

1^{er} Rapport intermédiaire de la concertation continue

NeoCarb

Plateforme industrialo-portuaire de production de molécules et de carburants bas-carbone sur la ZIP de Fos-sur-Mer

Dates de la concertation

Du 07 mai 2025 au 29 mars 2026

Valérie SAKAKINI

Date de remise du rapport, le 27 mars 2026



commission
nationale du
débat public



Sommaire

Sommaire	2
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation continue	3
Préambule	5
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	5
La mission de la garante	5
Fiche d'identité du projet.....	6
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable.....	9
Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable	9
Engagement du responsable de projet	9
Actualités liées au projet et évolution(s)	11
Un phasage en deux temps.....	11
NeoCarb LOG.....	12
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?	14
Le suivi des engagements du porteur de projet.....	14
Synthèse sur la participation à la concertation et au débat public.....	16
Avis de la garante sur le déroulement de la concertation	20
Les arguments exprimés	22
La synthèse des arguments	22
Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade	36
La suite de la concertation continue	36
Les prochaines étapes du projet et de la concertation	36
Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue	36
Liste des annexes.....	38

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Stratégie de développement

NeoCarb, porté par Elyse Energy, est un projet de plateforme industrialo-portuaire de production de e-carburants, e-méthanol et e-kérosène, à des fins de décarbonation de l'industrie chimique et des secteurs de la mobilité lourde (maritime et aérien). Par rapport à ce qui avait été annoncé lors de la concertation préalable, Elyse Energy a choisi d'accélérer son projet tout en le phasant en deux étapes :

- Phase 1 - NeoCarb LOG : création d'une plateforme logistique et de distribution de carburants de synthèse.
- Phase 2 - NeoCarb PROD : implantation des unités de production.

Pour le porteur de projet, cette approche vise à :

- Amorcer dès 2030 l'approvisionnement en e-méthanol pour les navires depuis un autre projet porté par Elyse Energy, dans la Vallée du Rhône, eM-Rhône,
- Garantir une intégration progressive et coordonnée du projet,
- Réduire les risques environnementaux et industriels.

La décision s'appuie sur les enseignements de la concertation préalable de NeoCarb et du débat public Fos Berre Provence : Un avenir industriel en débat. Elyse Energy justifie son choix d'un développement progressif pour faciliter l'intégration du site dans son environnement et coopérer plus efficacement avec les projets industriels voisins.

Ainsi, le Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE), ainsi que le Permis de Construire (PC) pour la Phase 1 – NeoCarb LOG, font l'objet d'un dépôt anticipé auprès des services de l'État. Conformément aux évolutions introduites par la loi Industrie Verte, ce dépôt déclenche une consultation du public au format rénové, qui remplace désormais l'enquête publique classique. Cette consultation se tiendra du 23 mars 2026 au 24 juin 2026.

Les enseignements clefs de la concertation continue

Le déroulement de la concertation continue

La concertation continue a débuté pendant le débat public Fos Berre Provence (02/04/2025 – 13/07/2025)¹. Elle a permis :

- De donner une visibilité accrue au projet, notamment auprès des publics non présents lors de la concertation préalable,
- De faire évoluer le projet grâce aux échanges avec les autres porteurs de projets du territoire,
- De finaliser certaines études, dont l'étude faune-flore, attendue du public dès la concertation préalable et présentée lors d'un atelier public en octobre.

Les temps de rencontre avec le public, dédiés spécifiquement à la concertation continue du projet NeoCarb ont eu lieu immédiatement après la réunion de restitution des conclusions du débat La phase formelle de concertation continue a démarré immédiatement après la réunion de restitution des conclusions du débat Ce calendrier a été contraint par les délais de dépôt du PC et du DDAE fin octobre 2025 pour la phase NeoCarb LOG.

¹ Renvoi aux conclusions du débat « Fos Berre Provence : un avenir en débat » : debatpublic.fr/sites/default/files/2025-09/FBP-compte-rendu-du-debat.pdf

De ce fait, la mobilisation du public, déjà très sollicité par la densité du débat global et dans l'attente des réponses de la part de l'Etat sur ses conclusions, s'en est trouvée limitée. Deux événements ont été organisés :

- Une réunion publique à Fos-sur-Mer le 29/09/25 (une dizaine d'élu.e.s et des acteurs économiques)
- Un atelier participatif à Port-Saint-Louis du Rhône le 07/10/25 (4 personnes)
-

Si le calendrier initial de NeoCarb PROD laissait penser à une fenêtre plus large pour la concertation, la consultation du public au printemps vient interrompre cette dynamique, entraînant le report des ateliers thématiques sur les ressources, prévus au premier semestre 2026 à l'automne. Il sera donc essentiel de garantir que la poursuite de la concertation continue bénéficie malgré tout d'un temps de concertation suffisant et adapté.

Par ailleurs, le porteur de projet poursuit ses actions de concertation avec le public jeune. Un cycle d'interventions est engagé avec deux lycées du territoire, déjà mobilisés lors de la concertation préalable et du débat public global. Cette démarche est de nature à assurer une continuité de l'information et à favoriser la participation d'un public souvent éloigné de ces processus.

Les sujets abordés par le public

Les thématiques soulevées par le public varient selon qu'elles proviennent du débat public ou de la concertation continue menée sur NeoCarb LOG.

Pendant le débat public, les questions étaient plus larges et portaient sur :

- La contribution du projet à la décarbonation et à la réindustrialisation du territoire,
- La maturité de la technologie et sa viabilité,
- L'intégration territoriale du projet.

Ces échanges ont permis d'aborder plusieurs enjeux majeurs :

- Décarbonation des mobilités lourdes : Le projet est perçu par une partie du public comme essentiel, mais il suscite des interrogations sur l'utilisation du CO₂ (le projet contribue-t-il réellement à la décarbonation ?) et sur la création d'une économie circulaire autour du CO₂ à l'échelle de la ZIP. Des inquiétudes ont également été exprimées concernant l'usage du carbone biogénique.
- Réindustrialisation du territoire : La perspective de créer un hub d'innovation autour de l'hydrogène est jugée positive, mais les usages de l'hydrogène et la viabilité de la filière sont questionnés. Les débats ont porté sur la maturité technologique, les risques industriels et les conditions de financement.
- Ressources en eau et en électricité : Le choix d'un site éloigné des producteurs d'électricité soulève des interrogations sur la capacité du réseau à répondre aux besoins énergétiques du projet.
- Emploi et formation : Les impacts territoriaux liés aux nouveaux emplois ont été discutés : saturation possible des routes, évolution des métiers, besoins en nouvelles compétences, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.

La phase NeoCarb LOG a permis de concentrer les échanges autour de deux thématiques principales, étroitement liées aux enjeux d'aménagement de la plateforme tels que repris dans la DDAE :

- Le transport ferroviaire pour l'acheminement de l'hydrogène,
- La biodiversité, avec présentation des mesures ERC (éviter, réduire, compenser).

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur le projet NeoCarb, menée du 25/11/2024 au 20/01/2025, Elyse Energy a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continuent. La Commission nationale du débat public a chargé Valérie SAKAKINI de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°1 de la garante, couvrant la période du 07/05/2025 au 29/03/2026. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant cette période et il indique les préconisations de la garante pour la suite de la concertation continue. Le projet est découpé en deux phases, NeoCarb LOG et NeoCarb PROD, chacune faisant l'objet d'un dépôt des demandes d'autorisations administratives et d'une consultation du public indépendantes. Ainsi la consultation du public pour la phase NeoCarb LOG se déroulera du 30 mars 2026 au 30 juin 2026 ; le présent rapport sera versé au dossier de consultation et disponible sur le registre <https://www.registre-dematerialise.fr/7174/>, ainsi que sur les sites internet de la concertation <https://www.neocarb-concertation.fr> et de la CNDP <https://debat-public.fr>.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 19 juin 2024 : La CNDP est saisie par Elyse Energy
- 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025 : concertation préalable menée par Bernard-Henri LORENZI et Valérie SAKAKINI
- 20 février 2025 : Publication du bilan de la garante et du garant
- 20 avril 2025 : Publication de la décision du porteur de projet
- 7 mai 2025 : début de la concertation continue, sous l'égide de Valérie SAKAKINI
- **27 mars 2026 : Publication du rapport intermédiaire n°1**

La mission de la garante

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, la garante fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, la garante s'assure que :

- Les recommandations de la garante et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable soient bien pris en compte ;
- Les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- Les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échange.

La garante reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

L'entreprise Elyse Energy est une PME industrielle française, qui conçoit, développe, finance, construit et exploite des usines de production de e-méthanol et e-biokérosène pour fournir des industriels, des transporteurs maritimes et aériens en molécules décarbonées.

RTE gestionnaire du réseau de transport d'électricité français, assure une mission de service public : garantir l'alimentation en électricité à tout moment et avec la même qualité de service sur tout le territoire national. RTE serait responsable de l'acheminement de l'électricité vers le site du projet. Le raccordement au réseau serait une étape indispensable et un élément structurant du projet NeoCarb qui confère à RTE, en co-saisine, un rôle de co-maître d'ouvrage.

La concertation continue du projet NeoCarb a démarré dans le cadre du débat public « Fos-Berre Provence : un avenir en Débat » qui s'est déroulé du 2 avril 2025 au 13 juillet 2025, auquel le porteur de projet a participé activement.

Puis la concertation continue propre au projet a pris la suite. Celle-ci est découpée en deux phases : NeoCarb LOG et NeoCarb PROD. Les éléments débattus lors de chacune d'entre elles, feront l'objet d'un dépôt de dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) auprès de la préfecture des Bouches du Rhône, qui sera suivi d'une consultation du public (suivant les nouvelles dispositions introduites par la Loi Industrie verte). Ainsi le présent rapport concerne les phases de participation au débat Fos-Berre-Provence puis à la phase NeoCarb LOG. La concertation continue est suspendue pendant les trois de consultation du public sur la phase NeoCarb LOG, puis se poursuivra au-delà sur la phase NeoCarb PROD, avec un dépôt du DDAE prévu fin 2026 suivi d'une instruction des services de l'Etat et une consultation du public en 2027.

Contexte du projet :

L'Union européenne et la France ont adopté des lois pour décarboner l'industrie et les transports et viser la neutralité carbone en 2050 avec un objectif intermédiaire de -14,5 % d'intensité GES (Gaz à Effet de Serre) pour les transports d'ici 2030. Le porteur de projet a fait le choix des e-carburants bas-carbone (réduction d'au moins 70 % des émissions) comme option de transition, soutenue par la production locale d'hydrogène et des acteurs complémentaires du territoire.

Localisation du projet :

Le projet serait implanté au sein de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer dans les Bouches-du-Rhône. D'une surface de 52 ha, le terrain est situé au niveau du môle central sur d'anciens terrains Asco Fields.

Carte 1 : Implantation du projet NéoCarb, Dossier de concertation, Elyse Energy, novembre 2024



Objectifs du projet selon le MO :

Le projet NéoCarb vise à produire 250 000 t/an d'e-méthanol pour décarboner le transport maritime et aérien et l'industrie, soutenir la souveraineté énergétique française et favoriser la réindustrialisation du territoire. Le projet fournirait environ 50 000 t/an en vente directe et alimenterait la production d'e-kérosène à hauteur de 75 000 t/an, avec des achats complémentaires prévus. Il nécessiterait pour se faire, 40 à 50 000 t/an d'hydrogène (partiellement produit sur site) et un raccordement électrique de 399 MW via une ligne 225 kV dont le tracé reste à préciser.

Caractéristiques principales :

Suite aux enseignements de la concertation préalable et du débat Fos-Berre Provence, Elyse Energy a choisi de phaser son projet en deux temps :

- NéoCarb LOG : première phase dédiée au stockage et à la distribution (méthanol, carburants d'aviation durable), constituant l'infrastructure logistique et foncière du projet.
- NéoCarb PROD : seconde phase intégrant les unités de production de méthanol bas-carbone et de carburant d'aviation durable, alimentées par de l'hydrogène bas-carbone produit sur site par électrolyse. Cette phase intégrera également le raccordement électrique par RTE.

Ce choix répond à la nécessité pour le porteur de projet de répondre à l'objectif immédiat de proposer une offre locale de molécules bas-carbone aux acteurs du transport aérien et maritime et d'amorcer l'acheminement d'e-méthanol vers Marseille Fos (notamment pour le Corridor Vert Corse Continent) à l'horizon 2030. Le phasage permet d'opérer d'abord les flux logistiques puis d'ajouter la production, limitant les impacts et les risques d'intégration.



Schéma du projet (source : Elyse Energy)

Coût :

Le coût du projet NeoCarb est estimé par Elyse Energy à 1,5 milliard d'euros d'investissement. Il reste à préciser selon le phasage et le dimensionnement du projet ; il peut également varier en fonction du contexte économique. Le financement reposerait sur plusieurs sources en fonction des étapes d'études, de conception et de construction : fonds propres d'Elyse Energy, levées de fonds, emprunts bancaires, subventions.

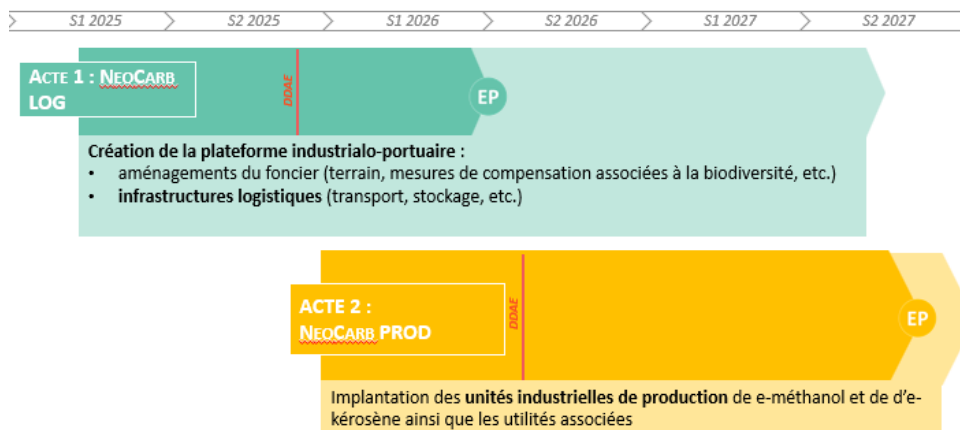
Calendrier :

Le calendrier prévisionnel avancé par le porteur de projet indique des :

- DDAE pour NeoCarb LOG : dépôt en octobre 2025, instruction en 2025–2026, consultation du public du 30 mars et 30 juin 2026
- DDAE pour NeoCarb PROD : dépôt prévu fin 2026, instruction et consultation du public en 2027. Le calendrier de la concertation continue sera ajusté en fonction des dates de la consultation du public.

Le projet fera donc l'objet de deux consultations du public distinctes. La première portera sur NeoCarb LOG (aménagement foncier, séquence Éviter-Réduire-Compenser, infrastructures logistiques comme le rail et les capacités de stockage) et constituera le socle de l'ensemble du projet.

A l'obtention des autorisations, le porteur de projet estime à 3 ans la durée du chantier, une opérationnalité de la plateforme logistique à 2029 et un démarrage des unités de production en 2031-2032.



Calendrier du projet (source Elyse Energy)

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable

Le tableau de suivi des recommandations/engagements du MO fait en phase de reddition des comptes est joint en annexe du présent rapport.

Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable

Dans leur bilan, la garante et le garant de la concertation préalable demandaient au porteur de projet de :

- Recenser et publier les nuisances potentielles et les mesures de prévention/gestion pour protéger salarié·e·s et habitant·e·s ;
- Évaluer et communiquer le cumul des risques (explosion, incendie) avec les installations comprises dans le PPRT ;
- Préciser les infrastructures prévues (flux, accueil, stockages) selon les options techniques.

Il était par ailleurs demandé aux pouvoirs publics de clarifier les décisions publiques et les investissements attendus pour la mobilité, les équipements et l'urbanisme.

Plusieurs recommandations avaient été également formulées au porteur de projet :

- Organiser rapidement une réunion publique sur les enseignements de la concertation préalable ;
- Déployer des actions d'information et de participation (stands mobiles, communication large) pendant la concertation continue ;
- S'impliquer dans le Débat territorial pour quantifier les impacts cumulés (trafics, emploi, ressources, consommations et rejets)
- Tout au long de la concertation continue, informer le public et recueillir ses observations sur les études relatives aux économies d'eau et d'électricité, à l'impact paysager et à la biodiversité.

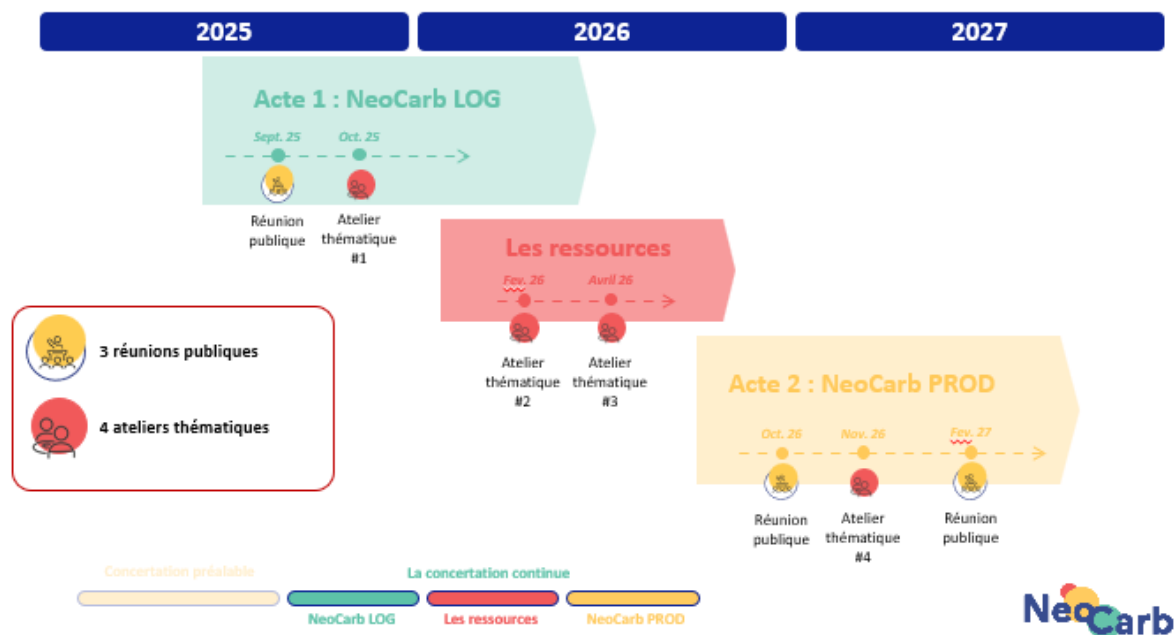
Engagement du responsable de projet

Le porteur de projet, dans sa réponse au bilan de la concertation préalable, a confirmé la poursuite de son projet et s'est engagé pour la suite de la concertation à :

- Pérenniser les supports de communication continue avec le public,

- Contribuer au débat territorial Fos-Berre Provence,
- Mettre en cohérence le calendrier de développement du projet et des études avec celui des thématiques proposées lors des différents temps de la concertation.
- Proposer des actions de concertation publique régulières avec un souci de diversification et d'adaptation des formats.

Ainsi un calendrier des temps de concertation continue a été proposé par le maître d'ouvrage :



Calendrier de la concertation continue (source : Réponse d'Elyse Energy au bilan des garant.e.s)

L'avis de la Commission nationale du débat public du 07/05/2025 à la réponse au bilan de la concertation a acté les engagements des maîtres d'ouvrage, tout en insistant sur les points suivants :

- La diversification des modalités de concertation continue pour poursuivre l'effort engagé d'aller à la rencontre du public sur ses lieux de vie, afin de toucher un public le plus large possible. *Sur ce point le porteur de projet a proposé des temps de concertation supplémentaires impliquant une classe de chacun des deux lycées déjà engagés lors de la concertation préalable. Dans le cadre de la concertation continue, deux séances ont été organisées avec chaque classe sur l'année scolaire 2025-2026, articulées au programme et aux objectifs pédagogiques définis par les équipes enseignantes.*
- L'approfondissement de certaines thématiques, en particulier sur la consommation d'eau et d'électricité, l'impact paysager du projet et la biodiversité. Il était demandé expressément à RTE d'informer le public du calendrier de raccordement. *Concernant la biodiversité, un atelier thématique dédié a été organisée le 07/10/2025 à Port-Saint-Louis du Rhône, où il a été également question de l'infrastructure ferroviaire. Pour les autres thématiques, celles-ci seront traitées au cours de l'année 2026.*
- La fourniture d'une réponse à toutes les questions, qui seront déposées par le public sur la plateforme participative du site internet tout au long de la concertation continue. *A ce jour la plateforme participative n'est plus en ligne, mais il reste possible de poser une question via un formulaire de contact sur le site de la concertation <https://www.neocarb-concertation.fr>*

-
- Le maintien du site internet avec tous les documents versés à la concertation, au-delà de l'enquête publique et jusqu'à la mise en exploitation. *A ce jour le site de la concertation est toujours actif, il contient l'ensemble des documents de la concertation préalable, de même que tous les nouveaux documents de la concertation continue ainsi que des documents du débat Fos-Berre Provence qu'il a été demandé aux porteurs de projet de relayer. La concertation se poursuivant au-delà de la première consultation du public sur la phase Neocarb LOG, cet engagement se poursuivra.*
- L'information par RTE des avancées de la réalisation de la ligne très haute tension dans le cadre du projet NeoCarb, celui-ci en étant tributaire. *Ces éléments de réponse n'ont pas encore été apportés par RTE à ce stade de la concertation continue.*
- Suite au débat public Fos-Berre-Provence, auquel les porteurs de projet ont activement participé, Elyse Energy a indiqué lors de la réunion publique de présentation de sa réponse au bilan de la concertation préalable, les points clés qu'il retenait à l'issue des recommandations formulées par la Commission particulière du débat public :
 - Une forte volonté d'information et de transparence
 - Un travail à poursuivre sur l'analyse des effets cumulés : GES, biodiversité, emprise foncière, compensation, eau, emploi, santé, qualité de l'air, risques, impact sur les autres activités économiques, etc.
 - Une demande de priorisation des projets
 - Une gestion collégiale des sites et des demandes de compensation locale
 - Une coordination globale des projets et de fortes attentes sur la gouvernance
 - Une contribution à la dynamique du territoire (mécénat, sponsoring, etc.) et aux infrastructures publiques

Plus particulièrement pour son projet NeoCarb, Elyse Energy a tiré deux enseignements :

- Une nécessité d'accélérer son calendrier pour créer des emplois et répondre aux objectifs de décarbonation.
- Un besoin d'optimisation des ressources et de préservation de la biodiversité, avec une nécessité d'analyser les effets cumulés avec d'autres projets en cours. Ainsi le porteur de projet annonce souhaiter en coopération avec les industriels de l'ancienne plateforme Asco Fields (projets Mistral de Marcegaglia et Gravithy), maintenir une dynamique conjointe à l'échelle de la plateforme pour répondre aux attentes du public.

Actualités liées au projet et évolution(s)

Un phasage en deux temps

Le maître d'ouvrage a accéléré son projet en s'appuyant sur la concertation préalable et sur la continuité avec le projet eM-Rhône porté également par Elyse Energy au sud de Lyon et dont le démarrage de la production de e-méthanol est attendu dès 2029. eM-Rhône pourrait ainsi approvisionner NeoCarb, dont la localisation sur une zone industrialo-portuaire est présentée comme stratégique pour le stockage, la distribution locale et la production future de e-kérosène.

Parallèlement, en raison des incertitudes persistantes sur l'alimentation électrique de la ZIP de Fos et dans l'attente des décisions de l'Etat et de RTE, le maître d'ouvrage reste prudent. Pour cette raison, il a choisi un déploiement en deux phases distinctes et complémentaires. Cette approche lui permet, dans un premier temps, de saisir l'opportunité offerte par la décarbonation du transport maritime, en réponse au durcissement des contraintes réglementaires pour les armateurs, tout en limitant les risques liés à la disponibilité de l'électricité nécessaire à la production d'hydrogène.

Ainsi Elyse Energy a phasé son projet en deux temps :

- **NeoCarb LOG** (phase 1) dont l'objectif est d'aménager la plateforme logistique portuaire, les cuves de stockage, de préparer les infrastructures ferroviaires, de définir les mesures environnementales (réservoir de biodiversité de 12 ha, séquence ERC), ainsi que de travailler à une coordination industrielle potentielle via un Groupement d'Intérêt Economique (GIE) avec Marcegaglia et Gravithy. La réalisation de cette phase 1 devrait permettre à NeoCarb de réceptionner le e-méthanol produit par eM-Rhône dès 2029-2030 et de pouvoir répondre à la demande attendue en carburants de synthèse dans le secteur du transport maritime.
- **NeoCarb PROD** (phase 2) reposerait sur ces bases et démarrerait la production industrielle de e-kérosène et autres carburants à partir de 2032. Cette seconde phase est, elle, beaucoup plus dépendante de la question de la ressource électrique territoriale, dont dépend le dimensionnement de la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau.

Elyse Energy indique que la mise en service finale reste prévue en 2031-2032, et que l'accélération ne concerne que le lancement anticipé de NeoCarb LOG. La décision finale d'investissement est attendue fin 2026 avec des travaux sur trois ans. Les dépôts administratifs du Dossier de Demande d'Autorisation environnementale (DDAE) et du Permis de Construire (PC) pour NeoCarb LOG ont été réalisés à l'automne 2025. La consultation du public est prévue pour 3 mois du 30/03/2026 au 30/06/2026 sous l'égide d'un commissaire enquêteur. Pour NeoCarb PROD, le maître d'ouvrage prévoit un dépôt des demandes administratives fin 2026 avec une instruction des services de l'Etat début 2027, qui sera également suivi d'une consultation du public de 3 mois.

NeoCarb LOG

Cette première phase a vu aboutir les études faune-flore et sur l'infrastructure ferroviaire, dont les résultats ont été présentés au public lors de l'atelier du 7 octobre 2025 à Port-Saint-Louis du Rhône. Les supports de présentation de ces réunions ainsi que leurs comptes-rendus sont disponibles sur le site internet de la concertation.

- **L'étude sur l'infrastructure ferroviaire**

Le porteur de projet explique qu'il a choisi de se raccorder directement à la ligne ferroviaire qui traverse le site et dessert les industriels voisins afin de tirer parti de cette infrastructure existante. Ce raccordement est, selon lui, une condition nécessaire pour massifier le trafic ferroviaire de marchandises et bénéficier des gains en capacité, en coûts et en émissions.

Cette solution pour le transport de marchandises correspondra à 1 train pour environ 40 camions, soit 1 000 à 1 300 tonnes transportées par trajet. Elle sera également moins consommatrice d'énergie et permettra de réduire fortement les émissions (6 fois moins d'énergie, 8 fois moins de particules fines, 9 fois moins de CO₂). Le réseau ferroviaire est par ailleurs connecté nationalement depuis la zone industrielle et portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, avec des tronçons électrifiés pour les trafics continentaux.

Le ferroviaire offre ainsi un fort potentiel environnemental et logistique pour NeoCarb et ses voisins, mais sa mise à l'échelle nécessite une coordination opérationnelle, des raccordements dédiés et une gestion stricte des usages pour éviter les conflits entre acteurs aux besoins très différents :

- En termes de mutualisation et de gouvernance, le porteur de projet évoque le travail commun avec les voisins industriels, et la création d'un Groupement d'Intérêt Economique (GIE), dans le cadre d'un protocole d'accord, pour exploiter collectivement la voie, ajuster les fréquences et mutualiser les coûts et la sécurité.
- En termes d'organisation opérationnelle, le porteur de projet indique la nécessité de minimiser le temps passé du train sur les parties communes pour permettre des manœuvres et déchargements rapides sur les sites privés ; une fois sur le site de NeoCarb, le train sera complètement autonome vis-à-vis des autres industriels. Il ajoute l'usage prévu d'une locomotive électrique en tête avec relais par engin thermique ou électrique sur batterie selon que les sections seront électrifiées ou non.
- En termes d'évolution des trafics, les besoins logistiques entre les différents industriels pourront être très différents de quelques-uns par semaine à plusieurs par jour, d'où l'importance d'une planification pour éviter les encombrements entre les activités de chaque site.

Si à ce stade du projet, le ferroviaire apparaît comme la solution privilégiée par le maître d'ouvrage, celui-ci indique que d'autres solutions sont possibles pour transporter les molécules, et qu'il ne s'interdit pas d'envisager le transport fluvial via le Rhône.

• L'étude faune-flore

Depuis 2022, le bureau d'études naturaliste qui accompagne NeoCarb travaille en collaboration avec le Grand Port Maritime de Marseille sur la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser). Le porteur de projet indique que la priorité est donnée à l'évitement et à la réduction des impacts sur la biodiversité avant le recours à la compensation. Des mesures d'évitement et de réduction ont déjà été définies, des parcelles compensatoires ont été identifiées et chiffrées, et des actions opérationnelles et de suivi sont prévues sur la durée. Les mesures ERC ont été présentées au public lors de l'atelier thématique du 07/10/2025.

Les mesures d'évitement

Elles concernent un corridor de biodiversité qui traverse plusieurs zones du site ; les futures unités sont positionnées pour l'éviter, soit 12 hectares évités sur 52. Des mesures d'évitement « amont » ont été conçues pour préserver les continuités écologiques et maintenir des « tenons » de zone naturelle connectés aux territoires voisins. Le principal enjeu local est la présence abondante de *Myosotis pusillus*.

Les mesures de compensation et choix fonciers

Le GPMM a attribué 131 hectares de parcelles compensatoires sélectionnées après inventaires écologiques. Le ratio gain/perte estimé est de 133 % d'efficacité. Les mesures de compensation majeures incluent l'arrachage et la gestion des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes (*Baccharis*, *Olivier de Bohême*) et des travaux hydrogéologiques pour recréer des milieux adaptés.

Les mesures de réduction, accompagnement et suivi

18 mesures de réduction sont prévues comme le décalage du démarrage des travaux en automne pour respecter les périodes de reproduction. 5 mesures d'accompagnement complémentaires (mais non réglementaires) sont proposées pour renforcer l'efficacité des compensations.

Le porteur de projet indique que l'imposition par la réglementation de suivre dans le temps ces mesures, nécessitant des obligations de gestion pérenne et des coûts supplémentaires.

Ainsi Elyse Energy s'engage sur deux actions majeures :

- la suppression d'environ 6 hectares de remblais pour renaturation et recréation de zones humides,
- et le traitement systématique des espèces exotiques envahissantes.

Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

Le suivi des engagements du porteur de projet

La demande de précision n°1, relative aux nuisances potentielles sur le site du projet et les dispositifs de prévention et de gestion des risques, n'a pas trouvé de réponse dans cette première phase de concertation. Le maître d'ouvrage prévoit d'y apporter une réponse dans le l'acte 2 NeoCarb PROD de la concertation continue qui devrait se dérouler au second semestre 2026.

La demande de précision n°2, relative au cumul des dangers avec les installations à risques industriels situées dans la zone PPRT, n'a pas trouvé elle non plus de réponse dans cette première phase de concertation. Les réponses sont également attendus lors des rencontres avec le public prévu fin 2026-début 2027.

La demande de précision n°3, relative aux infrastructures à mettre en place a été traitée dans le cadre de l'atelier thématique 1 qui s'est déroulé le 07/10/2025. Le rôle stratégique du rail a été évoqué : capacité élevée, gains énergétiques et environnementaux, et opportunité logistique pour NeoCarb grâce au raccordement au réseau national et à la mutualisation possible avec les voisins. Pour les détails techniques, les projections de trafic et l'organisation opérationnelle, se reporter à la présentation des résultats de l'étude sur l'infrastructure ferroviaire, en p11 du présent rapport. En revanche la question du stockage des cuves n'a pas été abordée.

La demande de précision n°4, relative à la clarification des décisions et investissements par les pouvoirs publics concernant les infrastructures de mobilité, les services publics et la planification du logement, ne s'adressait pas directement au porteur de projet. Nous renvoyons aux conclusions du débat Fos Berre Provence publiées le 13 septembre 2025, et à la réponse de l'Etat publiée le 18 décembre 2025.

La recommandation n°1, relative à l'organisation d'une réunion publique sur les enseignements tirés de la concertation préalable dès les premiers mois de la concertation continue, a été entendue, tout en tenant compte du calendrier du débat public Fos-Berre-Provence. Elle a ainsi été repoussée après la réunion de présentation des conclusions du débat, le 29/09/2025 à Fos-sur-Mer de manière à pouvoir également tirer les enseignements du débat public global auquel a participé l'équipe projet de NeoCarb et qui devait apporter un certain nombre de réponses au public concernant la question des équipements, services publics et logements en accompagnement de la réindustrialisation de la zone. Toutefois dès le 23/04/2025, à la demande de la Commission particulière du débat public Fos-Berre Provence, Elyse Energy était intervenu en tribune d'une réunion publique sur l'industrie verte pour annoncer publiquement poursuivre son projet, qu'il a pu présenter lors de différents événements.

La recommandation n°2, relative à l'annonce des actions que le maître d'ouvrage compte mettre en place durant la concertation continue pour informer les publics et faciliter la participation du plus grand nombre, a été prise en compte. Dans sa réponse au bilan de la concertation préalable, il indiquait organiser 3 réunions publiques et 4 ateliers thématiques, auxquels il a ajouté, à la demande de la garante, des interventions dans les 2 lycées rencontrés lors de la concertation préalable. A la différence de la concertation préalable, ce travail avec les jeunes devait se dérouler tout au long de l'année scolaire, en lien avec l'équipe pédagogique de manière à trouver des synergies avec le programme des classes choisies. Il était prévu initialement pour chaque lycée, 2 ateliers de 2h aux 1^{er} et 2nd trimestres, puis 1 sortie sur le terrain au 3^{ème} trimestre de l'année scolaire. Toutefois la tenue de la consultation

publique du 30 mars au 30 juin, ne permettait plus l'organisation de rencontres avec le public. Ainsi le 2nd atelier et la visite de site ont ainsi été avancés et groupés sur une même demi-journée pour les lycées simultanément avant le démarrage de la consultation du public.

La recommandation n°3, relative à la participation active du porteur de projet à la synergie induite par le Débat Public Fos Berre Provence pour quantifier les impacts cumulés avec les projets existants, en cours ou à venir, a été entendue par Elyse Energy. L'équipe projet a assisté :

- à l'ensemble des réunions publiques organisées dans le cadre du débat, à l'exception de celle portant sur la gouvernance et les financements pour des raisons d'agenda
- à deux forums, sur lesquels il tenait un stand d'information (forum+plénière du 23/04/2025 sur l'industrie verte et forum+plénière du 15/05/2025 sur les filières logistique, portuaire et aéronautique)
- au world café du 18/06/2025 sur les effets cumulés

A la demande de la Commission particulière du débat public (CPDP), il est intervenu en tribune lors de :

- la réunion plénière du forum sur l'Industrie verte le 23/04/2025
- la réunion commune du débat avec la concertation préalable Rhône décarbonation le 03/06/2025

Le porteur de projet s'est également exprimé à plusieurs reprises depuis la salle pour contribuer aux échanges ou apporter des réponses aux questions du public, notamment lors du webinaire sur l'hydrogène le 05/05/2025.

Enfin il s'est exprimé à travers la rédaction de deux cahiers d'acteurs :

- Cahier Elyse Energy, qui justifie le choix stratégique de Fos-sur-Mer pour développer la filière des carburants de synthèse.
- Cahier NeoCarb, qui présente les enjeux territoriaux et les mutations (électricité, mobilité, infrastructures ferroviaires) et leurs impacts sur le projet.

Il a répondu à 1 question du public déposée sur la plateforme en ligne sur le site du débat, qui lui était conjointement adressée avec un autre porteur de projet suite à la réunion commune avec Rhône décarbonation.

Le porteur de projet n'a en revanche pas souhaité participer à la visite du môle central, organisé le 17/06/2025, estimant qu'en l'état de friche, cela ne présentait pas d'intérêt pour le public.

Toutefois le débat n'a pas permis de satisfaire toutes les attentes du public, en particulier sur les effets cumulés liés aux ressources en eau et en électricité. Il est donc nécessaire de poursuivre l'analyse de ces enjeux en coordination avec les autres projets lors de leurs phases de concertation. Au sujet des ressources, Elyse Energy a prévu dans 2 ateliers spécifiques courant du premier semestre 2026. L'organisation de la consultation du public entre fin mars et fin juin, ne va pas permettre la tenue de ces ateliers qui seront reportés au second semestre. Le calendrier des réunions publiques et ateliers sera adapté en fonction de la seconde consultation du public.

La recommandation n°4, relative à l'information du public et au recueil de ses observations tout au long de la concertation sur les économies potentielles d'eau et d'électricité, l'impact paysager et la biodiversité, n'a été que partiellement mise en œuvre à ce stade. Seule la biodiversité a fait l'objet d'une présentation des résultats des études, lors de l'atelier du 7 octobre à Port-Saint-Louis-du-Rhône. La présentation, assurée par le bureau d'études en charge du volet environnemental et complétée par le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) présenté par le GPMM, était exhaustive, mais la faible participation du public n'a pas permis de toucher un public large alors même que le sujet des mesures ERC était attendu dès la concertation préalable. Le support détaillé et le compte-rendu de l'atelier ont

été rapidement publiés en ligne avec une communication via la newsletter du projet pour diffuser l'information.

Le SDPN est présenté par le GPMM comme l'outil permettant de traiter les effets combinés des projets en matière de biodiversité. A travers lui, il a réalisé la séquence ERC à l'échelle de la zone industrialo-portuaire, tandis que les porteurs de projet réalisent ce même travail à l'échelle de la parcelle du site d'implantation.

Synthèse sur la participation à la concertation et au débat public

Comme indiqué plus haut dans le document, l'équipe projet de **NeoCarb** a pris une part active aux rencontres du débat public, au démarrage de sa concertation continue. À la demande de la CPDP, elle est intervenue lors de plusieurs événements et a publié deux cahiers d'acteurs.

Parmi les **enseignements retenus** par le MO :

- Un intérêt marqué du public sur les sujets de décarbonation, de réindustrialisation et de souveraineté énergétique.
- Un besoin d'accélérer le calendrier pour créer des emplois et atteindre les objectifs de décarbonation.
- La nécessité d'optimiser les ressources et de préserver la biodiversité, en tenant compte des effets cumulés avec les autres projets.

Enfin, pour le porteur de projet, le débat public a confirmé la dynamique territoriale autour de la ZIP de Fos-sur-Mer, reconnue comme une zone industrielle porteuse d'innovations et d'emplois, sous réserve du respect de critères environnementaux et sociaux. Les trois industriels de l'ancienne plateforme *Asco Fields* (250 ha) ont exprimé leur volonté de maintenir une coopération conjointe afin de répondre aux attentes du territoire.

**Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable**

Demande de précisions et/ ou recommandations 20/02/2025 Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée 18/04/2025	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
Suite aux demandes formulées par le public, établir la liste des nuisances potentielles sur le site du projet et en périphérie ainsi que les dispositifs de prévention et de gestion des risques pour garantir la sécurité des salarié.e.s et des habitant.e.s. puis en informer le public dans le cadre de la concertation continue.	Les réponses à ces questions seront disponibles lorsque l'étude d'impact sera finalisée.	En amont du dépôt des DDAE Calendrier prévisionnel : octobre 2026	Atelier thématique #4 Réunion publique de présentation (#2 et #3)
Evaluer, en cas d'explosion, incendie etc., le cumul des dangers avec les installations à risques industriels situés dans la zone PPRT, et informer le public sur les résultats.	Les réponses à ces questions seront disponibles lorsque l'étude de danger sera finalisée.	En amont du dépôt des DDAE Calendrier prévisionnel : octobre 2026	Atelier thématique pour échanger sur le sujet Réunion publique de présentation
Préciser les infrastructures qu'il est prévu de mettre en place (flux, accueil, stockages ...) en fonction des choix techniques.	Ces éléments seront discutés au cours de l'automne 2025	Calendrier prévisionnel : octobre 2025	Atelier thématique pour échanger sur le sujet Réunion publique de présentation
Clarifier les décisions et les investissements par les pouvoirs publics concernant les infrastructures de mobilité, les services publics et la planification du logement	Ces éléments seront précisés lors du débat territorial. Elyse Energy contribuera au débat territorial sur demande de la CPDP et pourra relayer les informations sur son site internet	A définir selon le calendrier du débat territorial et des pouvoirs publics	Information sur le site internet

Recommandations des garants			
Il sera nécessaire de prévoir une réunion publique sur les enseignements tirés de la concertation préalable dès les premiers mois de la concertation continue.	Une réunion publique sera organisée à l'issue du débat public territorial pour partager les enseignements de la concertation préalable et les engagements pour la concertation continue.	Septembre/Octobre 2025	Réunion publique #1
Le porteur de projet indiquera les actions qu'il compte mettre en place durant la concertation continue pour informer les publics et faciliter la participation du plus grand nombre. Il s'agit de poursuivre la communication auprès d'un large public : ainsi, les mesures d'anticipations logistiques devront permettre d'organiser les stands mobiles avant les forums.	Un dispositif de concertation phasé et thématisé en fonction du développement du projet sera proposé jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique	En continu selon les rencontres	Outils de communication et d'information > Site internet du projet > Mail contact des MO > Kits de communication Rencontres de concertation : > Contribution aux rencontres du débat territorial > 3 réunions publiques : 1 réunion publique réalisée > 4 ateliers thématiques : 1 atelier thématique réalisé
Le porteur de projet devra participer activement à la synergie induite par le Débat Public mené prochainement sur le territoire de Fos-sur-Mer pour quantifier les impacts cumulés avec les projets existants, en cours ou à venir. Cela concernera les trafics routier, maritime et ferroviaire en périodes de travaux puis de fonctionnement mais aussi les questions liées à l'emploi et aux familles (logement, formation...) ainsi que celles touchant à la gestion des ressources dont essentiellement les consommations d'électricité et d'eau, les rejets d'eau associés, les déchets etc.	Elyse Energy participera aux rencontres organisées dans le cadre du débat territorial	Printemps-été 2025	Transmission d'information et participation aux rencontres

Le porteur de projet devra informer le public et recueillir ses observations tout au long de la concertation continue sur les résultats des études concernant les économies potentielles de consommation d'eau et d'électricité ainsi que sur l'impact paysager du projet et la biodiversité.	L'information sera transmise lors des rencontres organisées et sur le site internet du projet	En continu	Réunions publiques Ateliers thématiques Site internet
---	---	------------	---

Avis de la garante sur le déroulement de la concertation

Le porteur de projet a joué le jeu de la participation au débat public Fos-Berre-Provence en acceptant de participer à une grande partie des événements organisés, en répondant aux questions du public qui lui étaient adressées et en produisant deux cahiers d'acteurs. Il a d'ailleurs bien été identifié par le public parmi les autres projets d'hydrogène, du fait sans doute aussi de sa concertation préalable achevée à la veille de l'ouverture du débat. Cette participation active a été de nature à poursuivre l'information sur le projet et la participation d'un public plus large, en bénéficiant des nombreuses modalités de concertation proposés par le débat public global.

Pour sa propre concertation continue, le découpage en deux DDAE et deux consultations du public, avec un premier dépôt le 22/10/2025, a contraint le temps de la concertation continue sur la phase NeoCarb LOG. Ainsi la réunion publique de présentation des enseignements de la concertation préalable a été repoussée au 29/09/2025 soit une semaine après la réunion de présentation des conclusions du débat Fos Berre Provence, à la demande de la garante, de manière à ce que le porteur de projet puisse également tirer ses enseignements du débat et les présenter au public. Toutefois cette temporalité extrêmement proche n'a sans doute pas permis de mobiliser un public, déjà très sollicité au cours des trois mois et demi de débat et dans l'attente des réponses de l'Etat et des industriels mi-décembre.

Cette très faible participation est regrettable alors même que les informations apportées étaient demandées par le public depuis un an, dans l'attente de la finalisation des études.

Ceci peut s'expliquer également par une moindre communication que pour la concertation préalable, avec seulement la diffusion d'un kit de communication aux mêmes communes du périmètre de la concertation préalable plus la diffusion d'une newsletter début septembre pour annoncer le démarrage de la concertation continue puis d'une seconde newsletter mi-octobre pour communiquer sur les deux événements déjà organisés.

En revanche, la première intervention dans les lycées, organisée le 1er décembre sous forme d'atelier participatif, a permis de sensibiliser et d'informer un public jeune habituellement éloigné de ce type de démarche. L'animation interactive a facilité la prise de parole des élèves sur leur compréhension du projet, l'utilisation des molécules produites, et le processus de fabrication.

Il est à souligner que ce cycle rencontres, mené auprès de deux classes de Première des lycées Latécoère (Istres) et Lurçat (Martigues), s'inscrit dans une continuité, puisque le porteur de projet y était déjà intervenu lors de sa concertation préalable, et que ces établissements ont également été mobilisés dans le cadre du débat public Fos-Berre Provence. Cette démarche est de nature à assurer une information suivie et une participation active de ce public jeune, rarement présent en réunion publique ou sur les stands mobiles.

Le cycle de rencontres a finalement dû être réduit, la seconde séance regroupant à la fois les ateliers participatifs et la visite de site en raison de la suspension de la concertation continue pendant la consultation du public. Cette contrainte a limité l'ambition initiale du dispositif. Cependant, le porteur de projet a tenu à maintenir un temps d'échange avec les élèves des deux lycées, ce qui constitue un point positif.

Pour des raisons d'agenda des établissements et de disponibilité de la salle du Port Center à Fos, il a été nécessaire de réunir les deux classes, soit 45 élèves. Malgré une répartition rapide en demi-groupes pour les deux ateliers participatifs, l'effectif global est resté élevé, ce qui a réduit les possibilités d'expression individuelle et la participation active de chacun. Un élément favorable résidait toutefois dans le mélange des deux classes, qui a permis d'éviter un entre-soi. De plus, l'usage de gommettes sur des supports a offert une forme d'expression accessible à tous, même si la prise de parole pour expliciter les choix est restée limitée.

Le premier atelier proposait une cartographie du territoire vécu, tandis que le second s'appuyait sur un baromètre de perceptions construit à partir d'assertions issues des ateliers menés avec les mêmes

lycées lors du débat public global. Les ateliers ont été suivis d'une visite en bus du môle central, animée par l'association Piicto, permettant aux élèves de découvrir la zone industrielle et son écosystème.

La matinée a globalement été appréciée par les élèves et leurs enseignants. Des supports pédagogiques leur ont été laissés afin qu'ils puissent y revenir ultérieurement s'ils le souhaitent.

Enfin, sur l'invitation de Gravithy et Marcegaglia, Elyse Energy a pris part à une réunion commune de concertation continue le 3 février 2026. L'équipe a pu présenter son projet et la synergie entre les trois industriels autour de questions relatives à l'organisation des sites (déplacements des salariés, restauration, logements, etc.). Cette réunion a réuni 70 personnes dans le public qui a pu poser des questions sur le projet NeoCarb.

Les arguments exprimés

Point d'attention méthodologique :

Comme évoqué précédemment, la concertation continue autour du projet **NeoCarb** a débuté dans le cadre du débat public Fos-Berre-Provence. À cette occasion, le maître d'ouvrage s'est pleinement investi pour présenter le projet et répondre aux interrogations du public.

Ce débat a été structuré autour de plusieurs grandes thématiques, notamment la place de l'hydrogène et le développement d'une filière intégrée de production, de transport et de stockage d'hydrogène bas-carbone. L'ensemble de ces éléments est détaillé dans le compte rendu du débat (partie 3, pages 42 à 46), publié le 13 septembre 2025 sur le site officiel du débat public « Fos-Berre-Provence, un avenir industriel en débat », auquel nous renvoyons pour plus d'informations.

Ainsi le présent rapport reprend les principales questions et préoccupations exprimées par le public à l'égard du projet NeoCarb, qui ont été formulées lors du débat global (réunions publiques, cahiers d'acteurs, questions en ligne, webinaire). Il intègre également les contributions issues de la concertation spécifique à la phase **NeoCarb LOG**, qui s'est déroulée entre fin septembre et début octobre 2025, des rencontres avec deux lycées du territoire, le 1^{er} décembre 2025 puis le 13 mars 2026 et de la réunion commune avec GravitHy et Marcegaglia le 3 février 2026.

La synthèse des arguments

La concertation continue a été une nouvelle occasion pour Elyse Energy de présenter NeoCarb au public, qui n'avait pas nécessairement été informé lors de la phase de concertation préalable. Des questions ont ainsi été posées sur le projet lui-même, le site d'implantation et ses impacts.

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 01/12

« Est-ce que le site est actuellement en friche ? Quels sont les impacts ? »

Réponse d'Elyse Energy, rencontre avec les lycées du 01/12

« Plusieurs industriels sont présents sur la zone industrialo-portuaire : Arcelor, Marcegaglia, Elengy, Air Liquid, etc. Des friches existent au sein de la ZIP, dont le foncier réservé au projet NeoCarb. Plusieurs impacts sont étudiés dans le cadre du projet : le sol, l'air, la biodiversité, les risques industriels mais aussi les ressources. A l'échelle de la zone industrialo-portuaire, plusieurs impacts sont étudiés et regardés par les services de l'Etat : les effets cumulés, le trafic routier et l'aménagement du territoire. Elyse Energy n'a pas la compétence pour aménager les infrastructures nécessaires. La société collabore néanmoins avec les services de l'Etat, comme les autres industriels, pour préparer le territoire à l'accueil des projets en cours de développement sur le territoire. »

Une partie du public a réexprimé la nécessité de réfléchir les mesures de compensation sur une globalité et non projet par projet. Ainsi à l'occasion de la réunion de concertation continue commune entre GravitHy, Mistral et NeoCarb, la question a été de nouveau posée et adressée à la fois aux porteurs de projet, à l'Etat et au GPMM.

Question du public, réunion publique commune avec GravitHy et Mistral du 03/02

« Est-ce qu'il y a un travail de continuité entre les 3, projets sur les zones d'évitement ? Est-ce qu'il y a un travail commun pour limiter les impacts sur les espèces qu'on peut imaginer possiblement similaires ? »

Dans le cadre spécifique de cette réunion, une réponse a été apportée par GravitHy, qui a annoncé la création de liens écologiques avec les parcelles de compensation des autres projets pour construire

quelque chose d'intelligent. Elyse Energy avait également apporté des réponses à cette question lors de son atelier thématique du 07/10 à Port-Saint-Louis du Rhône.

Réponse du bureau d'étude d'Elyse Energy sur le volet biodiversité de son étude d'impact, atelier du 10/10

« Concernant les mesures d'évitement plus en détail, ces dernières permettent de conserver le maximum de continuités écologiques et d'avoir un seul tenant. La zone verte présente sur le plan masse a également pour objectif d'être connectée aux autres sites situés à proximité du projet NeoCarb où les effets sont combinés. Les secteurs de biodiversité sont ainsi sanctuarisés mais font l'objet d'une gestion active où l'ensemble des mesures sont contrôlées et font l'objet d'évaluations. »

- Un projet qui contribuerait à la décarbonation des mobilités lourdes ?

Un projet présenté comme essentiel à la transition énergétique des secteurs maritime et aérien

Le projet est globalement perçu de manière positive par une partie du public ainsi que par plusieurs acteurs économiques, en particulier ceux du secteur des transports, qui y voient une solution de décarbonation de leurs activités soumises à une réglementation européenne et nationale de plus en plus exigeante. Il est considéré comme stratégique car il pourrait assurer un approvisionnement local et durable, réduire la dépendance aux importations, renforcer la résilience face aux fluctuations des marchés énergétiques et s'inscrire dans une logique d'économie régionale grâce à la proximité de la zone Fos-Berre.

Remarque du public, réunion publique du 29/09, Acte 1 NeoCarb LOG

« 20 000 bateaux polluent autant que l'ensemble des voitures présentes dans le monde entier. Au total, ce sont près de 80 000 bateaux qui circulent dont cela est 4 fois plus que les voitures du monde entier. »

La compagnie maritime Corsica Linea souligne la nécessité de recourir à des carburants décarbonés comme le méthanol de synthèse, pour assurer la transition environnementale dans laquelle elle s'est engagée et répondre à l'« objectif ambitieux de réduire ses émissions de CO₂ de 40 % d'ici 2030 ».

Cahier d'acteur de Corsica Linea lors du Débat Fos-Berre-Provence

« Les projets H2V & NEOCARB permettront la production d'hydrogène vert, une ressource essentielle pour la production de méthanol de synthèse, qui sera utilisé comme carburant marin, permettant de réduire de plus de 80 % les émissions de CO₂ de notre flotte. »

Du côté du secteur aérien, l'Aéroport Marseille Provence et la Chambre de Commerce et d'Industrie Aix Marseille Provence considèrent que la production locale de e-kérosène peut à la fois soutenir la transition bas carbone du secteur aérien, renforcer l'économie régionale et positionner le territoire comme un hub de référence pour les carburants durables.

Cahier d'acteur de CCI AMP lors du Débat Fos-Berre-Provence

« Avec des projets tel NeoCarb porté par Elyse Energy, les e-carburants produits à Fos sur Mer, à partir de CO₂ capté et d'hydrogène vert, permettront de décarboner l'aviation, comme le transport maritime. Notre territoire pourrait devenir ainsi un hub de référence pour l'approvisionnement des aéroports du territoire, contribuant à l'objectif européen de 10% de carburants durables d'ici 2030 (objectif européen ReFuelEU Aviation). »

C'est justement pour pouvoir répondre aux besoins des acteurs du transport maritime exprimé lors du débat global qu'Elyse Energy a fait évoluer son projet, en accélérant la phase d'aménagement de la plateforme logistique pour être en mesure de recevoir le e-méthanol produit par eM-Rhône, dès 2030. Cette évolution du calendrier du projet est comprise par le public mais suscite néanmoins des interrogations.

Remarque du public, réunion publique du 29/09

« C'est une évolution du projet qui semble intelligente, mais qui interroge sur le phasage entre production de e-kérosène et de e-méthanol. Sur le kérosène, pourquoi est-ce qu'il n'est pas fait en avance comme le méthanol ? »

Réponse d'Elyse Energy, réunion publique du 29/09

« On a fait le choix d'accélérer l'aménagement de la plateforme logistique afin de pouvoir commercialiser le e-méthanol produit par eM-Rhône et ainsi contribuer en priorité à la décarbonation du transport maritime. Deux raisons principales motivent cette orientation.

D'une part, il existe déjà en France d'autres projets susceptibles de répondre aux besoins des aéroports locaux à l'horizon 2030. En revanche, aucun autre opérateur sur la zone de Fos-sur-Mer ne développe actuellement de projet de production de méthanol de synthèse, ce qui confère à NeoCarb une position singulière.

D'autre part, cette stratégie découle directement de l'implantation portuaire du projet et de la prise en compte de l'enjeu spécifique qu'il représente. Il existe un vrai besoin de décarboner l'activité maritime à travers les carburants utilisés par les bateaux. Le méthanol est l'une des briques essentielles de cette décarbonation. »

Une utilisation du CO₂ qui interroge les réels effets de décarbonation

Cependant, certaines personnes lors du débat ont exprimé des doutes sur la pertinence réelle de la « décarbonation » annoncée par les projets tels que NeoCarb, en soulignant que le CO₂ capté finit malgré tout par être relâché dans l'atmosphère, du fait de sa combustion par les réacteurs des avions.

Question en ligne lors du Débat Fos-Berre-Provence

« Je souhaitai demander aux porteurs de projets (Vicat-H4-Néocarb) qu'ils m'éclairient sur le concept de décarbonation, lequel nous est rappelé régulièrement à chaque réunion pour sauver le climat et garantir un futur viable à nos enfants.

Concrètement et pour faire simple, Vicat capte une (plusieurs évidemment) molécule(s) de CO₂, avant qu'elle n'aille (avec ses copines) s'échapper dans l'atmosphère et devenir un GES qui va dérégler le climat.

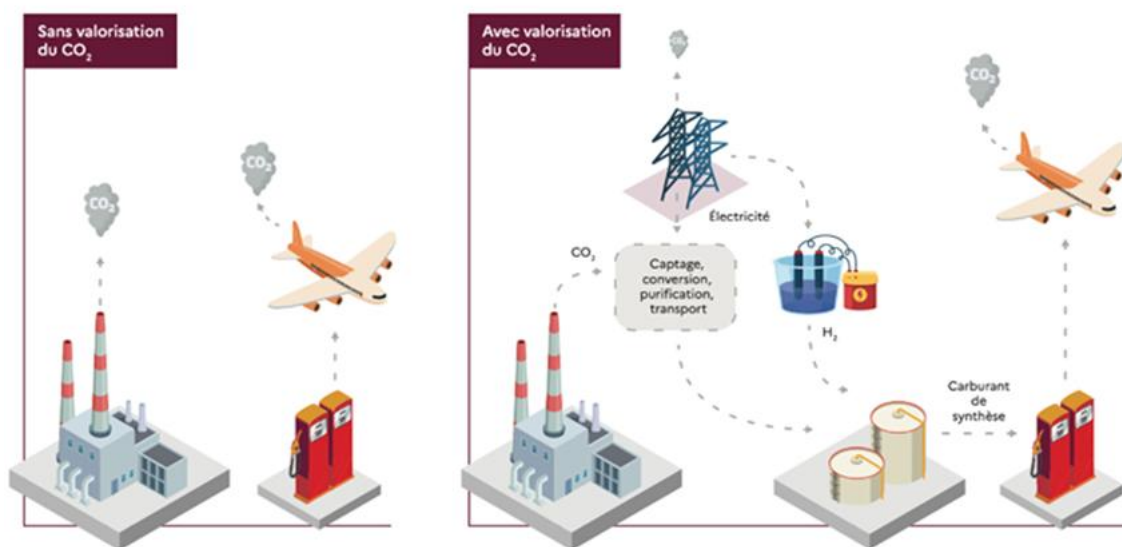
Cette molécule est injectée dans un pipe puis récupérée à Fos-sur-Mer par H4 ou Néocarb afin d'être combinée à de l'hydrogène pour être transformée en carburant de synthèse. Ce carburant mélangé à du kérosène classique en proportion croissante selon les prescriptions de l'UE, mais aussi en soutien de l'augmentation du transport aérien, va être brûlé dans les réacteurs des avions, et donc, le CO₂ capté par Vicat ira quand même dans l'atmosphère dérégler le climat, mais un peu plus tard. Ce qui n'est pas rassurant pour nos enfants ! »

Le porteur de projet indique que NeoCarb vise à décarboner les secteurs difficiles comme l'aviation et le maritime en produisant des carburants de synthèse (e-kérosène, e-méthanol) à partir de CO₂ capté (localement, régionalement ou via le futur réseau Rhône CO₂) et d'hydrogène bas-carbone issu d'électricité renouvelable ou nucléaire. Sa logique repose sur la circularité du carbone : le CO₂ est recyclé et valorisé au lieu d'être émis directement, ce qui permet d'éviter des émissions fossiles nouvelles. Il ajoute que l'évaluation de l'empreinte carbone des e-carburants produits prend en compte tout le cycle de vie des produits, conformément à la directive européenne sur les énergies renouvelables (RED), avec l'objectif réglementaire d'un abattement d'au moins 70 % des émissions de GES par rapport aux carburants fossiles de référence.

Réponse d'Elyse Energy lors du Débat Fos-Berre-Provence

« La logique repose sur une logique de circularité du carbone, dans laquelle le CO₂ est réutilisé au lieu d'être émis directement dans l'atmosphère. A titre d'exemple concernant le e-kérosène produit, après avoir été brûlé dans les moteurs d'avion, le CO₂ capté finit par être relâché dans l'atmosphère lors de la combustion du carburant de synthèse. Mais il ne s'agit pas d'une émission « nouvelle » : ce CO₂ a été recyclé et valorisé, évitant ainsi une émission équivalente d'origine fossile (comme on peut le voir sur la figure ci-dessous). C'est l'hydrogène qui a fourni l'énergie au carburant aérien, or puisqu'il est renouvelable ou bas carbone, sa production a été la source d'une faible quantité de GES, ce qui permet de réduire les émissions nettes totales. »

Source : Infographie de l'Ademe, choisie par Elyse Energy pour illustrer sa réponse.



L'inquiétude de certaines personnes porte également sur les conséquences futures de l'usage du carbone biogénique suite à l'interdiction de l'utilisation du CO₂ capté pour la fabrication de carburants de synthèse en 2040. Le recours au CO₂ biogénique est perçu comme un risque potentiel de déforestation, de concurrence avec les terres agricoles et de menace pour la biodiversité et l'alimentation humaine.

Question en ligne lors du Débat Fos-Berre-Provence

Il nous a été dit aussi, que l'utilisation du CO₂ capté pour faire des carburants de synthèse serait limitée à 2040. A compter de 2041 on utiliserait du CO₂ biogénique. Je lis sur internet "Le carbone biogénique est le carbone contenu dans la biomasse d'origine agricole ou forestière, émis lors de sa combustion ou dégradation". En clair cela signifie que l'on va déforester (détruire des puits de carbone) et utiliser/reconvertir des parcelles de terres agricoles pour faire des carburants au détriment de l'alimentation humaine et de la préservation de la biodiversité ? »

Le porteur de projet rappelle la réglementation européenne ReFuelEU Aviation, qui fixe des objectifs progressifs d'incorporation de carburants d'aviation durables (2 % en 2025, 6 % en 2030, 34 % en 2040 et 70 % en 2050). Pour leur production, l'origine du CO₂ est strictement encadrée : il peut être fossile, atmosphérique ou biogénique. Il ajoute qu'effectivement, seul le CO₂ biogénique ou capté directement dans l'air sera autorisé et les ressources de biomasse utilisées devront répondre à des critères stricts de durabilité (préservation des puits de carbone, biodiversité, qualité des sols, non-concurrence avec l'alimentation).

Réponse d'Elyse Energy lors du Débat Fos-Berre-Provence

« En 2041, la réglementation européenne prévoit que, passé cette date, les carburants synthétiques devront intégrer exclusivement du carbone biogénique ou capté directement dans l'air. Les critères de durabilité portent sur la préservation des puits de carbone, de la biodiversité, mais également la qualité des sols. L'usage de biomasse entrant en concurrence avec l'alimentation (carburants de 1ère génération) est également limité. Toute ressource de biomasse qui pourrait être utilisée dans le procédé de production devra répondre à ces critères de durabilité, lesquels seront vérifiés dans le cadre de la certification des produits par un auditeur indépendant. Il s'agirait de biomasse durable de type résidus agricoles et forestiers ou déchets municipaux solides. Une déviation à ces critères entraînerait l'inéligibilité du carburant sur le marché ».

- Un projet qui contribuerait à la réindustrialisation du territoire

La contribution de NeoCarb à la création d'un hub d'innovation autour de l'hydrogène

Au cours du débat Fos-Berre-Provence, plusieurs acteurs économiques et institutionnels du territoire ont présenté NeoCarb et les projets voisins comme des éléments d'une dynamique de reconversion industrielle vers des activités bas carbone. Ils plaident pour une logique de filière multi-opérateurs et pour l'optimisation des infrastructures (hydrogène, électrification, logistique), en privilégiant la reconversion des sites industriels existants afin de tirer parti des utilités et de la logistique locales. Le développement d'infrastructures hydrogène (électrolyse, transport, stockage) et une gestion intelligente du CO2 sont considérés comme des leviers clés pour renforcer la compétitivité, la résilience et l'attractivité du territoire.

Cette idée est également reprise par Elyse Energy qui a rappelé sa volonté d'inscrire NeoCarb dans cette logique de filière multi-opérateurs, proche des raffineries historiques du territoire, estimant que plusieurs projets similaires et complémentaires étaient souhaitables pour créer une filière complète et encourager la transformation des sites existants.

Cahier d'acteur ONET, lors du Débat Fos-Berre-Provence

« L'économie du territoire est aujourd'hui à un carrefour de son histoire. D'un côté, des indicateurs de fragilité et une certaine dépendance structurelle à des filières en transition ou en déclin. De l'autre, l'opportunité de bâtir un nouveau modèle fondé sur la durabilité, l'innovation et l'attractivité. L'implantation de projets industriels bas carbone comme Gravithy, H2V ou Neocarb constitue dès lors un levier unique pour repositionner notre territoire comme un pôle d'excellence, à la fois compétitif et résilient. »

Cahier d'acteur SARPI, lors du Débat Fos-Berre-Provence

« Au-delà de l'électricité, le territoire de Fos-Berre est appelé à devenir un hub d'innovation pour les énergies et technologies bas carbone »

Des usages et la viabilité d'une filière hydrogène questionnés

Le public signale l'urgence de décarboner l'hydrogène « gris » utilisé dans les procédés industriels existants. L'hydrogène vert est identifié comme une solution pour décarboner les industries fortement émettrices, telles que la sidérurgie. Certaines personnes soulèvent néanmoins des doutes sur la viabilité technique et économique de la filière hydrogène.

Cahier d'acteur FNE PACA lors du Débat Fos-Berre-Provence

« L'hydrogène vert est l'une des solutions identifiées pour décarboner massivement des industries fortement émettrices, notamment la sidérurgie. Plusieurs inquiétudes : techniques de production massive d'hydrogène non abouties, notamment sur la maîtrise des risques, fragilité financière de la filière, insuffisance de l'offre d'hydrogène est à prévoir. »

Ainsi sont évoquées des incertitudes sur la production massive d'hydrogène vis-à-vis de la maîtrise des risques, la fragilité financière du secteur et l'insuffisance d'offre locale, avec la plupart des électrolyseurs destinés à l'autoconsommation plutôt qu'à la vente.

Question du public, rencontre avec les lycées du 01/12

« Avez-vous déjà des clients qui achèteront les produits finis ? (...) Est-ce que le coût de votre produit est plus élevé ? »

Réponse d'Elyse Energy, rencontre avec les lycées du 01/12

« La réglementation européenne oblige les compagnies aériennes à incorporer du Carburant d'Aviation Durable. Elles vont donc devoir se fournir en e-kérosène et autres carburants bas-carbone. Nous avons déjà des clients. (...) Oui car le marché se lance et les procédés de fabrication sont plus coûteux. »

Le modèle économique est de nouveau interrogé au travers du financement du projet « Qui finance le projet ? ». Elyse Energy rappelle les différents financements qui seront mobilisés selon les phases du projet.

Réponse d'Elyse Energy, rencontre avec les lycées du 01/12

« Pendant la phase de développement, les associés de l'entreprise investissent avec leurs fonds propres. Dans les prochaines phases du projet, des levées de fonds externes seront réalisées. Une fois la décision finale d'investissement, les banques contribueront également au financement des travaux. Aujourd'hui le budget prévisionnel du projet est estimé à 1.5 milliard d'euros. »

Le modèle économique est également questionné au regard du calendrier envisagé par le porteur de projet par rapport à la ligne THT entre Jonquières Saint Vincent et Fos sur Mer, dont la construction est nécessaire pour le développement de plusieurs projets sur la ZIP.

Question du public, réunion commune avec GravitHy et Mistral du 03/02

« La production d'hydrogène est en retard en France par rapport à la Chine notamment. Comment peut-on imaginer des projets aux échéances annoncées avec un tel retard. H4 et Engie parlent plutôt de 2032-2034. Comment NeoCarb peut annoncer 2031-2032 ? Il ne faudrait pas accélérer la THT uniquement pour permettre à des start up comme NeoCarb et GravitHy d'obtenir leurs financements, plutôt que de répondre à de vraies politiques industrielles. »

Réponse Elyse Energy, réunion commune avec GravitHy et Mistral du 03/02

« C'est compliqué en France de faire un projet hydrogène et la Chine est effectivement plus en avance. Mais on doit pouvoir le faire ici aussi dans de bonnes conditions. La production de e-méthanol se fera d'abord depuis le projet eM-Rhône et alimentera le site de NeoCarb. Effectivement il n'est pas possible de produire de l'hydrogène ici avant 2032. Pour le moment le projet sera en mode dégradé. »

Les classes de lycée rencontrées ont également été invitées à s'interroger sur les usages des différentes molécules que le projet envisage de produire. Les élèves se sont notamment questionnés sur la forme sous laquelle l'hydrogène sera utilisé, « sous forme gazeuse pour faciliter son stockage », la présence de méthanol dans certains objets de leur quotidien en plastique et son innocuité, en particulier pour les enfants. Le porteur de projet a rappelé le respect de la réglementation qui « fixe des seuils de e-méthanol à ne pas dépasser dans la fabrication de nombreux plastiques ». Il cite l'exemple de la fabrication des Lego, où « le e-méthanol est transformé grâce à une réaction chimique et ne comporte pas de danger ».

Des questions ont également été posées sur l'utilité de certains co-produits du e-kérosène lors du processus de fabrication, à l'image du e-naphta, « utilisé dans le transport pour mélanger des produits et dans l'industrie chimique en tant que commodité ».

- Un projet qui s'inscrirait dans le territoire, en synergie avec d'autres industriels

Un besoin en eau questionné

Le public s'interroge sur l'origine et l'usage de l'eau dans le projet. Le porteur de projet précise que l'approvisionnement sera assuré par le Grand Port Maritime de Marseille, avec une eau provenant du Rhône, utilisée pour la production d'hydrogène et le refroidissement des équipements. Il indique également étudier l'utilisation de l'eau de mer pour le refroidissement. Cette option soulève des questions sur les risques liés à l'eau. Le maître d'ouvrage indique qu'« elle circulera en boucle fermée et n'entrera jamais en contact avec les produits », garantissant la sécurité des installations.

Un projet qui permettrait de réutiliser du CO2 dans une logique d'économie circulaire

Lors du débat Fos-Berre-Provence, Elyse Energy a été interrogé sur l'usage du CO2, un sujet discuté lors d'une table ronde avec d'autres porteurs de projet lors d'une réunion commune avec la concertation préalable du projet Rhône décarbonation².

A cette question, le porteur de projet a présenté une approche pragmatique et technologique. Il prévoit ainsi un mix de sources de CO2 (captage local, approvisionnement externe, part biogénique) et souligne qu'il n'existe pas de « potion magique » unique. Elyse Energy dit qu'elle restera attentive aux évolutions et étudiera la possibilité de se raccorder au dispositif Rhône décarbonation pour récupérer du CO2 d'origine biogénique. Le porteur de projet privilégie néanmoins de capter le CO2 localement « là où il est » en tenant compte des émissions déjà présentes sur le territoire. Il défend une approche pragmatique pour l'approvisionnement en CO2, associant traçabilité (certificats d'origine), captures locales et recours complémentaires à des approvisionnements extérieurs selon les besoins

Réponse d'Elyse Energy, lors du Débat Fos Berre Provence

« Ce qu'on peut dire sur ses impacts et ses liens avec le CO2, un projet comme celui-là, il a deux liens je dirais sur ce qu'il apporte en termes d'évolution favorable sur la décarbonation, d'abord sur les usages que l'on vise, que ce soit l'utilisation du SAF pour l'aviation, ou que ce soit pour le maritime, les bateaux, les ferries en l'occurrence qui quand ils font un Corse-continent de manière pluriquotidienne aujourd'hui émettent du CO2, des NOx et SOx (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote) qui sont surveillés à juste titre par ATMOSUD. En utilisant du e-méthanol versus du carburant classique, vous avez un abattement de 70 à 80 % du CO2 sur ces navires et vous gomez la quasi-totalité des dioxydes de soufre et des dioxydes d'azote qui sont émis lors de la combustion des moteurs qui alimentent ces navires.

(...) Quels types de CO2 ? Ça a été évoqué, la potion magique aujourd'hui, on ne la connaît pas. On sait qu'on aura besoin d'un mix de solutions. Donc on aura sans doute une règle des trois tiers (...). Un tiers de ce qui va être produit et peut-être remis sur place, parce que quand vous êtes intensifs en vapeur vous avez vos propres émissions de CO2 qu'on va pouvoir capter et réutiliser. On a des voisins plus ou moins lointains qui sont de forts émetteurs de CO2, et on va faire en sorte d'aller chercher chez eux ce qui est captable et ce qui est réutilisable dans le procédé. »

Un projet qui exploiterait en priorité le transport ferroviaire pour le transport du H2 (voie existante) en partage avec ses voisins immédiats.

Des personnes se sont interrogées plus précisément sur la logistique générale du projet et son accès aux infrastructures pour le transport de l'hydrogène, notamment au transport ferroviaire. Celui-ci a été questionné en termes de capacité et d'organisation opérationnelle avec Marcegaglia, les flux du projet NeoCarb transitant notamment par le terminal de son voisin sidérurgiste.

² Le bilan des garants a été publié le 18 juillet 2025, la réponse des maîtres d'ouvrage a été publiée le 23 septembre 2025 ([Infrastructures de captage et de transport de CO2 le long de la Vallée du Rhône, de Montalieu-Vercieu jusqu'au terminal méthanier de Fos Tonkin \(Rhône Décarbonation\) | CNDP](#))

Question du public, atelier du 07/10

« Vous présentez des voies ferrées sur la carte. Avez-vous une idée du tonnage transporté ? Du nombre de wagons par jour ? Est-il possible de comparer le transport ferroviaire avec les camions ? »

Réponse d'Elyse Energy, atelier du 07/10

« Le transport ferroviaire transite notamment par le terminal de Marcegaglia, avec une coupure prévue afin de garantir la continuité de ses besoins logistiques plus importants. Le nombre et la longueur des voies ont été dimensionnés en conséquence. Les données présentées lors de la concertation préalable n'ont pas évolué : le projet NeoCarb reste dans les mêmes ordres de grandeur. »

Question du public, atelier du 07/10

« J'ai deux questions. Une, c'est par rapport au transport ferroviaire. Est-ce qu'il y aura une sorte d'aiguilleur ? »

Réponse d'Elyse Energy, atelier du 07/10

« Nous avons échangé avec les industriels de la plateforme pour mettre en place un outil pour aiguiller les différents trains. Nous avons opté pour un GIE (Groupement d'Intérêt Economique) comme pour la plateforme de Lavera où il y a d'importants flux ferroviaires. Ils ont mis en place cet outil pour aiguiller les trains et réaliser le planning associé. »

Le public a souhaité des précisions sur la part de chaque mode de transport et sur la combinaison de solutions logistiques (camions, trains, navires et barges) utilisée pour acheminer et distribuer les produits.

Question du public, lors du débat public

« Vous nous avez parlé de réseaux de transports donc des produits par la mer, les routes, les rails aussi — et pourquoi pas le transport fluvial ? »

Réponse d'Elyse Energy, lors du débat public

« Alors, c'est d'autant plus vrai qu'on a un deuxième site de production au sud de Lyon, qui est eM-Rhône. Et donc, l'utilisation de méthanol, l'importation de méthanol par voie fluviale est une possibilité. Mais également, les flux qu'il y a à l'intérieur même de la zone de Fos, elle inclut des transferts entre Lavera et Fos, par le canal de Fos à Bouc, et en remontant jusque chez nous, qui vont devoir utiliser le vecteur fluvial pour assurer le transport. Et dernier point, on a parlé d'alimenter des ferries avec du méthanol de synthèse — alors, ça ne se fera pas par barge, mais en tout cas la taille des bateaux qui assurent l'avitaillement de ce type de navires seront de la taille d'une barge, et donc on est bien sur un mix de solutions qui intègre la voie fluviale et maritime dans le transport. »

Le sujet des infrastructures a permis d'aborder celui de la coopération industrielle et des évolutions possibles. Sur plusieurs aspects — construction éventuelle d'un quai, gestion des flux ferroviaires, plannings d'aiguillage — la stratégie présentée au public par Elyse Energy repose sur sa coopération entre NeoCarb et les industriels présents sur la plateforme. Les évolutions d'infrastructures ou d'organisation devraient ainsi se faire « en coopération avec les industriels de la plateforme » et en s'appuyant sur des outils mutualisés déjà éprouvés localement.

Réponse d'Elyse Energy, atelier du 07/10

« Il n'existe pas de quai dédié car le projet NeoCarb n'en a pas besoin. Connecté aux voies ferrées et aux canalisations, il fonctionne pleinement avec les infrastructures portuaires existantes. Par exemple, une barge peut décharger des produits sur le site d'un industriel voisin, qui les renvoie ensuite par train directement vers NeoCarb. C'est tout l'avantage de la plateforme de Fos-sur-Mer : la synergie entre industriels et la qualité de ses connexions logistiques. À terme, un quai pourrait éventuellement être développé, mais ce serait alors en coopération avec les industriels de la plateforme. »

Une approche collective pour gérer l'organisation de la vie des sites industriels

Lors du débat global, le public a exprimé le souhait de mutualiser les problématiques rencontrées par les différents sites industriels, notamment autour des déplacements domicile-travail. La question du transport a ainsi été abordée sous l'angle des déplacements pendulaires. À plusieurs reprises, les participants ont fait part de leurs inquiétudes quant au risque d'une congestion routière accrue et à la dégradation potentielle de l'accessibilité des sites industriels pour les salariés.

Question du public, lors du débat public

« Les gens qui vont venir habiter dans la région, de quelle manière vont-ils se déplacer pour pouvoir aller travailler ? Qu'est-ce que vous pensez faire pour arriver à débloquer la saturation de tout le système autoroutier et routier du pourtour de l'Étang de Berre ? »

Le porteur de projet a répondu qu'il réfléchissait à une approche fondée sur la coordination des horaires entre les différents sites, le développement du covoiturage et des transports collectifs, et la gouvernance partagée avec l'État et les industriels.

Réponse d'Elyse Energy, lors du débat public

« Quand on discute entre voisins, si on est un peu fins dans l'analyse, en décalant un petit peu les horaires de démarrage de nos quarts, de nos « shifts », mais pas trop non plus, on permet à la fois d'éviter des engorgements à la même heure et de pouvoir attaquer du coup le démarrage de nos « shifts » en ne les ayant pas trop décalés. On permet aussi à ceux qui auraient envie de faire du covoiturage ou de s'organiser dans le cadre de transports collectifs, qu'ils soient privés ou qu'ils soient publics, de pouvoir le faire sans pénaliser le fonctionnement des structures. Donc ça, ce sont des raisonnements qu'on est en train de mener et qu'on verse au débat et c'est piloté par les services de l'État et chacun d'entre nous amène ses petites idées. »

Lors de la réunion commune avec les projets Gravithy et Mistral, le 3 février 2026, ce sujet a été confirmé par les trois industriels. Ils ont annoncé travailler à l'élaboration d'un protocole de synergies industrielles visant à mutualiser plusieurs coûts liés aux mobilités des salariés, aux solutions de logement, à la sûreté et le gardiennage, à la restauration d'entreprise. Les temporalités, relativement proches des trois projets, rendent ces coopérations envisageables et pertinentes, selon eux. Des synergies sont également anticipées sur les activités de services, ainsi qu'un besoin partagé de former davantage et plus rapidement.

Cette annonce a été perçue par une personne du public comme l'« information la plus importante de la soirée ». Le Club OPEN Ouest Provence Entreprises, a quant à lui, souligné l'importance d'élargir ces synergies aux TPE du territoire et d'encourager un changement de culture. Il a recommandé d'intégrer ces enjeux dans les politiques RH, QVCT et RSE des entreprises, afin de favoriser le covoiturage, la mutualisation et, plus largement, un accompagnement structuré des mobilités des salariés.

Un projet qui créerait de l'emploi

Au cours du débat global, le public s'est interrogé sur le type d'emplois créés par ces nouveaux projets, leurs qualifications et l'impact de l'intelligence artificielle. Questionné directement lors d'une réunion

publique, Elyse Energy a apporté des éléments chiffrés des emplois créés et a précisé qu'ils seraient principalement qualifiés et intégrés aux processus industriels, avec une réinsertion probable des compétences locales, en revanche l'effet précis de l'intelligence artificielle restait incertain à ce stade.

Question du public, lors du débat public

« Sur notre zone en termes d'emploi, en termes de création d'emplois et en termes de type d'emploi - quand je dis type, c'est de types de métiers, de qualification - qu'est-ce qui est prévu par rapport à ce qui existe déjà et par rapport potentiellement, comme ce qu'on nous a répété plusieurs fois, au fait qu'il y aura encore d'autres industries ou structures qui vont venir se rattacher à ça ? Qu'est-ce qui est prévu ? (...) Et pour finir, la place de la technologie et de l'intelligence artificielle sur ces questions-là actuellement, est-ce que c'est déjà imaginé et pensé ? »

Réponse d'Elyse Energy, lors du débat public

« Sur un projet comme NeoCarb, on est entre 160 et 180 emplois directs et 400 à 500 emplois indirects. Alors quand on dit indirect, dans l'industrie, les cotraitants, les sous-traitants, c'est des vrais niveaux d'emploi, ce n'est pas de l'intérimaire. On est sur des emplois qualifiés et qui sont quasiment intégrés dans le processus, surtout sur un site Seveso. Ils font quasiment partie du dispositif sur la typologie d'emploi. Ce qu'on va réaliser, ce sont des petites raffineries en fait, et en termes de métier, on a la chance de s'inscrire dans l'ADN du territoire où quelque part il va sans doute y avoir des sites qui vont devoir être comprimés en termes d'emploi et on saura facilement les recycler et les intégrer dans nos usines. Et puis sur la question de l'IA je ne sais pas si on saura dès maintenant y répondre mais je pense que collectivement la société va être impactée par ce que l'IA va apporter de bien comme de moins bien d'ailleurs. Et nos entreprises le seront. »

Les rencontres avec les lycées ont permis d'approfondir ce point en y intégrant la question de la formation, du type d'études et du niveau de rémunération en sortie d'études.

Question du public, rencontre avec les lycées du 01/12

« Quelles sont les formations nécessaires pour travailler dans cette future usine ? »

Réponse d'Elyse Energy, rencontre avec les lycées du 01/12

« Plusieurs typologies d'emplois travailleront autour de l'usine. Il y aura, pendant la phase chantier, des ingénieurs, des géomètres, des constructeurs. Lorsque l'usine sera en phase d'exploitation, il y aura des techniciens de maintenance, des techniciens qualifiés, des QHSE (auditeurs), des laborantins, etc. »

Enfin, l'aéroport Marseille Provence voit la production locale de e-kérosène comme un moyen « de favoriser l'implantation d'activités créatrices d'emplois et de compétences » (extrait Cahier d'acteur déposé dans le cadre du débat public Fos Berre Provence).

Un projet qui va à la rencontre des lycéens, pour présenter et promouvoir la filière industrielle et informer sur les besoins en formation et métiers.

Question du public, réunion publique du 29/09

« Concernant donc vos interventions au sein des lycées, comment est-ce que ces jeunes réagissent par rapport à ces nouveaux projets, ainsi que les professeurs, face justement au futur, comment ils vont s'adapter face à un programme éducatif déjà qui est quand même établi ? »

Réponse d'Elyse Energy, réunion publique du 29/09

« Ils ont fait preuve de beaucoup de curiosité sur les fondements du projet et les process, nous étions agréablement surpris. Ils ont également posé des questions sur les emplois prévus. Nous allons continuer les échanges autour du projet pour leur montrer les métiers, les technologies, les ressources et les principes de la décarbonation. Ces thèmes pourraient être travaillés en amont, par les professeurs, pour les sensibiliser aux enjeux du projet et avoir un travail pédagogique de fond sur le paysage, la pollution, les infrastructures, etc. Les jeunes ont également montré une volonté de participer et de découvrir la démocratie participative. »

- La question de la ressource électrique

Des questionnements sur les capacités d'approvisionnement en électricité et son origine

Les échanges ont mis en évidence les interrogations du public sur l'approvisionnement électrique du projet, tant sur sa faisabilité que sur l'origine de l'énergie mobilisée. Ainsi des lycéens ont demandé si « le poste source actuel [était] suffisant ». Ils ont également questionné la contribution des projets de parcs éoliens en mer, à l'alimentation en électricité du projet dans la mesure où l'approvisionnement devra être bas-carbone, reposant sur des sources nucléaires et renouvelables.

Le porteur de projet s'est saisi de ces questions pour replacer les besoins en électricité dans le contexte territorial de l'ensemble des projets prévus sur la ZIP de Fos et plus largement des besoins à la l'échelle de la région Sud.

Réponse d'Elyse Energy, rencontre avec les lycées du 01/12

« La puissance actuelle du poste source représente uniquement la consommation du projet NeoCarb. Or, plusieurs projets sont à l'étude sur le territoire et consomment une quantité importante d'électricité. Le Sud de la France ne produit pas assez d'électricité pour répondre aux besoins actuels exprimés. La ligne très haute tension permettrait de répondre à l'ensemble des besoins actuels et futurs. »

Une localisation du projet questionné au regard du besoin en électricité

Le débat Fos-Berre-Provence a suscité des questions du public sur la concentration de la production d'hydrogène à Fos-sur-Mer, en particulier en raison des impacts locaux liés à l'implantation de la future ligne THT. Certaines personnes proposent d'étudier l'utilisation des friches industrielles de la vallée du Rhône — sites proches des réseaux électriques et d'eau et potentiellement situés sur les itinéraires prévus pour H2med/BarMar — et plaident pour une approche d'aménagement territorial à une échelle plus large.

Cahier d'acteur THT 13-30, lors du débat public

« Délocaliser la production d'hydrogène près des sources d'eau et d'électricité existantes » c'est ce que préconisent NaTran et RTE dans un rapport commun en juillet 2023. La production d'hydrogène par électrolyse pourrait se faire sur les friches industrielles disponibles dans la vallée du Rhône à Aramon, à Laudun ou à Tricastin dans des conditions optimales. Cette solution permettrait de couvrir les besoins identifiés, des futurs projets de GravitHy, H2V et NeoCarb. Il serait ensuite possible d'acheminer cette production d'hydrogène de la Vallée du Rhône vers la ZIP de Fos par un pipeline qui serait situé en bordure ou à proximité des digues du Rhône. »

Sur ce point de la localisation des sites producteurs d'hydrogène, l'équipe d'Elyse Energy a apporté des éléments de réponse. Elle justifie ainsi l'implantation de son projet à Fos par la présence d'infrastructures portuaires et logistiques, d'utilités nécessaires (eau, électricité, CO2) présentes sur le

site de Fos, et par la continuité avec une filière carburants déjà organisée sur la zone. Le porteur de projet précise que la production d'hydrogène sera majoritairement in situ pour garantir l'autonomie industrielle, mais tout en restant ouverte à un mix d'approvisionnements (réseau HYNframed, import par canalisations ou voie maritime, apports voisins), qui confirment son choix d'implantation sur la ZIP de Fos.

Réponse d'Elyse Energy, lors du débat public

« Donc, nous, on va devoir poser une unité de production de carburant classée Seveso haut, pour alimenter en carburant de synthèse des usages maritimes et aériens, dont la distribution est déjà organisée dans le port de Fos depuis des décennies. Donc, il est fondamental pour nous que notre unité de production de carburant de synthèse se situe au cœur de cette zone, pour prolonger quelque part et assurer une transition entre ce qui a été fait sur la base de carburants fossiles pendant plusieurs décennies et essayer de contribuer à leur décarbonation.

(...)

Concernant notre production d'hydrogène, il y a une grande partie, majoritairement, qui va être produite in situ, et c'est la raison pour laquelle on a fait cette demande de raccordement et qu'on travaille sur le sujet de cette capacité à produire 40 à 50 000 tonnes d'hydrogène sur notre site, mais ils ne suffiront pas à notre production in fine, quand elle va grossir, et c'est la raison pour laquelle, dans le cadre du projet HYNframed, on a fait acte de candidature pour être connectés au réseau HYNframed et être en capacité de s'alimenter en hydrogène comme compléments qui pourront venir alimenter la zone. Et j'allais dire, quelque part, peu importe d'où ça viendra, est-ce que ça viendra du grand import par voie de canalisations ou par voie maritime, ou est-ce que ça viendra de certains de nos voisins qui produiront de l'hydrogène pour nous alimenter ? Aujourd'hui, on ne le sait pas encore, mais tout ça pour dire qu'en fait, il n'y a pas de position unique. On est sur un mix de solutions. »

Retour sur l'atelier-visite du 13/03 avec les lycées Lurçat et Latécoère

Les contributions des élèves ayant participé à cet atelier, suivi de la visite du môle central, sont présentées séparément du reste des arguments. En effet, les élèves n'étaient pas invités à s'exprimer directement sur le projet NeoCarb, mais plutôt sur le territoire dans lequel il s'inscrit (bassin de Fos, ouest étang de Berre). L'objectif de la séance était d'élargir la perspective : il ne s'agissait plus seulement d'aborder le projet, mais de le replacer dans l'écosystème plus large de la ZIP de Fos-sur-Mer. Les élèves ont ainsi été amenés à réfléchir à leur territoire vécu, à situer leurs pratiques quotidiennes et à les mettre en regard de la ZIP, tout en explorant leurs représentations de l'emploi, de l'identité industrielle du territoire et de l'environnement, à partir de verbatims d'autres jeunes de leur âge. L'association Pliecto assurait la visite afin d'apporter cette vision d'ensemble.

Ainsi ce qui ressort de ces échanges fait finalement davantage écho aux questions soulevées lors du débat public global de 2025, qu'aux éléments discutés dans les autres temps d'échange spécifiquement consacrés au projet NeoCarb.

- **Le rapport au territoire et aux mobilités**

Les élèves vivent majoritairement à l'est du territoire, autour d'Istres-Martigues-Miramas. Leurs pratiques quotidiennes sont centrées autour de leurs lieux d'habitation, avec quelques déplacements vers l'étang de Berre ou la mer pour les loisirs.

La ZIP est contournée, rarement traversée, sauf pour quelques stages ou trajets scolaires. La Camargue est peu fréquentée ; les déplacements vers l'ouest passent souvent par Arles.

Ainsi la ZIP est proche mais semble peu vécue, perçue comme un espace « à côté », rarement intégré aux pratiques quotidiennes.

- **Perceptions de l'industrie et de l'environnement**

Les élèves ont exprimé des avis partagés sur la cohabitation entre l'industrie et la nature, certains estimant que celle-ci est possible si l'industrie limite ses impacts, tandis que d'autres la juge difficile voire incompatible, en raison de la pollution que les activités industrielles génèrent.

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« Ça dépend, en préservant les espaces verts. C'est polluant mais on peut limiter. »

« Ça dépend des entreprises, si c'est des circuits fermés, on a moins de risque de fuite. »

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« Les industries ça pollue forcément, je vois pas comment il pourrait y avoir des espaces naturels à proximité ».

- **Qualité de vie et santé**

Là encore les perceptions sont contrastées entre les élèves qui considèrent que vivre près d'un territoire industriel dégrade la qualité de vie, tandis que pour d'autres, cela ne pose pas de problème tant qu'ils ne vivent pas « juste à côté ».

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« Ça pose des questions de santé, y'a plein de cancers à Fos ».

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« Tant qu'on est pas juste à côté ça va, moi je m'en rends pas compte des usines au quotidien. »

- **Histoire, identité et rapport symbolique à la ZIP**

Si les élèves reconnaissent un lien familial avec l'industrie, car au moins un membre de leur famille y travaille ou y a travaillé, ce n'est pas unanime pour autant.

La fierté de l'histoire industrielle de Fos est présente mais nuancée, des élèves valorisant la dimension internationale de la ZIP, alors que d'autres relativisent au regard des impacts environnementaux.

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« C'est la plus grande zone industrielle de France, d'Europe. C'est une fierté. Elle alimente le monde entier. »

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« L'industrie en soi peut rendre fier, mais ça pollue donc on peut pas dire que ce soit une fierté. »

La plupart des élèves imagine que le territoire restera industriel dans cent ans. Pour certains, c'est une conviction liée à l'histoire et à la vocation du bassin ; pour d'autres, c'est davantage l'expression d'une difficulté à envisager une alternative — « Y'aurait quoi sinon ? ». Cette projection s'accompagne toutefois de conditions ou de réserves quant à la manière dont ce développement pourrait se poursuivre. Certains expriment par exemple des inquiétudes liées à l'essor de l'intelligence artificielle, en particulier dans les secteurs associés à l'industrie verte. D'autres évoquent plutôt l'éventualité de voir certaines entreprises disparaître faute de financements suffisants.

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« Il faut que ça reste industriel, mais faut pas que ça s'étende, faut que les entreprises soient moins près des habitations, faut trouver des compromis pour préserver le cadre de vie, trouver des arrangements. »

- **Emploi, avenir professionnel et industrie verte**

Pour ces élèves l'industrie bénéficie d'une bonne attractivité, perçue comme un secteur d'emploi important, proche et bien rémunéré. Ils considèrent que la ZIP offre encore des opportunités d'emploi pour les jeunes du territoire, notamment pour des postes d'opérateurs, indispensables pour « faire tourner les usines ». Ils rapportent des expériences de stage enrichissantes. Néanmoins, on relève la même difficulté que précédemment chez certains à envisager une alternative – « Tu crois qu'on va faire quoi sinon ? ». Ainsi pour ces élèves le développement ou le maintien économique du territoire semble fortement lié à la présence des industries.

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« Ça gagne bien de travailler dans l'industrie, et c'est là, juste à côté. »

Concernant plus spécifiquement le secteur de l'industrie verte, celui-ci suscite de l'intérêt mais aussi beaucoup de scepticisme de la part des élèves. Certains pensent qu'elle peut permettre de transformer et améliorer le travail dans les usines, mais qu'elle créera surtout des emplois pour les générations futures.

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« Le métier dans les usines, ça peut être intéressant vu qu'on est dans un monde très développé industriellement, mais il faut révolutionner avec des projets comme NeoCarb. »

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« L'industrie verte, c'est pour les générations d'après, parce qu'il reste beaucoup d'industries fossiles. C'est pas trop porteur d'emploi. »

D'autres ne s'y projettent pas du tout, préférant l'aéronautique ou la pétrochimie qui sont bien implantés sur le territoire, et bénéficient d'une plus grande confiance des élèves en termes de création d'emplois.

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« J'ai du mal à me projeter dans quelque chose qui n'existe pas. »

« Oui ça pourrait être intéressant, mais moi je me vois plus dans la pétrochimie et l'aéronautique. »

- Représentations de l'énergie et des ressources

Les élèves abordent également les questions liées à l'énergie, au pétrole et à l'électricité. Certains considèrent encore le pétrole comme un élément structurant pour l'avenir de la ZIP, notamment en matière d'emploi. Les autres formes d'énergie liées à l'industrie verte suscitent davantage de réserves ou d'interrogations. Certains soulignent toutefois les risques géopolitiques associés au pétrole et évoquent l'idée que l'électricité pourrait constituer une réponse à ces tensions, tout en étant perçue comme indispensable pour soutenir leurs modes de vie et de consommation.

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« Sans pétrole, pas d'industrie, pas de voiture, pas de travail. »

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« C'est bien l'électricité. S'il y a pas d'électricité, on vit pas. On peut pas s'alimenter en énergie. C'est très important pour communiquer, recharger les appareils électroniques. On est dans un monde, une génération où l'électricité est le plus important. Le pétrole c'est pas très utile à part l'essence. On peut fabriquer du plastique avec des matières recyclables. »

Remarque du public, rencontre avec les lycées du 13/03

« Le pétrole, ça pollue beaucoup, ça fait beaucoup de conflits, les États-Unis font beaucoup de guerre à cause du pétrole. C'est la première cause de conflit, alors que l'électricité on peut la créer naturellement, il y en a partout dans le monde, ça ne crée pas de conflits. »

Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade

A ce stade de la concertation continue, plusieurs sujets n'ont pas encore été abordés, comme la maîtrise des risques, les ressources en eau et en électricité. Le calendrier de la concertation proposé par le maître d'ouvrage prévoit de les aborder lors d'ateliers thématiques spécifiques et de réunions publiques, d'ici fin 2026.

La suite de la concertation continue

Les prochaines étapes du projet et de la concertation

Suite au dépôt Permis de construire et du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale de NeoCarb LOG, une première consultation du public est prévue du 30 mars au 30 juin 2026. Toutefois la concertation continue est maintenue sur la phase NeoCarb PROD avec des ateliers thématiques pour échanger sur les ressources et de nouveaux temps d'échanges sur les unités de production, qui ne pourront toutefois pas se tenir pour les ateliers sur les ressources, comme prévu initialement au cours du premier semestre 2026, mais devront être reportés au-delà de la première consultation du public.

Ainsi à l'issue de l'instruction technique et administrative de la phase NeoCarb LOG, Elyse Energy poursuivra son information du public, à travers plusieurs rencontres organisées :

- 2 ateliers thématiques dédiés aux ressources nécessaires au projet, devraient être reportés au second semestre 2026
- 1 atelier thématique et 1 réunion publique, pour échanger sur les unités industrielles de production, fin 2026
- 1 réunion publique de conclusion de la concertation continue

Le dépôt DDAE NeoCarb PROD est prévu fin 2026 pour une instruction début 2027, également suivi d'une consultation du public de trois mois. L'ensemble des études, notamment de danger, sera finalisé à ce stade.

Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue

Au regard de la mobilisation contrastée observée au cours de cette première année de concertation continue — soutenue durant le débat public global, nettement plus faible lors des réunions spécifiquement consacrées au projet NeoCarb, puis de nouveau plus importante lors de la réunion commune du 3 février 2026 — plusieurs enseignements peuvent être tirés pour la formulation de préconisations adaptées au projet et au contexte territorial dans lequel s'inscrit le projet NeoCarb. L'intérêt manifesté par les lycées et la participation active des élèves lors des temps d'échanges avec les porteurs de projet constituent également des éléments significatifs.

Ces constats invitent à envisager, chaque fois que cela est possible, une mutualisation des modalités de concertation avec d'autres démarches continues menées sur le territoire. Ils soulignent aussi l'importance de poursuivre les efforts pour aller à la rencontre des publics dans leurs lieux de vie, sans attendre leur présence en réunion publique. De même, renforcer la visibilité et la communication autour des temps de rencontre, en amont et via la newsletter, apparaît comme un levier utile pour favoriser une plus grande participation du public.

Ainsi, à ce stade de la concertation continue — qui coïncide avec le lancement de nouvelles concertations à la suite du débat global — il est possible de formuler les recommandations suivantes,

en complément de celle consistant à répondre aux demandes de précisions restées en suspens au cours de cette première année et sur lesquelles le porteur de projet s'était engagé :

- **Il conviendrait de présenter les effets combinés et les mesures ERC lors d'une séance commune avec les projets voisins**, si le calendrier de leurs concertations continues respectives le permet.
- **Il conviendrait de traiter les autres** sujets (ressources en eau, électricité, risques, impact paysager) avec **un niveau d'information équivalent** à celui déjà apporté sur la biodiversité et le ferroviaire.
- **Il conviendrait de reporter à l'automne les ateliers sur les ressources initialement prévus au 1er semestre 2026**, ceux-ci ne pouvant se tenir pendant la consultation du public, **sans pour autant les annuler**.
- **Il conviendrait de revoir le calendrier de la suite de la concertation continue**, qui devra se dérouler sur un temps plus resserré du fait de la consultation du public et de la période estivale, tout en permettant l'organisation de quatre rencontres avec le public. Ce réajustement pourrait également être l'occasion de **mutualiser certains sujets avec d'autres réunions de concertations continues**, soit en raison de leur proximité géographique, soit en raison de la similarité des projets dans la perspective de la création d'une filière hydrogène.
- **Il conviendrait de poursuivre et explorer de nouvelles modalités d'aller-vers** les publics pour la seconde phase de concertation continue.

Liste des annexes

- Annexe 1 : Lettre de mission de la garante
Annexe 2 : Bilan de la communication produit par l'AMO concertation d'Elyse Energy
Annexe 3 : Travaux des élèves des lycées Latécoère et Lurçat lors de l'atelier-visite du 13/03/2026

- Annexe 1 : Lettre de mission de la garante



Le président

Paris, le 27 mai 2025

Madame,

Lors de sa séance plénière du 7 mai 2025, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignée garante du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de Plateforme industrialo-portuaire de production de molécules et de carburants bas-carbone à Fos-sur-Mer (NEOCARB).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation continue :

Cadre légal de la concertation continue

La concertation continue relève de l'article L.121-14 du Code de l'environnement : après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le responsable de projet décide de poursuivre son projet, « la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique ».

En l'espèce, la concertation préalable s'est tenue du 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025. Votre bilan de la concertation préalable a été publié le 20 février 2025. En avril 2025, le responsable de projet a publié le document tirant les enseignements de la concertation préalable.

Objectifs de la concertation continue

Le champ de la concertation continue est particulièrement large (articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement). L'enjeu est de garantir le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin de la concertation préalable et l'ouverture de l'enquête publique.

Ceci implique de vous appuyer sur le bilan de la concertation préalable, mais également l'avis de la CNDP du 7 mai 2025. **Vous avez toute latitude dans la négociation avec le responsable du projet** pour l'amener à respecter ses engagements, ainsi que pour introduire de nouvelles recommandations. Votre rôle est de formuler des recommandations vis-à-vis du porteur de projet, afin de garantir le droit à l'information et à la participation du public.

Enjeux de la concertation continue

L'enjeu majeur de la concertation continue est d'adapter le dispositif participatif à la **durée d'élaboration du projet**. Il faut notamment :

- clarifier pour les publics les grandes étapes et le calendrier d'élaboration du projet ;
- veiller à ce qu'ils soient associés et informés des décisions majeures ;
- s'assurer de la mise à disposition des publics des études, notamment les études environnementales et socio-économiques ;
- éviter que la concertation continue soit réservée aux parties prenantes.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions. N'hésitez pas à vous appuyer dessus pour les faire connaître à vos interlocuteurs et à vos interlocutrices.

2 - Recommandations pour la concertation continue sur le projet de Plateforme industrialo-portuaire de production de molécules et de carburants bas-carbone à Fos-sur-Mer (NEOCARB)

Pour la concertation continue qui s'ouvre, l'avis de la CNDP du 7 mai 2025 recommande que :

- le maître d'ouvrage maintienne l'effort engagé d'aller à la rencontre du public sur ses lieux de vie, afin de toucher un public le plus large possible ;
- le maître d'ouvrage publie sur le site internet de la concertation les résultats des études menées, au fur et à mesure de la disponibilité de ceux-ci ;
- dans le cadre de l'information et de la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, certaines thématiques soient approfondies, en particulier celles de la consommation d'eau et d'électricité, de la biodiversité et de l'impact paysager du projet ;
- RTE informe le public du calendrier de raccordement, en fonction de l'avancement du projet de création d'une ligne électrique aérienne à 400 000 volts entre Fos-sur-Mer (13) et Jonquières-Saint-Vincent (30) ;
- le site internet avec tous les documents versés à la concertation reste actif, en permettant au public d'y déposer des contributions ou des questions auxquelles des réponses seront apportées dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, conformément à l'art. L121-14, vous demanderez aux responsables du projet d'informer la CNDP des modalités d'information et de participation prévues pour la concertation continue, préalablement à sa mise en œuvre.

3 - Bilans de la concertation continue

Si la concertation dure au-delà de 12 mois, vous publierez des rapports intermédiaires à la date anniversaire de votre nomination. Ils permettront aux publics de suivre les évolutions du projet et d'être informés du respect par le responsable de projet des exigences du droit à l'information et à la participation.

Vous publierez à l'issue de votre mission un bilan final de la concertation continue, celui-ci sera joint au dossier d'enquête publique. Ce rapport final comporte :

- une synthèse des observations et propositions présentées par les publics pendant toute la durée de la concertation continue,
- les évolutions du projet induites par la concertation préalable et continue,
- le déroulé de la concertation continue et votre appréciation indépendante sur le respect par les responsables de projet du droit et des principes de la participation.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président



Signature numérique
de Marc PAPINUTTI
marc.papinutti
Date : 2025.05.27
10:45:01 +02'00'

Marc PAPINUTTI

Madame Valérie SAKAKINI

Garante de la concertation continue portant sur le projet de Plateforme industrialo-portuaire de production de molécules et de carburants bas-carbone à Fos-sur-Mer (NEOCARB)



La concertation continue

La phase de concertation préalable pour le projet NeoCarb s'est terminée. Du 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025, elle laisse place désormais à la concertation continue, phase qui se met en place jusqu'à l'enquête publique.



Riche des enseignements tirés de la concertation préalable et du déploiement de son programme national de production de carburants durables, Elyse Energy envisage le développement du projet NeoCarb en deux actes successifs :

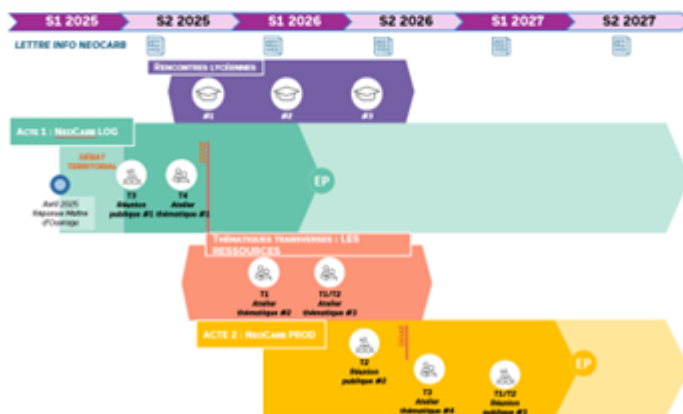


Cette approche progressive en deux actes vise une meilleure intégration du projet dans son environnement, et permet une coordination efficace avec les autres projets au sein de la zone industrielle-portuaire. Les actes NeoCarb LOG et NeoCarb PROD se concluent par un DDAE, ainsi, le projet fera ainsi l'objet de deux enquêtes publiques distinctes.

NeoCarb

La concertation continue

Le présent bilan est réalisé en amont de la première enquête publique de l'acte 1 et repose sur les rencontres du premier acte NeoCarb LOG à savoir, la réunion publique du 29 septembre, l'atelier thématique du 7 octobre 2025 ainsi que la première rencontre lycéenne du 1^{er} décembre 2025.



NeoCarb

Les rencontres réalisées

Depuis septembre 2025



1

REUNION PUBLIQUE

Fos-sur-Mer



1

**ATELIER
THÉMATIQUE**

Port-Saint-Louis-du-Rhône



1

RENCONTRE LYCÉENNE

*Martigues
Istres*

NeoCarb

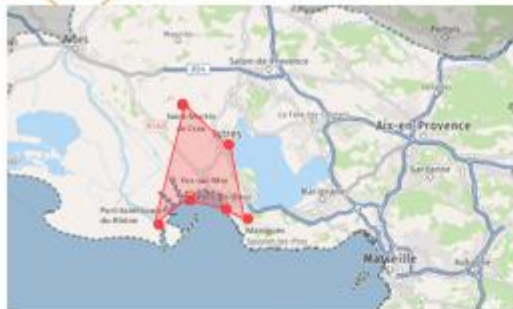
NeoCarb

2.

**Bilan quantitatif
*Communication***



Le kit de communication



Périmètre de proximité

- Fos-sur-Mer
- Istres
- Martigues
- Port-Saint-Louis-du-Rhône
- Port-de-Bouc
- Saint-Martin-de-Crau

Ce que contient le kit :

- 4 affiches
- 25 flyers
- 10 lettres information
- 1 publiédactionnel
- Un post pour les réseaux sociaux

Afin d'informer le grand public de la mise en œuvre de la concertation continue du projet NeoCarb, un kit de communication papier et numérique a été envoyé aux communes situées dans le périmètre de proximité (cf. concertation préalable). Préalablement à l'ouverture de la phase de concertation continue, les kits numériques et papiers ont été envoyés le 8 septembre.



ZOOM SUR LES SUPPORTS



FLYER

Présentant les deux premières dates de la concertation continue (réunion publique, atelier thématique), les flyers ont été réalisés pour informer des rencontres à venir.

Un total de 150 exemplaires a été imprimé.

Il a été diffusé :

- Dans les 6 communes (à travers les kits numériques et papiers – 25 flyers papiers dans chaque kit)
- Lors des rencontres de la concertation.



AFFICHE

Un total de 24 affiches a été imprimé pour annoncer la tenue de la concertation continue.

Il a été diffusé :

- 4 exemplaires pour chacune des 6 communes à travers les kits
- 1 affiche apposée lors des rencontres de la concertation (signalétique).



ZOOM SUR LES SUPPORTS



LA LETTRE INFO

Une lettre info a été réalisée pour informer la population et les acteurs locaux de l'ouverture de la phase de la concertation continue du projet NeoCarb après la phase de concertation publique (2024-2025).

Le document détaille la poursuite du dialogue avec le public sous la supervision de la CNDP et détaille les prochaines étapes qui sont divisées en 2 phases : NeoCarb LOG et NeoCarb PROD.

En fin de document, les premières rencontres (réunion publique et atelier) sont communiquées.

Cette lettre info a été diffusée en premier lieu le 12 septembre par voie électronique (aux inscrits sur le site internet du projet et aux inscrits via les précédentes rencontres – 24 personnes) et par papier à travers le kit de communication envoyé aux mairies.

Une deuxième diffusion par voie électronique a été réalisée le 20 octobre à différents partenaires et acteurs locaux (115 personnes).

Au total, 45 % des destinataires ont ouvert la newsletter pour autant, seuls 26 % de destinataires ont cliqué sur les liens présents sur la newsletter.



NeoCarb

ZOOM SUR LES SUPPORTS



SITE INTERNET

Le site internet donne la possibilité au grand public de s'informer sur le projet de manière dématérialisée. Il est régulièrement mis à jour avec l'ajout de la lettre information, la présentation des actes de la concertation continue et l'ajout des dates des premiers événements ainsi que les documents associés (supports de présentation, comptes-rendus).



NeoCarb

LES CHIFFRES DU SITE INTERNET

413 visites sur le site internet (depuis le 12 septembre 2025)...
...pour un temps moyen passé sur le site de **1 min 27s** par visite.

64 % du trafic est issu de mots clés indéfinis sur un moteur de recherche. A cela s'ajoute **15 %** issu du site elyse.energy, **7 %** issu du site debatpublic.fr et **4 %** depuis la lettre info.

Les pages les plus visitées sont la **page d'accueil** (161 visites), « **Les documents d'information** » (76 visites) et celle du « **projet NeoCarb** » (17 visites). Ces mêmes pages concentrent ainsi que la page « **Les comptes-rendus des rencontres** » (13 visites) et « **Les deux actes de la concertation continue** » (13 visites) concentrent la majorité des actions (téléchargements, recherches ou visites de pages).

Le site internet est visité majoritairement **le mardi, le jeudi**. Les visites ont plutôt lieu à **10 h, 11 h** et **15 h** (27 %).

Enfin, 1 nouvelle inscription a été enregistrée sur le site internet le 3 octobre.



LES RELATIONS PRESSE



ENCARTS PRESSE

Un encart presse a été acheté dans l'édition Marseille du journal La Provence pour mobiliser à l'occasion des différentes rencontres à venir. Cet encart presse ont été publié le 12 septembre 2025, informant sur les premières rencontres.



ARTICLES DE PRESSE

1 article mentionnant le projet NeoCarb dans la presse régionale est paru à ce jour



<https://www.lamarseillaise.fr/economie/la-production-de-methanol-de-synthese-sur-les-rails-d-ici-2031-PG18875820>



Les retombées

REUNION PUBLIQUE SUR NEOCARB : CONSTRUIRE L'AVENIR INDUSTRIEL EN BAS CARBONE



Le 14 mai 2024, la ville de Fos-sur-Mer a accueilli une réunion publique sur le projet NeoCarb. L'objectif de cette réunion était d'informer les habitants sur les enjeux du projet et de recueillir leurs avis.

Le projet NeoCarb est un projet industriel de production de produits chimiques à faible teneur en carbone. Il s'agit d'un projet innovant qui vise à réduire l'impact environnemental de l'industrie chimique.

Le projet NeoCarb est un projet industriel de production de produits chimiques à faible teneur en carbone. Il s'agit d'un projet innovant qui vise à réduire l'impact environnemental de l'industrie chimique.

Site de la ville de Fos-
sur-Mer

Site de la ville de Fos-
sur-Mer



Facebook de la ville de
Fos-sur-Mer

Site de la ville d'Istres



Facebook de la ville
d'Istres

NeoCarb

3.

Bilan quantitatif Participation du public



NeoCarb

Le formulaire de contact



Contact



Pour contacter la garante de la CNDP
valerie.sakakini@garant-cndp.fr



Pour contacter les maîtres d'ouvrage

Vous pouvez adresser votre question ou votre message au sujet du projet via le
formulaire de contact accessible via [ce lien](#).



Un formulaire de contact est disponible pour toute personne et à toute heure.

A ce jour, ce formulaire n'a pas été utilisé : aucune question ou demande n'a été formulée.



La réunion publique



1. Rappeler le projet NeoCarb
2. Partager les enseignements des échanges avec le public
3. Présenter les évolutions du projet
4. Présenter les modalités de la concertation continue



Lieu	Date	Horaires	Nbr de pers
Maison de la Mer et du Sport de Fos-sur-Mer	29 septembre	18h30 – 20h30	15



L'atelier thématique



1. Rappeler le projet NeoCarb (+ intervention du GPMM)
2. Présenter les infrastructures logistiques relatives au projet – intervention de Captrain
3. Présenter les mesures de préservation de la biodiversité – intervention de ECOMED



Lieu	Date	Horaires	Nbr de pers
Salle Marcel Pagnol Port-Saint-Louis-du- Rhône	7 octobre	18h30 – 20h30	4



Une actualité sur le site internet avait été réalisée en amont de l'évènement et un mail a été envoyé (aux utilisateurs du site neocarb-concertation.fr et aux participants de la concertation préalable) afin de rappeler la tenue de l'atelier et encourager la participation.



La rencontre lycéenne



1. Informer le jeune public sur le procédé chimique du projet
2. Echanger sur l'utilité des produits

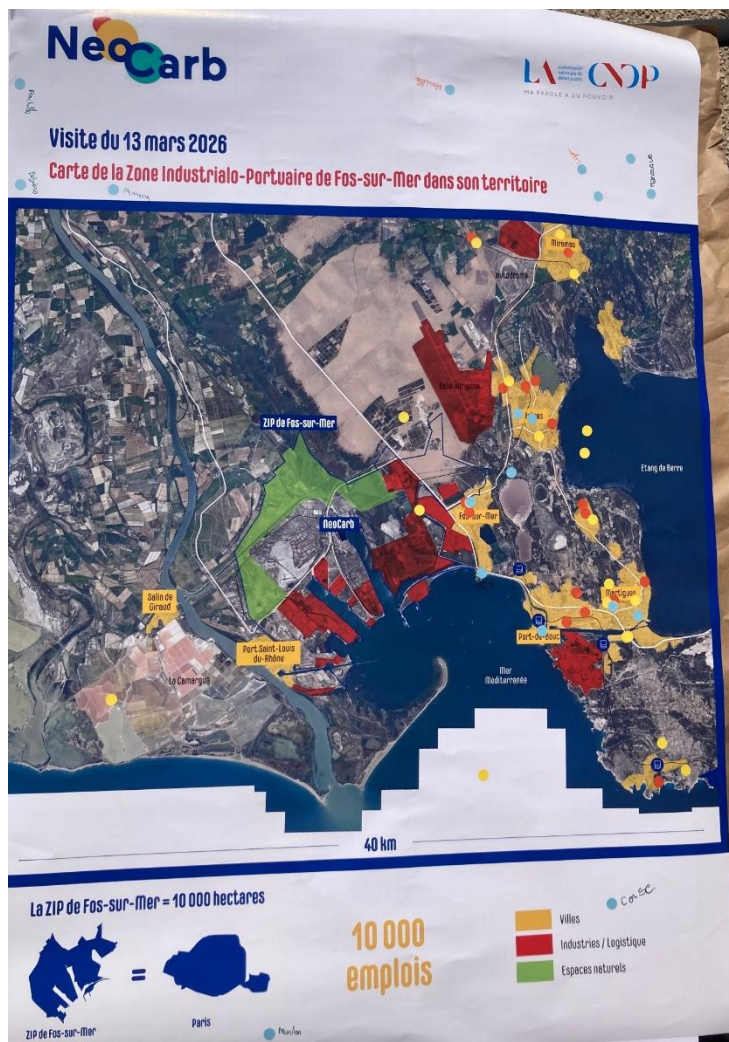


Lieu	Date	Horaires	Nbr de pers
Lycée Pierre Latécoère	1 ^{er} décembre	10h – 12h	17 participants
Lycée Jean Lurçat	1 ^{er} décembre	14h-16	24 participants



Annexe 3 : Travaux des élèves des lycées Latécoère et Lurçat lors de l'atelier-visit du 13/03/2026

Atelier : cartographie du territoire vécu



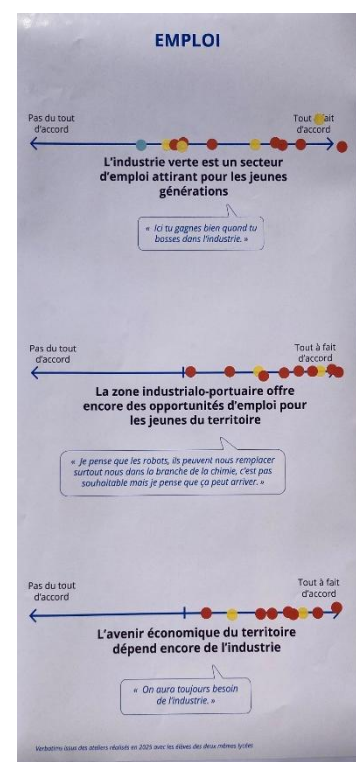
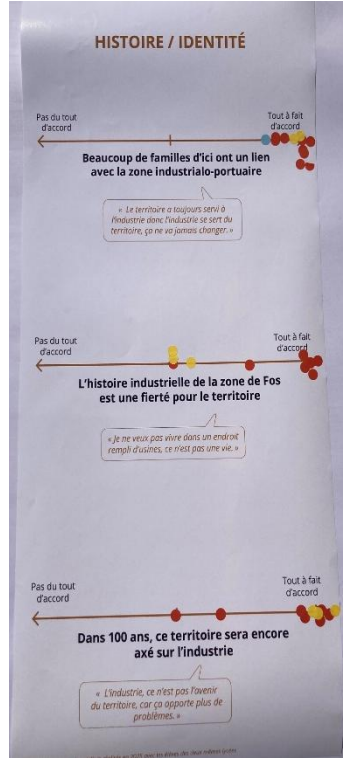
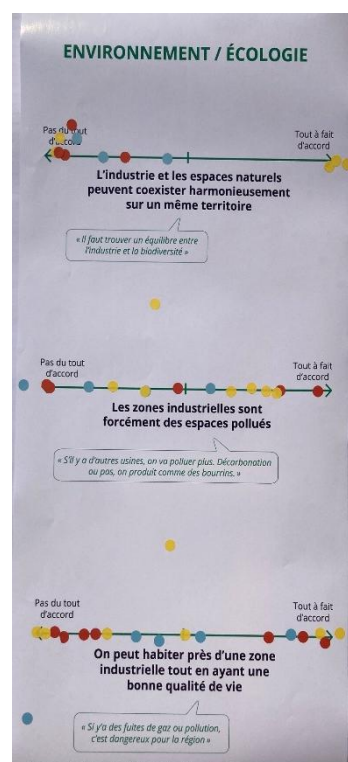
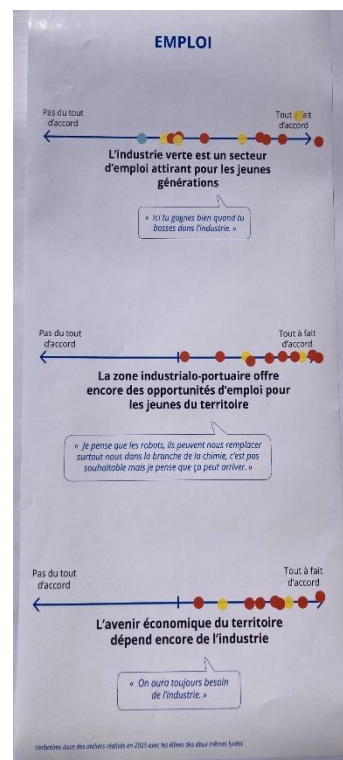
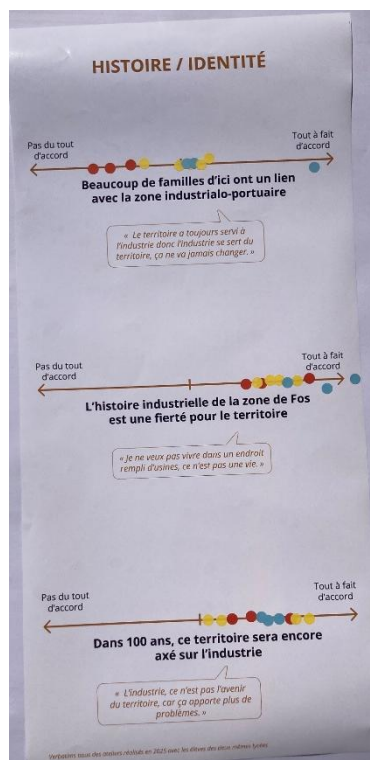
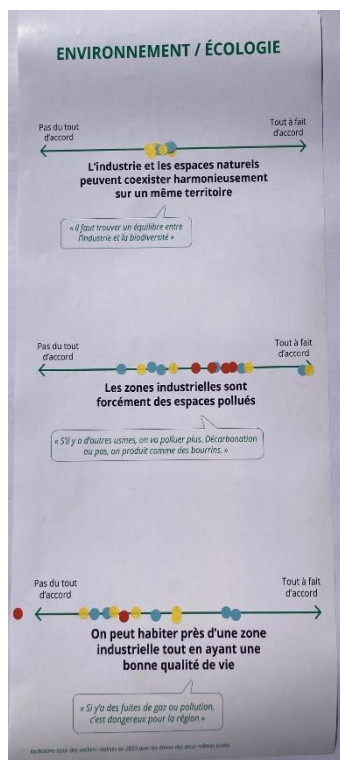
La seconde rencontre lycéenne du 13/03/2026

Site: Port Center, centre vie de la Fossette, Fos-sur-Mer et visite du môle central de la ZIP de Fos-sur-Mer.

Participants: Environ 45 élèves, issus des lycées Latécoère (Istres) et Jean Lurçat (Martigues)



Atelier 2 : Baromètre des perceptions



@debatpublic.fr



@CNDPDebatPublic



Commission nationale du débat (CNDP)

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France

T. +33 1 40 81 12 63 - contact@debatpublic.fr debatpublic.fr