensation, mandate un écologue pour réévaluer le bilan écologique et s'engage à poursuivre les recherches afin d'éviter toute « dette écologique ». Il complète également les mesures de suivi écologique et prévoit des indicateurs plus précis ainsi que des plans de gestion à long terme.

Sur le milieu marin, le porteur de projet commande une étude spécifique confiée à un bureau spécialisé afin de caractériser les incidences et de proposer, si nécessaire, de nouvelles mesures complémentaires ERC.

Le projet étant classé Seveso seuil haut, Elyse Energy rappelle que l'étude de dangers a été dimensionnée en conséquence et détaille les dispositifs de prévention et notamment : bacs fermés équipés d'écrans flottants réduisant fortement les émissions ; unité de récupération des vapeurs ; réseaux séparatifs ; bassins de rétention ; dispositifs anti-retour sur le réseau d'eau potable ; nombreuses mesures d'organisation prévues en phase chantier et exploitation.

À la suite de l'avis du SDIS, le porteur de projet prend l'engagement de respecter l'ensemble des prescriptions, notamment : élaboration d'un plan d'opération interne complet ; exercices réguliers avec les services de secours ; organisation de la gestion de crise ; salles de confinement ; équipements de protection du personnel ; coordination avec les industriels voisins.

Face aux observations des collectivités, le porteur de projet cherche également à démontrer son insertion dans le territoire.

Concernant les transports, il rappelle que l'installation a été conçue pour privilégier le ferroviaire et que l'augmentation estimée du trafic routier reste très limitée. Il souligne également les projets d'aménagement routier portés par le GPMM.

Sur le plan économique et social, il met en avant : les nombreux échanges engagés avec les industriels locaux ; son adhésion aux principales structures économiques du territoire ; sa

participation aux démarches de concertation ; l'implantation de bureaux au plus près du site, à Fos-sur-Mer ; le recours à des partenaires locaux pour une réflexion sur l'économie circulaire ; des actions en faveur du covoiturage et de la mobilité des salariés.

Le mémoire cherche ainsi à montrer que NeoCarb ne constitue pas un projet isolé mais s'inscrit dans une dynamique industrielle locale.

Une réponse aux observations techniques des nombreuses demandes de la DREAL, de la DDTM, de l'ARS et des autres services qui donnent lieu à des réponses détaillées : compléments apportés aux études d'impact ; correction d'omissions administratives ; ajout de nouvelles annexes techniques ; justification des hypothèses retenues ; amélioration des dispositifs de suivi environnemental ; précisions méthodologiques sur les mesures compensatoires.

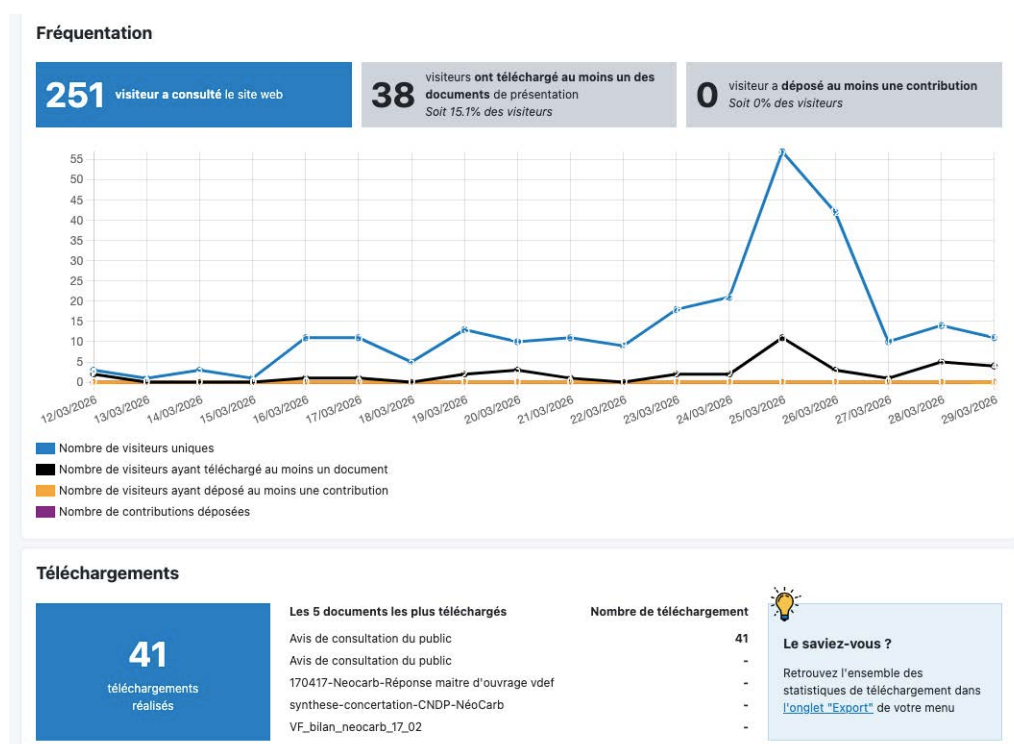
A noter que lorsque les réponses ne peuvent être données immédiatement, le porteur de projet s'engage à produire des études complémentaires ou à intégrer les prescriptions dans les phases ultérieures de conception et d'exploitation.

Certains sujets, notamment les compensations écologiques, le milieu marin ou les suivis environnementaux, demeurent toutefois en cours d'approfondissement, ce qui montre que le processus de mise en conformité s'est poursuivi au-delà du stade de l'instruction.

IV – Déroulement de la consultation publique

Avant l'ouverture officielle de la consultation, le registre dématérialisé était accessible pour les généralités et le téléchargement de l'avis préfectoral.

Le 30 mars 2026 à 9h00, soit au démarrage de la consultation, le site avait déjà reçu plus de 250 visiteurs différents, avec une accélération la semaine précédant la consultation.



A ce stade, c'est l'avis de consultation du public qui a le plus été téléchargé ainsi que les documents et bilan de la concertation préalable. Le pic des visites correspond aux derniers jours avant l'ouverture de la consultation.

40- Événements/points particuliers pendant la consultation

Registre papier non mentionné dans l'avis de consultation :

Le 18 mars 2026, le CE a signalé à la préfecture avoir noté dans l'avis de consultation, l'absence d'indication de la présence de registres papier dans les mairies. Réponse : « En effet les registres ne sont pas indiqués dans l'avis, mais ils seront bien présents avec les dossiers papiers ».

Lettre de la préfecture, peut-être non exploitée par la mairie :

Mardi 7 avril 2026, en début de permanence à Arles, après lecture de la note originale de la préfecture, restée agrafée au registre papier envoyé à la mairie, le CE a douté de la prise en compte des demandes en période électorale, et ce d'autant que la responsable de l'annexe a comme consignes de ne pas s'occuper de l'urbanisme, en mettant uniquement sans y toucher, le dossier et les documents reçus à la disposition du public. Pour éviter un « oubli », le CE a rappelé par courriel à ses contacts dans les 3 mairies, la demande de la préfecture datée du 9 mars 2026 : transmettre le certificat d'affichage des avis de consultation et demander l'avis du conseil municipal sur le projet. Le correspondant de la préfecture mis en copie de ce courriel, a contacté le CE pour lui rappeler que les certificats ne sont pas à fournir au CE chargé uniquement de contrôler leur mise en place et la saisine des mairies fait partie de l'instruction du dossier par les services de la préfecture.

Dossier déposé à Arles-Mas Thibert :

Le lendemain du passage du CE à Arles à l'annexe de Mas Thibert, Mme Nadia B. responsable urbanisme, lui a transmis ce mail : « Suite à votre demande d'un sommaire du dossier mis à la consultation, je me permets d'apporter les précisions suivantes. La mairie intervient uniquement en tant que lieu de mise à disposition du dossier au public, dans le cadre de la réglementation applicable aux ICPE. À ce titre, nous n'avons aucune compétence ni aucun mandat pour vérifier, analyser ou modifier le contenu du dossier. Toute intervention de notre part engagerait en effet la responsabilité de la collectivité, ce que ne prévoit aucun texte réglementaire. Il est important de rappeler que le dossier soumis à enquête publique est un document instruit et validé par la DREAL, et de l'exploitant, qui doit être en mesure de fournir un dossier complet, lisible et accompagné d'un sommaire lorsque cela s'avère nécessaire, compte tenu de son volume. Ainsi, la mairie ne peut être tenue responsable ni de la complétude, ni de l'organisation interne du dossier communiqué pour la consultation ».

Réponse du CE : *« Je suis totalement d'accord avec ce que vous dites et vous avez raison légalement. Mais je n'ai en rien exigé quoique ce soit. J'ai noté qu'une personne venant prendre connaissance du dossier va être bras ballants devant le dossier tel que vous l'avez reçu : non relié, livré empilé dans un carton, juste avec une feuille rouge pour séparer les pièces. J'ai juste demandé à la chef d'annexe la possibilité (sans obligation) d'agrafer les documents et si elle avait le temps, de mettre en tête une liste des pièces. Si ça vous pose un problème, laissez le dossier en l'état et tendez-le tel quel à vos administrés venant se renseigner sur la consultation. Je voulais juste en faciliter l'accès. Il n'est rien imposé. Juste de mettre le dossier à disposition et soit rester à côté, soit s'assurer qu'il est rendu complet. À mon avis, impossible à vérifier à l'issue, si vous livrez une pile ».*

Compte-rendu de la réunion publique :

Mercredi 8 avril 2026 dans la matinée, le commissaire enquêteur a reçu un mail de M. Jean-Luc C. de la Préfecture : « Lors de notre rencontre à l'assemblée des commissaires enquêteur, je vous avais précisé de ne pas mettre les compte-rendu des réunions sur le registre (internet), car réglementairement cela n'est pas prévu par les textes. Néanmoins, vous avez pris la responsabilité

de le faire alors qu'il était convenu que ce qui serait versé sur le registre passerait par le service de la préfecture au préalable, et ce afin de bien suivre la procédure dont la sécurité juridique incombe à la préfecture ». Le CE lui a répondu :

« Je considère que le rôle du commissaire enquêteur inclut l'attention portée à l'information du public. C'est même la base de notre mission : faciliter la compréhension, offrir un cadre d'expression et garantir que chacun puisse accéder aux éléments utiles. Et, à mes yeux, cela englobe aussi les personnes qui n'ont pas pu assister à la réunion publique. Le guide de l'enquête publique 2025 va d'ailleurs dans ce sens. Il suggère de programmer les réunions publiques dès que possible dans les deux périodes obligatoires de l'enquête (la première et la dernière quinzaine des trois mois). L'idée est simple : informer et laisser le temps au public d'assimiler, de réagir, de poser d'autres questions si besoin. Le même guide recommande aussi de mettre le compte rendu de la réunion à disposition rapidement, idéalement dans les huit jours, notamment sur le registre dématérialisé. Alors, oui, ce n'est pas une obligation formelle. On peut même dire que rien, dans la réglementation stricte, n'impose ce délai ni ce mode de mise en ligne. Mais rien ne l'interdit non plus. Et puisque ce sont précisément les participants qui ont demandé à avoir ce CR, je ne vois pas pourquoi nous nous priverions de cette transparence et quel serait le risque juridique dont vous parlez. C'est d'ailleurs une prérogative du CE, et une bonne pratique largement partagée dans la profession.

Concernant maintenant la question des transmissions à la préfecture, il me semble qu'il y a eu une confusion. Nous sommes tous d'accord : lorsqu'il s'agit d'avis de personnes publiques ou de réponses du maître d'ouvrage, la préfecture intervient pour validation avant que ces documents ne soient transmis pour mise en ligne. C'est un circuit normal, logique, bien compris. Mais cette procédure ne concerne que ces documents-là. À aucun moment il n'a été question d'appliquer ce même principe aux écrits du commissaire enquêteur. Et pour cause : le CE ne relève pas hiérarchiquement de l'autorité organisatrice. Son indépendance n'est pas seulement un principe : elle conditionne la crédibilité de l'enquête. Demander au CE de transmettre ses propres notes, synthèses ou comptes rendus pour validation préalable irait à l'encontre de cette indépendance. Cela reviendrait à créer une forme de supervision qui n'a pas lieu d'être.

De fait, les écrits du CE n'ont pas à être transmis à la préfecture avant leur mise en ligne. Ce cadre protège à la fois l'intégrité de la procédure et la confiance du public dans notre neutralité. À mon sens, il ne s'agit pas d'une question d'interprétation souple ou rigide, mais d'un principe constant qui structure toute la fonction de commissaire enquêteur ».

Point intermédiaire avec la préfecture :

Karine R., cheffe du Bureau des installations et travaux réglementés pour la protection des milieux, a demandé au CE de trouver une date en mai pour faire un point à la mi-consultation. Le 11 avril 2026, le CE a proposé 3 dates en demandant les présentations à préparer et l'ordre du jour de cette réunion. Il a été retenue la date du 13 mai 2026 précisant que ce point à mi-étape avait pour objectif d'évoquer les difficultés rencontrées dans le cadre de la consultation, sans rien de spécial à préparer.

Absence du Volet Nature d'Étude d'Impact (1000 pages) :

Le 24 avril 2026 au matin, le CE a été contacté par son correspondant à la préfecture car de façon fortuite, la DREAL s'est rendu compte de l'absence dans le dossier du registre dématérialisé, d'un tiers des annexes de l'étude d'impact (1000 sur les 3000). En fait c'est tout le VNEI (Volet Nature d'Étude d'Impact) de l'étude d'impact qui est absent. Ce volet important traite les thèmes faune, flore, milieux naturels et les fonctionnalités écologiques de l'étude d'Impact, permettant de choisir la solution qui concilie le mieux l'opportunité du projet et la préservation de l'environnement naturel.

Le CE a contacté le maître d'ouvrage pour mieux comprendre puis a appelé la préfecture pour discuter de la marche à suivre, de son rôle en particulier. Les 1000 pages auraient disparu après l'instruction du dossier, lors de la transmission au commissaire enquêteur et au prestataire Préambules pour le registre dématérialisé. C'est également cette version tronquée qui a été transmise pour la réalisation des dossiers en version papier.

La préfecture a envoyé un mail pour récapituler l'action de chacun. Le CE doit remplacer la version tronquée du registre dématérialisé et le maître d'ouvrage doit faire imprimer et compléter les dossiers en version papier.

Mise du VNEI sur le registre dématérialisé et dans les dossiers papier :

Le CE a pris contact avec le prestataire Préambules puis lui a envoyé un lien de téléchargement de la bonne version avec le texte suivant : « Faisant suite à mon appel téléphonique du 24 avril, ci-joint le lien pour récupérer la pièce à « substituer » à celle en place, afin de ne pas perdre les statistiques de téléchargements de la pièce. Mettre en tête le texte suivant :

« Le document PJ4_Annexes_EtudeImpact_NeoCarb_Log_24fev26_corrige24avr26 (2 991 pages), incluant le VNEI (948 pages) remplace la version précédente PJ4_Annexes_EtudeImpact_NeoCarb_Log_24fev26 (1 994 pages). Cette mise à jour fait suite à un incident technique lors de la concaténation des annexes de l'étude d'impact, ayant entraîné l'absence du VNEI dans la version initiale ». Cette nouvelle version des annexes a été mis sur le DDAE mais également dans le dossier du permis de construire.

CR au tribunal administratif

Lundi 27 avril 2026, le CE a contacté le TA pour l'avertir de la situation, des mesures en cours et de 1000 pages supplémentaires pour le dossier déjà conséquent.

Le prestataire a prévenu le 28 avril 2026 les contribuables qui ont demandé à être informés des changements et évolutions du dossier. En revanche les 61 personnes restées anonymes qui ont téléchargé les documents sans laisser leurs coordonnées, n'ont pu être prévenues individuellement.

Avis de la DDTM

L'avis daté du 5 mai 2026 a été transmis par la préfecture le 11 mai 2026 au commissaire enquêteur qui d'une part l'a mis en ligne sur le registre dématérialisé et d'autre part l'a transmis aux 3 mairies pour insertion dans les dossiers papier.

Délibération du conseil municipal de Fos

L'avis donné par le CM de Fos dans un extrait de délibération du conseil municipal daté du 29 avril 2026 a été transmis par la préfecture le 18 mai 2026 au commissaire enquêteur. A sa demande le CE d'une part l'a mis en ligne sur le registre dématérialisé et aussi d'autre part l'a transmis aux 3 mairies pour insertion dans les dossiers papier. Cette délibération et notamment l'avis donné, est mal formulée.

Le 27 mai 2027, le commissaire a contacté par téléphone le directeur de cabinet du maire, Pierre L-S, pour avoir des explications complémentaires sur l'avis défavorable du conseil municipal (CM) avec 3 voix contre, 1 voix pour et 29 abstentions. Pierre L-S affirme que ce n'est pas un avis défavorable car la majorité municipale s'est certes abstenue mais est favorable au projet NeoCarb et les emplois créés mais contre l'augmentation de la circulation et le fait que les compensations des mesures ERC sont localisées hors du territoire de Fos.

Contactée à ce sujet par le CE, JC C. de la préfecture a répondu « *Concernant l'avis du CM de Fos-sur-Mer, je n'ai pas compétence pour analyser ou porter un avis sur cette décision* ».

Commentaires du CE : En droit français une délibération d'un CM est adoptée à la majorité des suffrages exprimés. Or ceux-ci ne sont que ceux positifs ou négatifs. Les abstentions (ni pour ni contre) existent politiquement mais ne sont pas intégrées dans le calcul de la majorité. Il n'y a donc eu que 4 suffrages exprimés. Ce vote est surprenant car si les raisons sont entendables, le maire n'était pas obligé de mettre cette délibération à l'ordre du jour, d'autant que l'avis du CM est consultatif. Le préfet aurait alors certifié l'absence d'un avis donné dans les 2 mois prévus par l'article R.181-18 du code de l'environnement. De plus ce vote peut semer le trouble et

l'incompréhension chez les habitants (Cf. le couple venus rencontrer le CE à la permanence du 19 mai 2026) car intuitivement beaucoup pensent que ne pas voter pour, revient à rejeter.

Par ailleurs une étude détaillée de la délibération montre plusieurs failles. On note a minima une formulation maladroite et probablement une incohérence rédactionnelle sérieuse à la page 3 où « il est proposé au CM d'émettre un avis favorable à la demande d'autorisation ... ». Quelques lignes après, la décision votée indique exactement l'inverse. En page 4 le résultat du vote est trompeur par l'emploi de « à l'unanimité des suffrages exprimés ». Il semble qu'il y ait un problème de logique et donc de cohérence interne. Explications possibles : le texte a été rédigé pour un avis favorable avec comme arguments ceux indiqués (projet utile à la décarbonation, impacts limités, compensations évoquées positivement) et il est même textuellement proposé « d'émettre un avis favorable ». Puis brutalement la partie délibérative évoque un avis défavorable. Il y a donc 3 possibilités selon le CE : soit un copier-coller pas ou mal corrigé, soit un changement politique de dernière minute non répercuté dans le texte, soit enfin une confusion entre « avis favorable sous réserves » et « avis défavorable ». En fait les imprécisions créent une ambiguïté qui peut compliquer l'interprétation. Ce document ambigu présente donc une incohérence rédactionnelle réelle, une motivation plutôt favorable pour une conclusion défavorable, et une formulation du vote peu claire.

Le 3 juin 2026, le CE a écrit au directeur de cabinet du Maire : *« Je fais suite à mon appel téléphonique de la semaine dernière et la réponse que vous m'avez donnée. Selon moi y a au minimum une formulation maladroite, et probablement une incohérence rédactionnelle assez sérieuse dans cette délibération, y compris dans l'intitulé final. Je vous prie donc si ce n'est pas déjà fait, d'en informer le Maire qui a signé cette délibération, afin qu'il décide des suites à donner ou pas. »*

Le 4 juin 2026, le CE a pris contact avec Muriel M. du TA pour l'informer de la situation embarrassante et recueillir son conseil. Le TA ne peut rien faire à ce stade de la consultation. Le CE doit mentionner cet événement dans son rapport.

Certificat du préfet sur l'absence d'avis de 2 communes

Le 20 mai, le préfet a certifié l'absence d'avis des conseils municipaux de Port Saint-Louis et d'Arles dans les délais impartis de 2 mois.

Ce document n'est qu'une mention attestée par le timbre de la direction et du service. Quant à l'absence d'avis, l'article R.181-18 du code de l'environnement ne précise pas que l'absence d'avis « vaut avis favorable », c'est juste une absence d'avis sans en avoir les raisons. Le document d'une part a été mis en ligne par le commissaire enquêteur sur le registre dématérialisé et d'autre part transmis aux 3 mairies pour insertion dans les dossiers papier.

Ce document a été annulé et remplacé par un autre courrier daté du 22 mai et reçu le jour-même.

Avis de la métropole Aix Marseille Provence

L'avis de la MAMP daté du 13 mai a été reçu le 22 mai avec le courrier rectificatif de la préfecture sur l'absence des avis. Tous deux ont été d'une part mis en ligne par le commissaire enquêteur sur le registre dématérialisé et d'autre part transmis aux 3 mairies pour insertion dans les dossiers papier. La MAMP note la conformité au PLUi AMPM et au PLU de Fos ainsi qu'au futur PLUi Istres Ouest Provence en cours, et émet un avis favorable.

Envoi tardif au CE de l'avis de la MRAe.

Le 3 juin 2026, lors d'un contact téléphonique avec le porteur de projet, le CE a appris qu'il y avait un avis de la MRAe daté du 22 mai 2026. Le CE a demandé cet avis à la préfecture et l'a reçu l'après-midi même. La réunion de la MRAe a eu lieu le 21 mai 2026.

Avis en retard du CM de la ville Port Saint Louis

Une délibération du conseil municipal datée du 5 juin 2026 a été transmise au CE par la préfecture le 9 juin 2026. Bien qu'émis hors délai, cet avis a été joint le lendemain au dossier du registre dématérialisé et joint aux dossiers papiers. La note de « non-avis » de la préfecture ne sera pas modifiée car cet avis a bien été émis après les deux mois impartis.

Registre papier emmené par erreur par le CE

A l'issue de la permanence du 11 juin 2026 à Port Saint Louis, le CE a retrouvé dans ses affaires le registre papier, après appel du responsable urbanisme Clément M. Le CE a contacté la préfecture pour l'en avertir et demandé la conduite à tenir. Ce registre d'une part n'étant pas obligatoire (et de plus non mentionné dans l'avis de consultation) et d'autre part le CE étant absent jusqu'à lundi inclus, il lui a été demandé de le ramener le mardi et si besoin d'ici là, une éventuelle contribution serait inscrite sur papier libre puis scannée. Le registre a été redéposé par le CE le 16 juin 2026 en fin de matinée. Personne n'en avait eu besoin.

Avis technique du maire de Fos-sur-Mer

Le 29 juin 2026, Éliette F. a transmis au CE l'avis technique du maire pour expliquer et préciser la délibération du conseil municipal du 29 avril 2026. A la demande du CE, la préfecture a indiqué d'insérer ce document dans la même partie du registre dématérialisé, que la délibération et de le joindre aux dossiers papier.

Dans cet avis technique le maire soutient la décarbonation et le projet mais explique le sens de l'abstention de sa majorité récemment élue : NeoCarb est le 13^{ème} projet au sein de la ZIP, classé Seveso seuil haut, alors que les infrastructures routières saturées n'ont pas accompagné ce développement. Les conséquences et risques cumulés ne sont pas suffisamment pris en compte. De plus le projet doit davantage apporter directement au territoire de la commune sur le plan économique et sur les compensations environnementales. Le maire attend des propositions du MO en ce sens, lors de la prochaine concertation continue, préalable à la consultation pour la phase production.

41- Réunions publiques

Les deux réunions publiques réglementaires dans le cadre d'une consultation du public, ont été organisées selon la réglementation, dans la première et la dernière quinzaine de la consultation, à la salle Maison de la mer et du sport (avenue du Sable d'Or – 13270 Fos-sur-Mer) :

- Ouverture : 31 mars 2026 de 18h00 à 20h00
- Fermeture : 18 juin 2026 de 18h00 à 20h00

411-La première réunion publique :

L'installation s'est faite à partir de 16h00 avec le prestataire choisi par le maître d'ouvrage (sonorisation, écran, mange-debout avec chaises hautes, ainsi que l'enregistrement de la réunion pour aider à la rédaction du PV). Une soixantaine de chaises ont été disposées pour le public (et plusieurs dizaines étaient disponibles à proximité).

Étaient présentes pour la réunion, 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.)

Le déroulement : après une introduction du CE, les intervenants se sont présentés : Valérie S. garante des 2 concertations (préalable puis continue), l'équipe projet NeoCarb (Jérôme G., Hervé

L. et Maxime V.). Le CE a alors souligné la présence dans la salle de l'ensemble des acteurs de la montée en puissance du projet : bureaux d'études, certifications, écologue, architecte, équipe projet, garante de la CNDP et commissaire enquêteur. Puis il a expliqué la différence entre la concertation et la consultation notamment concernant le dossier (en construction dans le premier cas et arrêté dans l'autre), avant de rappeler le déroulement, les étapes et les échéances d'une consultation du public dans le cadre de la loi industrie verte, en terminant son propos en plaquant les dates de la consultation NeoCarb Log qui a débuté le 30 mars 2026.

Buts de la soirée donnés d'emblée : lancer la consultation, informer sur le projet et répondre aux questions.

Pour cela, la présentation comportait le rappel du projet global NeoCarb (équipe projet) ; le bilan des concertations (garante CNDP) ; et les enseignements avant bien-sûr un focus sur le projet NeoCarb Log (équipe projet), objet de la présente consultation du public.

La réunion s'est achevée par le rappel des échéances à venir ; les divers moyens de donner un avis ou faire des propositions pendant la consultation ; la nécessité de cocher une case et donner une adresse électronique pour être prévenu au fur et à mesure des ajouts sur le registre dématérialisé.

La date de la réunion publique de clôture fixée au 18 juin au même endroit, à 18h00 a été rappelée.



Le commissaire enquêteur



La garante de la concertation



L'équipe projet NeoCarb

La présentation collégiale et complémentaire a donné un rythme dynamique et vivant. Elle a surtout permis au public d'avoir une information synthétique mais complète et des réponses précises aux questions posées lors de la partie échanges.

Les suites de la réunion publique :

Le 2 avril 2026 le commissaire enquêteur a mis en ligne sur le registre dématérialisé, la présentation PPT-support de la réunion. Puis, comme le demande la réglementation, il a rédigé le compte-rendu de la réunion. Ce n'est pas réglementairement obligatoire mais à la demande des participants et pour une question de transparence (confirmée dans les préconisations du guide de l'enquête publique 2025) il l'a mis en ligne sur le registre dématérialisé le 4 avril 2026 (Cf. annexe 2). Les principaux points abordés lors des questions du public ont porté sur :

- L'origine des financements et la nature des capitaux ;
- Le classement Seveso et l'impact sur le plan de prévention des risques technologiques ;
- Le phasage du projet et la garantie de réalisation de la phase Production ;
- La nature des flux et l'origine des produits ;
- L'altimétrie du site et le risque de submersion ;
- Le trafic en phase chantier ;
- Les mesures ERC et la compensation écologique ;
- Les espèces protégées et les inventaires écologiques ;
- Le caractère « biosourcé » du méthanol ;
- La réglementation européenne et la viabilité économique du projet ;
- Les flux logistiques lors des deux phases (logistique puis production) ;
- L'hypothèse d'abandon de la phase de production ;
- Les enjeux territoriaux et les conditions d'accueil.

412-La deuxième réunion publique :

Après l'installation de la salle à partir de 17h00, à 18 juin 2026 à 18h00, le CE a démarré la réunion devant une trentaine de participants dont les représentants de 3 associations (SPPPI PACA, PIICTO et ADPLGF).

- Rappel du point de la procédure et des attributions du CE
- Bilan chiffré de la consultation (visites du registre dématérialisé, permanences, contributions, avis des PPA et PPC)
- Présentation par MO : évolutions
- Thèmes abordés lors de la séance de questions/réponses avec le public. Six thèmes majeurs ont émergé :
 - Trafic routier, accès au site et développement du transport ferroviaire ;
 - Biodiversité, zones humides et mesures de compensation écologique ;
 - Risques industriels, sécurité et statut Seveso ;
 - Gestion de l'eau, rejets et adaptation au changement climatique ;
 - Utilité du projet, décarbonation, origine du CO₂ et modèle économique ;
 - Retombées territoriales, cumul avec d'autres projets industriels et transparence du dialogue avec la population.
- Évolutions du projet présentées par le MO
- La stratégie de déploiement du projet global NeoCarb
- Les principaux points de vigilance soulevés sont : la saturation de la RD 268 ; la coexistence de plusieurs grands chantiers industriels ; la circulation des convois exceptionnels pendant les travaux ; le logement des ouvriers pendant les travaux ; le maintien des capacités d'intervention des secours (accessibilité et évacuation en particulier) à tous les stades de la montée en puissance du projet. Les réflexions se poursuivent avec les différents acteurs pour mettre en œuvre les solutions les plus adaptées et limiter les inconvénients.
- Intervention des représentants des collectivités :
 - Région : soutien du projet, importance de la ligne THT pour la région

- Ville de Fos : favorable au projet tout en étant attentif aux infrastructures de transport, aux risques pour la population et au logement des travailleurs.

A l'issue de la réunion publique, le 20 juin 2026, le compte-rendu de la réunion réalisé par le CE a été mis sur le registre dématérialisé et envoyé pour mise dans les dossiers papier. Le montage Ppt de la réunion a été également mis sur le registre dématérialisé.

Le CR détaillé de la réunion publique est mis en annexe 3.

42- Permanences effectuées

10 permanences ont été tenues par le commissaire enquêteur dans les mairies de Fos-sur-Mer (siège de la consultation), d'Arles/annexe Mas Thibert et de Port Saint-Louis, en alternant jours et ½ journées.

- Lundi 30 mars 2026 de 9h00 à 12h00 à Fos-sur-Mer
- Mardi 7 avril 2026 de 9h00 à 12h00 à Arles
- Lundi 13 avril 2026 de 9h00 à 12h00 à Port Saint Louis
- Jeudi 16 avril 2026 de 14h00 à 17h00 à Fos-sur-Mer
- Lundi 4 mai 2026 de 14h00 à 17h00 à Arles
- Mardi 12 mai 2026 de 14h00 à 17h00 à Port Saint Louis
- Mardi 19 mai 2026 de 9h00 à 12h00 à Fos-sur-Mer
- Jeudi 4 juin 2026 de 9h00 à 14h00 à Arles
- Jeudi 11 juin 2026 de 9h00 à 12h00 à Port Saint Louis
- Mardi 30 juin 2026 de 14h00 à 17h00

Permanence d'ouverture du 30 mars 2026 à Fos :

Compte-tenu des élections municipales et du changement de maire et des élus, des mutations internes étaient en cours. Le démarrage a été difficile pour trouver les bonnes personnes, faire ouvrir l'armoire contenant les dossiers de la consultation et récupérer le registre papier. Finalement Madame Fanny M., du service urbanisme est venue prendre contact. Elle a eu des consignes passées par Fanny B. (qui change de poste à la suite des élections) avec qui le CE avait réglé les modalités le 23 mars 2026. Elle a récupéré le dossier papier et a fait relier les différentes pièces ou les a entouré par un élastique pour les plus importantes (notamment les annexes de l'étude d'impact). C'est elle qui sera le contact du CE jusqu'au retour d'Éliette F.

Après la vérification et le paraphe des dossiers d'autorisation environnementale et de permis de construire, repositionnés côte à côte sur une seule étagère, le commissaire enquêteur a ouvert le registre papier envoyé par l'autorité organisatrice. Ce n'est pas le bon registre mais celui laissé vierge, de la concertation préalable. Le CE l'a adapté en le raturant et l'annotant, puis l'a ouvert et paraphé en attendant de retrouver le bon registre papier.

Personne n'a contacté le commissaire enquêteur pour cette 1^{ère} permanence.

Fanny M. devrait accompagner le maire ou son représentant, pour la réunion publique d'ouverture du 31 mars 2026 à 18h00.

Mardi 7 avril 2026 de 9h00 à 12h00 à Arles :

Le CE a ouvert et paraphé le registre papier reçu dans la semaine. Y était agrafé l'original de la note de la préfecture datée du 9 mars 2026.

- Jean Laurent L. est passé vers 11h00. Il dit intervenir à 3 titres (association Vigueirat Nature, administrateur FNE 13 et porte-parole THT 13-30). Il est resté 45 min avec le CE. Ancien biologiste et ex directeur de la réserve naturelle des marais du Vigueirat, il demande des explications et précisions sur les modalités de la consultation publique selon la loi industrie

verte avec les échéances adaptées au projet NeoCarb Log. Il se dit vigilant sur les effets cumulés du projet et aussi le périmètre retenu. A faire selon lui avant de contribuer : lecture de l'étude environnementale, comment a été faite l'étude d'impact, focus sur l'étude du cycle des migrations et du suivi, ainsi que les mesures compensatoires. Il affirme ne pas remettre en cause le projet mais il reste attentif au risque de s'occuper du seul projet, sans tenir compte suffisamment des autres. Il déclare ne pas vouloir empêcher le projet mais le faire évoluer vers du raisonnable qui doit passer par un véritable dialogue, ce qui n'a pas pu être le cas pour la concertation Fos-Berre Provence compte-tenu de ses 51 projets. Son association déposera une contribution ultérieurement.

Lundi 13 avril 2026 de 9h00 à 12h00 à Port Saint-Louis :

Le CE a ouvert et paraphé le registre papier.

Entretien avec Jérôme B., adjoint élu à l'urbanisme accompagné de Clément M. La municipalité est favorable au projet avec néanmoins une demande d'attention particulière concernant le trafic routier (la RD268 mal adaptée aux évolutions car déjà saturée). Des demandes de compensations de la DREAL leur semblent difficiles voire impossibles à honorer compte tenu des terrains disponibles et des compensations prévues (sur les 52 ha du site, 12h gardés en bio diversité et 130 ha de compensation à l'étang de l'Oiseau). L'état peut décider si ce projet doit passer. Une contribution sera déposée et la municipalité fournira un avis sur le projet.

Jeudi 17 avril 2026 de 14h00 à 17h00 à Fos-sur-Mer

Le CE a contrôlé l'affichage et a constaté que seule la 1^{ère} partie était encore en place. La partie manquante a été retrouvée derrière le bureau de l'accueil.

Passage d'Éliette F., contact du CE pour la consultation. Le CE lui a demandé de revoir l'affichage et de rechercher le bon registre papier toujours introuvable, envoyé le 9 mars par la préfecture.

Échanges sur le dossier du projet. Elle signale des difficultés de compréhension car la séparation en deux phases n'est pas clairement présentée et le dossier traite de la totalité du projet. Le CR de la réunion publique est quant à lui, très précis sur ce point. Elle va faire une fiche d'une quinzaine de pages destinée aux élus pour les aider à délibérer a priori le 29 avril.

Lundi 4 mai 2026 de 14h00 à 17h00 à Arles :

Vérification de la mise en place des 1000 pages supplémentaires dans le dossier. Le CE a également récupéré son exemplaire déposé à Mas Thibert à sa demande. Pour l'annexe d'Arles, le carton déposé par le MO est en l'état, fermé et ajouté tel quel au dossier. La responsable de l'annexe dit ne pas avoir à manipuler le dossier pour enlever les 2000 pages de l'ancienne version de la partie concernée par cet échange reçu de 3000 pages. A la décharge de l'intéressée, aucune feuille d'explications ou de marche à suivre (« Situation... annule et remplace, faire ceci » ...) que ce soit du MO ou du service urbanisme de la ville, n'accompagne cet envoi.

Sur la pile des feuilles non reliées des annexes complétées, étaient déposés également sans explications, les 2 addendum : pour la PJ 4 (étude d'impact) et pour la PJ 8 (demande autorisation environnementale ICPE). La responsable de l'annexe a reçu des consignes strictes de ne rien toucher.

Aucune personne n'a pris contact avec le CE au cours de cette permanence.

Mardi 12 mai 2026 de 14h00 à 17h00 à Port Saint Louis :

Vérification par le CE de la mise en place dans le dossier de l'avis de la DDTM du 5 mai 2026.

Anonyme : travaillant à l'accueil du service urbanisme, demande la possibilité d'explications sur les enquêtes publiques, le rôle du CE et la procédure d'une consultation. Trouve le projet de décarbonation intéressant et d'actualité.

Aucune autre personne n'a pris contact avec le CE au cours de cette permanence.

Mardi 19 mai 2026 de 9h00 à 12h00 à Fos-sur-Mer :

Anonymes : un couple est venu rencontrer le commissaire enquêteur pour parler de l'avis de leur municipalité sur le projet. Ils ne comprennent pas l'avis défavorable d'une délibération du conseil municipal après tout ce qui s'est dit depuis des mois. Ils ont participé une fois à une réunion lors de la concertation préalable et assisté à la réunion publique le 31 mars. Selon eux cet avis surprenant tant sur la forme que le fond est hors sol.

Ils interrogent le CE pour comprendre comment il est possible de s'opposer ainsi avec une trentaine d'abstentions et seulement 3 voix contre le projet et une seule voix pour...

Non destinataire du délibéré, le CE n'a pu qu'expliquer le résultat où seules les votes exprimés sont comptabilisés. Pour le reste il va se renseigner.

Contact à ce sujet avec Éliette F. qui transmettra le délibéré de la décision du conseil municipal, dès qu'il sera validé. Elle propose au CE d'ici là, de contacter le Directeur de cabinet du maire (Pierre L-S) pour en savoir plus sur cette délibération.

Jeudi 4 juin 2026 de 9h00 à 12h00 à Arles :

Dernière permanence de la consultation pour Arles.

Vérification par le CE de la présence dans le dossier des derniers documents envoyés : avis DDTM (05/05/2026), certificat préfecture non-avis 2 communes (22/05/2026) et avis de la MRAe (21/05/2026)

Passage de Fabrice D., adjoint au maire en charge du village. Il a regardé les derniers documents reçus. Il est juste passé pour échanger sur ce projet qui n'impacte pas directement sa commune.

Personne d'autre n'est venu consulter le dossier ou inscrire une contribution dans le registre papier.

Jeudi 11 juin 2026 de 9h00 à 12h00 à Port Saint Louis :

Dernière permanence de la consultation à Port Saint Louis.

Vérification de la présence des documents ajoutés.

Passage Clément M. : l'avis du conseil municipal, transmis tardivement, a bien été envoyé à la préfecture et le CE lui a confirmé la prise en compte dans les dossiers de la consultation.

Anonyme : venu demander au CE des précisions sur l'étude environnementale et le phasage en 2 consultations du projet NeoCarb. Pour lui, le dossier est énorme, pas facile d'accès dans sa structure et complexe dans ses explications. Il a déposé une contribution sur le registre dématérialisé. Il attend la consultation de la phase production.

Mardi 30 juin 2026 de 14h00 à 17h00 à Fos-sur-Mer

Dernière permanence qui s'est tenue au siège de la consultation.

Passage de Jean-Laurent L. (Vigueirat Nature) venu en fin de consultation, faire un point et parler de la contribution déposée le 29 juin, co-signée par 3 associations : FNE13, collectif Cistude et Vigueirat Nature. Les gros « projets portés par des starts up sont des coquilles vides qui n'ont aucune certitude avérées car ce sont des concepts non éprouvés ». Le projet de ligne THT n'est pas responsable tel que prévu (environnement et sécurité notamment). Quatorze solutions alternatives ont été étudiées pour la ligne THT (aérien, sous-terrain, syphon...). Lui serait tout simplement pour une production d'électricité sur place, donc sans problème de transport et donc les dégâts environnementaux du projet actuel. Par ailleurs les mesures compensatoires pilotées par le GPMM ne conviennent pas et sont nettement insuffisantes. Pour lui cette contribution est en fait un « avertissement » pour l'État d'où des rappels et mises en garde qui dépassent le cadre du projet NeoCarb.

En fin de permanence, le CE a récupéré le registre papier sur lequel aucune contribution n'a été inscrite. Il a également vérifié à 17h10 que le registre numérique a bien été clos et n'était plus accessible pour des contributions.

Compte-tenu du traitement informatique pendant la consultation, à J+1, il a attendu le 1^{er} juillet à 6h00 pour récupérer de façon certaine l'ensemble des contributions déposées pendant la consultation et les diverses statistiques qu'il a exporté pour exploitation.

43- Point des contributions en fin de consultation :

Dans l'après-midi du 14 avril 2026, soit 15 jours après le début de la consultation, a été déposée la 1^{ère} contribution sur le registre dématérialisé. Ce jour-là, le site avait déjà reçu 1490 visiteurs dont 902 avaient téléchargé au moins un document (avec dans l'ordre du nombre de téléchargements effectués : l'avis de consultation, l'étude d'impact, l'étude de dangers et le compte-rendu de la 1^{ère} réunion publique). Ces statistiques montrent l'intérêt pour le projet, même si le nombre de contributions restera faible en proportion.

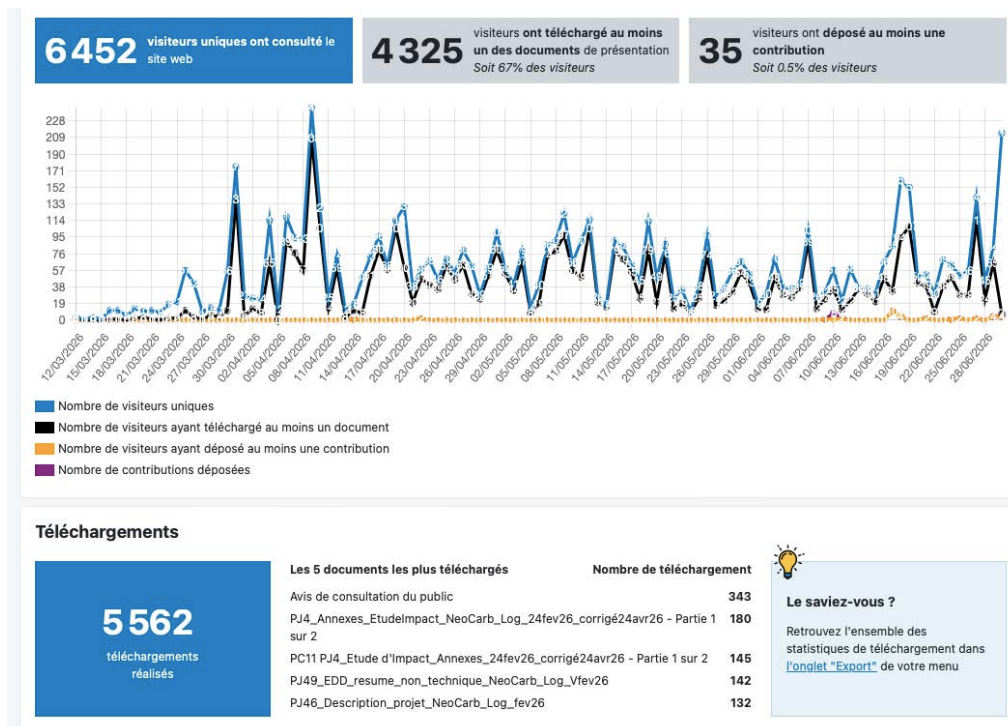
Il semblerait que la phase 1 du projet ne pose pas de problème et que tous, particuliers comme associations, tout comme les services de l'état, ont été suffisamment informés (concertations préalable et continue puis consultation publique dont les réunions publiques et notamment celle d'ouverture) et ont recueilli a priori, des informations pour la consultation de 2027 pour la phase production.

La dernière contribution a été envoyée le 30 juin 2026, une heure avant la clôture de la consultation.

A la fin de l'enquête, le 30 juin 2026 à 17h00, le registre dématérialisé n° 7174 du prestataire Préambules comptabilisait 6452 visiteurs différents ayant effectué 5562 téléchargements . 43 contributions ont été enregistrées, certaines avec des pièces jointes.
--

A noter que les 43 contributions déposées sur le registre dématérialisé, en excluant les doublons, contenaient en définitive 172 observations différentes, une contribution pouvant aborder plusieurs thématiques auxquelles s'ajoutent une quarantaine d'observations abordées lors des 2 réunions publiques.

La consultation a donc comptabilisé, hors avis des PPA et PPC, un total de 212 observations .
--



44- Les contributions du public

441-Lors des réunions publiques :

- Lors de la réunion d'ouverture le 31 mars 2026, la cinquantaine de participants a posé de nombreuses questions qui sont autant de contributions dont certaines contenaient plusieurs observations. Ces questions traitées dans le CR de la réunion (Cf. annexe) ont été regroupées en thèmes et représentent une trentaine d'observations qui ont reçu des réponses : l'origine des financements ; les dangers du projet et l'impact sur le PPRT ; l'interdépendance des 2 phases du projet global ; les produits stockés et leur acheminement ; le risque de submersion ; la phase chantier et ses conséquences ; les mesures de compensations ; l'inventaire écologique initial ; l'origine du méthanol venant du site eM-Rhône ; la viabilité économique du projet selon les réglementations ; les flux logistiques et perturbations générées ; cas du non-financement de la phase production ; et les enjeux territoriaux.
- Lors de la réunion publique de fermeture le 18 juin 2026, la trentaine de participants s'est surtout intéressé outre aux thèmes récurrents abordés par le public ayant déposé des contributions et aux réponses du maître d'ouvrage, aux apports des avis des personnes publiques et à l'évolution potentielle du dossier, en particulier au plan environnemental. Ces avis et remarques concernent sans aucun ordre chronologique ou d'importance : la MRAe, la DDTM, le GPMM, la DREAL, l'ARS, le SDIS, la ville Fos-sur-Mer, la ville Port Saint Louis, le BMPM, le maire de Fos, la MAMP ... Six thèmes majeurs ont émergé : Trafic routier, accès au site et développement du transport ferroviaire ; Biodiversité, zones humides et mesures de compensation écologique ; Risques industriels, sécurité et statut Seveso ; Gestion de l'eau, rejets et adaptation au changement climatique ; Utilité du projet, décarbonation, origine du CO₂ et modèle économique ; Retombées territoriales, cumul avec d'autres projets industriels et transparence du dialogue avec la

population. Les observations du public ont également été abordées mais font l'objet d'une présentation spécifique ci-dessous (§442)

442- Sur le registre dématérialisé

43 contributions ont été déposées dont certaines introduisent plusieurs observations.

Après lecture de ces 43 contributions, les observations peuvent être regroupées en une douzaine de thèmes principaux. Certaines contributions abordant plusieurs sujets, le total des occurrences est supérieur à 43. Répartition quantitative des observations selon les 12 thèmes retenus par le CE :

1. atteintes aux zones humides, habitats naturels et biodiversité (14)

C'est le thème le plus souvent évoqué.

Les contributeurs dénoncent principalement la destruction de 42 hectares de zones humides et de milieux d'intérêt communautaire, la disparition d'habitats naturels, les impacts sur les espèces protégées (72 espèces sont souvent citées), la perte de fonctions écologiques, la diminution des capacités de stockage du carbone et les conséquences sur les continuités écologiques.

Plusieurs intervenants estiment que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont insuffisantes ou incertaines. Les associations développent également la question des effets cumulés avec les nombreux autres projets industriels de la ZIP de Fos.

2. opposition de principe au projet ou aux carburants de synthèse (19)

De nombreux contributeurs rejettent le projet dans son ensemble.

Les arguments avancés sont notamment : refus d'une nouvelle infrastructure industrielle ; remise en cause du caractère durable des e-carburants ; conviction que le transport aérien doit diminuer plutôt que changer de carburant ; critique du maintien d'un modèle économique reposant sur la croissance du trafic aérien.

Plusieurs estiment que les carburants de synthèse retardent les véritables changements de comportement puisqu'on prolonge l'ancien système sans changement de paradigme.

3. intérêt du projet pour la décarbonation des transports (17)

Les avis favorables mettent en avant la réduction des émissions du transport maritime ; la décarbonation progressive de l'aviation ; le développement d'une filière française de carburants de synthèse ; la valorisation du CO₂ industriel ; la cohérence avec les objectifs européens.

A noter que ces contributions proviennent essentiellement d'acteurs économiques, industriels et portuaires.

4. développement économique, emplois et réindustrialisation (13)

Les soutiens insistent sur : les investissements générés ; les emplois directs et indirects ; l'activité portuaire ; l'attractivité du territoire ; la souveraineté industrielle ; la création d'une nouvelle filière industrielle.

Le projet est présenté comme participant à la réindustrialisation du bassin de Fos.

5. consommation d'espace et artificialisation des sols (10)

Plusieurs observations regrettent : l'artificialisation de nouveaux terrains ; la consommation d'espaces naturels ; l'incompatibilité supposée avec les objectifs de sobriété foncière et du ZAN ; la disparition progressive des espaces disponibles autour de Fos.

6. insuffisance du dossier et information du public (18)

Les observations portent sur un dossier complexe, redondant et difficile à comprendre ; le découpage entre les phases NeoCarb Log et NeoCarb Production jugé peu lisible ; des documents

jugés incomplets ; l'absence de certaines pièces ; absence des réponses aux avis ; des interrogations sur la compréhension réelle du projet par le public.

Plusieurs contributeurs demandent une présentation plus pédagogique, un « nettoyage » en amont de l'enquête aurait pu être fait suite à la décision de scinder le projet en 2 phases.

7. régularité juridique de la procédure (20)

Des contributions successives posent des questions juridiques précises sur : la complétude du dossier ; l'étude d'impact ; le PPRT ; les prescriptions archéologiques ; les capacités financières du maître d'ouvrage ; la consultation des communes ; la submersion marine ; le contenu du PPI.

Ces contributions souvent non argumentées, venant principalement d'opposants, ne prennent pas position sur le fond mais interrogent la régularité administrative, sans doute pour décrédibiliser le projet.

8. risques industriels et sécurité (14)

Les préoccupations concernent : le stockage de produits inflammables ; le risque Seveso seuil haut ; les risques d'incendie ou d'explosion ; les risques pour les riverains ; les dispositifs de prévention. Peu d'arguments ou de faits. Une contribution se limite au message : « Non au stockage ».

9. infrastructures de transport et circulation (15)

Des opposants mais aussi 2 observations favorables au projet attirent néanmoins l'attention sur : la saturation actuelle des accès routiers ; l'accumulation des projets industriels ; la nécessité d'améliorer la RD268 ; le développement du ferroviaire et du fluvial.

Ces contributeurs demandent une vision globale des infrastructures à mettre au regard des transports prévus pour le projet NeoCarb Log qui privilégie le train (5 trains quotidiens pour 9 PL).

10. consommation d'énergie et recours au nucléaire (7)

Plusieurs opposants considèrent que : les e-carburants nécessiteraient une importante production d'électricité ; le recours au nucléaire serait inévitable ; le bilan énergétique global serait peu satisfaisant.

Ils contestent ainsi l'intérêt environnemental global du projet avec d'ailleurs des arguments similaires pour les projets voisins.

11. changement climatique et réduction du trafic aérien (19)

De nombreuses contributions estiment que : la priorité doit être la diminution du trafic aérien ; les objectifs climatiques ne pourront être atteints sans sobriété ; la technologie ne remplacera pas la réduction des déplacements.

Cette idée revient de manière récurrente dans les contributions des particuliers comme des associations.

12. gouvernance territoriale et effets cumulés des projets (14)

Plusieurs observations regrettent : l'absence d'une vision globale de l'ensemble des projets industriels du golfe de Fos ; l'accumulation des impacts environnementaux ; l'absence d'analyse suffisamment approfondie des effets cumulés ; le manque de stratégie d'aménagement à l'échelle du territoire.

Les associations davantage préparées, développent particulièrement ce thème.

Répartition générale

Avis favorables (8 contributions). Les arguments portent principalement sur :

- La décarbonation ;
- La réindustrialisation ;

- L'emploi ;
- La compétitivité ;
- La souveraineté énergétique ;
- Le développement portuaire.

Avis défavorables (26 contributions). Les arguments portent principalement sur :

- La destruction des zones humides ;
- La biodiversité ;
- La remise en cause des carburants de synthèse ;
- La nécessité de réduire le trafic aérien ;
- L'artificialisation ;
- La consommation d'énergie ;
- Les risques environnementaux.

Contributions neutres ou essentiellement interrogatives (9 contributions). Elles concernent essentiellement : la régularité juridique de la procédure ; la qualité du dossier et sa présentation ; les demandes de précisions techniques ou réglementaires.

443 - Lors des permanences

Dix personnes sont venues rencontrer le CE lors des permanences de 3 heures qu'il a tenues dans les mairies de Fos-sur-Mer, Arles-Mas Thibert et Port Saint Louis.

Toutes sont venues soit pour se faire expliquer la thématique de la consultation et ses enjeux, soit pour se faire préciser des détails souvent de procédure. Un responsable d'association (Vigueirat nature) a remis la contribution conjointe et déjà mise en ligne (FNE/Cistude/Vigueirat) en version papier. Ex directeur de la réserve naturelle des marais du Vigueirat, il a surtout longuement fait un point de sa position d'opposant farouche à la ligne THT qui traverse la Camargue et va durablement l'impacter, mais en se disant pour la décarbonation et le projet NeoCarb qui « est un dégât collatéral de son combat ».

444 - Par courriel

Aucun message n'a été envoyé par courriel. Il était cependant prévu avec le prestataire Préambules, au cas où, une numérotation spécifique.

445 - Par courrier

Le CE n'a reçu au siège de l'enquête, aucun courrier postal.

446 - Sur les 3 registres papier

Les 3 registres papier déposées en mairies et à la disposition du public, ont été récupérés en fin de consultation, vierges de tout écrit, afin d'être remis à la préfecture, l'autorité organisatrice.

45- Clôture de l'enquête

451-La fin de l'enquête

Le 30 juin 2026 à 17h15, après avoir clos la consultation, vérifié que le registre dématérialisé n'était plus accessible (courriel reçu du prestataire Préambules à 17h00 et vérification faite par le CE), le

commissaire enquêteur a quitté la dernière permanence effectuée au siège, à la mairie de Fos-sur-Mer, avec le registre papier des observations arrêté. Les registres papier d'Arles et Port Saint Louis seront récupérés par Maxime V. qui les remettra au CE lors de la réunion de remise du PV des observations. Ces 3 documents non utilisés par le public, seront ramenés à la préfecture fin juillet, lors de la remise du rapport et des conclusions en version papier. La préfecture ayant un exemplaire du dossier complet et actualisé, en version papier, le CE a eu l'autorisation de détruire le sien qu'il a annoté tout au long de la consultation. Ceux des mairies et de la sous-préfecture d'Istres seront récupérés selon les modalités fixées par la préfecture.

452- Procès-verbal/mémoire en réponse/rapport-conclusions

48h après la clôture de la consultation, le 2 juillet 2026, le commissaire enquêteur a rencontré les représentants d'Elyse Energy pour leur commenter et leur remettre son procès-verbal de synthèse des observations. Le 7 juillet soit dans les 5 jours réglementaires prévus, il a reçu le mémoire en réponse à ce PV. Ces 2 documents sont annexés au présent rapport.

4521- Le PV des observations (voir annexe 5)

Le porteur de projet a eu accès tout au long de la consultation aux avis des PPA et PPC, aux contributions des associations et du public.

Le commissaire enquêteur lui a demandé d'apporter des éclaircissements, rappeler ou exposer son point de vue sur les contributions des personnes publiques associées et consultées en s'appuyant sur les mémoires envoyés le 30 juin à la MRAe, au CNPN et aux autres personnes publiques ; les interventions lors des réunions publiques ; les contributions du registre dématérialisé. Il devait également préciser :

- La prise en compte la juxtaposition des nuisances (environnement, risques technologiques) dans la ZIP ;
- Les mesures prévues pour limiter les nuisances des transports par voie routière et le déplacement et hébergement des centaines d'ouvriers concernés par le début du chantier ;
- La prise en compte des risques pour la population (même éloignées de 6 km) pour un site Seveso seuil haut venant s'ajouter aux sites existants ;
- Les risques encourus pour la viabilité du projet avec la polémique concernant la ligne THT ;
- L'acceptabilité des délais sans la ligne THT donc sans production in situ d'hydrogène ;
- Ses réponses aux critiques concernant les zones humides et les compensations.

4522- Le mémoire en réponse (voir annexe 6)

Outre la réponse aux questions posées par le CE, ce mémoire en réponses au PV de synthèse et des observations, a repris la quinzaine de pages explicatives mise en tête des 3 mémoires envoyées précédemment aux PPA et PPC. Ce « préambule » ne cherche pas d'emblée à répondre aux critiques. Il installe un cadre afin que les réponses qui suivent apparaissent comme des conséquences logiques. Le porteur cherche ainsi à déplacer le débat : le projet NeoCarb ne doit pas être perçu comme une entreprise de plus dans la ZIP de Fos, mais comme un élément de la transformation d'une plateforme industrielle existante. Selon lui :

1. Le projet répond à un besoin collectif

Le porteur de projet présente NeoCarb comme une réponse à plusieurs politiques publiques convergentes : décarbonation des transports maritime et aérien, réindustrialisation, souveraineté énergétique et réduction des émissions atmosphériques. Il insiste sur le fait que les carburants de synthèse ne constituent pas une solution universelle mais une réponse destinée aux secteurs

difficiles à électrifier. Les bénéfices attendus sont constamment replacés à l'échelle nationale et européenne davantage qu'à celle du seul territoire de Fos.

2. Le choix du site n'est pas une opportunité mais présenté comme une nécessité

Les explications données par le MO ont pour but de démontrer que la ZIP de Fos est pratiquement le seul site capable d'accueillir un tel projet. Cette démonstration repose sur plusieurs arguments :

- Disponibilité foncière ;
- Environnement industriel existant ;
- Infrastructures portuaires et ferroviaires ;
- Réseaux de canalisations ;
- Disponibilité future des ressources énergétiques ;
- Éloignement des zones urbanisées ;
- Compatibilité avec une activité Seveso.

Le porteur de projet affirme que d'autres implantations ont été étudiées puis abandonnées selon une analyse multicritère et que le choix de Fos n'est pas arbitraire.

3. Le projet est progressif et adaptable

La 1^{ère} étape, NeoCarb Log, va permettre de démarrer rapidement une activité logistique grâce à eM-Rhône (qui a obtenu le 1^{er} juillet ses autorisations), d'alimenter les premiers clients (Corsica Linea par exemple), d'attendre que les conditions techniques, notamment électriques, permettent la seconde phase industrielle NeoCarb Prod.

Le porteur de projet cherche donc à répondre par anticipation aux critiques de « saucissonnage » du projet en affirmant que les deux phases forment un ensemble cohérent mais que leur calendrier dépend de contraintes objectives.

4. L'environnement est présenté comme intégré dès la conception

Le mémoire revient de façon répétitive sur la séquence ERC, avec des messages clairs :

- Les études écologiques ont précédé la conception ;
- Environ un quart du site est volontairement préservé ;
- Les corridors écologiques sont maintenus ;
- Les compensations sont supérieures aux surfaces impactées ;
- Le dispositif sera évolutif.

Elyse Energy ne cherche pas à démontrer que le projet n'aura aucun impact mais que les impacts ont été anticipés et réduits autant que possible pour répondre néanmoins aux impératifs techniques et d'exploitation du projet.

5. La maîtrise des risques industriels

Le mémoire du MO insiste sur le fait que le projet s'implante dans une zone historiquement industrielle, avec l'argumentaire suivant : le risque industriel existe déjà sur ce territoire ; NeoCarb vient s'insérer dans un système de prévention existant (PPRT, plateforme économique, études de dangers) ; le projet rejoint un territoire déjà organisé pour les gérer.

6. Le projet est construit avec le territoire

Cette idée est continuellement rappelée à travers les concertations, les échanges avec l'État, les travaux avec le GPMM, les études successives, les adaptations du projet.

Ces explications ont pour objet de montrer que NeoCarb n'est pas un projet figé mais qu'il résulte d'un processus de maturation évoluant dans la concertation.

Au-delà des arguments techniques, ce mémoire laisse apparaître un projet globalement solide sur plusieurs aspects : justification industrielle ; cohérence logistique ; insertion réglementaire ; prise en compte des risques ; travail préparatoire important.

Le MO maîtrise son dossier travaillé et répond avec fermeté aux critiques, point par point, par des éléments techniques ou réglementaires.

En revanche, un point revient constamment, véritable pierre d'achoppement. Il ne s'agit ni du procédé industriel, ni du caractère Seveso, ni même du raccordement électrique.

Le véritable point de blocage est l'acceptabilité environnementale du choix du site, et plus précisément :

- L'occupation de zones humides ;
- La destruction d'habitats naturels ;
- La crédibilité et l'efficacité des mesures ERC prises ;
- Et surtout, la réalité et l'additionnalité des compensations écologiques.

Le mémoire parle de ces points en filigrane, parfois de façon redondante. Il annonce de nouvelles recherches foncières et affirme vouloir améliorer encore son dispositif. Cette insistance montre bien que ce sujet est le principal risque de fragilisation du dossier.

Plus largement, derrière la biodiversité se profile une question plus politique : combien de nouveaux projets industriels ce territoire déjà fortement sollicité peut-il encore accepter ? Les effets cumulés, les nuisances additionnelles et la saturation du territoire constituent le fil conducteur de nombreuses observations du public et des collectivités. Le projet NeoCarb n'est pas contesté pris isolément, c'est l'accumulation des projets sur la ZIP de Fos qui pose des problèmes.

4523- Le rapport et les conclusions du CE

Un rapport unique, conformément aux dispositions de l'article R.123-19 a été établi par le commissaire enquêteur. Dans deux documents séparés et distincts, il a choisi de présenter ses conclusions motivées au regard, d'une part des questions environnementales, et d'autre part du permis de construire.

Le rapport, ses annexes et les 2 conclusions ont été transmis en version numérique par courriel au tribunal administratif de Marseille et à la préfecture des BDR (autorité organisatrice) le 21 juillet 2026, soit dans le délai de 21 jours suivants la fin de l'enquête.

Le 24 juillet 2026 dans la matinée, le CE a remis à la préfecture une version papier de ces 4 documents ainsi que les 3 registres papier mis à la disposition du public pendant la consultation ; dans les mairies de Fos, Arles-Mas Thibert et Port Saint Louis-urbanisme.

453- Les suites de l'enquête

Après la remise des travaux du commissaire enquêteur :

- Le porteur de projet et les maires recevront une copie du rapport et des conclusions, transmis par la préfecture.
- Mise à disposition du public du rapport et des conclusions du CE pendant un an.
- Le préfet est l'autorité compétente pour décider des suites à donner, sous forme de deux arrêtés préfectoraux d'autorisation environnementale et de permis de construire, assortis de prescriptions, ou de refus. Ils seront mis en ligne sur le site Internet de la préfecture pendant un an.

V- Analyse des observations

Pour achever ce rapport, cette partie analyse a pour but, en reprenant des éléments du document et en les mettant en perspective, de clarifier et de nourrir la réflexion du commissaire enquêteur pour se forger son opinion et rédiger ses conclusions motivées, objet de deux documents distincts (pour la demande d'autorisation environnementale d'une part, et le permis de construire d'autre part) destinés à apporter une aide à la décision.

51- Thèmes

Des 212 observations, le commissaire enquêteur a fait émerger plusieurs problématiques émanant des diverses observations contenues dans les contributions émises, tant par les services instructeurs, les associations que les particuliers, que ce soit pendant les phases de concertation (préalable puis continue) que lors de la présente consultation publique.

Ainsi, les principales préoccupations des organismes, du public et des associations qui se sont manifestés, portaient sur l'intérêt et les apports du projet, la circulation routière, la régularité juridique, les zones humides, les compensations, le cumul des risques :

- 1- L'atteinte aux zones humides, habitats naturels et biodiversité
- 2- L'intérêt du projet pour la décarbonation des transports maritimes et aériens
- 3- L'insuffisance des compensations des zones humides
- 4- Le développement économique, emplois et réindustrialisation
- 5- La consommation d'espace et artificialisation des sols
- 6- L'insuffisance du dossier et information du public
- 7- La régularité juridique de la procédure
- 8- Les risques industriels et sécurité. Le cumul dans la ZIP
- 9- Les infrastructures de transport et la circulation
- 10- La consommation d'énergie
- 11- Le changement climatique et réduction du trafic aérien
- 12- La gouvernance territoriale et les effets cumulés des projets

Ces thèmes sont récurrents lors des enquêtes de ce type. De même, il n'est pas rare que les mêmes arguments soient systématiquement repris par les diverses associations.

Le projet NeoCarb répond aux objectifs de réindustrialisation, de décarbonation, de santé publique et de souveraineté énergétique.

La circulation routière est le sujet le plus sensible mais les thèmes les plus importants concernant l'environnement sont l'impact sur les zones humides et la biodiversité et aussi le cumul des risques avec les entreprises voisines ou actuellement en projet.

Les documents parfois volumineux joints aux contributions sont souvent redondants. Ils agrègent aussi parfois les revendications phares de l'association, quitte de temps en temps à présenter et développer des sujets hors enquête, profitant de l'opportunité d'une tribune, comme ici l'opportunité d'argumenter contre la ligne THT.

52- Les avis des PPA

Les principaux enjeux traités :

Thématique	Avis concernés	Justification	Compléments identifiés par le MO
------------	----------------	---------------	----------------------------------

Périmètre du projet et effets combinés	MRAe, DDTM, GPMM	Justification du périmètre d'évaluation environnementale.	Note de justification du périmètre et articulation avec le GPMM.
Zones humides et SDAGE	DDTM, MRAe	Démontrer l'équivalence fonctionnelle et la robustesse des compensations.	Analyse MNFZH/Rhomeo et mesures complémentaires.
Natura 2000	DDTM, MRAe	Clarifier les incidences et la cohérence des évaluations.	Note écologique détaillée.
Ressource en eau	DDTM, MRAe, GPMM	Clarification des besoins, raccordements et disponibilité de la ressource.	Note technique eau.
Rejets en mer et eaux pluviales	DDTM, ARS, GPMM	Préciser les incidences et autorisations associées.	Note hydraulique.
Sécurité incendie	SDIS, GPMM, commune	Intégration des prescriptions structurantes du SDIS.	POI, plan de défense incendie, étude flux thermique.
Défrichement et compensation forestière	DDTM	Prise en compte des prescriptions de l'État.	Engagements et coordination ONF.
Mobilité et trafic	MRAe, GPMM, SDIS, commune	Gestion des accès, flux et infrastructures routières.	Note trafic et desserte.
Ancrage territorial	Commune de Fos-sur-Mer	Retombées locales et dialogue territorial.	Plan d'actions territoriales.
Énergie et bilan carbone	MRAe	Précisions sur la phase 2 et l'approvisionnement énergétique.	Compléments d'études disponibles.
Urbanisme	Métropole, GPMM	Vérification de la compatibilité réglementaire.	Compléments si nécessaire.
Risques sanitaires, air, odeurs, bruit	ARS, MRAe	Consolidation des mesures de suivi.	Rappel des engagements et dispositifs de contrôle.

Les compléments identifiés par le porteur de projet ont fait l'objet d'études ou d'actions correctives explicitées dans les 3 mémoires en réponse qu'il a fait sur les différents avis (MRAE, CNDP et services instructeurs et autres organismes).

Ces 3 mémoires répondent aux remarques et critiques après une première partie constituée d'un résumé exécutif et d'une note de synthèse de présentation et de justification du projet.

Analyse des remarques des avis des PPA :

La majorité des avis recueillis sont favorables ou favorables sous conditions.

Ils comportent principalement des demandes de précisions techniques ou des prescriptions à intégrer au projet. La délibération du 29 avril 2026 du conseil municipal de Fos-sur-Mer est

défavorable (dans les conditions relatées au § événements). L'avis de la CNPN est également défavorable tout en laissant l'espoir d'un revirement sous conditions.

Tableau de synthèse des avis analysés :

N°	Document	Émetteur	Date	Points principaux
1	Avis ARS	ARS PACA – DD13	16/04/2026	Impact sanitaire négligeable, réduction des rejets, dispositif anti-retour réseau d'eau.
2	Contribution DDTM	DDTM 13	05/05/2026	Loi sur l'eau, nappes, besoins en eau, rejets, zones humides, Natura 2000, défrichement.
3	Avis GPMM	Grand Port Maritime de Marseille	22/04/2026	Dessertes, réseaux, assainissement, biodiversité, compensations, cohérence ZIP.
4	Avis Métropole	Métropole Aix-Marseille-Provence	13/05/2026	Compatibilité PLU et PLUi.
5	Avis MRAe PACA	MRAe PACA	21/05/2026	Effets cumulés, biodiversité, eau, climat, mobilité, énergie, carbone, ERC.
6	Avis SDIS 13	SDIS des Bouches-du-Rhône	06/05/2026	Défense incendie, gestion de crise, PPRT, POI, sécurité du chantier.
7	Délibération n°2026-48	Conseil municipal de Fos-sur-Mer	29/04/2026	Trafic routier, infrastructures, retombées locales des compensations,
8	Délibération n°DEL2026_062	Conseil municipal de Port Saint Louis du Rhône	05/06/2026	Utiliser des énergies renouvelables. Effort transports non routier. Mise à niveau infra routières pour accueil activités ZIP.

9	Avis du CNPN	Conseil National de la Protection de la Nature	15/06/2026	Avis défavorable en l'état (voir ci-dessous)
---	--------------	--	------------	--

Avis de la DDTM :

L'avis de la DDTM n'est pas un rejet du projet mais un avis très exigeant techniquement. Le dossier a progressé sur plusieurs aspects, notamment : la caractérisation des zones humides ; l'analyse réglementaire ; certains éléments hydrauliques ; la compatibilité territoriale.

En revanche, plusieurs faiblesses sont à renforcer :

- La compensation des zones humides ;
- L'équivalence fonctionnelle ;
- La gestion hydraulique ;
- Les impacts sur les milieux aquatiques et marins ;
- Le niveau de détail des mesures ERC ;
- Les dispositifs de suivi.

Le porteur du projet a complété son dispositif compensatoire, produit des éléments techniques plus robustes et sécurisé juridiquement plusieurs volets. Le point le plus sensible reste clairement la crédibilité écologique et fonctionnelle des mesures compensatoires. La DDTM considère que le projet ne démontre pas encore de manière suffisante l'absence de perte nette des fonctions des zones humides.

Avis de la MRAe :

L'avis de la MRAe ne remet pas en cause l'intérêt général du projet ni son objectif de décarbonation. Elle rappelle même que le projet répond à des enjeux de souveraineté énergétique et de réduction des émissions du transport aérien et maritime.

Autre élément important : la MRAe ne critique pas fondamentalement la qualité technique du dossier. Elle indique même que l'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux et correctement présentée. De plus, certains efforts réalisés par le porteur de projet sont reconnus, notamment la réduction de l'emprise initiale du projet ; la prise en compte précoce des enjeux écologiques ; l'amorce d'une réflexion sur les effets cumulés ; et aussi certaines mesures de continuité écologique.

L'avis n'est donc pas un avis de rejet. Pour la MRAe, le cœur de la critique porte sur la gouvernance globale de la ZIP de Fos. Elle considère que les projets sont encore analysés « projet par projet », alors qu'ils fonctionnent en réalité comme un ensemble industriel unique. Cette critique revient pratiquement à chaque chapitre.

Autrement dit, le problème n'est pas uniquement NeoCarb mais l'accumulation simultanée de dizaines de projets industriels sur un même territoire.

Les inquiétudes majeures concernent la disponibilité future de la ressource en eau ; la capacité du réseau électrique ; l'artificialisation des sols ; la destruction des zones humides ; la capacité réelle à compenser les pertes écologiques ; les impacts sanitaires indirects pour les populations locales.

Les recommandations sont techniquement importantes mais elles apparaissent davantage comme des demandes de compléments et d'approfondissements que comme des obstacles juridiques immédiats.

En revanche, la question des effets cumulés pourrait devenir un point sensible lors de l'instruction préfectorale et d'éventuels recours contentieux.

Cet avis est critique mais mesuré. La MRAe ne conteste ni l'utilité industrielle ni le principe de NeoCarb. En revanche, elle estime que l'évaluation environnementale est encore trop fragmentée par rapport à l'ampleur du programme de réindustrialisation de Fos-sur-Mer.

Le message central est simple : ce n'est pas tant le projet NeoCarb qui est en cause que l'addition de NeoCarb avec GravitHy, H4-Marseille Fos, Mistral et les autres projets du môle central. Elle demande donc une vision d'ensemble avant de pouvoir apprécier correctement les impacts sur l'eau, la biodiversité, les zones humides et les infrastructures du territoire.

Avis de l'ARS

L'ARS donne un avis favorable mais prudent. Il faut noter que l'ARS ne rend pas un avis général sur l'opportunité du projet mais limité à la santé publique. Son avis est globalement favorable, mais il repose largement sur les données fournies par le pétitionnaire lui-même. L'ARS le rappelle d'ailleurs explicitement en précisant que le dossier est présenté « sous la responsabilité du pétitionnaire ».

Cette installation n'entre pas dans certaines catégories industrielles nécessitant une évaluation quantitative des risques sanitaires. Donc aucune modélisation détaillée du risque pour les habitants n'a été exigée, aucun calcul d'exposition sanitaire n'a été demandé, l'analyse repose essentiellement sur l'identification des dangers et sur les mesures de prévention prévues. Cela ne signifie pas que le risque est nul, mais que la réglementation applicable ne demande pas d'étude plus poussée à ce stade.

L'éloignement des habitations joue un rôle majeur

Les habitations les plus proches se trouvant à environ 6 km du site, la distance réduit fortement l'exposition potentielle des populations aux émissions atmosphériques, aux odeurs et au bruit.

Peu d'attention portée aux effets cumulés

L'avis mentionne la présence de nombreuses installations industrielles voisines (terminal méthanier, industries métallurgiques, activités portuaires) mais l'analyse reste centrée sur le projet NeoCarb Log lui-même.

C'est la limite classique des études réglementaires : chaque projet est étudié individuellement alors que les riverains subissent souvent l'accumulation des émissions de plusieurs installations. C'est en fait le cœur de l'argumentation des opposants au projet qui ne jugent pas uniquement le projet lui-même, mais l'industrialisation de la ZIP et les faiblesses de l'infrastructure routière en particulier.

L'avis de l'ARS concernant le volet santé, est clairement favorable en considérant que le projet NeoCarb Log présente un risque sanitaire très faible pour les populations voisines grâce à son éloignement des zones habitées et aux dispositifs de maîtrise des émissions prévus.

Avis du CNPN

Cet avis constitue l'un des avis techniques les plus importants du dossier. Il ne remet pas en cause le principe du projet industriel ni ses objectifs de décarbonation, mais il conteste principalement la démonstration selon laquelle les atteintes à la biodiversité seraient suffisamment évitées, réduites puis compensées.

On peut retenir plusieurs éléments. D'une part, le CNPN reconnaît explicitement la qualité du dossier, des inventaires naturalistes et de nombreuses mesures proposées. Il ne s'agit donc pas d'une

critique de la démarche générale du maître d'ouvrage mais de la robustesse de certaines démonstrations. D'autre part, les réserves portent sur des questions essentielles au regard des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement : justification du choix du site, recherche d'alternatives, qualification de la RIIPM, efficacité réelle de la séquence ERC, additionnalité des compensations et garantie du maintien des espèces protégées.

On peut également observer que plusieurs critiques rejoignent celles fréquemment formulées dans les grands projets industriels implantés sur la ZIP de Fos-sur-Mer, en particulier sur les effets cumulés et la raréfaction progressive des espaces naturels disponibles.

Enfin, si le maître d'ouvrage apporte, au cours de l'instruction ou dans son mémoire en réponse, des éléments de nature à lever tout ou partie de ces critiques, le décideur devra apprécier leur portée réelle.

À défaut de réponses convaincantes sur les principaux points soulevés par le CNPN, cet avis défavorable constituera un élément particulièrement important dans l'appréciation globale des incidences environnementales du projet et devra être mis en balance par le préfet avec les autres avis techniques ainsi qu'avec l'intérêt public poursuivi par l'opération.

53- Les réponses du MO aux PPA et PPC

Le porteur de projet a opté pour une réponse globale en 3 mémoires. Il répond point par point aux personnes publiques. Il y a donc des redondances en réponse à des remarques identiques.

Avec un premier mémoire le MO répond aux services instructeurs et entités consultées qui montre la volonté du porteur de projet de ne pas remettre en cause les observations formulées par les services consultés, mais d'y répondre par des compléments techniques, des engagements supplémentaires et lorsque cela est nécessaire, par une évolution du projet ou des mesures de compensation. L'objectif affiché est de démontrer que le projet peut satisfaire aux exigences réglementaires tout en limitant ses impacts.

Pour cela, la politique de réduction des risques est renforcée et le mémoire insiste également sur la maîtrise des risques industriels. L'ensemble des mesures prévues et renforcées, face aux divers dangers, traduit une détermination d'améliorer encore selon les remarques formulées, la sécurité d'un projet déjà conçu dès le départ selon les exigences applicables aux installations Seveso.

En apportant une réponse point par point aux préoccupations territoriales, le projet veut aussi s'ancrer et s'inscrire dans la durée.

Le fond de ce mémoire traduit une démarche d'amélioration continue du dossier davantage qu'une simple réponse administrative. La position du porteur de projet semble consister à démontrer que les avis des services ont été pris en considération et qu'ils conduisent soit à des compléments d'information, soit à des engagements nouveaux, soit à un renforcement des mesures de prévention, de réduction, de compensation et aussi de suivi. L'impression générale est celle d'un porteur de projet qui cherche à lever progressivement les principales réserves des services instructeurs en privilégiant le dialogue, l'apport d'études complémentaires et la formalisation d'engagements opérationnels.

Le porteur de projet ne remet pas en cause les observations de la MRAe. Il justifie dans sa réponse ses choix méthodologiques, en s'appliquant à démontrer leur conformité au droit de l'environnement et à compléter son dossier par des engagements, des études supplémentaires et des mesures nouvelles pour répondre point par point aux critiques constructives.

Il explique que sa stratégie est basée sur un développement progressif avec un projet volontairement développé en deux phases successives, permettant une prise en compte renforcée des recommandations de la MRAe. Il souligne des engagements importants en faveur de la biodiversité et indique que les effets cumulés avec les autres projets industriels du môle central ont

été étudiés et affirme que la méthodologie sera encore améliorée pour la seconde phase. Ainsi le porteur montre ainsi sa volonté de participer à une approche collective mais refuse d'accepter d'élargir le périmètre réglementaire de son propre dossier.

En reconnaissant la justesse de remarques fondées, il annonce plusieurs évolutions concrètes et en particulier la recherche de nouvelles parcelles de compensation, une nouvelle expertise écologique complémentaire, des efforts pour mieux justifier les ressources naturelles.

Le mémoire fouillé en réponse à l'avis de la MRAe traduit une stratégie de mise en conformité progressive plutôt qu'une remise en cause du projet. Finalement, la réponse apparaît globalement argumentée et montre une réelle volonté de répondre aux recommandations de la MRAe.

Le point majeur de divergence est le refus d'étendre le périmètre du dossier du projet NeoCarb à l'échelle du môle central.

Concernant le CNPN, Elyse Energy ne remet pas en cause les points relevés ayant conduit à un avis actuellement défavorable en l'état. Il cherche à démontrer que son projet repose déjà sur une démarche ERC réfléchie, mais accepte d'améliorer plusieurs points du dossier. Le porteur de projet justifie ses choix et les améliorations possibles, rappelle son intérêt qui répond pleinement selon lui à une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM). Il répond aux points soulevés et justifie son dossier : choix du site en expliquant le pourquoi des alternatives étudiées puis abandonnées, choix retenu présentant le meilleur compromis impact environnemental/exigences techniques du projet. Le porteur de projet apporte les compléments demandés et annonce des engagements concrets de mise en conformité, notamment une adaptation importante des mesures compensatoires, répondant ainsi à une critique majeure du conseil. Mais le porteur de projet maintient sa position et affirme que la méthode d'évaluation écologique utilisée est pertinente, les impacts résiduels correctement évalués. Ainsi le mémoire répond point par point aux critiques mais ne remet pas en cause les conclusions initiales des études écologiques. Il maintient les fondements de son projet tout en faisant cependant évoluer de nombreux aspects techniques. Le mémoire en réponse ne conteste pas l'avis défavorable du CNPN mais cherche à démontrer que les insuffisances relevées peuvent être corrigées par des compléments d'étude, des engagements supplémentaires et un renforcement des mesures ERC. En faisant évoluer ces points, il s'agit, comme le conseil le laisse entendre, d'obtenir un avis favorable de la CNPN pour prise en compte par le préfet pour sa décision finale.

Ces 3 mémoires en réponses, volontairement finalisés en toute fin d'enquête montrent la bonne volonté et la responsabilité du porteur de projet qui répond à tous les points soulevés et fait évoluer le dossier selon les enseignements tirés, en ayant connaissance de toutes les remarques effectuées en amont, avec la concertation, puis tout au long de la consultation publique. Le porteur s'inscrit dans une approche collective mais n'accepte pas pour autant d'élargir le périmètre réglementaire de son propre dossier.

Des évolutions se poursuivent, des engagements sont pris pour amener une décision favorable du préfet, avec le désir qu'elle ne soit pas corrélée et liée à la seule problématique globale du môle central.

54- Contributions du public

Les § 441 et 442 ci-dessus traitent des 212 observations déposées durant la consultation, en grande majorité exprimées lors des 2 réunions publiques et sur le registre dématérialisé.

L'analyse des deux réunions publiques montre une évolution assez nette des préoccupations exprimées par le public. Si la première réunion a surtout permis de découvrir le projet et d'obtenir des réponses sur son fonctionnement, la seconde a davantage porté sur ses conséquences concrètes et sur son inscription dans le territoire.

Avec une trentaine d'observations, cette première réunion a joué un rôle essentiellement informatif. Les questions couvrent un champ très large, ce qui traduit une volonté du public de comprendre les caractéristiques du projet avant d'en discuter les effets.

Les préoccupations portent principalement sur : la faisabilité économique (origine des financements, viabilité du projet, hypothèse d'un non-financement de la phase de production) ; la compréhension du projet lui-même (interdépendance des deux phases, origine du méthanol, produits stockés et leur acheminement) ; les risques (dangers du projet, articulation avec le PPRT, risque de submersion) ; les incidences environnementales (inventaire écologique, mesures de compensation, phase chantier) ; les conséquences pour le territoire (flux logistiques et enjeux territoriaux).

L'ensemble de ces questions montre que le public cherche avant tout, outre de s'informer sur le dossier, à vérifier la cohérence globale du projet, sa crédibilité économique et la maîtrise de ses impacts. Les réponses apportées semblent avoir permis de traiter un grand nombre d'interrogations techniques et organisationnelles.

La seconde réunion apparaît plus structurée. Les observations ne se dispersent plus sur de nombreux sujets mais se concentrent autour de six grands thèmes qui correspondent aux principaux enjeux de l'enquête publique. Ces thèmes traduisent un changement de perspective : les interrogations sur le trafic, les accès et le développement du fret ferroviaire témoignent d'une préoccupation forte concernant les nuisances quotidiennes ; les questions relatives à la biodiversité, aux zones humides et aux compensations montrent que les impacts environnementaux demeurent un sujet majeur ; les risques industriels restent au cœur des préoccupations, notamment au regard du classement Seveso et de la sécurité des populations ; la gestion de l'eau, les rejets et l'adaptation au changement climatique élargissent le débat aux enjeux environnementaux de long terme ; les échanges sur la décarbonation, l'origine du CO₂ et le modèle économique révèlent une attente de justification de l'utilité réelle du projet au regard de la transition énergétique ; enfin, les retombées territoriales, le cumul avec les autres projets industriels et la qualité du dialogue avec la population montrent que le débat dépasse désormais le seul projet NeoCarb pour porter sur l'avenir industriel du territoire de Fos-sur-Mer.

La comparaison des deux réunions fait apparaître une montée en maturité du débat public.

La première réunion répond principalement à un besoin de compréhension du projet. Les questions sont nombreuses, parfois très techniques, et portent sur le fonctionnement de l'installation ainsi que sur sa faisabilité.

La seconde réunion traduit une appropriation progressive du dossier par les participants. Les échanges deviennent plus stratégiques et portent moins sur le fonctionnement du projet que sur sa place dans le territoire, et quels bénéfices il apporte, avec quels risques ou contraintes pour les habitants.

On observe également que plusieurs préoccupations demeurent constantes entre les deux réunions, notamment les risques industriels, les impacts environnementaux, les transports et la crédibilité économique du projet. En revanche, la seconde réunion fait émerger plus nettement des questions de gouvernance, d'acceptabilité sociale, de cumul des projets industriels et de confiance dans le dialogue avec le maître d'ouvrage.

Ces deux réunions apparaissent complémentaires., ce qui est voulu dans l'esprit de la loi industrie verte. La première remplit essentiellement une fonction pédagogique et explicative des enjeux, tandis que la seconde permet un débat plus approfondi sur les enjeux environnementaux, territoriaux et socio-économiques. Cette évolution est caractéristique d'une concertation où le public, mieux informé après les premières réponses apportées, recentre progressivement ses interventions sur les questions déterminantes pour l'appréciation de l'intérêt réel du projet.

L'analyse de ces points et ceux abordés dans les observations inscrites dans le registre dématérialisé met en évidence, sans grande surprise, que les préoccupations de la partie du public et des

associations opposées au projet, se concentrent principalement sur les enjeux environnementaux (biodiversité, artificialisation, climat), tandis que les avis favorables majoritairement issues des organismes ou d'industriels, reposent essentiellement sur les bénéfices attendus en matière de transition énergétique, d'activité industrielle et de développement économique du territoire.

Il est à noter que le 2^{ème} volet de la consultation, l'autorisation du permis de construire, a été quasiment occulté.

55- Mémoire du MO en réponse au PV

Le mémoire en réponse au PV d'enquête et de synthèse des observations, a été transmis au commissaire enquêteur le 7 juillet 2026 (Cf. annexe 6).

Après avoir fixé le cadre général du dossier et avoir introduit en une dizaine de pages ses réponses, à l'instar des mémoires en réponses transmis aux PPA, le porteur de projet a répondu point par point au PV du commissaire enquêteur, aux précisions ou positions demandées sur divers aspects techniques et réglementaires.

En définitive, le porteur de projet s'efforce de montrer que NeoCarb est un projet techniquement maîtrisé, réglementairement encadré et industriellement pertinent. Il répond assez efficacement aux critiques portant sur la faisabilité et la sécurité. En revanche, il peine davantage à lever le doute sur l'équilibre entre développement industriel et préservation écologique d'un territoire déjà très sollicité. Il est solidaire et a participé aux débats collectifs Fos/Berre Provence mais réfute d'avoir à intégrer cette dimension dans son propre dossier dont l'équilibre serait modifié.

C'est sur cette question d'acceptabilité territoriale, plus encore que sur les aspects techniques expliqués dans le projet NeoCarb Log, que se jouera vraisemblablement l'appréciation finale du projet pour l'autorisation environnementale. Celle-ci ne doit pas être liée à la seule problématique globale du môle central mais être appréciée sur le dossier présenté, son respect des règlements et normes, et tenir compte de tous les ajustements effectués pour s'y conformer.

Comme bien souvent, ce sont principalement les opposants au projet qui sont intervenus. Certaines contributions majoritairement anonymes, proviennent vraisemblablement d'adhérents d'associations ou de sympathisants défendant peu ou prou les mêmes causes ou ayant le même but. Certaines contributions sont laconiques ou reprennent des arguments des contributions parfois fouillées et argumentées des associations qui se sont exprimées. Ces associations ou collectifs ont en effet activement participé, à la concertation préalable en particulier, et sont intervenues pendant la présente consultation avec des contributions documentées, engagées, néanmoins parfois imprécises, à charge ou exagérées.

Ils réclament une meilleure prise en compte des risques et nuisances pour les habitants (circulation, compensations et risques technologiques en particulier) et demandent une remise en question du projet, en dénonçant des impacts environnementaux et sociaux disproportionnés (destruction de zones humides, de biodiversité). Ils dénoncent aussi les nuisances et les risques cumulées par l'ajout du projet aux entreprises déjà existantes ou prévues dans la ZIP de Fos.

Cette mobilisation témoigne du désarroi des habitants impuissants, confrontés à une accumulation de projets et qui cherchent à être entendus en rejetant un projet de plus dans leur ville, qui va davantage détruire leur cadre de vie sans retombées économiques significatives localement.

Les industriels sont favorables au projet et y voient une contribution à la décarbonation voulue pour 2050.

Cependant tous les arguments dus aux nuisances ou craintes sont entendables et ont leur importance pour une analyse bilancielle. Il est important de les entendre et d'y apporter des modérations. Ils reflètent des préoccupations légitimes. Il faut donc en tenir compte et tout mettre en œuvre pour minimiser ces nuisances. De nombreuses mesures sont prévues et listées dans le

dossier ou dans les 3 mémoires en réponses datés du 30 juin, pour atténuer les impacts négatifs du projet et compenser les pertes environnementales, avec des compensations jugées insuffisantes.

Attentif aux remarques et propositions, le porteur de projet a fait des modifications, lancé des études, pris des engagements et fait évoluer son dossier, mais des craintes et oppositions subsistent.

La compensation est le principal point de faiblesse du dossier NeoCarb Log car les sites compensatoires sont jugés comme offrant un faible potentiel en gain écologique et plusieurs parcelles compensatoires recouvrent des compensations déjà utilisées pour d'autres projets, ce qui est contraire au principe d'additionnalité.

Le projet global NeoCarb suscite autant d'espoirs que d'interrogations. L'idée de décarboner l'industrie et le transport séduit, mais la zone de Fos arrive à un stade où chaque nouveau projet qui s'ajoute, exige une vigilance accrue. Une bonne partie du public et les associations demandent des preuves tangibles sur la gestion du trafic, des ressources, la sécurité, la compatibilité et la cohérence avec les autres projets. L'enjeu de la concertation continue pour NeoCarb Prod est de démontrer que la transition énergétique peut réellement s'inscrire dans un territoire déjà très sollicité, sans aggraver ses fragilités et en offrant de vraies perspectives aux habitants.

Annexes regroupées dans un document distinct joint :

1. Désignation du commissaire enquêteur et extension de sa mission.
2. Avis préfectoral de consultation.
3. Compte-rendu de la réunion publique d'ouverture.
4. Compte-rendu de la réunion publique de fermeture.
5. Procès-verbal de consultation et synthèse des observations.
6. Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de synthèse des observations.

Conclusions du CE en deux documents distincts :

- Conclusions motivées pour la demande d'autorisation environnementale.
- Conclusions motivées pour la demande de permis de construire.

Le 20 juillet 2026.

Gabriel NICOLAS
Commissaire enquêteur