

CONCLUSIONS

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

Relative à

La demande de permis de construire

**déposée par la société Elyse SPV6 pour le projet « NeoCarb Log » situé sur le Territoire
de la commune de Fos-sur-Mer**



Le 20 juillet 2026.

Gabriel NICOLAS
Commissaire enquêteur

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

SOMMAIRE

Le présent document 10 pages est joint au rapport de l'enquête n° E25000115 /13

I – Généralités

- 11- Objet de l'enquête
- 12- Désignation du commissaire enquêteur – Avis de consultation
- 13- Les mesures de publicité
- 14- Le projet
- 15- Impacts sur l'environnement
- 16- Les dossiers présentés à la consultation
- 17- Les attendus de la consultation
- 18- Déroulé de la consultation – Fin de la consultation

II - Les contributions

- 21- Personnes publiques
- 22- Public et associations
- 23- Collectivités
- 24- Le mémoire en réponse au PV d'enquête

III – Les conclusions

I – Généralités

11- Objet de l'enquête

Cette consultation publique a pour objet la demande de permis de construire déposée en parallèle de la demande d'autorisation environnementale, toutes deux portées par la société de projet Elyse SPV 6 pour le projet « NeoCarb Log » situé sur le territoire de la commune de Fos-sur-Mer.

12- Désignation du commissaire enquêteur – Avis de consultation

Le président du tribunal administratif de Marseille a désigné le 17 décembre 2025, M. Gabriel NICOLAS comme commissaire enquêteur pour mener la consultation publique n° E250000115/13.

Le 26 février 2026, la mission initiale a été étendue à la demande permis de construire déposé par la société Elyse Energy SPV6.

Le 9 mars 2026, conformément à l'article L.180-10-1 du code de l'environnement, l'avis préfectoral de consultation publique du 30 mars au 30 juin 2026 inclus, a été signé par le préfet.

13- Les mesures de publicité

Les mesures réglementaires ont été effectuées, complétées par un envoi par le porteur de projet de l'avis de consultation et une invitation aux réunions publiques, aux organismes et associations ayant participé à la concertation encadrée par la commission nationale du débat publique.

14- Le projet

Le projet NeoCarb consiste en une plateforme industrialo-portuaire de production de molécules bas-carbone pour décarboner les transports maritime et aérien ainsi que l'industrie, des secteurs très émetteurs en gaz à effet de serre. Le projet a été scindé en deux phases : la phase d'installation des infrastructures du projet dénommée « NeoCarb Log » qui constitue l'amont préalable à la production, la phase de production dénommée « NeoCarb Prod ». Le projet se développe à Fos-sur-Mer au sein d'un territoire déjà très industrialisé, où sont présents des sites chimiques, sidérurgiques, portuaires et énergétiques majeurs. Il répond à un double enjeu : participer à la décarbonation des transports maritime et aérien, et contribuer à une stratégie nationale de souveraineté industrielle et énergétique.

Le dossier de demande a été transmis au service urbanisme et risques de la DDTM en charge du dossier, ainsi qu'à la mairie de Fos-sur-Mer. Il présente une demande de permis de construire relative au projet NeoCarb Log, complétée à la demande des services de l'État afin de préciser différents aspects réglementaires et techniques. Le projet s'inscrit dans un ensemble de procédures administratives comprenant notamment des autorisations au titre de la loi sur l'eau, des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), une autorisation de défrichement et une dérogation concernant les espèces protégées. Il prévoit la création d'un dépôt de liquides inflammables, d'infrastructures de chargement et de déchargement ferroviaires et routières, de bâtiments administratifs et techniques, ainsi que d'espaces dédiés à la gestion des eaux et à la biodiversité. Les aménagements concernent une emprise limitée au regard de la superficie totale du site (9ha sur les 52ha du site) et n'impliquent aucune démolition. Le dossier met également en avant la prise en compte des exigences réglementaires, des risques industriels, des enjeux

environnementaux et de l'intégration d'équipements contribuant à la performance énergétique des installations.

Les installations comprennent 3 zones :

- Une zone administrative et d'accueil incluant des parkings et un bâtiment administratif dimensionné pour accueillir à terme les 150 employés directs prévus en phase développement.
- Une zone d'exploitation logistique, comprenant des quais pour camions et trains, sachant qu'un faisceau ferroviaire privé sera créé avec une gare de triage interne. Cette zone inclut également un bâtiment d'exploitation technique surélevé servant de salle de contrôle.
- Une zone de stockage, composée de six cuves principales avec leurs bacs de rétention : 3 pour le méthanol et 3 pour le kérosène de synthèse. Un espace de stockage pour 16 conteneurs-citernes est également prévu.

L'analyse du dossier met en évidence que le maître d'ouvrage a intégré en amont plusieurs mesures destinées à anticiper les contraintes réglementaires, environnementales et de sécurité liées au projet. Les démarches engagées concernent notamment l'intégration au dispositif PPRT, la conformité à la réglementation environnementale RE2020, la prise en compte des risques d'inondation et technologiques dans la conception architecturale, ainsi que la mise en place d'équipements spécifiques de sécurité incendie. Le projet présente par ailleurs des caractéristiques constructives conformes aux règles du PLUi en matière de hauteur des bâtiments et privilégie une combinaison de matériaux répondant à la fois aux exigences fonctionnelles, techniques et d'intégration paysagère.

Ces éléments traduisent une démarche de préparation technique du projet et une prise en compte des principales contraintes réglementaires identifiées. Ils ne préjugent toutefois ni de l'appréciation globale du projet au regard des intérêts en présence, ni des observations formulées dans le cadre de la consultation du public.

15- Impacts sur l'environnement

L'étude environnementale fournie et l'étude de dangers ont permis d'identifier et d'analyser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la sécurité. Ces 2 études étant communes aux 2 demandes d'autorisation : environnementale et de permis de construire, les deux dossiers ont été regroupés dans une même consultation du public conformément aux dispositions de l'article R.123-19.

Le dossier présenté à la consultation donne une vision d'ensemble du projet et de son évolution au cours de la procédure, ce qu'ont rappelé les conclusions motivées séparées pour la DDAE.

Ce dossier montre selon le maître d'ouvrage, la volonté de respecter les exigences réglementaires et les normes applicables, tout en intégrant les enjeux environnementaux, les contraintes de sécurité et les effets du projet sur les riverains, notamment en matière de circulation. En s'adaptant aux contraintes techniques du projet, des mesures d'atténuation, de compensation et de prévention ont été prévues pour limiter ces impacts. La mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser a conduit à des mesures destinées à limiter les impacts sur les zones humides et la biodiversité, même si ces dispositions n'ont pas levé les oppositions exprimées.

L'un des principaux points de débat concerne les mesures compensatoires. Le porteur de projet d'une part conteste cette analyse et d'autre part considère qu'il ne lui appartient pas de pallier les inquiétudes ou doutes relevant d'une approche régionale dépassant le périmètre de son dossier.

La question de la compensation écologique et celle du cumul des risques et des nuisances avec les entreprises de la ZIP de Fos, restent des points de vigilance majeur, susceptibles de peser dans l'appréciation finale de la DDAE.

A noter que l'autorisation environnementale est un préliminaire pour obtenir le permis de construire d'une ICPE. Le code de l'urbanisme prévoit que, lorsque les travaux sont soumis à autorisation environnementale, le permis de construire peut éventuellement être instruit et accordé mais ne peut pas être exécuté avant la délivrance de l'autorisation environnementale. Pour le Projet NeoCarb Log, c'est le préfet qui peut accorder ces 2 autorisations.

16- Le dossier présenté à la consultation

En comptant l'étude environnementale commune avec la DDAE, le dossier pour la demande de permis de construire représente 4250 pages dont des plans, schémas et photos.

Avec des notices descriptives et des certificats, le dossier spécifique du permis de construire comprend 250 pages et 33 plans A2 avec des planches de photographies.

Ces divers documents décrivent le projet et détaillent ses aspects techniques comme l'architecture et les dimensions des bâtiments, précisant les matériaux utilisés. Ils présentent également les travaux de voirie et d'assainissement (VRD), l'implantation et l'organisation des accès et des stationnements, l'aménagement paysager. Le MO souligne sa volonté d'intégration dans le paysage environnant en plus de la prise en compte des aspects réglementaires.

Ce dossier jugé complet et régulier a été présenté à la consultation, conjointement à la DDAE.

La très forte mobilisation sur le registre numérique avec 6500 visiteurs différents et le nombre important de téléchargements de pièces effectué (5500) peut être interprété par une réduction de la fracture numérique, du moins pour le public s'intéressant aux enquêtes publiques. A noter cependant que la partie DDAE a quasiment occulté durant la consultation, la demande de permis de construire.

17- Les attendus de la consultation

Cette enquête publique, outil de démocratie participative, avait pour objectif de vérifier le respect des procédures, d'assurer la transparence et de recueillir les observations du public. Le dossier soumis à l'enquête était consultable en mairies, sur le registre dématérialisé et sur le site de la préfecture, permettant à chacun de s'informer et d'exprimer son avis via divers moyens (registres papier ou dématérialisé, courriels, courriers, entretiens avec le commissaire enquêteur).

À l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur rédige un rapport fondé sur les éléments de procédure et les normes en vigueur. Il y synthétise et analyse les avis des personnes publiques et toutes les contributions recueillies ainsi que les réponses éventuelles du maître d'ouvrage. Dans un document distinct il rédige ses conclusions sans donner d'avis.

Ces 2 documents sont ensuite transmis au préfet, autorité décisionnaire pour la demande de permis de construire qui est instruite par la DDTM. Le document des conclusions est autoportant tout en permettant de trouver des informations plus complètes dans le rapport, et si besoin, des compléments éventuels dans la partie jointe des annexes.

18- Déroulé de la consultation – Fin de la consultation

- L'enquête s'est déroulée du 30 mars au 30 juin 2026, conformément à l'arrêté préfectoral du 9 mars 2026. Aucun incident n'a été constaté directement ou n'a été rapporté au commissaire enquêteur.
- Le registre dématérialisé n° 7174 du prestataire Préambules, a reçu au moins **6452 visites** (un visiteur n'est comptabilisé qu'une fois quel que soit son nombre de connections).
- On dénombre **5562 documents** téléchargés sur le registre dématérialisé.
- La consultation a comptabilisé, hors avis des PPA et PPC, un total de **212 observations**.
- Au cours de la consultation du public qui s'est déroulée pendant 93 jours consécutifs, le commissaire enquêteur a tenu 10 permanences durant lesquelles **10 personnes sont venues le rencontrer**.

A la fin de l'enquête :

- Les registres papier d'enquête clôturés ont été récupérés en mairie de Fos sur Mer où se tenait la dernière permanence, puis à Port Saint Louis et Mas Thibert (Arles).
- Les observations écrites et orales ont été consignées dans un procès-verbal de synthèse qui a été remis en mains propres aux représentants du porteur de projet et commenté, le 2 juillet 2026.
- Un mémoire des réponses au PV a été transmis en retour au commissaire enquêteur le 7 juillet 2026, conformément à la procédure fixée par la loi industrie verte.
- Le rapport et les conclusions en version numérique ont été transmis le 21 juillet 2026 au préfet et au président du tribunal administratif de Marseille.
- Le 24 juillet 2026 une version papier du rapport et des conclusions ainsi que les 3 registres papier, ont été amenés à la préfecture.

II - Les contributions

21- Personnes publiques

Concernant le permis de construire, ont répondu : la DGAC (direction générale de l'aviation civile), RTE réseau de transport d'électricité, NATRAN département maîtrise des risques industriels, la DVPI Direction de la valorisation du patrimoine et de l'innovation, la Ville de Port Saint-Louis / direction des ST, le SDIS, la DRAC direction régionale des affaires culturelles, ENEDIS accueil urbanisme, et la DDTM.

Les réponses font apparaître une majorité d'avis favorables ou sans opposition, assortis de prescriptions techniques, réglementaires et de sécurité.

La DGAC ne formule aucune objection, le projet étant situé hors des servitudes aéronautiques et radioélectriques et ne présentant aucun impact sur la navigation aérienne.

Les gestionnaires d'infrastructures (RTE, NaTran et Enedis) attirent l'attention sur la présence de réseaux existants. RTE confirme le respect des distances réglementaires avec ses lignes électriques à haute tension, tout en rappelant les mesures de sécurité à appliquer pendant les travaux. NaTran indique que le projet se situe dans une servitude liée au transport de gaz et qu'une canalisation traverse le site. L'organisme ne s'oppose pas au projet, sous réserve du strict respect de la réglementation, des distances de sécurité et de la mise en œuvre de mesures adaptées dans l'étude de dangers. ENEDIS précise que le raccordement au réseau public nécessitera des travaux d'extension.

La direction de la valorisation du patrimoine et de l'innovation rend un avis favorable, sous réserve du respect des règles d'urbanisme, des exigences environnementales et des servitudes d'utilité publique. La DRAC a, pour sa part, réalisé un diagnostic archéologique préalable sur l'emprise du projet afin de vérifier la présence éventuelle de vestiges.

Les collectivités émettent des positions plus nuancées. Les services techniques de Port-Saint-Louis-du-Rhône rendent un avis favorable avec plusieurs prescriptions visant à renforcer la performance environnementale du projet : recours aux énergies renouvelables, limitation du transport routier au profit des modes ferroviaire, maritime et fluvial, développement du covoiturage et des transports en commun, ainsi qu'adaptation des infrastructures routières de la ZIP de Fos. À l'inverse, le conseil municipal de Fos-sur-Mer adopte un avis défavorable, tout en reconnaissant l'intérêt du projet pour la transition énergétique. Les principales réserves portent sur les risques industriels potentiels, l'augmentation d'un trafic routier déjà saturé, le dimensionnement des infrastructures de la zone industrielle et la volonté que le territoire bénéficie davantage des retombées de la seconde phase du projet.

Enfin, le SDIS 13 émet un avis favorable pour ce projet classé Seveso seuil haut, sous réserve du respect de nombreuses prescriptions relatives à la sécurité incendie et à l'accessibilité des secours. Il prend en compte le développement progressif du projet, depuis la plateforme logistique jusqu'aux futures unités de production de carburants de synthèse, ainsi que les aménagements prévus pour les accès routiers et les réseaux.

Dans l'ensemble, les avis recueillis ne remettent pas en cause la faisabilité du projet mais imposent le respect de nombreuses prescriptions techniques, de sécurité et d'exploitation.

Les principales réserves proviennent des collectivités locales, notamment de la commune de Fos-sur-Mer, qui exprime des préoccupations sur les risques, les infrastructures et les retombées territoriales.

Les enjeux les plus sensibles concernent ainsi la sécurité industrielle, la cohabitation avec les réseaux existants, la gestion des transports et l'intégration du projet dans son environnement local.

22- Public et associations

Très peu de contributeurs ont abordé spécifiquement le permis de construire. Certains expriment des réserves en s'interrogeant sur la régularité de la procédure, notamment quant à la réalisation des prescriptions archéologiques de la DRAC et à la présence des résultats des diagnostics dans le dossier d'enquête ; d'autres contestent la conformité administrative et réglementaire du projet, demandant le rejet de l'autorisation environnementale et du permis de construire, en invoquant principalement les atteintes aux zones humides, les impacts sur les espèces protégées et les insuffisances relevées par la MRAe. À l'inverse, des contributions, émanant de sociétés telles que Novachim et France Chimie Méditerranée, soutiennent le permis de construire en mettant en avant les retombées économiques, industrielles, énergétiques et environnementales du projet, tout en considérant que son instruction respecte les procédures et exigences réglementaires applicables.

Les contributions évoquant le permis de construire se répartissent en trois catégories :

- Question juridique ou procédurale : centrée sur la conformité du dossier avant le dépôt du permis.
- Opposition au permis : demande le rejet de la demande en raison des impacts environnementaux.
- Soutien au permis : le permis est indispensable à un projet industriel stratégique et estimation que son instruction respecte les procédures réglementaires.

24- Les collectivités

- La métropole AMP constate le respect des règles du PLUi MAMP et du PLU spécifique de la ville de Fos, en notant de plus sa cohérence avec le PLUi Istres Ouest Provence en cours d'élaboration. Au titre de la planification urbaine, la MAMP a émis un avis favorable.
- La demande de permis de construire a été transmise à la commune de Fos-sur-Mer sur laquelle se trouve le site du projet, en même temps qu'à la DDTM chargée de l'instruction.

Une délibération du conseil municipal de Fos complétée un peu plus tard par un avis technique du maire n'a pas abordé spécifiquement le permis de construire.

- Dans sa réponse la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône se dit favorable (sous réserves) à l'ensemble du projet.
- La commune d'Arles n'a pas répondu.

23- Le mémoire en réponse au PV d'enquête

Le mémoire en réponse au procès-verbal d'enquête et de synthèse des observations a été réalisé après les 3 mémoires très détaillés en réponses aux personnes publiques, sur lesquels il s'est appuyé. Très peu d'observations ayant trait au permis de construire, et le dossier déclaré complet et régulier respectant la réglementation du PLUi MAMP et du PLU spécifique de Fos-sur-Mer, le commissaire enquêteur n'a pas questionné le MO qui a surtout développé les aspects environnementaux.

III – Les conclusions

Considérant que :

- Une concertation préalable, organisée au titre de l'article L.121-8 du Code de l'environnement, s'est déroulée du 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025. Qu'elle a été suivie d'une phase de concertation continue de septembre 2025 jusqu'à l'ouverture de la consultation du public.
- Le projet vise à construire les infrastructures nécessaires pour développer une offre de production et de distribution de molécules bas-carbone en utilisant 9ha d'un site total de 52ha dont 12 sont préservés pour sa biodiversité. Les effectifs mobilisés sont estimés à environ 300 personnes durant la phase de travaux et à une vingtaine de personnes lors de l'exploitation en phase NeoCarb Log.
- Le projet respecte les règles et normes édictées par les plans d'urbanisme, de hauteurs des bâtiments et paysagers notamment.
- L'étude de dangers met en évidence plusieurs scénarii susceptibles de générer des effets au-delà des limites du site (effets thermiques, de surpression ou toxiques). Le site est classé Seveso seuil haut, en raison des volumes de substances stockées (e-méthanol et des carburants d'aviation durable). Le porteur de projet estime néanmoins que les risques sont maîtrisés au regard des dispositifs de prévention et de sécurité prévus.
- Les impacts liés à l'augmentation du trafic routier induit par le projet nécessitent que les infrastructures routières soient adaptées et dimensionnées aux besoins et au développement de la ZIP, au regard de son rôle stratégique à l'échelle nationale et européenne.
- Le préfet est l'autorité décisionnaire pour la demande d'autorisation environnementale et également pour le permis de construire.
- Le code de l'environnement permet dans son article L.181-30 d'instruire les 2 demandes en parallèle. Le permis de construire n'est cependant applicable qu'après l'obtention effective de l'autorisation environnementale.

- Le préfet étant le destinataire des 2 conclusions (demandes AE et PC), tous les arguments développés dans les conclusions de la demande d'AE ne sont pas répétés malgré l'interconnexion dû à l'équilibre recherché entre la conformité urbanistique et les impacts écologiques.
- Le projet NeoCarb n'a de sens et n'est viable selon le MO que si :
 - o La construction de la phase Log n'en reste pas là ;
 - o Les financements sont confirmés jusqu'à la phase production incluse ;
 - o RTE fournit l'électricité nécessaire à l'électrolyse (ligne THT 400 000V ou autre moyen).

Conformément à la loi industrie verte, les conclusions restent neutres, sans avis final du commissaire enquêteur, afin de laisser toute latitude au décisionnaire.

Compte tenu de l'intérêt du projet pour la transition énergétique, des mesures prévues pour éviter et réduire ses impacts, du respect des règles d'urbanisme, des enseignements tirés de la consultation.

Compte-tenu de tous ces éléments, de ce que j'ai lu, vu et entendu depuis mi-décembre 2025, tout au long de la consultation publique et jusqu'à aujourd'hui, la régularité de la publicité de l'enquête, la complétude du dossier, la conformité réglementaire, la prise en compte des impacts, les mesures d'atténuation proposées,

j'estime que :

- L'analyse du dossier de permis de construire met en évidence un projet industriel d'envergure dont la conception repose sur une organisation fonctionnelle correctement définie. Le programme comprend une zone administrative et d'accueil, une zone d'exploitation logistique intégrant les infrastructures ferroviaires et routières nécessaires au fonctionnement du site, ainsi qu'une zone de stockage destinée aux produits fabriqués ou importés dans la phase Log. Les aménagements prévus concernent une emprise limitée par rapport à la superficie totale du terrain et ne nécessitent pas de démolition préalable.
- Le projet présente un niveau d'élaboration technique avancé. Les bâtiments ont été conçus en tenant compte de leurs fonctions respectives, avec des choix constructifs adaptés aux contraintes industrielles tout en recherchant une certaine qualité architecturale par l'association de matériaux biosourcés et de matériaux techniques. Les installations intègrent également des équipements favorisant la performance énergétique, notamment par l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures et les auvents des parkings.
- Le dossier conforme aux règlements et normes des plans d'urbanisme, montre que le maître d'ouvrage a identifié les principales contraintes applicables au site. Celui-ci est situé dans un secteur concerné à la fois par un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) et par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT). Afin de répondre à ces exigences, plusieurs démarches réglementaires ont été engagées, notamment la prise en compte des prescriptions de ces documents dans la conception du projet, les études relatives à la réglementation environnementale RE2020 ainsi que les procédures liées aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).
- Le dossier prévoit également des dispositifs spécifiques de prévention des risques, notamment en matière de sécurité incendie, de gestion des produits stockés et de maîtrise des impacts environnementaux.
- Les documents examinés décrivent plusieurs mesures destinées à réduire les incidences des travaux sur l'environnement et le voisinage. Elles concernent notamment la maîtrise des eaux de ruissellement, la prévention des pollutions accidentelles, la gestion des déchets, la limitation des émissions de poussières, la réduction des nuisances sonores ainsi que l'organisation des circulations sur le chantier. Des dispositions sont également prévues en

cas d'événements météorologiques exceptionnels afin de sécuriser les installations temporaires et les produits sensibles.

- Le projet présente plusieurs points favorables. Il bénéficie d'une conception technique aboutie intégrant les exigences de la réglementation environnementale RE2020 citée. Les mesures de prévention des risques sont prises en compte dès la phase de conception et s'appuient sur des bureaux d'études spécialisés. L'organisation logistique, fondée en phase logistique sur une desserte principalement ferroviaire (5 trains par jour) et routière en complément (8 PL quotidiennement), constitue également un atout pour l'exploitation future. Enfin, l'intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable et le recours à des matériaux diversifiés traduisent une volonté d'améliorer les performances environnementales du site.
- Le projet demeure toutefois complexe en raison de la diversité des installations industrielles prévues et des exigences de maintenance qui en découlent. L'instruction administrative reste conditionnée à la production et à la validation de certains documents réglementaires, ce qui peut constituer un facteur de vigilance tant que l'ensemble du dossier n'est pas définitivement contrôlé et validé par les services instructeurs.
- Le projet s'inscrit dans le développement des filières de carburants alternatifs et de la décarbonation des transports. Son implantation au sein d'un environnement industriel existant permet de bénéficier de synergies avec les infrastructures et les acteurs déjà présents. Les innovations retenues en matière de sécurité industrielle et de performance énergétique sont également susceptibles de renforcer l'intérêt stratégique du projet.
- Les principales contraintes identifiées sont liées au contexte d'implantation. La présence simultanée de risques d'inondation et de risques technologiques impose le respect de prescriptions strictes susceptibles d'influencer les conditions de réalisation du projet. À cela peuvent s'ajouter des exigences complémentaires résultant de l'instruction réglementaire ou de la prise en compte d'enjeux environnementaux particuliers.
- La viabilité du projet dépend de facteurs externes :
 - o Acceptabilité locale (gestion des oppositions) ;
 - o Obtention de l'autorisation environnementale ;
 - o Confirmation des financements et du raccordement électrique (RTE) ;
 - o Plusieurs autorisations administratives à obtenir.

Au regard des éléments examinés, le dossier présente un niveau de préparation technique et réglementaire globalement satisfaisant. Les principales contraintes identifiées sont prises en compte et font l'objet de mesures adaptées. Les points de vigilance concernent essentiellement la poursuite des procédures réglementaires ainsi que le respect, au cours des phases ultérieures (concertation continue puis 2^{ème} consultation du public pour la phase production), des engagements environnementaux et des prescriptions de sécurité associés à un projet implanté dans un secteur industriel sensible.

Le 20 juillet 2026.

Gabriel NICOLAS

Commissaire enquêteur

