

ANNEXES AU 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**



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

Le 21 juillet 2026.

Gabriel NICOLAS
Commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. NICOLAS' with a stylized flourish.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE

17/12/2025

N° E25000115 /13

Le Président du tribunal administratif

CP- Décision de désignation commissaire

Vu enregistrée le 03/12/2025, la lettre par laquelle le Préfet des Bouches-du-Rhône demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une consultation du public ayant pour objet une demande d'autorisation environnementale concernant un projet de dépôt de stockage de liquides inflammables sur la commune de Fos-sur-Mer.

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 181-10 et L. 181-10-1.

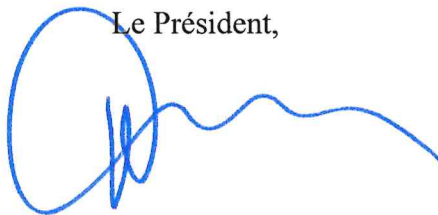
Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2025.

DECIDE

- Article 1^{er}** : Monsieur Gabriel Nicolas est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour la consultation du public mentionnée ci-dessus.
- Article 2** : Monsieur Martin Serret est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour la consultation du public mentionnée ci-dessus.
- Article 3** : Pour les besoins de la consultation du public, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.
- Article 4** : La présente décision sera notifiée au Préfet des Bouches-du-Rhône. à Monsieur Gabriel Nicolas et à Monsieur Martin Serret.

Fait à Marseille, le 17/12/2025

Le Président,



Thierry Trottier

DECISION DU 26/02/2026

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE

Dossier n° : E25000115 / 13
(à rappeler dans toutes correspondances)

Le Président du tribunal administratif

Par une décision du 17 décembre 2025, le Président du Tribunal administratif de Marseille a désigné M. Gabriel Nicolas, commissaire enquêteur et Monsieur Martin Serret, commissaire enquêteur suppléant, en vue de procéder à une consultation du public ayant pour objet une demande d'autorisation environnementale concernant un projet de dépôt de stockage de liquides inflammables sur la commune de Fos-sur-Mer.

Vu, enregistrée le 19 février 2026, la lettre par laquelle le préfet des Bouches-du-Rhône demande l'extension de la mission du commissaire enquêteur à la consultation du public au titre de l'autorisation d'urbanisme relative au permis de construire déposée par la société Elyse SPV6 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 181-10 et L. 181-10-1. Vu le code de l'environnement ;

Il convient d'étendre la mission de Monsieur Gabriel Nicolas, commissaire enquêteur, à la consultation du public au titre de l'autorisation d'urbanisme relative au permis de construire déposée par la société Elyse SPV6.

DECIDE

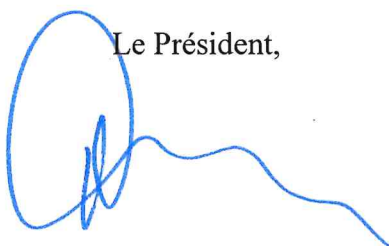
Article 1 : La mission de Monsieur Gabriel Nicolas est étendue à la consultation du public au titre de l'autorisation d'urbanisme relative au permis de construire déposée par la société Elyse SPV6.

Article 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

Article 3 : La présente décision sera notifiée à Monsieur Gabriel Nicolas, au préfet des Bouches-du-Rhône et à Monsieur Martin Serret, commissaire enquêteur suppléant.

Fait à Marseille, le 26 février 2026

Le Président,



Thierry Trottier

Marseille le **09 MARS 2026**

AVIS DE CONSULTATION du PUBLIC
au titre de l'article L. 180-10-1 du code de l'environnement concernant
le projet NeoCarb Log porté par la société ELYSE SPV6
situé sur la commune de Fos-sur-Mer

Conformément aux articles L. 181-10, L.181-10-1 et R.181-36 du code de l'environnement il sera procédé **du 30 mars 2026 à 9h00 au 30 juin 2026 à 17h00**, soit pour une durée de trois mois, à une consultation du public sur la demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de construire déposées par la **société ELYSE SPV6** pour son projet « NeoCarb Log » situé sur le territoire de la commune de Fos-sur-Mer.

Les communes impactées par cette consultation sont Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Arles.

Le projet consiste en l'implantation d'une plate-forme logistique, dénommée « NeoCarb Log » dédiée au stockage et à la distribution de méthanol et de carburant d'aviation durable (SAF).

L'installation fera l'objet d'un plan particulier d'intervention (PPI).

Ont été désignés par le tribunal administratif de Marseille, pour conduire cette consultation du public :

- en qualité de commissaire enquêteur titulaire : monsieur Gabriel NICOLAS, lieutenant-colonel de l'armée de terre, retraité.
- en qualité de commissaire enquêteur suppléant : monsieur Martin SERRET, cadre supérieur DGDDI (direction général des douanes et droits indirects), retraité.

La consultation du public relative à l'autorisation environnementale tient lieu de participation du public au titre de l'autorisation d'urbanisme. A ce titre, **les dossiers de demande d'autorisation environnementale et de permis de construire** contiennent une étude d'impact, qui feront l'objet d'un avis de l'autorité environnementale et d'un mémoire en réponse de l'exploitant, ainsi que des avis réglementairement requis et le bilan de la concertation préalable.

Les pièces des dossiers sont tenues à la disposition du public pendant toute la durée de la consultation :

- sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône à l'adresse suivante : <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Installations-Classees-pour-la-Protection-de-l-Environnement-ICPE/Installations-Classees-soumises-a-autorisation-et-a-enregistrement-Carrieres-et-Geothermie/Fos-sur-Mer>
- sur le site internet dédié à la consultation : <https://www.registre-dematerialise.fr/7174/>
- sur support papier, sur demande formulée au plus tard le quatrième jour ouvré précédant la fin de la consultation du public auprès de :
 - la préfecture des Bouches-du-Rhône, place Félix Baret, CS 80001, 13282 Marseille Cedex 06, à la Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement (DCLE), Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux (BITRPM), prise de rendez-vous par téléphone au 04.84.35. 42.72 ;
 - la sous-préfecture d'Istres, Chemins des Bolles, 13800 aux horaires habituels d'ouverture, après prise de rendez-vous préalable par téléphone au 04.42.86.57.00 ou sp-istres-b3e-environnement@bouches-du-rhone.gouv.fr
 - à la mairie de Fos-sur-Mer, Avenue René Cassin, 13270, aux horaires habituels d'ouverture ;

- à la mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Pôle technique municipal, 25 rue Max Dormoy, 13270, aux horaires habituels d'ouverture ;
- à la mairie d'Arles, mairie annexe de Mas Thibert, Place Michel Reboul, 13104 Mas Thibert, aux horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra consigner directement ses observations et ses propositions pendant toute la durée de la consultation publique :

- sur internet à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/7174/>
- par voie électronique à l'adresse : consultation-du-public-7174@registre-dematerialise.fr
- par correspondance, à l'attention du commissaire enquêteur à la mairie de Fos-sur-Mer
- lors des permanences assurées personnellement par le commissaire enquêteur en mairies et adresses précitées :

Mairie de Fos-sur-Mer :

- le lundi 30 mars 2026 de 9h00 à 12h00
- le Jeudi 16 avril 2026 de 14h00 à 17h00
- le mardi 19 mai 2026 de 9h00 à 12h00
- le mardi 30 juin 2026 de 14h00 à 17h00

Mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône

- le lundi 13 avril 2026 de 9h00 à 12h00
- le mardi 12 mai 2026 de 14h00 à 17h00
- le jeudi 11 juin 2026 de 9h00 à 12h00

Mairie annexe Mas Thibert, de la commune d'Arles

- le mardi 7 avril 2026 de 9h00 à 12h00
- le lundi 4 mai 2026 de 14h00 à 17h00
- le jeudi 4 juin 2026 de 9h00 à 12h00

Une **réunion publique d'ouverture** sera organisée en présence du commissaire enquêteur titulaire et des représentants de la société ELYSE SPV6 le **mardi 31 mars 2026, de 18h00 à 20h00 à la Maison de la Mer et du Sport, Av du Sable d'Or, 13270 Fos-sur-Mer.**

Une **réunion publique de clôture** sera organisée dans les mêmes conditions que la réunion publique d'ouverture le **jeudi 18 juin 2026.**

Toute information sur le projet peut également être obtenue auprès de **Monsieur Maxime VIGOT, tel: 0650342772, mail mvigot@elyse.energy de la société ELYSE SPV6.**

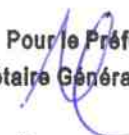
Toute personne pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur au plus tard à la publication de la décision, et pendant une durée d'un an :

- sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône,
- sur le site internet dédié à la consultation,

aux adresses précitées.

L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation environnementale, ou de refus, est le **préfet des Bouches-du-Rhône**, après avis, le cas échéant, du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST). Cette décision sera prise sous la forme d'un arrêté préfectoral, assorti de prescriptions, en tant que décision individuelle. Cette décision sera mise en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

L'autorité compétente pour prendre la décision d'accorder, ou de refuser, le permis de construire, est le **préfet des Bouches-du-Rhône.**

Pour le Préfet
La Secrétaire Générale Adjointe

Marie-Pervenche PLAZA

G. Nicolas
Commissaire enquêteur

Le 4 avril 2026.

Compte-rendu

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

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

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

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

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

Participation :

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

Cadre de la réunion et contexte réglementaire

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

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

Présentation globale du projet NeoCarb

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

L'implantation du projet au cœur de la zone industrialo portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, et plus précisément sur une parcelle privée de 52 ha au sein du périmètre du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et de la Plateforme Industrielle et d'Innovation du Caban-Tonkin (PIICTO) a été jugée stratégique en raison de sa localisation au cœur d'un écosystème industriel et portuaire.

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

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

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

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

Bilan des concertations antérieures et enseignements

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

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

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

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

Cette première phase du projet, objet de la consultation publique actuelle, consiste à développer une plateforme industrialo-portuaire dédiée au stockage et à la distribution de carburants de synthèse. Elle comprendra six cuves (trois de 5 500 m³ pour le méthanol et trois de 3 000 m³ pour le SAF), ainsi que les infrastructures ferroviaires et routières associées. Le site sera classé Seveso seuil haut dès cette phase en raison des quantités de méthanol stockées, mais ne stockera pas d'hydrogène.

La justification de cette phase anticipée est double :

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

Le projet prévoit la création d'une vingtaine d'emplois pour l'exploitation du dépôt. Le chantier devrait démarrer en 2027 pour une mise en service en 2030, après obtention des arrêtés préfectoraux attendus fin 2026 à l'issue de la consultation en cours. Pour cette phase les consommations sont estimées à 5 000 m³/an pour l'eau et moins de 1 MW pour la consommation électrique du dépôt.

Mesures environnementales et insertion du projet

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

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

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

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

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

1. Origine des financements et nature des capitaux

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

2. Classement Seveso et impact sur le PPRT

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

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

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

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

4. Nature des flux et origine des produits

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

5. Altimétrie du site et risque de submersion

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

6. Trafic en phase chantier

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

7. Mesures ERC et compensation écologique

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

8. Espèces protégées et inventaires écologiques

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

9. Nature du méthanol et caractère « biosourcé »

- Une participante questionne la qualification de « méthanol biosourcé » du projet eM-Rhône mentionnée dans le dossier.
- Le maître d'ouvrage indique que le méthanol sur eM-Rhône est produit à partir d'hydrogène issu d'électricité bas carbone et de CO₂ capté sur des fumées d'installations industrielles (cimenterie). Il reconnaît que cette production ne correspond pas strictement à une origine « biosourcée » mais plutôt « bas carbone » et indique qu'une correction sera donc apportée au dossier.

10. Réglementation européenne et viabilité économique

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

11. Flux logistiques (phase Log et phase Prod)

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

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

12. Hypothèse d'abandon de la phase Production

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

13. Enjeux territoriaux et conditions d'accueil

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

Conclusion

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

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

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

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

G. Nicolas



Gabriel Nicolas
Commissaire enquêteur

Le 20 juin 2026.

Compte-rendu

Réunion de clôture de la consultation publique du projet NeoCarb Log

La réunion publique du 18 juin 2026 à la Maison de la Mer et du Sport de Fos-sur-Mer, animée par le commissaire enquêteur Gabriel Nicolas et l'équipe du projet NeoCarb (Jérôme G., Hervé M. et Maxime V.), organisée dans le cadre réglementaire de la consultation publique du 30 mars au 30 juin 2026, avait pour objectif de présenter le bilan de la consultation en cours, de faire le point sur les évolutions du projet et de répondre aux interrogations du public.

Cadre de la consultation et rôle du commissaire enquêteur :

Dans son introduction, le commissaire enquêteur a rappelé son rôle de tiers neutre et indépendant désigné par le tribunal administratif de Marseille. Il a précisé que sa mission consiste informer et à recueillir et synthétiser les observations ou propositions du public et des organismes consultés dans un rapport et dans des conclusions motivées. La décision finale appartient au préfet à l'issue de la remise de ce rapport et des conclusions. Le calendrier de fin de procédure a également été rappelé, notamment la clôture de la consultation le 30 juin ; la remise du procès-verbal par le CE au porteur de projet et de son mémoire en réponse 5 jours plus tard ; la transmission du rapport au préfet avant le 21 juillet ; puis la décision préfectorale dans un délai de deux mois.

Bilan chiffré de la participation :

La consultation a suscité un intérêt marqué comme en témoignent quelques chiffres, à ce jour :

- 5 286 visiteurs différents sur le registre dématérialisé ;
- 4 816 téléchargements de documents ;
- 26 contributions écrites déposées.

Les documents les plus téléchargés concernaient l'avis de consultation, l'étude environnementale, les études sur la biodiversité et aussi le compte rendu de la première réunion publique. Le faible nombre de contributions écrites a été attribué, à l'attente de la phase 2 du projet mais également au travail de fond de la concertation engagée depuis 2022.

Principaux sujets soulevés durant la consultation :

Six thèmes majeurs ont émergé :

1. Trafic routier, accès au site et développement du transport ferroviaire ;
2. Biodiversité, zones humides et mesures de compensation écologique ;
3. Risques industriels, sécurité et statut Seveso ;
4. Gestion de l'eau, rejets et adaptation au changement climatique ;
5. Utilité du projet, décarbonation, origine du CO₂ et modèle économique ;
6. Retombées territoriales, cumul avec d'autres projets industriels et transparence du dialogue avec la population.

Sans surprise, ces thèmes récurrents sont ceux apparus dès la concertation préalable, prolongée par la concertation continue jusqu'au début de la présente consultation publique.

Évolutions du projet pendant la consultation

Plusieurs avancées ont été présentées :

- Avis favorable unanime de la plateforme économique du PPRT Fos Ouest. Cette étape cruciale, conditionnée à l'obtention de l'arrêté préfectoral et à la mise en place d'un Plan

d'Opération Interne (POI) commun, valide la compatibilité du projet avec les activités industrielles voisines.

- Amélioration de la séquence « éviter, réduire, compenser » grâce à de nouveaux terrains de compensation. En collaboration avec le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et les services de l'État, le projet a identifié des fonciers de compensation de substitution à une partie des terrains déjà proposés par le GPMM pour répondre à la demande des services de l'État sur l'additionnalité et ainsi optimiser le rendement écologique de la démarche.
- Préparation du diagnostic archéologique. Les modalités des inventaires préventifs ont été convenues avec l'INRAP. Un travail spécifique sera mené pour que ces fouilles, prévues à partir de l'obtention de l'arrêté préfectoral attendu en fin d'année 2026, n'impactent pas les enjeux de biodiversité dans le cadre de la séquence ERC.
- Partenariat avec l'ONF pour la compensation forestière réalisée à l'échelle locale, établi pour organiser la compensation du défrichement nécessaire.
- Poursuite de la concertation locale. Les actions de dialogue se sont poursuivies, notamment avec l'organisation d'une visite de site pour des lycéens, afin de maintenir l'ancrage territorial et les liens avec le monde éducatif.

L'équipe projet a également souligné dans un souci d'efficacité, la coopération engagée avec d'autres industriels du territoire (GravitHy, Marcegaglia) afin de s'appuyer sur les expériences et mutualiser certaines solutions logistiques.

Stratégie de déploiement du projet NeoCarb :

Il a été rappelé que la consultation actuelle porte exclusivement sur la première phase du projet dite NeoCarb Log, phase logistique du projet. Toutefois, cette phase n'a de sens que si la future unité de production avec la 2^{ème} phase, NeoCarb Prod peut être réalisée (financement, électricité).

La production de carburants de synthèse in situ dépendra de l'arrivée de nouvelles capacités électriques sur le territoire (ligne THT 400 000V). Dans l'attente le projet NeoCarb s'appuiera sur le projet eM-Rhône appartenant également au groupe Elyse Energy, pour alimenter dans la phase de transition, le marché à partir de 2029. En effet, pour amorcer le marché en attendant la production locale (estimée à l'horizon 2032), le projet s'appuiera sur le projet eM-Rhône d'Elyse Energy à Salaise-sur-Sanne (au sud de Lyon). Ce site produira du e-méthanol dès 2029. Cet e-méthanol sera acheminé et stocké à Fos via la plateforme NeoCarb pour répondre aux besoins de clients comme Corsica Linea qui souhaite entamer sa trajectoire de décarbonation vers 2029-2030, après l'adoption du GNL.

L'objectif final demeure toutefois la production locale de molécules bas carbone à Fos-sur-Mer et non uniquement la logistique et la distribution.

Impacts territoriaux : trafic, chantiers et logement :

Les intervenants reconnaissent que la phase de travaux est plus redoutée que la phase d'exploitation. En réponse, une stratégie de gestion coordonnée, sous l'égide du GPMM représenté par le Directeur général adjoint, Rémi C. et des industriels de la ZIP, est en cours d'élaboration.

Les échanges ont largement porté sur les conséquences locales des futurs travaux :

- Saturation de la RD 268 ;
- Coexistence de plusieurs grands chantiers industriels ;
- Circulation des convois exceptionnels pendant les travaux ;
- Logement des ouvriers pendant les travaux ;
- Maintien des capacités d'intervention des secours (accessibilité et évacuation en particulier) à tous les stades de la montée en puissance du projet.

Pour répondre à ces préoccupations, plusieurs solutions envisagées et pistes ont été présentées :

- Coordination des chantiers entre industriels ;
- Recours accru au transport maritime pour les matériaux et colis lourds ;

- Circulation nocturne de certains gros engins ;
- Création à l'étude de structures d'hébergement temporaire pour les ouvriers. Des "villages" avec services associés pourraient être installés, potentiellement dans la ZAC de la Fossette.
- Mise en place d'accès de secours alternatifs, notamment par voie fluviale.

Les intervenants ont reconnu que ces sujets demeurent sensibles mais qu'ils ont fait et font encore l'objet d'un travail d'anticipation important depuis le début du projet. Les réflexions se poursuivent avec les différents acteurs pour mettre en œuvre les solutions les plus adaptées et limiter les inconvénients.

Positions des collectivités :

Par la voix de sa représentante, Isabelle C.-S., la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a exprimé un soutien affirmé au projet, considéré comme cohérent avec les objectifs de réindustrialisation et de décarbonation. Elle a rappelé l'aide financière non négligeable de la Région de 800 Ke aux études préalables et insisté sur l'importance de la future ligne électrique à très haute tension pour le développement de la région.

La commune de Fos-sur-Mer, représentée par Michel H., adjoint au maire, a expliqué le sens de l'abstention de l'équipe majoritaire du conseil municipal lors de la délibération fin avril sur le projet NeoCarb Log. La ville ne s'oppose pas au projet qu'elle soutient mais a souhaité attirer l'attention sur trois enjeux majeurs : les infrastructures de transport, les risques pour la population et le logement des travailleurs. Cette abstention avait pour but d'accélérer la recherche de solutions avant le lancement des chantiers.

Conclusion :

Avec une trentaine de participants dont 3 associations (SPPPI PACA, PIICTO et ADPLGF), la réunion a confirmé un intérêt réel pour le projet NeoCarb et un soutien global des acteurs institutionnels à sa contribution à la décarbonation industrielle. A l'issue de la présentation, les débats se sont principalement concentrés sur les impacts territoriaux, la biodiversité, la sécurité industrielle, les infrastructures de transport, l'approvisionnement électrique futur, avec une ouverture sur les conditions de réussite de la phase de production. Les porteurs du projet ont présenté plusieurs évolutions concrètes destinées à répondre aux préoccupations exprimées pendant la consultation publique. En final, le CE a rappelé les divers moyens pour contribuer d'ici le 30 juin 2026 puis les différentes échéances jusqu'à la décision préfectorale.

G. Nicolas
Commissaire enquêteur



PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS

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 02 juillet 2026.

Gabriel NICOLAS
Commissaire enquêteur

Reçu le : 2 juillet 2026
Par : JEAN-CHRISTOPHE GILBERT - DIRECTEUR DE PROJET
Signature :

La remise du PV de l'enquête et synthèse des observations :

Le jeudi 2 juillet 2026 à 16h00, à l'immeuble Le Calypso au 48 boulevard Saade -Quai du Lazaret, Marseille 12^{ème}, a été remis le présent PV à l'équipe du projet NeoCarb porté par l'entreprise Elyse Energy, conformément à l'article R 123-18 du Code de l'environnement, par Gabriel NICOLAS, commissaire enquêteur désigné par le Président du Tribunal Administratif de Marseille (décision n° E25000115/13 du 17 décembre 2025 et l'extension de la mission au permis de construire). Cette consultation concernait donc 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.

La consultation publique s'est déroulée du 30 mars 2026 au 30 juin 2026.

A noter que la demande de permis de construire a été ajoutée à l'enquête dans un second temps après la nomination du commissaire enquêteur, soit deux mois plus tard, avec l'accord de ce dernier, malgré un dossier initial déjà volumineux. Cette extension de la mission du commissaire enquêteur a été faite par décision du président du TA datée du 26 février 2026. A cet ajout, en cours de consultation, 1000 pages supplémentaires concernant le VNEI sont venues abonder les annexes de l'étude environnementale, en sus des divers avis reçus des PPA tout au long des 3 mois de consultation avec en particulier ceux de la DDTM, de la MRAe et du CNPN.

Étaient présents, les membres de l'équipe du projet NeoCarb, représentants Elyse Energy.

Le commissaire enquêteur a remis le procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales recueillies pendant l'enquête publique débutée le 30 mars à 9h00 et qui s'est terminée le 30 juin à 17h00. Ce PV et le rappel des 2 comptes-rendus des réunions publiques ont été commentés et le maître d'ouvrage dispose d'un délai de cinq jours pour y répondre, sous forme de mémoire

L'enquête publique :

L'enquête s'est déroulée conformément à l'avis de consultation préfectoral du 9 mars 2026. Aucun incident pouvant entraver la procédure n'a été constaté directement ou n'a été rapporté au commissaire enquêteur qui est resté en lien avec la préfecture toute la consultation.

Les permanences :

Au cours de l'enquête qui s'est déroulée pendant 93 jours consécutifs, le commissaire enquêteur a tenu les 10 permanences prévues par l'avis préfectoral de consultation (4 à Fos-sur-Mer siège de la consultation, 3 à Arles et 3 à Port Saint Louis).

10 personnes sont venues rencontrer le CE essentiellement pour avoir des précisions et/ou s'informer sur le projet, dénonçant un dossier volumineux et complexe. Personne n'a laissé de contribution écrite sur les registres papier lors des permanences, disant pour certaines, le faire ultérieurement sur le registre dématérialisé.

Le registre dématérialisé :

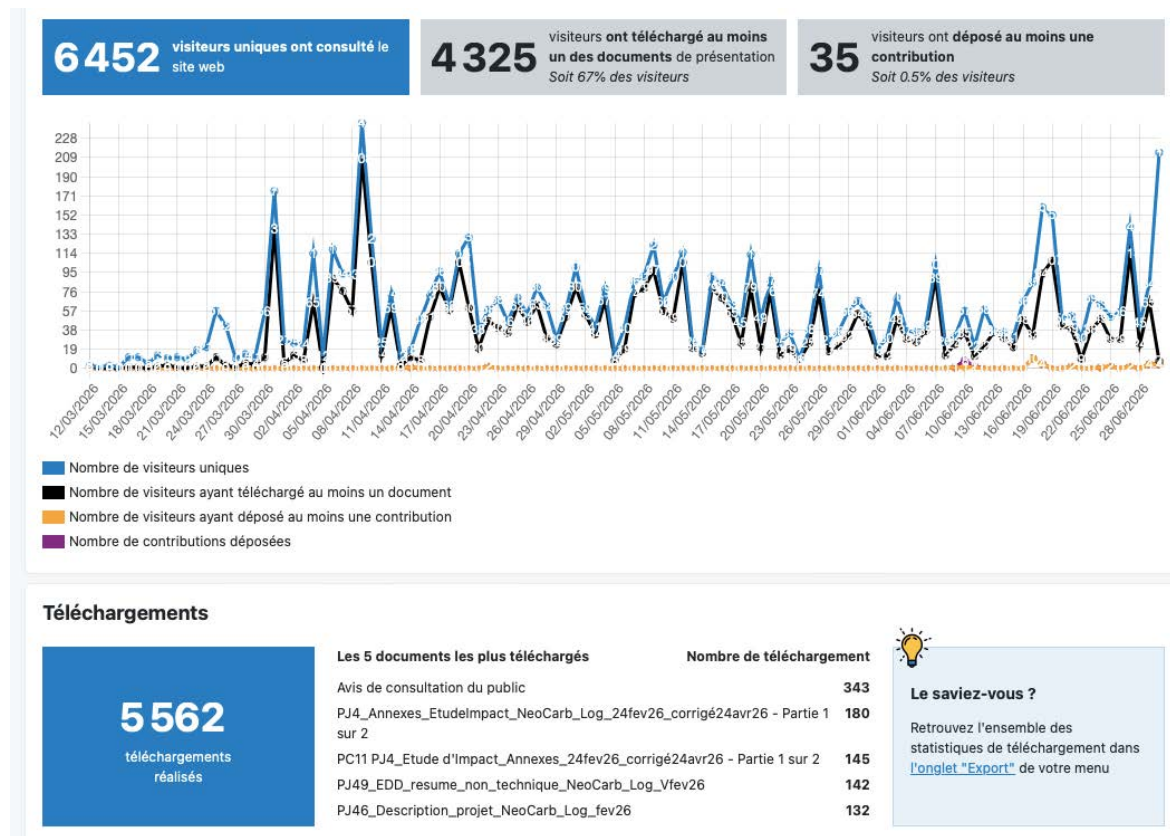
Relevé effectué le 1^{er} juillet 2026, lendemain de la clôture de la consultation pour prise en compte de la journée du 30 juin : à (J-1) à 6h00.

Le registre dématérialisé n° 7174 du prestataire Préambles a comptabilisé au 30 juin 2026 à 17H00 **43 contributions**.

6452 visiteurs différents ont **téléchargé 5562 documents**.

A noter que les 43 contributions du public, 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**.



1) Les contributions des personnes publiques associées et consultées :

Le maître d'ouvrage ayant eu directement accès aux avis des personnes publiques -associées ou consultées- (avis transmis par la préfecture et intégrés par le commissaire enquêteur aux dossiers dématérialisés et papiers, au fur et à mesure de leur réception), ceux-ci ne sont pas rappelés. Par ailleurs, bien qu'abordés avec des éléments de réponses synthétisés du MO lors de la 2^{ème} réunion publique le 18 juin 2026, il lui est demandé de préciser ses positions, dans le mémoire en réponse au présent PV qui sera accessible au public car annexé au rapport final du CE.

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, le CNPN...

Il n'est pas attendu de réponse à chacun des avis donnés mais des réponses thématiques argumentées rappelant cependant les PPA ou PPC ayant abordé le thème.

2) Les prises de parole lors des deux réunions publiques :

Les échanges tant lors de la réunion d'ouverture que celle de clôture, ont fait émerger des thèmes majoritairement connus et déjà travaillés par le MO et confirmés de façon récurrente depuis le début de la concertation préalable menée par la CNDP. Une réponse succincte argumentée dans

le mémoire en réponse à ce PV, permettra néanmoins de disposer sur ce seul document de la position du porteur de projet sur ces sujets.

3) Les contributions du public et des associations :

Le porteur de projet ayant eu accès au fil de l'eau à l'intégralité des 43 contributions déposées sur le registre dématérialisé, de même celles-ci ne sont pas rappelées. Comme pour les échanges lors des réunions, une réponse succincte argumentée du MO permettra d'avoir sa position sur les avis donnés, les sujets cités, les demandes de précisions ou les questions posées.

Registres papier, courriels et courriers :

A noter qu'aucune contribution n'a été inscrite sur les 3 registres papier déposés en mairie (Fos, Arles-Mas Thibert et Port Saint Louis). De même aucune contribution n'a été envoyée par courriel et le CE n'a reçu aucun courrier. Des avis ou observations adressées au CE en charge de la consultation, ont été communiqués via le registre dématérialisé sous forme d'une contribution (exemple : avis du maire de Fos du 16 juin 2026). Aucun courrier postal n'a été reçu.

→ Il est donc demandé au porteur de projet d'**apporter des éclaircissements, rappeler ou exposer son point de vue sur les :**

1. Contributions des personnes publiques associées et consultées ;
2. Les interventions lors des deux réunions publiques (31 mars et 18 juin 2026) ;
3. Les contributions déposées sur le registre dématérialisé.

Il lui est également demandé de préciser (s'il n'a pas traité ces points par ailleurs) :

- La prise en compte la juxtaposition des nuisances (environnement, risques technologiques) du projet NeoCarb et celles des entreprises locales existantes ou projets en cours ;
- Les mesures prévues en phase travaux pour limiter les nuisances des transports par voie routière et comment sont prévus à ce jour d'être logés et déplacés les 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 400 000V (si retard important, voire annulation) ;
- Combien de temps Elyse Energy peut accepter en période de transition, sans la ligne THT donc sans production in situ d'hydrogène ;
- Ses réponses synthétiques aux critiques concernant les zones humides et les compensations.

Le mémoire en réponse sous forme libre, s'appuyant en partie sur les 3 mémoires en réponses déjà réalisés au 30 juin par le MO pour : la MRAe, le CNPN et les autres PPA/PPC, sera envoyé par courriel au CE **pour le 7 juillet 2026**, si possible en **orientation portrait, aux formats PDF et Word**.

Le commissaire enquêteur rendra son rapport et ses conclusions le 21 juillet 2026, d'une part au préfet des Bouches-du-Rhône et d'autre part au président du tribunal administratif de Marseille.

Le 2 juillet 2026.

G. Nicolas
Commissaire enquêteur





MÉMOIRE EN RÉPONSE DU PETITIONNAIRE

au procès-verbal des observations du Commissaire Enquêteur

-

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 des communes de
Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône

7 juillet 2026

Avant-propos – objet et structure du présent mémoire

Le 2 juillet 2026, le Commissaire Enquêteur a remis au pétitionnaire le procès-verbal de synthèse des observations recueillies dans le cadre de la consultation publique relative au projet NeoCarb Log. Ce procès-verbal prend acte de la bonne tenue de la consultation publique et demande au pétitionnaire d'apporter des éclaircissements et de rappeler sa position sur trois familles d'observations :

- les avis des personnes publiques associées et consultées,
- les interventions formulées lors des réunions publiques des 31 mars et 18 juin 2026, et
- les contributions déposées sur le registre dématérialisé.

et d'apporter des précisions sur 6 points spécifiques retenus par le Commissaire Enquêteur.

Conformément à la demande formulée à la dernière page du procès-verbal, le présent mémoire n'a pas vocation à reproduire chacune des observations, mais apporte des réponses thématiques argumentées.

Le mémoire se présente ainsi en deux parties :

- Un résumé exécutif et une note de synthèse du projet, tels qu'intégrés en introduction des mémoires en réponse aux avis du CNPN, de la MRAe et des entités consultées par la DREAL, afin de garantir un niveau d'information homogène entre les Personnes Publiques Associées (PPA) / Consultées (PPC) et le Public.
- Des réponses aux éléments relevés, organisées par thématiques transversales et répondant aux principales demandes d'explications et observations exprimées lors de la consultation.

Dans son procès-verbal, le Commissaire Enquêteur rapporte que la consultation s'est déroulée du 30 mars au 30 juin 2026 et que dans ce cadre dix permanences prévues ont été tenues et un registre dématérialisé ouvert pendant toute la durée de la consultation, avec comme résultat :

- Dix personnes qui sont venues rencontrer le Commissaire Enquêteur.
- Aucune contribution inscrite sur les registres papier.
- Aucun courriel, ni courrier postal reçu par le Commissaire Enquêteur.
- Et un registre qui comptabilisait 43 contributions à sa clôture.

En excluant les doublons, le Commissaire Enquêteur retient 172 observations différentes, auxquelles s'ajoutent environ quarante observations abordées lors des deux réunions publiques, soit un total de 212 observations hors avis des personnes publiques associées et consultées.

Le pétitionnaire précise par ailleurs que la consultation publique portait à la fois sur la demande d'autorisation environnementale et sur la demande de permis de construire du projet NeoCarb Log. Toutefois, l'analyse des contributions et observations recueillies montre que celles-ci concernent principalement les enjeux environnementaux, industriels, logistiques, sanitaires et territoriaux du projet, relevant de l'autorisation environnementale. Aucune observation spécifique n'a été identifiée sur les aspects propres au permis de construire. Le présent mémoire répond donc aux thématiques effectivement soulevées au cours de la consultation.

Elyse SPV 6, pétitionnaire et porteur du projet NeoCarb, apporte via le présent mémoire ses observations et un ensemble d'éléments permettant à travers une présentation synthétisée du projet, d'apporter les précisions aux observations et propositions soulevées par le public dans le cadre de la consultation.

Sommaire

1.	RESUME EXECUTIF DU PROJET NEOCARB	5
2.	NOTE DE SYNTHESE DU PROJET NEOCARB	6
2.1	Elyse Energy et l'ambition industrielle majeure de NeoCarb	6
2.2	Genèse du projet et choix incontestable de la ZIP de Fos.....	7
2.3	Une plateforme d'intérêt stratégique multiple	9
2.3.1	Enjeux pour la stratégie industrielle d'Elyse Energy.....	9
2.3.2	Enjeux pour le territoire et la filière industrielle	10
2.4	Un projet séquencé : NeoCarb Log puis NeoCarb Prod	10
2.5	Une démarche d'aménagement itérative et concertée.....	11
2.5.1	La méthode d'implantation.....	12
2.5.2	Les conditions administratives et d'urbanisme	12
2.5.3	Les infrastructures existantes.....	13
2.5.4	La prise en compte des enjeux de biodiversité	13
2.5.5	Le plan de principe de la plateforme	13
2.6	La séquence ERC : intégrer la biodiversité dès la conception	14
2.6.1	Introduction	14
2.6.2	Historique du site d'implantation.....	15
2.6.3	L'approche du porteur de projet	15
2.6.4	Un suivi écologique renforcé.....	16
2.6.5	Conclusion	17
2.7	Insertion dans le PPRT et compatibilité avec l'écosystème local	17
2.8	Conclusion.....	18
3.	REPONSE AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	20
3.1	Rappel de la demande formulée dans le procès-verbal	20
3.2	Contributions des personnes publiques associées et consultées : rattachement thématique.....	20
3.3	Synthèse des réunions publiques du 31 mars 2026 et du 18 juin 2026	21
3.4	Réponses thématiques du pétitionnaire	22
3.4.1	Procédure, lisibilité du dossier, périmètre et phasage	22
3.4.2	Utilité du projet, e-carburants, sobriété, climat et énergie	23
3.4.3	Ligne THT, raccordement électrique, viabilité et période transitoire.....	24
3.4.4	Biodiversité, zones humides, espèces protégées, Natura 2000 et compensations	25
3.4.5	Effets cumulés/combinés, juxtaposition des nuisances et acceptabilité territoriale	26
3.4.6	Trafic, accès, report modal, phase travaux, hébergement et mobilité.....	27
3.4.7	Risques technologiques, Seveso seuil haut, PPRT, PPI, stockage et sécurité incendie	27
3.4.8	Eau, rejets, santé, submersion marine et résilience climatique.....	29
3.4.9	Retombées locales, filière bas-carbone, souveraineté et dialogue territorial	30
4.	CONCLUSION.....	31

1. RESUME EXECUTIF DU PROJET NEOCARB

Quel est le projet ?

NeoCarb, porté par Elyse SPV 6 au sein de la ZIP de Fos, consiste en une plateforme industrialo-portuaire de stockage, de distribution, puis de production à travers une raffinerie électrique, de carburants de synthèse bas carbone destinés essentiellement aux transports maritimes et aériens.

Pourquoi est-il nécessaire ?

Il répond directement aux objectifs européens et nationaux de réindustrialisation, de décarbonation, de santé publique et de souveraineté énergétique, au sein d'un écosystème industriel en mutation.

Pourquoi la Zone Industrialo Portuaire de Fos-sur-Mer ?

Parce qu'elle est le seul territoire réunissant simultanément les infrastructures portuaires, industrielles, énergétiques et logistiques nécessaires au déploiement du projet.

Labélisée ZIBAC, elle dispose des principales sources de CO₂ industriel à valoriser dans le cadre du projet.

Pourquoi un développement en deux phases ?

NeoCarb Log permettra dès 2030 la distribution de e-méthanol produit par Elyse SPV 6 sur son site eM-Rhône en Isère (38), notamment pour amorcer un Corridor Vert Corse-Continent en lien avec l'activité ferry des ports de la Région, avant l'implantation progressive des unités de production NeoCarb Prod lorsque les conditions, notamment en termes de raccordement électrique, seront réunies.

Comment les enjeux environnementaux ont-ils été pris en compte ?

Le projet a été conçu autour de la séquence ERC dès son origine : optimisation du report modal, implantation au sein d'un périmètre ICPE historique, optimisation de l'implantation interne conduisant notamment à l'évitement de 12 hectares (soit près de 25% du site), maintien des continuités écologiques, mesures compensatoires renforcées et travail partenarial conduit avec le GPMM, ECOMED et les services de l'État pour une action sur la durée.

Elyse Energy s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue du bilan environnemental de son déploiement industriel progressif au sein du site NeoCarb.

Pourquoi ce projet est-il structurant ?

NeoCarb ne crée pas une nouvelle vocation industrielle à Fos, il s'inscrit dans l'ADN industriel de la zone, et accompagne la transformation d'une industrie historiquement consacrée au raffinage, au stockage et à la distribution des carburants fossiles vers la production et la distribution de carburants de synthèse bas-carbone, tout en s'appuyant sur un tissu industriel et des infrastructures existantes et adaptées au projet.

2. NOTE DE SYNTHÈSE DU PROJET NEOCARB

2.1 Elyse Energy et l'ambition industrielle majeure de NeoCarb

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

Acteur intégré, Elyse Energy conçoit, développe, finance, construit et exploite des unités de distribution & de production de carburants de synthèse (ou e-carburants ou e-fuels) via des « Raffineries électriques » à base d'hydrogène, destinées à accompagner la décarbonation de l'industrie, du transport maritime (via le e-méthanol) et du transport aérien (via le e-kérosène).

Elyse Energy pilote un programme de projets complémentaires appelés à intégrer les schémas d'incorporation et de distribution de carburants durables pour les mobilités lourdes.

Dans ce programme, NeoCarb, au cœur de l'écosystème PIICTO dans la Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer, ambitionne de consolider les activités d'Elyse Energy.

Cette plateforme industrialo-portuaire de stockage, de distribution puis de production de carburants durables consacrera notamment le lien entre ses sites de production et permettra des relais de croissance et de massification via l'optimisation de sa dimension portuaire.



Le programme européen de production d'Elyse Energy de molécules bas carbone avec des projets en France et en Espagne

Le projet NeoCarb est porté par Elyse SPV 6, société par actions simplifiée détenue par Elyse Energy. Afin de simplifier la lecture du dossier, le terme « NeoCarb » désigne à la fois le projet et la société de projet.

2.2 Genèse du projet et choix incontestable de la ZIP de Fos

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

Chaque projet de son portefeuille est ainsi adapté à son environnement et se positionne en interconnexion entre des façades maritimes et leurs hinterlands : c'est ainsi qu'eM-Rhône est en interface directe avec NeoCarb à Fos sur Mer, et que BioTJet bénéficiera de ses connexions avec Bayonne et Bordeaux, voire Le Havre et NeoCarb à Fos, comme GreenCoast sur St Nazaire.

L'initiative d'un projet de production de molécules bas-carbone sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer débute en 2020, avec un travail d'identification objectivé de sites industriels d'implantation présentant des conditions favorables d'accueil, à la fois techniques, environnementales et territoriales : taille du foncier, adaptabilité à une implantation industrielle de type SEVESO, préféralité d'un site déjà anthropisé, capacités logistiques, accès à l'électricité, connexions portuaires et aéroportuaires, accès aux utilités et intégration dans un écosystème industriel existant.

Un premier site à Brignoles, à proximité de la centrale Sylviana pour bénéficier d'un apport en CO2 structurant pour le projet, et être dans l'hinterland du Port de Toulon, a été écarté en raison de contraintes foncières et logistiques ainsi que de l'absence de connexion aux infrastructures multimodales, notamment en lien avec les débouchés maritimes et aériens visés par le projet. L'utilisation exclusive du transport routier par camion pour assurer la gestion des flux entrants et sortants du site, et sa proximité avec des zones urbanisées difficilement compatibles avec une activité SEVESO ont conduit à écarté ce site.

Les concertations conduites sur des projets similaires dans le territoire (et notamment Hynovera à Gardanne et Hyvence à Fos) ont par ailleurs confirmé la nécessité, surtout pour un site SEVESO, d'une implantation éloignée des zones urbanisées et préféralément située au cœur de bassins industriels existants.

Nourrie de ces éléments, une analyse multicritère a ainsi mis en évidence la ZIP de Fos-sur-Mer comme site optimal pour répondre aux ambitions et aux besoins du projet, tout en minimisant son impact sur son environnement. Ce choix est ainsi motivé par la proximité du port de Marseille Fos, de l'aéroport Marseille Provence, par la présence de terminaux de vrac liquides et par l'existence d'un écosystème industriel historiquement structuré autour de la logistique et de la distribution de carburants. Il a également été conforté par la possibilité offerte de cibler une implantation sur un foncier fléché de manière concertée, dans le cadre de l'OAZIP menée en 2023 avec l'ensemble des acteurs du territoire, comme pouvant accueillir des industries, contrairement à ceux constituant la couronne verte de la ZIP de Fos et ayant vocation à être préservés et entretenus dans leur dimension environnementale et écologique.

Trois sites ont été envisagés au sein de la ZIP :

- Le site Immauto, dans le secteur de l'Audience, sur du foncier privé GCA, qui ne disposait que de 20ha à vocation industrielle, et qui a de ce fait été écarté en raison de sa superficie insuffisante pour accueillir à la fois production d'hydrogène (5 à 7ha requis pour un électrolyseur de 250MW), méthanolation et transformation de e- méthanol en e-kérosène

(7 à 10ha par unité), ainsi que leurs équipements de logistique et services industriels associés (7 à 10ha).

- Le site sud du Caban-Tonkin, situé entre LyondellBasell et EverRé, sur du foncier GPMM, qui a fait l'objet de premières pré-études techniques, mais ne disposait pas d'une ITE (Installation Terminal Embranché) ferroviaire pouvant garantir un report modal dès le démarrage du projet. Ce site ne bénéficiait en outre d'aucun historique industriel ni de base d'inventaire écologique. Il a finalement été écarté et affecté à un autre usage par le GPMM (poste source RTE).
- Le site d'Ascofields Nord enfin, déjà anthropisé et qualifié de site industriel car situé au sein du périmètre ICPE d'Ascometal / Marcegaglia (aujourd'hui en cours de réduction), est apparu comme seul emplacement adapté à la réalisation d'un projet de distribution et production de carburants de synthèse, en raison notamment :
 - de sa surface disponible de 52 hectares, permettant d'accueillir production d'hydrogène (5 à 7 ha requis pour un électrolyseur de 250MW), méthanolation et transformation de e- méthanol en e-kérosène (7 à 10ha par unité), ainsi que leurs équipements de logistique et services industriels associés (7 à 10ha), tout en assurant une séquence ERC permettant d'optimiser son organisation foncière interne en fonction des impacts mesurés.
 - de son environnement industriel et portuaire et de son caractère multimodal, lui permettant de bénéficier du CO2 et des utilités nécessaires à son procédé, avec une proximité et une organisation de moindre impact, notamment en privilégiant le transport de matières par train ou par canalisation au sein d'infrastructures de transport existants sur le site.
 - de sa compatibilité avec l'accueil d'activités industrielles classées SEVESO seuil haut en étant intégré dans le périmètre du PPRT Fos-Ouest via son adhésion à la plateforme économique.



L'implantation du projet NeoCarb

2.3 Une plateforme d'intérêt stratégique multiple

2.3.1 Enjeux pour la stratégie industrielle d'Elyse Energy

Le projet NeoCarb vise à construire et exploiter une plateforme industrialo-portuaire intégrée de stockage, de distribution puis de production de molécules bas-carbone destinées aux marchés de l'industrie, du maritime et de l'aérien.

Implantée sur environ 52 hectares au sein du site Ascofields, au cœur de l'écosystème PIICTO dans la Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer, la plateforme NeoCarb s'inscrit dans un territoire industriel, portuaire et logistique déjà structuré pour accueillir des activités liées aux molécules carburantes, aux flux multimodaux et à la transition énergétique.

Le projet s'articule autour de deux unités industrielles complémentaires : la production de e-méthanol à partir d'hydrogène et de carbone recyclé issu de procédés industriels du territoire, et la production de e-kérosène à partir de cet e-méthanol par voie dite « alcohol-to-jet », afin de fournir un carburant d'aviation durable synthétique pour le transport aérien.



Le schéma industriel du projet NeoCarb

NeoCarb a vocation à fournir aux acteurs du territoire, notamment les opérateurs maritimes et les compagnies aériennes, des volumes significatifs de molécules bas-carbone, à partir d'une plateforme connectée aux infrastructures portuaires, ferroviaires, routières, fluviales et de canalisations de la ZIP de Fos-sur-Mer.

NeoCarb se présente également dans sa dimension logistique, comme lien entre eM-Rhône, premier site de production de e-méthanol d'Elyse Energy en Isère (38), et le secteur maritime du bassin méditerranéen.

Elyse Energy est confortée pour cela par l'instruction favorable et en voie d'achèvement du projet eM-Rhône (avis favorable du Commissaire Enquêteur et avis favorable du CODERST le 9 juin 2026) qui permet d'envisager de disposer de e-méthanol en 2029-2030, et l'accord de coopération signé avec Corsica Linea en décembre 2025 dans la perspective d'utiliser ce même e-méthanol à Marseille à cette échéance.

2.3.2 Enjeux pour le territoire et la filière industrielle

NeoCarb représente un projet industriel structurant pour le territoire, avec environ 1,5 milliard d'euros d'investissements, une capacité cible de production de l'ordre de 300 000 tonnes par an de e-carburants, permettant d'éviter environ 300 000 tonnes de CO₂ par an et de générer près de 600 emplois industriels directs et indirects à échéance 2032.

Au-delà de ces chiffres, NeoCarb porte plusieurs enjeux majeurs pour le territoire et pour les filières industrielles nationales :

- un enjeu de réindustrialisation et de souveraineté énergétique, en contribuant à l'émergence d'une filière française et européenne de production et de distribution de carburants durables, via son incarnation à l'échelle de la ZIP de Fos ;
- un enjeu d'électrification et de décarbonation des mobilités maritime et aérienne, avec des carburants permettant une réduction des émissions de gaz à effet de serre pouvant atteindre environ 80 % par rapport à leurs équivalents fossiles ;
- un enjeu de réduction des émissions atmosphériques locales, en particulier pour les navires, avec une diminution attendue des particules fines et des émissions de NO_x et SO_x, pouvant atteindre environ 50 % pour les NO_x et 99 % pour les SO_x ;
- un enjeu de compatibilité opérationnelle, les molécules visées étant utilisables avec les moteurs, infrastructures, flottes d'avions et navires existants, sans rupture technologique majeure pour les acteurs concernés.
- un enjeu d'intégration industrielle, l'implantation et l'exploitation de NeoCarb appelant des synergies opérationnelles (mutualisation des moyens ferroviaires et des services industriels annexes) et industrielles (valorisation de co-produits comme le CO₂, l'O₂ et l'Azote) avec l'écosystème industriel constitutif de la zone PIICTO.

Le projet répond ainsi à des enjeux et besoins collectifs : contribuer à la décarbonation et à la réduction des émissions atmosphériques des mobilités lourdes et renforcer la souveraineté industrielle et énergétique française par le développement d'une production locale de carburants durables, parfaitement intégrée dans son écosystème industriel et territorial.

Elyse Energy inscrit NeoCarb dans la réponse à ces enjeux et besoins collectifs à travers des engagements pris avec des parties prenantes au projet qui traduisent de sa solidité et de sa dimension partagée avec tout un écosystème (accord de coopération sur les synergies logistiques et industrielles avec Marcegaglia et Gravithy en mars 2026 ; accord de coopération commerciale avec Corsica Linea en décembre 2025 ; adhésion et acceptation au sein de la plateforme économique PFE de PIICTO en mai 2026...).

2.4 Un projet séquencé : NeoCarb Log puis NeoCarb Prod

Dans le cadre du portage du projet, Elyse Energy a retenu une approche séquencée. Cette décision résulte de l'évolution d'éléments structurants du projet, notamment les incertitudes relatives à la disponibilité de la ressource électrique nécessaire à la réalisation complète des briques de production, tant en puissance qu'en volume et en délai de mise à disposition.

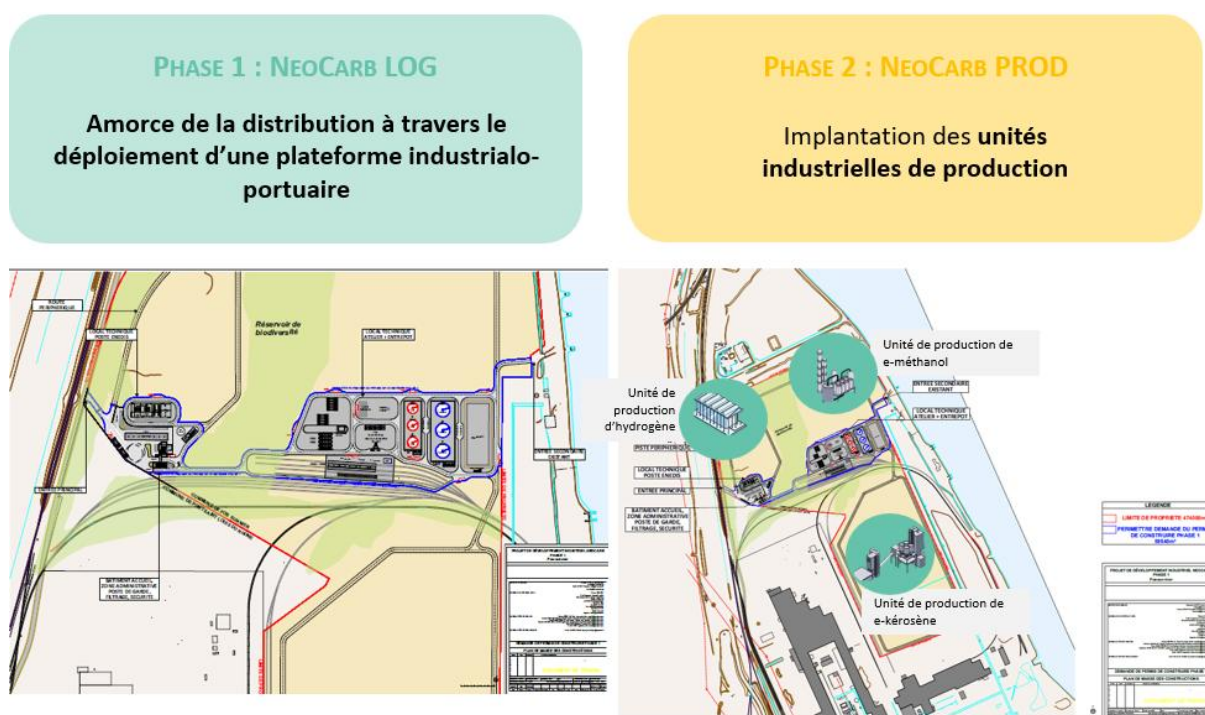
Ces incertitudes ont conduit Elyse Energy à adapter le calendrier et la séquence industrielle du projet. NeoCarb est ainsi appréhendée, dans un premier temps, comme une plateforme de logistique, de stockage et de distribution de e-carburants, en avance de phase de l'implantation des unités de production.

La première phase, « NeoCarb Log », permettra de proposer une offre locale de molécules décarbonantes aux futurs usagers que sont les acteurs du transport maritime, du transport aérien et de l'industrie chimique. Elle pourra notamment permettre l'acheminement, le stockage et la distribution d'une partie du e-méthanol produit par Elyse Energy sur son site eM-Rhône, situé sur la plateforme chimique des Roches-Roussillon à Salaise-sur-Sanne au sud de Lyon.

Cette première phase est particulièrement pertinente dans la perspective par exemple d'alimenter dès 2030 des navires Corsica Linea escalant à Marseille, notamment dans le cadre d'un Corridor Vert Corse Continent.

Elle s'inscrit pleinement dans la logique d'articulation et de valorisation de l'Axe MeRS (Méditerranée - Rhône - Saône), vecteur majeur de décarbonation et de logistique durable entre le littoral et les territoires industriels du couloir rhodanien.

La deuxième phase, « NeoCarb Prod », intégrera les unités de production de méthanol bas-carbone et de carburant d'aviation durable. Ces unités viendront se positionner en mode « plug & play », une fois dimensionnées et ordonnancées selon les conditions de marché, de disponibilité des utilités et de raccordement qui seront arrêtées in fine.



Approche séquentielle du projet NeoCarb

Ce phasage 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 prévues en phase 2 feront l'objet de procédures d'autorisations environnementales distinctes, avec une actualisation de l'étude d'impact conformément aux dispositions applicables.

2.5 Une démarche d'aménagement itérative et concertée

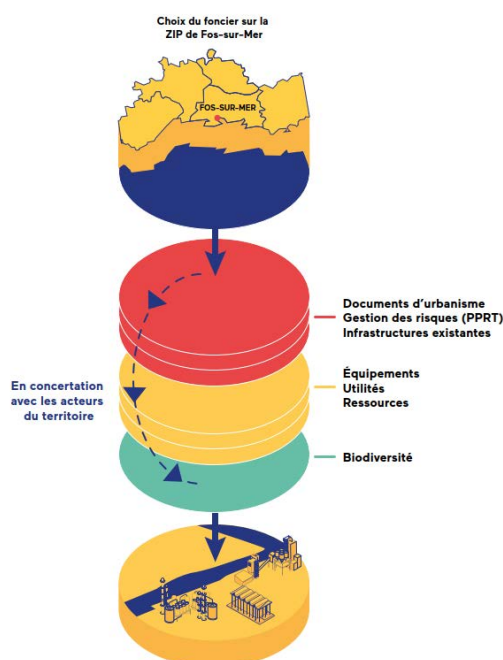
Depuis 2022, Elyse Energy a engagé un travail d'ancrage territorial comprenant l'identification de synergies avec les industriels de la plateforme PIICTO, l'adhésion à l'association PIICTO, la participation au programme SYRIUS, l'intégration au Comité Opérationnel PIICTO PPRT Fos-Ouest, la concertation préalable (25 novembre 2024 - 20 janvier 2025) puis la concertation continue (en

cours) du projet, les réunions de pré-cadrage avec les services de l'État, les comités opérationnels en Sous-Préfecture d'Istres, la mise en place d'un comité technique mensuel avec le GPMM, ainsi que la participation active à la concertation préalable et au Débat Public Fos Berre Provence (2 avril 2025 - 13 juillet 2025).

2.5.1 La méthode d'implantation

La plateforme NeoCarb a fait l'objet, à l'issue du choix du foncier, de plusieurs étapes d'études visant à définir un plan de principe d'implantation de ses composantes. Le travail d'analyse du site et des besoins du projet a permis de formaliser différents filtres d'opportunités et de contraintes, appliqués au plan de la parcelle afin de configurer le projet au mieux du cadre existant.

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



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

2.5.2 Les conditions administratives et d'urbanisme

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

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

complète a été réalisée avec la société APAVE pour la première phase du projet « NeoCarb Log », conformément à la réglementation en vigueur.

ZAN / OA ZIP : Implanté au sein du périmètre historique de l'ICPE du site Ascometal / Marcegaglia, NeoCarb s'intègre dans une réserve foncière industrielle dont l'artificialisation et la vocation sont assumées depuis des décennies, et ont été confirmées dans le cadre de l'instruction récente de l'OA ZIP.

2.5.3 Les infrastructures existantes

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

Dans ce cadre, des études ont été menées afin de définir le schéma logistique optimal du projet, et de les intégrer dans un schéma directeur partagé avec le voisinage industriel (Marcegaglia et Gravithy notamment).

2.5.4 La prise en compte des enjeux de biodiversité

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

Elyse Energy, avec l'aide du bureau d'étude ECOMED, a donc amorcé la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser) spécifique aux espèces identifiées en évitant au maximum les zones à forts enjeux écologiques dès la conception du projet (près de 25% de l'emprise).

De plus, une réflexion de maintien de corridors écologiques entre des réservoirs de biodiversité a été intégrée dans la méthodologie d'implantation.

Elle a été complétée par un travail de recherche de continuité écologique avec les sites voisins, notamment Marcegaglia et le GPMM, y compris concernant les sites de compensations envisagés dans le cadre d'instruction en cours ou à venir de projets de développement portés par le voisinage industriel direct.

2.5.5 Le plan de principe de la plateforme

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



Plan de principe de la plateforme NeoCarb

Cette méthode a conduit à plusieurs évolutions du schéma d'implantation, jusqu'à la proposition actuelle. Elle a également permis d'objectiver les conditions d'aménagement de cette plateforme industrialo-portuaire de 52 hectares, tant du point de vue de la gestion des impacts environnementaux que de l'intégration logistique et ferroviaire du projet.

La dimension ferroviaire constitue un élément structurant de cette démarche. Marcegaglia, qui partage une voie ferrée avec NeoCarb au sein de l'ensemble foncier Ascofields, envisage une utilisation intensive de la logistique ferroviaire pour accompagner la montée en puissance de son projet Mistral. Gravithy envisage pour sa part l'utilisation de la logistique ferroviaire pour son futur site de production d'acier vert. Dans ce contexte, un alignement entre NeoCarb, Marcegaglia et Gravithy a été jugé pertinent - et s'est concrétisé par la signature d'un protocole d'accord en mars 2026 - afin de concevoir, réaliser et exploiter de manière coordonnée un terminal ferroviaire partagé au sein de l'ensemble foncier Ascofields.

2.6 La séquence ERC : intégrer la biodiversité dès la conception

2.6.1 Introduction

Le site d'implantation du projet NeoCarb, ancienne zone de marais recouverte par le substrat extrait lors du creusement de la darse 1 du port de Marseille-Fos dans le cadre de l'expansion portuaire des années 1960, est soumis aux enjeux de biodiversité inhérents à la ZIP de Fos : présence de zones humides au regard du critère de végétation et d'espèces faune-flore protégées.

Elyse Energy, avec l'appui du bureau d'étude Ecomed, a dans ce cadre, et ce dès la conception du projet, amorcé la séquence Éviter - Réduire - Compenser (ERC) spécifique aux espèces identifiées en prenant le parti d'éviter au maximum les zones identifiées comme étant à forts enjeux écologiques (et isolant à ce titre près de 25% de la surface totale de son emprise foncière).

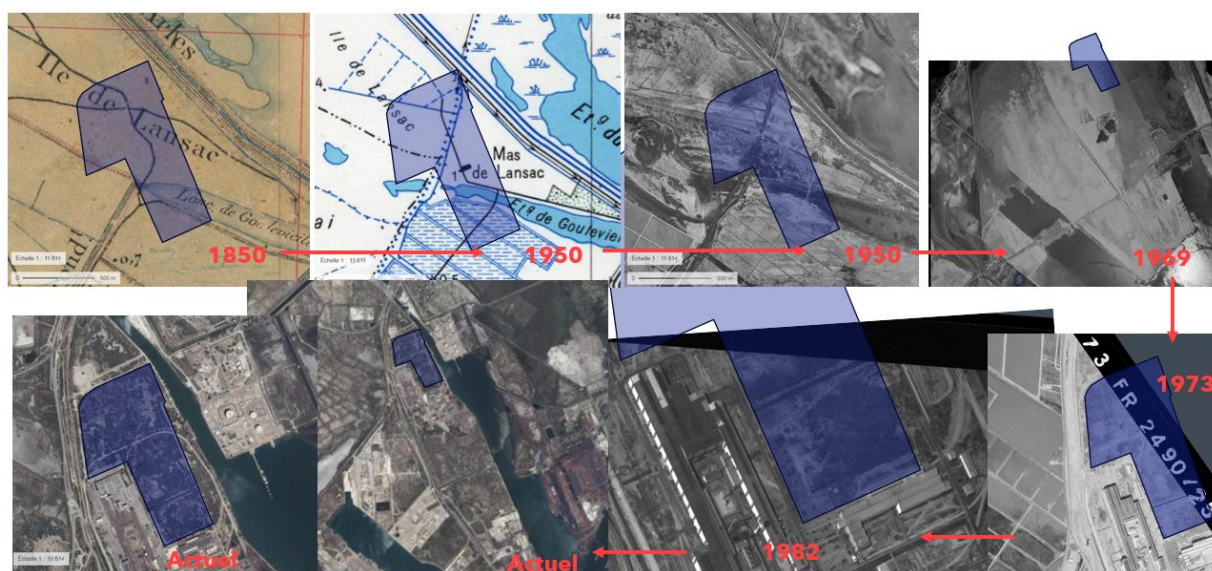
Par ailleurs, une réflexion de maintien de corridors écologiques entre des réservoirs de biodiversité a été intégrée dans la méthodologie d'implantation. Elle a été complétée par un travail de recherche de continuité écologique avec les sites voisins, notamment au Nord avec Innovex et à l'Est avec Marcegaglia.

Cette recherche de continuité a été prolongée sur les sites pressentis pour assurer la compensation des projets portés par chacun des maîtres d'ouvrage, avec l'ambition d'en assurer une cohérence d'ensemble, sur la durée.

2.6.2 Historique du site d'implantation

La parcelle de 52 hectares du projet NeoCarb est située dans le périmètre ICPE de l'ancienne usine Ascométal, devenue aujourd'hui Marcegaglia, en reconversion :

- Elle provient des remblais issus du creusement de la darse 1 du port de Marseille-Fos, réalisés dans le cadre de l'expansion portuaire des années 1960 (la figure ci-dessous illustre son évolution depuis les années 1850).
- Elle est anthropisée depuis le démarrage de l'activité Ascométal dans les années 70.



Évolution du site NeoCarb depuis les années 1850

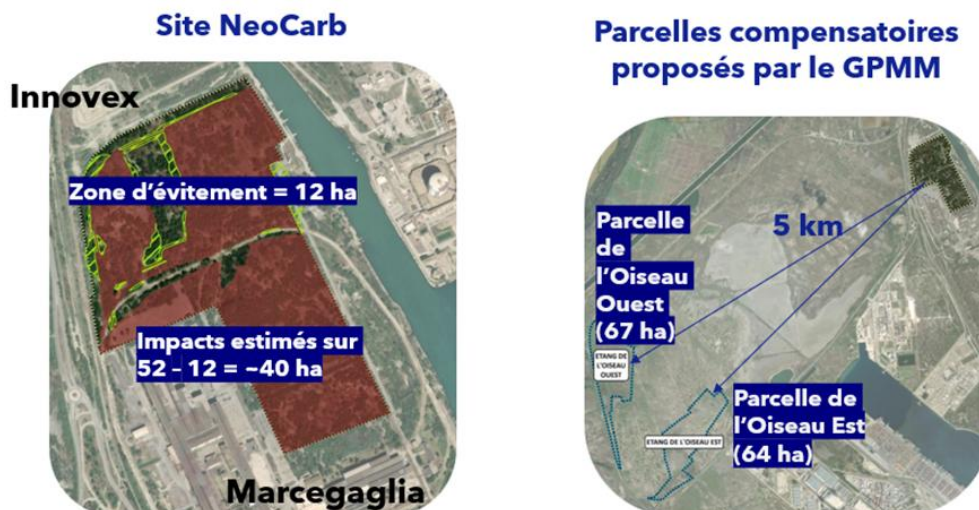
2.6.3 L'approche du porteur de projet

Les études et inventaires écologiques ont constitué le préalable et les fondements de la définition des mesures d'accompagnement et d'intégration environnementale du projet NeoCarb sur son site d'implantation. Celles-ci se sont appuyées d'abord sur les diagnostics réalisés entre 2019 et 2021 par le bureau d'études Naturalia, puis ont été actualisées et renforcées à partir de 2023 par le bureau d'études Ecomed, afin d'objectiver, approfondir et sécuriser l'état écologique initial de la zone d'étude.

L'étude d'impact environnemental, conduite sur l'ensemble de la parcelle de 52 hectares du projet NeoCarb, a intégré dès la conception du projet la préservation d'un corridor et d'un réservoir de biodiversité de 12 hectares au sein même du site. Cette mesure vise à maintenir des continuités écologiques, notamment au nord avec Innovex et à l'est avec Marcegaglia, garantissant ainsi la cohérence des trames écologiques locales.

Une démarche partenariale et anticipée

Sur la base de l'état initial établi par Naturalia, Ecomed a élaboré dès décembre 2023 un premier dimensionnement compensatoire maximaliste, évaluant le besoin en surfaces de compensation entre 100 et 120 hectares. Après un travail de recoupement des enjeux écologiques du site avec les experts Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), et s'appuyant sur le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) du GPMM aménageur de la Zone Industriale Portuaire et gestionnaire des terrains disponibles, 131 hectares de parcelles compensatoires ont été proposées pour environ 40 hectares impactés, soit un ratio de 328 %. Ces parcelles, situées dans le secteur de l'Étang de l'Oiseau - Enfores, se répartissent entre un site Ouest (67 ha) et un site Est (64 ha).

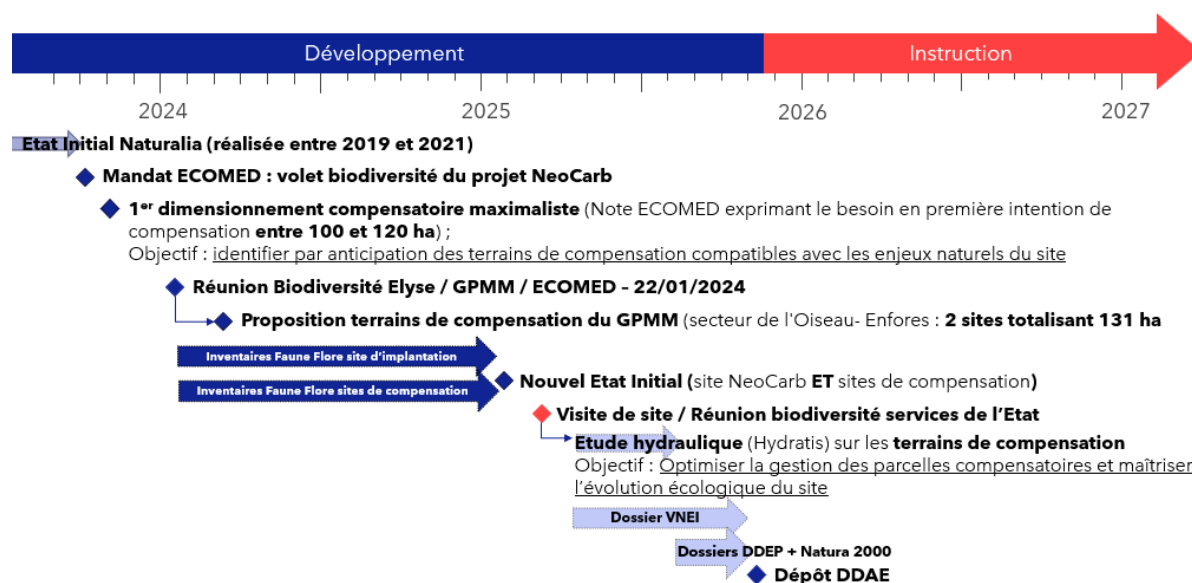


Le site NeoCarb et sa zone d'évitement de 12 ha et les parcelles compensatoires proposés par le GPMM

2.6.4 Un suivi écologique renforcé

Les inventaires faune-flore sur quatre saisons ont été réalisés en 2024 à la fois sur le site du projet et sur les sites de compensation, aboutissant à état initial actualisé en décembre 2024. Ces travaux ont mis en lumière certaines vulnérabilités écologiques sur les parcelles compensatoires, notamment la prolifération du *Baccharis*, espèce végétale envahissante menaçant la dynamique naturelle des milieux.

Pour y répondre, le principal moyen de compensation retenu repose sur la gestion hydraulique. Une étude de simulation hydraulique à l'échelle de l'Étang de l'Oiseau, confiée au bureau d'étude Hydratis, a ainsi été engagée à la demande des services de l'Etat en mars 2025, afin d'optimiser la gestion des parcelles compensatoires et maîtriser leur évolution écologique à long terme.



Travaux réalisés sur le volet biodiversité de 2023 à octobre 2025

En complément de ces mesures, et conscient de devoir toujours améliorer le bilan écologique de l'opération, Elyse Energy a mandaté son écologue en juin 2026 pour analyser l'apport d'un nouveau terrain de compensation dans le secteur, et s'engage à continuer à prospecter et objectiver toute option alternative ou complémentaire de terrain de compensation pour s'assurer que NeoCarb ne présente de dette écologique à l'issue de son déploiement complet.

2.6.5 Conclusion

La séquence ERC du projet NeoCarb illustre ainsi une démarche progressive, anticipée et concertée, fondée sur une collaboration étroite entre Elyse Energy, Ecomed, le GPMM et les services de l'État. Elle traduit la volonté de concilier développement industriel, reconversion foncière et préservation durable des écosystèmes.

Cette démarche, à la fois scientifique, partenariale et opérationnelle, témoigne d'une intégration responsable des enjeux environnementaux dans un contexte de reconversion industrielle et de transition énergétique territoriale.

Elle s'inscrit dans une dynamique d'amélioration permanente du bilan environnemental de l'opération, et Elyse Energy s'engage dans un processus de recherche de progrès et d'évolution positive de ce bilan au fil de son déploiement sur le site.

2.7 Insertion dans le PPRT et compatibilité avec l'écosystème local

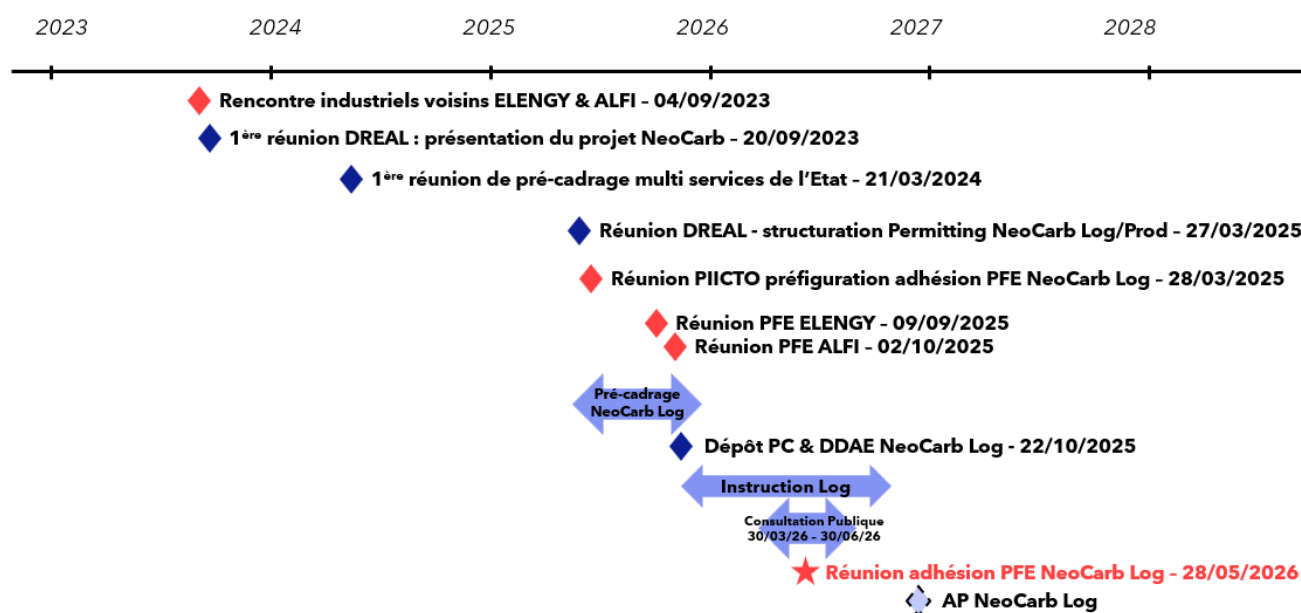
Le site retenu pour NeoCarb est localisé dans le périmètre du PPRT Fos-Ouest. Cette insertion constitue un élément déterminant du choix du site d'AscoFields Nord, dans la mesure où elle permet d'inscrire le projet dans un territoire déjà structuré pour la maîtrise des risques industriels.

Conformément au règlement associé, Elyse Energy s'est engagée, en coordination avec l'association PIICTO, la DREAL et les industriels à l'origine des risques, dans une démarche volontaire d'adhésion à la Plateforme Économique. Elyse Energy a travaillé dès la conception du projet, et de manière itérative, avec la DREAL pour s'assurer de la compatibilité du projet avec le PPRT.

En 2023, une analyse préliminaire des risques et des potentiels de danger du projet a été menée en collaboration avec les sociétés d'ingénierie Naldeo et Parlym, puis présentée à la DREAL dans le cadre des réunions de pré-cadrage multiservices de l'État.

En 2025, une étude de dangers complète a ensuite été réalisée avec la société APAVE pour la première phase du projet, NeoCarb Log, conformément à la réglementation en vigueur.

Sur la base de cette dernière, lors de l'audition du 28 mai 2026, **un avis favorable à l'unanimité** des membres a été voté pour l'adhésion de NeoCarb Log à la plateforme économique.



Travaux réalisés sur le volet risques industriels / intégration à la plateforme économique du PPRT Fos-Ouest de 2023 à mai 2026

Cette insertion dans le PPRT Fos-Ouest s'inscrit dans une logique plus large d'intégration au tissu industriel local. La multimodalité de la plateforme PIICTO, ses dessertes maritimes, fluviales, ferroviaires et routières, son réseau de canalisations existant et son écosystème industriel constituent des atouts structurants pour la logistique amont et aval du projet.

28 Conclusion

NeoCarb s'inscrit dans la trajectoire de transformation de la Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer et dans l'émergence d'une filière française et européenne des carburants durables.

Par son implantation au cœur de l'écosystème PIICTO, sur le site Ascofields, le projet valorise un foncier industriel existant, connecté aux infrastructures portuaires, ferroviaires, routières, fluviales et de canalisations de la ZIP.

La genèse du projet, les analyses multicritères conduites depuis 2020 et le travail d'ancrage territorial engagé depuis 2022 ont permis d'objectiver le choix du site, d'en apprécier les contraintes et les opportunités, et de construire progressivement un projet adapté à son environnement industriel, réglementaire et écologique.

L'approche séquencée retenue par Elyse Energy permet de répondre à la fois aux besoins immédiats de décarbonation des mobilités lourdes et aux conditions de maturation progressive des briques industrielles du projet.

La première phase, NeoCarb Log, vise ainsi à amorcer rapidement la logistique, le stockage et la distribution locale de carburants durables, notamment en lien avec le e-méthanol produit par eM-Rhône et les besoins du transport maritime en Méditerranée.

La deuxième phase, NeoCarb Prod, permettra ensuite l'implantation des unités de production de e-méthanol et de carburants d'aviation durables, selon un schéma industriel ajusté aux conditions de marché, de raccordement et de disponibilité des utilités.

Cette progressivité ne remet pas en cause l'unité du projet. Elle en constitue au contraire une modalité de mise en œuvre maîtrisée, conforme aux exigences environnementales et réglementaires applicables, et permettant d'actualiser l'analyse des incidences à chaque étape de son développement.

La démarche d'aménagement de NeoCarb repose par ailleurs sur une prise en compte anticipée des enjeux de biodiversité, à travers la mise en œuvre de la séquence Éviter - Réduire - Compenser dès la conception du projet. L'évitement des zones à forts enjeux, le maintien de continuités écologiques, la préservation d'un corridor et d'un réservoir de biodiversité au sein du site, ainsi que le dimensionnement de mesures compensatoires ambitieuses traduisent la volonté de concilier développement industriel, reconversion foncière et préservation durable des écosystèmes.

Enfin, l'insertion du projet dans le périmètre du PPRT Fos-Ouest, la démarche volontaire d'adhésion à la Plateforme Économique, les échanges conduits avec la DREAL et l'intégration du projet dans un schéma ferroviaire partagé avec son voisinage industriel confirment la compatibilité de NeoCarb avec son environnement industriel et territorial.

NeoCarb apparaît ainsi comme une plateforme industrialo-portuaire progressive, conçue pour amorcer rapidement la distribution locale de carburants durables, tout en préparant l'implantation ultérieure de ses unités de production. Le projet conjugue une réponse industrielle aux besoins de décarbonation des mobilités lourdes, une démarche environnementale anticipée, une intégration dans le PPRT Fos-Ouest et une contribution à la mutation de la ZIP de Fos-sur-Mer vers les mobilités bas-carbone.

À ce titre, NeoCarb constitue un projet structurant, progressif et intégré, au service de la réindustrialisation, de la souveraineté énergétique et de la décarbonation & réduction des émissions atmosphériques des mobilités maritime et aérienne, tout en positionnant Fos-sur-Mer comme un pôle méditerranéen de référence pour la logistique, la distribution et, à terme, la production de e-carburants.

Le projet NeoCarb s'inscrit dans une logique d'optimisation continue de son impact, et Elyse Energy s'engage dans le cadre de son déploiement à une recherche d'amélioration progressive de son bilan environnemental.

3. REPONSE AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

3.1 Rappel de la demande formulée dans le procès-verbal

Le Commissaire Enquêteur demande au pétitionnaire d'apporter des éclaircissements, rappeler ou exposer son point de vue sur les contributions des personnes publiques associées (PPA) et consultées (PPC), les interventions formulées lors des deux réunions publiques (31 mars et 18 juin 2026) et les contributions déposées sur le registre dématérialisé.

Il précise qu'il n'est pas attendu une réponse à chacun des avis, mais des réponses thématiques argumentées rappelant les PPA/PPC ayant abordé les thèmes.

Il demande également que des précisions soient apportées sur six points :

- La prise en compte de la juxtaposition des nuisances environnementales et des risques technologiques avec les entreprises locales existantes ou les projets en cours ;
- Les mesures prévues en phase travaux pour limiter les nuisances routières et l'organisation du logement et des déplacements des ouvriers ;
- La prise en compte des risques liés au classement Seveso Seuil haut du site pour la population située même à plusieurs kilomètres ;
- Les risques pour la viabilité du projet liés à la ligne THT 400 000 V ;
- La durée pendant laquelle Elyse Energy peut accepter une période de transition sans ligne THT et sans production in situ d'hydrogène ;
- Des réponses synthétiques aux critiques relatives aux zones humides et aux compensations.

3.2 Contributions des personnes publiques associées et consultées : rattachement thématique

Le tableau suivant résume les principales thématiques abordées, lors de leur consultation respective, par les PPA/PPC :

Thématiques	PPA/PPC ayant abordé le thème
Trafic, accès ZIP et report modal	MRAe, GPMM, SDIS, collectivités, DREAL
Biodiversité, zones humides et séquence ERC	CNPN, DDTM, MRAe, DREAL, GPMM, Communes
Risques industriels et sécurité	DREAL, SDIS, ARS, Communes
Eau, rejets, ressource et résilience climatique	DDTM, MRAe, ARS, GPMM
Ancrage territorial, acceptabilité, procédure et transparence	MRAe, DDTM, DREAL, GPMM, Communes

L'ensemble de ces thématiques a fait l'objet de développements détaillés dans le cadre des 3 mémoires établis par le pétitionnaire en réponses aux avis formels de la MRAe, du CNPN et de la DREAL au nom des services instructeurs et entités consultées. Ces mémoires ont été transmis dans le cadre de la consultation publique, avant sa clôture le 30 juin 2026.

Des réponses par thématiques sont apportées par le pétitionnaire au paragraphe 3.4 *Réponses thématiques du pétitionnaire*.

3.3 Synthèse des réunions publiques du 31 mars 2026 et du 18 juin 2026

Les deux réunions publiques organisées les 31 mars 2026 et 18 juin 2026 ont permis d'aborder les principaux enjeux associés au projet NeoCarb Log, dans une logique de présentation, de clarification et de dialogue avec le public.

La première réunion, organisée à l'ouverture de la consultation, a principalement porté sur la présentation du projet NeoCarb, son phasage entre NeoCarb Log et NeoCarb Prod, le cadre réglementaire de la consultation publique, ainsi que les objectifs poursuivis en matière de décarbonation, de souveraineté énergétique et de réindustrialisation du territoire.

Les échanges ont ensuite porté sur plusieurs préoccupations récurrentes : la cohérence du phasage du projet, la viabilité économique de la filière des e-carburants, l'origine des intrants, ainsi que la dépendance de la seconde phase aux capacités de raccordement électrique du territoire.

Des échanges ont également eu lieu sur le classement Seveso du site, son insertion dans le PPRT, la maîtrise des risques industriels et les conditions de sécurité associées à une activité de stockage et de distribution de carburants de synthèse.

Les sujets environnementaux ont pour leur part occupé une place importante : les interventions ont notamment concerné la biodiversité, les zones humides, les espèces protégées, la séquence Éviter, Réduire, Compenser, les mesures de compensation écologique et leur suivi dans le temps.

Les participants ont également interrogé le pétitionnaire sur la gestion de l'eau, les rejets, la résilience climatique du site et la prise en compte du risque de submersion marine.

La réunion de clôture du 18 juin 2026 a permis de revenir sur les principales thématiques ressortant de la consultation : trafic, accès et report modal ; biodiversité et compensation ; risques industriels et sécurité ; eau et adaptation climatique ; énergie, climat et utilité du projet ; ancrage territorial, effets cumulés et transparence. Elle a également permis de présenter les évolutions du dossier intervenues pendant la consultation et de rappeler les suites de la procédure.

Par ailleurs, les réunions publiques ont confirmé que l'acceptabilité du projet dépend également de son inscription territoriale. Les interventions ont ainsi porté sur les infrastructures de transport, la saturation de certains axes, la coordination avec les autres projets industriels de la ZIP, les besoins en logement, les retombées économiques locales et l'emploi.

Ces échanges ont mis en évidence une attente forte de poursuite du dialogue avec le territoire, au-delà de la seule phase réglementaire de consultation.

3.4 Réponses thématiques du pétitionnaire

3.4.1 Procédure, lisibilité du dossier, périmètre et phasage

Contributions du registre associées : n°3 - Anonyme; n°5 - Anonyme; n°6 - Anonyme; n°8 - Anonyme; n°9 - Anonyme; n°10 - Anonyme; n°12 - Anonyme; n°28 - Méryl Pinque; n°38 - Provence Fabrique des Possibles; n°39 - France Nature Environnement13 (contact@fne13.fr) (FNE13 - Cistude - Vigueirat Nature)

PPA/PPC ayant abordé le thème : MRAe, DDTM, DREAL, GPMM, Communes

Plusieurs observations interrogent la régularité de la procédure, la complétude du dossier, la consultation des communes, la lisibilité du phasage et le périmètre de l'étude d'impact.

Le pétitionnaire rappelle que le dossier de demande d'autorisation environnementale NeoCarb Log a été déposé le 31 octobre 2025, a fait l'objet de demandes de compléments, puis a été déclaré complet et régulier le 25 février 2026 par l'autorité préfectorale avant l'ouverture de la consultation publique.

Le projet NeoCarb a été conçu comme un ensemble industriel cohérent mais séquencé.

Le dossier actuel porte sur la phase 1, NeoCarb Log, qui prévoit des aménagements, raccordements, constructions et activités de stockage et de distribution sur une emprise d'environ 10 hectares, au sein d'un périmètre administratif qui s'inscrit dans les 52 hectares de l'ensemble du site.

Pour la biodiversité, la séquence ERC et la Demande de Dérogation Espèces Protégées (DDEP) ont été établies à l'échelle de l'ensemble de ces 52 ha de NeoCarb Log + NeoCarb Prod, afin d'éviter une analyse partielle des enjeux écologiques, et suivre les recommandations de la MRAe en la matière. Ces éléments ont vocation à être actualisés dans le cadre de la constitution du second dossier de demande d'autorisation, relatif au deuxième acte NeoCarb Prod.

Ce choix de séquençage NeoCarb Log - NeoCarb Prod 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. Ce choix ne vient pas soustraire le projet à l'application de l'article L. 181-1 du code de l'environnement dès lors que chaque phase du projet fera l'objet d'une demande d'autorisation environnementale et ne constitue pas, dans l'approche du pétitionnaire, une volonté de fractionner artificiellement le projet. Il répond aux calendriers industriels, aux conditions de raccordement électrique et à la nécessité d'autoriser d'abord la logistique de carburants bas-carbone dans la perspective d'amorcer la distribution de molécules produites par Elyse Energy sur d'autres sites de production, dont celui d'eM-Rhône en Isère, qui vient de bénéficier de ses autorisations administratives (Arrêté préfectoral n°DDPP-DREAL UD38-2026-07-02 du 1^{er} juillet 2026).

Cette approche est par ailleurs cohérente au regard des enjeux environnementaux, dès lors que la séquence ERC et la DDEP ont été établies à l'échelle de l'ensemble des 52 ha de NeoCarb Log + NeoCarb Prod.

Les éléments relatifs au périmètre du projet sont présentés en introduction des 3 mémoires en réponses aux avis formels de la MRAe, du CNPN et de la DREAL avec une partie dédiée au *paragraphe 3.1* du Mémoire en réponse à la MRAe.

Les observations sur la lisibilité du dossier sont néanmoins entendues, et le présent mémoire apporte à travers sa *Note de Synthèse* présentée au *chapitre 2*, les éléments de précision

permettant d'en faciliter la compréhension. Par ailleurs, le chapitre 4 de la PJ n°7 Note de présentation non technique du projet liste l'ensemble des pièces constitutives du dossier et leur contenu. De plus, les PJ n°4 - Etude d'Impact, Résumé non technique et n°49 - Etude de Dangers, Résumé non technique, ont pour vocation de synthétiser et conclure sur les enjeux et impacts en phase d'exploitation et en phase accidentelle du projet.

S'agissant des avis et compléments versés au dossier pendant la consultation, le procès-verbal relève que le dossier était volumineux à l'origine et a été enrichi en cours de procédure, notamment par des annexes relatives au VNEI et par les avis des PPA/PPC. Le pétitionnaire, conscient de cette densité, s'emploie notamment via le présent mémoire, à fournir une lecture consolidée et accessible, qui soit annexable au rapport du Commissaire Enquêteur.

En ce qui concerne le volume du dossier, celui-ci résulte directement des exigences réglementaires applicables et de la nécessité d'assurer une information de qualité à disposition du public et de l'autorité administrative, permettant l'appréciation complète du projet et de ses incidences. Le pétitionnaire s'est ainsi astreint à réaliser la note de synthèse présentée au chapitre 2 du présent mémoire et évoquée ci-avant, afin de proposer une lecture synthétique du projet reprenant ses principaux enjeux.

Concernant l'archéologie préventive, la réunion publique du 18 juin 2026 a pu renseigner que les modalités des inventaires préventifs ont été convenues avec l'INRAP et que les fouilles sont envisagées après obtention de l'arrêté, avec un travail spécifique pour éviter des incidences sur les zones écologiques préservées.

Concernant le financement du projet, Elyse Energy confirme que NeoCarb est porté par une société de projet dédiée (ELYSE SPV 6), future exploitante du site et qui organise et finance toutes les étapes : études, développement, construction puis exploitation.

Comme tout grand projet d'infrastructure, son financement se fait progressivement, les premières études ayant été financées sur fonds propres, tandis que la phase actuelle de développement l'est via des levées de fonds. Au moment de la décision finale d'investissement, la réalisation de NeoCarb 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 de NeoCarb dans son ensemble (Log + Prod) est aujourd'hui estimé à environ 1,5 milliard d'euros, avec une exploitation prévue sur plus de 25 ans. Cet aspect est détaillé dans la PJ n°47 - Capacités techniques et financières, qui est une pièce-jointe confidentielle du dossier.

3.4.2 Utilité du projet, e-carburants, sobriété, climat et énergie

Contributions du registre associées : n°2 - Le Guellaut Catherine; n°16 - lanze laurence; n°17 - Anonyme; n°18 - Foy gilles; n°19 - Brzezianski Isabelle; n°20 - Anonyme; n°21 - Walter Rahlf; n°23 - JEANMARC; n°24 - Bressoud Frédérique; n°26 - DÉSERAUD CHRISTINE; n°27 - Lucie Junet (Corsica Linea); n°31 - FOUCHARD David; n°33 - France Chimie Méditerranée; n°37 - VIGNAL Bernard (alternatiba.martigues@ouestetang.fr) (Alternatiba Martigues Ouest-Étang de Berre); n°43 - Maire chantal

Une partie des contributions conteste l'utilité des carburants de synthèse, en particulier pour l'aviation, et considère que la priorité devrait être la réduction du trafic, la sobriété énergétique et la hiérarchisation des usages de l'électricité bas-carbone et des ressources.

Cette préoccupation est entendue par le pétitionnaire qui ne présente pas les e-carburants comme une solution unique à la crise climatique, ni comme une autorisation à la croissance illimitée des

trafics maritimes et aériens, mais comme un moyen d’agir sur les émissions atmosphériques des activités qui seront amenées à perdurer.

NeoCarb est ainsi présenté comme une solution industrielle ciblée pour des usages difficiles à électrifier directement (maritime, aérien, et certains usages industriels et chimiques), et répond à des objectifs de décarbonation, de souveraineté énergétique et de réindustrialisation dans des secteurs où les alternatives directes restent limitées. Le projet vise notamment à mettre à disposition une offre locale de e-méthanol pour le maritime et de carburants d’aviation durables, dans le cadre d’obligations européennes et de trajectoires de décarbonation des opérateurs opérant sur notre territoire.

Le pétitionnaire n’entend ainsi pas se positionner sur des questions sociétales, et se limite à assurer, dans les cadres réglementaires applicables, la disponibilité de carburants bas-carbone qui contribuent à réduire la dépendance aux carburants fossiles pour les usages qui subsistent.

3.4.3 Ligne THT, raccordement électrique, viabilité et période transitoire

Contributions du registre associées : n°3 - Anonyme; n°21 - Walter Rahlf; n°39 - France Nature Environnement13 (contact@fne13.fr) (FNE13 - Cistude - Vigueirat Nature)

Le Commissaire Enquêteur demande d’éclairer les risques encourus pour la viabilité du projet en cas de retard important, voire d’annulation, de la ligne THT 400 000 V, ainsi que la durée pendant laquelle Elyse Energy pourrait accepter une transition sans ligne THT et donc sans production in situ d’hydrogène.

Elyse Energy rappelle en premier lieu que si le projet NeoCarb dans sa dimension industrielle présentera un caractère électro-intensif nécessitant une confirmation formelle de la capacité de RTE à lui garantir un raccordement électrique de 250 à 399MW, il ne lui appartient pas d’apprécier si cette capacité est partiellement ou totalement liée à la réalisation de la ligne THT 400 000 V, cet arbitrage étant de la compétence exclusive de RTE.

Tout porte à croire que le déploiement industriel de la phase 2, NeoCarb Prod, qui intégrera dans son procédé la production d’hydrogène par électrolyse pour assurer sa méthanolation, puis la transformation de ce e-méthanol en SAF, nécessitera un niveau de raccordement électrique conditionné par un renfort de capacité sur la zone.

Or, Elyse Energy a affirmé à de multiples occasions pendant la consultation que NeoCarb Log ne serait pas mis en travaux tant que la certitude de déployer NeoCarb Prod ne sera pas garantie, et de fait qu’une Décision Finale d’Investissement pour NeoCarb (Log + Prod) ne saurait être envisagée sans obtenir des garanties sur la disponibilité de la capacité électrique nécessaire au projet, comme sur son calendrier associé.

A noter que considérant la durée des travaux liée à la mise en service de NeoCarb Log (12-24 mois) et de celle de toute unité de production ou transformation telle que pour NeoCarb Prod (36 mois), et que la Décision Finale d’Investissement pour NeoCarb ne pourra intervenir après 2028, les mises en service de NeoCarb Log et NeoCarb Prod devraient être effectives respectivement en 2030 et en 2032 pour qu’elles soient en phase avec les attentes de leurs marchés respectifs.

En conséquence :

- L’abandon d’un projet d’augmentation de capacité électrique de la zone de Fos remettrait en cause le projet NeoCarb tel qu’il est envisagé par Elyse Energy depuis 3 ans.

- Tout retard dans les prises de décision quant au lancement effectif des travaux de cette augmentation de capacité et la garantie de capacité affectée au projet NeoCarb qui lui est lié, au-delà de 2028, aurait la même conséquence.
- La mise en œuvre d'une solution alternative, de transformation de e-méthanol en SAF en s'appuyant sur du e-méthanol importé plutôt que produit in situ, n'est pas envisagée à date comme une solution viable, en dehors d'une période transitoire dont les conditions demeurent à objectiver et confirmer.

3.4.4 Biodiversité, zones humides, espèces protégées, Natura 2000 et compensations

Contributions du registre associées : n°2 - Le Guellaut Catherine; n°3 - Anonyme; n°13 - Anonyme; n°15 - Fauconnier Jean-François; n°18 - Foy gilles; n°22 - Oudoin. Françoise; n°24 - Bressoud Frédérique; n°25 - Lyraud Christine; n°26 - DÉSERAUD CHRISTINE; n°28 - Méryl Pinque; n°30 - anonyme; n°31 - FOUCHARD David; n°35 - anonyme; n°39 - France Nature Environnement13 (contact@fne13.fr) (FNE13 - Cistude - Vigueirat Nature)

PPA/PPC ayant abordé le thème : CNPN, DDTM, MRAe, DREAL, GPMM, Communes

Les remarques les plus récurrentes portent sur les zones humides, les milieux d'intérêt communautaire, les espèces protégées, la proximité de sites Natura 2000, la qualité de la séquence ERC, l'additionnalité des compensations et le risque de superposition avec d'autres mesures de compensation.

Le pétitionnaire a pleinement conscience du caractère sensible de cette thématique. Aussi, au-delà des éléments de réponse déjà apportés dans les mémoires établis en réponse aux avis de la MRAe, du CNPN et des services consultés par la DREAL, il souhaite apporter des précisions complémentaires afin d'éclairer davantage ce sujet.

La réponse du pétitionnaire repose ainsi sur quatre éléments.

- D'abord, l'Évitement (*paragraphe 5.14.4.1, page 208 de la PJ n°4 - Etude d'Impact et paragraphe 2.1, partie 4, page 291 de l'annexe 3 de la PJ n°4*) : le projet a été conçu pour préserver environ 12 hectares à forts enjeux au sein de l'emprise, afin non seulement de limiter ses impacts sur des espaces sensibles, et également de maintenir des continuités écologiques, notamment avec Innovex au nord et Marcegaglia à l'est.
- Ensuite, la Réduction (*paragraphe 5.14.4.1, page 208 de la PJ n°4 - Etude d'Impact et paragraphe 2.2, partie 4, page 298 de l'annexe 3 de la PJ n°4*) : les aménagements et les phases travaux ont prévu d'être organisés pour limiter les atteintes aux milieux sensibles, notamment par le balisage, l'encadrement des travaux, la gestion des eaux et les prescriptions environnementales.
- Puis, la Compensation (*paragraphe 5.14.5, page 209 de la PJ n°4 et partie 6, page 383 de l'annexe 3 de la PJ n°4*) : environ 131 hectares de parcelles compensatoires ont été proposés pour environ 40 hectares impactés, dans le secteur de l'Étang de l'Oiseau - Enfores, avec restauration hydraulique, lutte contre le Baccharis et restauration d'habitats.
- Enfin, le Suivi (*tableau 59 du paragraphe 5.14.5, page 209 de la PJ n°4 et chapitre 11 de la partie 6, page 576 de l'annexe 3 de la PJ n°4*) : un suivi écologique sur la durée et une gouvernance dédiée doivent permettre d'apprécier l'efficacité réelle des mesures ans le temps.

Les mémoires répondent également aux remarques d'additionnalité, notamment par l'intermédiaire d'une note portant sur l'additionnalité des mesures proposées dans les espaces naturels de la ZIP produite par le GPMM, aménageur et gestionnaire de l'ensemble de la ZIP de Fos. Cette note est présentée :

- En annexe 2 du mémoire en réponse aux services instructeurs et entités consultées (page 76),
- En annexe 2 du mémoire en réponse à la MRAe (page 86),
- En annexe 2 du mémoire en réponse au CNPN (page 42).

Parallèlement à la consultation publique, de nouveaux terrains ont été proposés par le GPMM en substitution partielle de terrains initialement envisagés, et notifiés au porteur de projet le 24 juin 2026. Sur cette base, le pétitionnaire a mandaté son écologue ECOMED pour analyser l'apport de ce nouveau terrain de compensation dans le secteur, et s'engage à continuer à prospecter et objectiver toute option alternative ou complémentaire de terrain de compensation pour s'assurer que NeoCarb ne présente de dette écologique à l'issue de son déploiement complet.

S'agissant de Natura 2000, les mémoires rappellent que le projet ne se situe pas dans un périmètre Natura 2000 (*chapitre 5.3.2, page 65 du mémoire en réponse aux services instructeurs et entités consultées, chapitre 3.3.3, page 56 du mémoire en réponse à la MRAe*). L'analyse d'incidences conclut à l'absence d'incidences significatives sur les fonctions reproductrices et sur l'état de conservation des espèces et habitats communautaires concernés, compte tenu de l'échelle d'analyse populationnelle et des mesures prévues. Le pétitionnaire s'engage à poursuivre le dialogue technique avec les services et organismes compétents et de les partager avec les parties prenantes.

3.4.5 Effets cumulés/combinés, juxtaposition des nuisances et acceptabilité territoriale

Contributions du registre associées : n°2 - Le Guellaut Catherine; n°6 - Anonyme; n°14 - Anonyme; n°20 - Anonyme; n°25 - Lyraud Christine; n°39 - France Nature Environnement13 (contact@fne13.fr) (FNE13 - Cistude - Vigueirat Nature); n°40 - Mairie Fos-sur-Mer; n°42 - MARCEGALIA Fos-sur-Mer

PPA/PPC ayant abordé le thème : MRAe, DDTM, DREAL, GPMM, Communes

Le Commissaire Enquêteur demande de préciser la prise en compte de la juxtaposition des nuisances environnementales et des risques technologiques du projet NeoCarb avec ceux des entreprises locales existantes ou des projets en cours. Cette demande rejoint les remarques de la MRAe, de la Ville de Fos-sur-Mer, de FNE13 et de plusieurs contributeurs sur l'effet d'accumulation des projets dans la ZIP.

Le pétitionnaire rappelle que les projets d'aménagement publics du môle central, les dessertes routières, certaines voies ferrées, canalisations ou projets voisins ne relèvent pas juridiquement du périmètre du projet d'Elyse SPV6 (*paragraphe 4.3.3, page 50 de la PJ n°4 Etude d'Impact et paragraphe 3.1 du mémoire en réponse à la MRAe*).

En revanche, il confirme que les effets cumulés ont bien été pris en compte dans l'étude d'impact de NeoCarb Log (*paragraphe 5.18.1 page 235 de la PJ n°4 Etude d'Impact et paragraphes 3.1, 3.6 du mémoire en réponse à la MRAe*)

De même, les effets combinés ont été intégrés dans la note préparée par le GPMM à l'échelle du môle central (*paragraphe 5.18.2, page 239 et annexe 20 de la PJ n°4 Etude d'impact et paragraphes 3.1, 3.6 du mémoire en réponse à la MRAe*). Cette note intègre les projets connus du secteur et sera actualisée pour la phase NeoCarb Prod.

L'analyse des effets cumulés et des effets combinés s'applique aussi à la biodiversité : le bureau d'étude ECOMED a travaillé sur les projets voisins de NeoCarb, notamment Innovex, Marcegaglia et la desserte routière du GPMM, afin de rechercher des synergies sur les corridors, les zones nodales et les compensations (*mesure R12, détaillée à la page 327 de l'annexe 3 de la PJ n°4* -

Etude d'Impact ; mesure R16, détaillée à la page 341 de l'annexe 3 de la PJ n°4 - Etude d'Impact). Les mesures de compensation ne peuvent en effet être appréciées uniquement projet par projet ; elles doivent s'inscrire dans une cohérence écologique plus large à l'échelle de l'Étang de l'Oiseau, de la couronne environnementale et des espaces naturels du GPMM.

3.4.6 Trafic, accès, report modal, phase travaux, hébergement et mobilité

Contributions du registre associées : n°1 - Anonyme; n°4 - GPMM; n°14 - Anonyme; n°29 - Pellegrin Frederic (HES FOS); n°36 - GMIF; n°38 - Provence Fabrique des Possibles; n°40 - Mairie Fos-sur-Mer; n°42 - MARCEGALIA Fos-sur-Mer

PPA/PPC ayant abordé le thème : MRAe, GPMM, SDIS, collectivités, DREAL

La saturation routière de la RD268, l'insuffisance des infrastructures de desserte, les impacts de la phase travaux et le logement des ouvriers constituent des sujets majeurs de la consultation. Le pétitionnaire distingue la phase d'exploitation et la phase chantier.

En exploitation, NeoCarb Log a été dimensionné pour privilégier le transport ferroviaire (*chapitre 5.14, page 197, de la PJ n°4 Etude d'Impact*). Les flux présentés en réunion publique pour la phase 1 sont de l'ordre de 5 trains par semaine et 8 camions par jour. L'étude d'impact du projet évalue l'augmentation du trafic de la RD268 à +0,22 % en fonctionnement normal. Le pétitionnaire considère donc l'impact propre de NeoCarb Log comme très faible, tout en reconnaissant que la préoccupation du territoire porte sur l'addition des projets (*paragraphe 5.18.1, page 238 de la PJ n°4 Etude d'Impact*).

Les infrastructures de desserte externe relèvent du GPMM, du CD13 et de la DREAL. Le GPMM porte la desserte du môle central, la création d'une voie de maillage, des accès au site et la dénivellation du carrefour du Relai. Il travaille également avec le CD13 pour la RD268, et avec la DREAL pour la RN568 et la liaison Fos-Salon. Le pétitionnaire soutient ces démarches, qui conditionnent l'acceptabilité territoriale des projets industriels de la ZIP.

En phase chantier, les échanges du 18 juin 2026 ont confirmé que les acteurs redoutent davantage la période de travaux que l'exploitation. Les mesures envisagées à ce stade (*chapitre 5.2, page 145 de la PJ n°4 Etude d'Impact*) comprennent l'implantation d'une base vie dédiée aux équipes de chantier pendant toute la durée des travaux ainsi que la coordination inter-chantiers sous l'égide du GPMM, la planification collective des flux, le recours au maritime pour une part significative des matériaux et colis lourds, la circulation nocturne de certains engins lents, les voies de secours et l'étude de solutions d'hébergement temporaire des ouvriers, potentiellement sous forme de villages avec services associés, inspirés de retours d'expérience de grands chantiers en cours de réflexion par le GPMM et les collectivités territoriales à laquelle le pétitionnaire est associé.

Pour les salariés en exploitation, le pétitionnaire participe au Plan de Mobilité Employeur Commun de la ZIP et envisage des dispositifs de sensibilisation et de covoiturage, notamment via les services portés par Conseil Mobipro et Karos, afin de limiter l'autosolisme. Ce point a également été apporté dans les mémoires en réponse aux services instructeurs et entités consultées (*paragraphe 9.2, page 69*) et en réponse à la MRAe (*paragraphe 3.5.1.2, page 58*).

3.4.7 Risques technologiques, Seveso seuil haut, PPRT, PPI, stockage et sécurité incendie

Contributions du registre associées : n°7 - Anonyme; n°12 - Anonyme; n°13 - Anonyme; n°34 - EDOUARD Laure; n°39 - France Nature Environnement13 (contact@fne13.fr) (FNE13 - Cistude - Vigueirat Nature); n°40 - Mairie Fos-sur-Mer

PPA/PPC ayant abordé le thème : DREAL, SDIS, ARS, Communes

Les observations relatives au stockage, au classement Seveso seuil haut, au plan de prévention des risques technologiques (PPRT), au plan particulier d'intervention (PPI) et à la sécurité incendie sont prises en compte. NeoCarb Log est classé Seveso seuil haut en raison des volumes de méthanol et de carburants d'aviation durables stockés. La phase 1 ne comporte pas de stockage d'hydrogène.

L'étude de dangers a été réalisée avec APAVE, proportionnellement aux dangers présents et conformément à la réglementation. Elle a été fournie dans son intégralité aux services instructeurs. Conformément à l'article R. 181-12 du code de l'environnement, les informations susceptibles de porter atteinte aux intérêts mentionnés au I de l'article L. 124-4 et au II de l'article L. 124-5 du code de l'environnement ont été occultées du dossier mis à disposition du public. Le public a ainsi accès aux informations non confidentielles de cette étude, qui présentent notamment les conclusions de celle-ci en matière de gestion des risques, à savoir :

- la liste des phénomènes dangereux étudiés (*paragraphe 1.2.3, page 11 de la PJ n°49 résumé non technique de l'étude de dangers*),
- la liste des accidents majeurs (i.e. phénomènes dangereux ayant des effets en dehors des limites du projet), la probabilité, gravité et cinétique de ces accidents majeurs (*paragraphe 1.3.6, page 26 de la PJ 49 résumé non technique de l'étude de dangers*),
- les mesures de maîtrise du risque qui seront mises en place afin de limiter les effets de ces accidents (*paragraphe 1.3.5, page 24 de la PJ 49 résumé non technique de l'étude de dangers*),
- ainsi que la matrice de mesures de maîtrise des risques conduisant à l'absence d'accident en zone de risque non acceptable (*paragraphe 1.3.6, page 28 de la PJ 49 résumé non technique de l'étude de dangers*).

Les effets des accidents majeurs ne touchent pas de zone d'habitation ni d'établissement recevant du public. Les habitations les plus proches sont situées à environ 6 km. Cette distance est intégrée dans l'analyse des enjeux exposés.

Le projet s'inscrit dans le périmètre du PPRT Fos-Ouest. Le pétitionnaire a engagé une démarche d'adhésion à la Plateforme Economique (PFE) avec avis favorable à l'unanimité des membres (*paragraphe 2.7 du présent mémoire*). Cette adhésion doit permettre d'intégrer le système d'alerte de la plateforme et de coordonner les mises en sécurité avec Elengy Tonkin, Air Liquide, Marcegaglia et KemOne, notamment via la mise en place d'un Plan d'Opération Interne (POI) commun. Ce POI, conforme à la réglementation en vigueur, permettra notamment :

- de formaliser la réponse en cas d'évènement accidentel sur le site ou sur les sites voisins,
- de former le personnel aux gestes à adopter afin de limiter l'évènement si possible ou mettre en sécurité les personnes, l'environnement et biens du site.

Le pétitionnaire adhèrera à la charte de management, Hygiène, Sécurité et Environnement (HSE) de la plateforme et s'engagera ainsi à respecter les règles qui y sont définies et à participer à l'amélioration continue de son fonctionnement.

Cette logique de plateforme et d'intégration à la PFE du PPRT-Fos-Ouest est la réponse opérationnelle à la juxtaposition des risques sur un site industriel existant.

Le SDIS a émis un avis favorable au projet sous conditions du respect des prescriptions listées dans son avis. Le pétitionnaire s'engage à respecter l'ensemble de ces prescriptions, et notamment : accessibilité secours, débit incendie, aires d'aspiration, gestion de crise, POI, plan de défense incendie, exercices annuels et sensibilisation des entreprises en phase chantier.

Le Plan Particulier d'Intervention (PPI) est adopté par le Préfet et rédigé par les services de la préfecture, sous deux ans à partir de la transmission par l'exploitant des informations nécessaires à sa rédaction. Ce PPI est notamment rédigé à partir de l'étude de dangers du site.

Enfin, les mesures de maîtrise des émissions et des risques liés au stockage comprennent notamment des bacs fermés équipés d'écrans flottants (*paragraphe 3.2, page 23 de la PJ n°46 Description du projet*), une unité de récupération des vapeurs (*paragraphe 6.2.1, page 54 de la PJ n°46 Description du projet*), des bassins de rétention et des dispositifs d'extinction et de confinement dimensionnés selon les prescriptions applicables (*paragraphe 5.1.4 page 38, paragraphe 5.4.7 page 42, paragraphe 5.4.8, page 44, paragraphe 5.5, page 45 de la PJ n°46 Description du projet*). Par ailleurs, le pétitionnaire a identifié des Mesures de Maitrise des Risques, qui sont listées au *paragraphe 1.3.5, page 24 de la PJ 49 résumé non technique de l'Etude de dangers*.

3.4.8 Eau, rejets, santé, submersion marine et résilience climatique

Contributions du registre associées : n°2 - Le Guellaut Catherine; n°11 - Anonyme; n°13 - Anonyme; n°19 - Brzezianski Isabelle; n°25 - Lyraud Christine; n°37 - VIGNAL Bernard (*alternatiba.martigues@ouestetang.fr*) (*Alternatiba Martigues Ouest-Étang de Berre*); n°41 - ECOLAB; n°43 - Maire chantal

PPA/PPC ayant abordé le thème : DDTM, MRAe, ARS, GPMM

Les contributions abordent la gestion de la ressource en eau, les rejets, les Composés Organiques Volatiles (COV), la qualité de l'air, la santé publique, la submersion marine et la résilience climatique du site.

Le pétitionnaire rappelle que les impacts de la phase NeoCarb Log restent faibles (*tableau 76, page 264 de la PJ n°4 - Etude d'Impact*). Les incidences de la phase 2 du projet, NeoCarb Prod, seront évaluées et feront l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact qui sera transmise dans le cadre d'une nouvelle demande d'autorisation environnementale spécifique.

Pour NeoCarb Log, lors de la réunion publique du 31 mars, il a été présenté une consommation d'eau d'environ 5 000 m³/an et une consommation électrique inférieure à 1 MW. Pour la configuration complète de NeoCarb, les ordres de grandeur communiqués à la MRAe sont de 3 à 5 millions de m³ d'eau par an, 399 MW de raccordement électrique et 300 000 à 400 000 tonnes de CO₂ par an nécessaires à la production. Le GPMM indique travailler à une étude globale sur la ressource en eau brute pour s'assurer de l'alimentation de l'ensemble des projets.

S'agissant des rejets et de la santé, l'ARS, via son avis émis le 16 avril 2026 conclut que l'analyse qualitative des risques sanitaires est satisfaisante et que l'impact sanitaire est qualifié de négligeable sous réserve de mise en œuvre des mesures prévues. Comme indiqué dans le *paragraphe 3 Avis de l'Agence Régionale de la Santé PACA du mémoire en réponse aux services instructeurs et entités consultées*, les eaux usées sanitaires seront traitées par microstations ; les eaux pluviales potentiellement polluées et les eaux industrielles seront collectées, retenues, analysées, traitées par séparateurs d'hydrocarbures et rejetées selon les prescriptions applicables. Le pétitionnaire s'engage également à poser un dispositif anti-retour pour protéger le réseau public d'eau.

Pour les émissions atmosphériques, l'étude d'impact (*paragraphe 5.6.5.2, page 174 de la PJ n°4*) indique que les bacs fermés avec écrans flottants permettent une réduction de 97,7 % des

émissions d'un bac de e-méthanol et de 76,2 % des émissions d'un bac de SAF, et qu'une unité de récupération des vapeurs réduit de 95 % les émissions lors des opérations de chargement.

Concernant le risque de submersion marine, la commune de Port-Saint-Louis du Rhône est concernée par un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI), approuvé le 21/06/2016. Le zonage de l'aléa montre que le site NeoCarb n'est pas concerné par le risque défini dans ce PPRI. La commune de Fos-sur-Mer quant à elle ne dispose pas de PPRI. Par ailleurs, le site a fait l'objet d'une étude de son fonctionnement hydraulique concernant l'aléa submersion marine (tel que référencé dans le PPRI de Port-Saint-Louis-du-Rhône) et le ruissellement pluvial d'occurrence centennale. Cette étude est présentée *au paragraphe 4.7.6.5 de la PJ n°4 - Etude d'Impact*. L'incidence du risque inondation et du ruissellement d'eau pluvial est présenté *au paragraphe 5.4.7.2 de cette même PJ*. En ce qui concerne le risque submersion, seule une portion de la piste périphérique est concernée. Le risque submersion n'a donc pas d'impact sur les installations du projet NeoCarb Log. Par ailleurs, afin d'assurer la transparence hydraulique du projet, plusieurs mesures (listées *au paragraphe 5.4.7.2 de la PJ n°4 - Etude d'Impact*) seront mises en place.

3.4.9 Retombées locales, filière bas-carbone, souveraineté et dialogue territorial

Contributions du registre associées : n°1 - Anonyme; n°4 - GPMM; n°27 - Lucie Junet (Corsica Linea); n°29 - Pellegrin Frederic (HES FOS); n°32 - Novachim; n°33 - France Chimie Méditerranée; n°36 - GMIF; n°38 - Provence Fabrique des Possibles; n°40 - Mairie Fos-sur-Mer; n°41 - ECOLAB; n°42 - MARCEGALIA Fos-sur-Mer

PPA/PPC ayant abordé le thème : MRAe, DDTM, DREAL, GPMM, Communes

De nombreuses contributions favorables émanent d'acteurs économiques, industriels et portuaires : GPMM, GMIF, Novachim, France Chimie Méditerranée, Provence Fabrique des Possibles, Ecolab, Marcegaglia, HES FOS, Corsica Linea et d'autres soutiens individuels. Ces contributions mettent en avant la structuration d'une filière française de molécules bas-carbone, la souveraineté industrielle, la réindustrialisation décarbonée, la compétitivité portuaire, les synergies avec l'écosystème PIICTO et la décarbonation des mobilités lourdes.

Le pétitionnaire confirme que NeoCarb ne crée pas une nouvelle vocation industrielle à Fos-sur-Mer : il s'inscrit dans l'ADN industriel et portuaire de la zone, tout en accompagnant sa transformation depuis les carburants fossiles vers des carburants de synthèse bas-carbone.

Comme détaillé *au paragraphe 2.5 du présent mémoire*, l'ancrage territorial du projet s'inscrit dans une démarche engagée depuis 2022, reposant sur un dialogue continu avec les acteurs industriels, institutionnels et économiques du territoire. Cette démarche s'est notamment traduite par la conduite d'une concertation préalable, du 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025, puis d'une concertation continue actuellement en cours.

Elle repose également sur l'identification de synergies avec les industriels de la plateforme PIICTO, en particulier Marcegaglia et Gravithy, ainsi que sur la mutualisation envisagée d'infrastructures existantes, notamment le terminal ferroviaire. Plus largement, le projet s'intègre progressivement dans les instances et dynamiques locales, à travers l'adhésion à PIICTO, au GMIF et à Provence Fabrique des Possibles, la participation au programme SYRIUS, ainsi qu'aux comités opérationnels organisés en sous-préfecture d'Istres.

Cette implantation territoriale se concrétise enfin par la présence de bureaux NeoCarb / Elyse Energy à Fos-sur-Mer et par la mobilisation de partenaires locaux. Elle traduit la volonté du maître d'ouvrage d'inscrire le projet dans une logique de co-construction, d'amélioration continue et d'insertion durable au sein de son environnement industriel-portuaire.

Le pétitionnaire entend également la position nuancée de la Ville de Fos-sur-Mer : soutien aux objectifs de décarbonation, mais préoccupations fortes sur l'accueil d'un nouveau site Seveso seuil haut, le trafic, les infrastructures, le logement des travailleurs et les retombées économiques concrètes pour le territoire. En réponse, le pétitionnaire s'engage à poursuivre le dialogue avec la commune, les collectivités, le GPMM et les acteurs économiques locaux afin de maximiser les retombées territoriales, d'organiser les flux et d'assurer une information transparente.

4. CONCLUSION

Elyse SPV 6, pétitionnaire et porteur du projet NeoCarb, a pris acte de l'ensemble des observations formulées pendant la consultation publique et des demandes du Commissaire Enquêteur.

Au-delà des questionnements sociétaux sur lesquels elle n'envisage de se positionner que comme contributeur à une réduction des émissions atmosphériques issue des usages (et non sur le niveau d'intensité des usages), Elyse SPV 6 entend poursuivre ses efforts de transparence et exigeance quant à la maîtrise de ses impacts, et au suivi de leurs mesures sur la durée, tant dans l'amorce de ses activités via NeoCarb Log, que dans l'actualisation de ses études d'impact et de dangers lors du traitement du déploiement de NeoCarb Prod.