

# BILAN DE LA CONCERTATION

—  
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

## 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 25 novembre 2024

au 20 janvier 2025

Valérie SAKAKINI

Bernard-Henri LORENZI

Date de remise du rapport, le 20 février 2025



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public .....	3
Les enseignements clefs de la concertation préalable .....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable .....	4
Introduction.....	5
Le projet objet de la concertation .....	5
La saisine de la CNDP .....	11
Garantir le droit à l'information et à la participation .....	11
Le travail préparatoire des garant.e.s.....	13
Les résultats de l'étude de contexte .....	13
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	15
Avis sur le déroulement de la concertation.....	29
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	29
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	30
Synthèse des arguments exprimés .....	32
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation .....	32
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme ..	63
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées .....	63
Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique .....	63
Liste des annexes .....	65

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 20 février 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.neocarb-concertation.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

## Synthèse pour les décideurs et pour le public

Ce projet de plateforme industrialo-portuaire de production de e-carburants, e-méthanol et e-kérosène, baptisée NEOCARB, est porté par ELYSE ENERGIE. Le projet est budgété autour d'1.5 milliard d'euros pour être implanté sur une parcelle de 51 hectares au cœur de la Zone Industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, dans la continuité des projets en cours sur la zone du Caban.

RTE est partenaire du projet pour le raccordement électrique de 399 MW sur la ligne 225 000 volts.

Le projet prévoit tout d'abord une unité de production de e-méthanol pour le transport maritime et dans un second temps, une unité de conversion de e-méthanol pour produire du e-kérosène afin de contribuer à décarboner le transport maritime et aérien. Selon le porteur de projet ce projet contribue à la réindustrialisation de la France, à la souveraineté énergétique et à la décarbonation en créant un hub énergétique de taille mondiale au Grand Port Maritime de Marseille.

Suite à la saisine des Préfets des Bouches-du-Rhône, des Alpes de Haute-Provence et du Gard, la CNDP a décidé en séance plénière du 11/12/2024, de l'organisation d'un débat public global sur la zone de Fos-Étang de Berre, sur la base de la loi industrie verte. Ce débat a vocation à apporter au public une information complète et une vision d'ensemble sur l'évolution de la zone industrielle de la zone Fos-Etang de Berre et les impacts attendus sur les territoires environnants. Le débat sera ouvert au public et permettra de débattre de l'ensemble des projets de réindustrialisation et liés à la décarbonation, sur le territoire de Fos, de l'étang de Berre et les territoires connexes.

### Les enseignements clefs de la concertation préalable

Le public constate de nombreux défis dans le projet NEOCARB. D'un point de vue logistique, le trafic routier, déjà dense, risque de s'intensifier considérablement, notamment en raison de la concomitance avec d'autres projets tels que GRAVITHY, H2V, CARBON etc. Les infrastructures actuelles, notamment la route départementale RD268 et le rond-point de la Fossette desservant la zone, font l'objet de projets d'aménagement toujours en cours.

L'impact environnemental suscite également des interrogations. La phase de travaux, tout comme celle d'exploitation, pourrait générer des nuisances olfactives, des rejets dans l'air, l'eau et le sol, ainsi que des altérations paysagères. L'équilibre écologique de la zone, déjà fragilisé, devra faire l'objet d'une attention particulière pour le public, avec la mise en place de mesures compensatoires et d'un suivi environnemental.

La sécurité industrielle constitue un autre point sensible. La manipulation de produits inflammables et la proximité avec d'autres installations industrielles exposent le site à des risques majeurs

(classement en zone SEVESO). Il sera impératif de renforcer les dispositifs de prévention et de gestion des risques pour garantir la sécurité des salarié.e.s et des habitant.e.s.

Enfin, la question du logement des employé.e.s, dès la phase de travaux, devra être anticipée, en lien avec les communes riveraines et la Métropole Aix-Marseille Provence, en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre du Programme Local de l'Habitat métropolitain (PLHm) ainsi que l'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi) des anciens conseils de territoire 5 (ancien SAN Ouest Provence) et 6 (ancien Pays de Martigues), dont les communes accueillent une grande partie des salarié.e.s de la ZIP.

Pour une partie des participants de la concertation, Neocarb est indéniablement porteur d'un avenir prometteur pour Fos-sur-Mer et au-delà, mais il appelle à une gestion fine et concertée des enjeux qu'il soulève. Si innovation, création d'emplois et décarbonation sont perçus favorablement, par contre les impacts, qu'ils soient environnementaux, logistiques ou sécuritaires, appellent des réponses adaptées et ambitieuses.

### Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

#### Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

##### Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. 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.
2. 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.
3. Préciser les infrastructures qu'il est prévu de mettre en place (flux, accueil, stockages ...) en fonction des choix techniques.
4. Clarifier les décisions et les investissements par les pouvoirs publics concernant les infrastructures de mobilité, les services publics et la planification du logement

##### Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, et sur la prise en compte des avis des participants, si le projet est confirmé

- 
1. Il sera nécessaire de prévoir une réunion publique sur les enseignements tirés de la concertation préalable dès les premiers mois de la concertation continue.
- 
2. 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.
- 
3. 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.
- 
4. 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.
- 

## Introduction

### Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

L'entreprise Elyse Energy est une PME industrielle française créée en 2020 à Lyon par deux grandes entreprises familiales françaises Falkor et Vol-V, spécialisées dans les énergies renouvelables. Elle 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. Elle est actuellement implantée dans 6 villes de France et de la péninsule ibérique.

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 NéoCarb qui confère à RTE, en co-saisine, un rôle de co-maître d'ouvrage.

A l'issue de la concertation préalable, Elyse Energy décidera de poursuivre ou non son projet. L'entreprise pourra alors décider d'élaborer puis de déposer des demandes d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement auprès de la préfecture des Bouches-du-Rhône.



- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

Elyse Energy entend, à travers son projet NéoCarb, répondre à 3 enjeux :

- 1- La lutte contre le réchauffement climatique (neutralité carbone d'ici 2050)
- 2- La souveraineté énergétique de la France
- 3- La réindustrialisation du territoire français

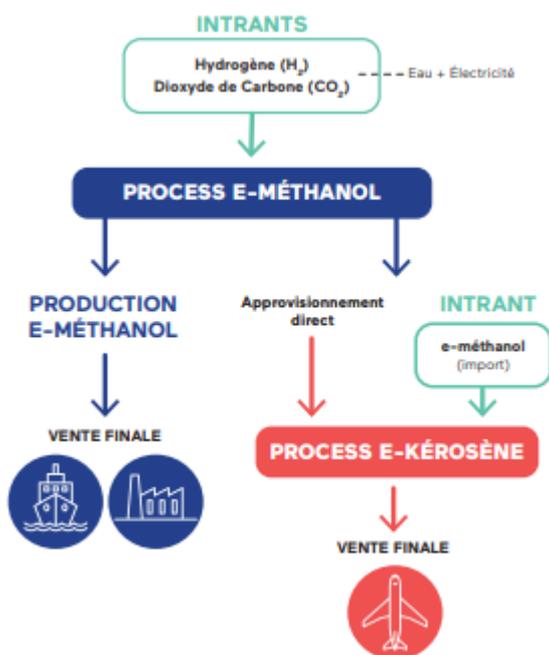


Schéma de l'hypothèse de base du projet NeoCarb.

Pour répondre aux besoins des unités de production de e-méthanol et de e-kérosène, la plateforme aurait besoin d'hydrogène à hauteur de 40 000 à 50 000 tonnes par an, qui serait pour partie produit in situ par électrolyse de l'eau, mais pourrait être issu également de la valorisation locale inter-plateforme PICTO et/ou d'une connexion à la future canalisation de transport HYNframed.

Pour répondre aux besoins électriques des processus de production (puissance requise de 399 MW), un raccordement électrique de 225 kV serait créé, sur environ 3 kms, entre les installations de NeoCarb et le poste existant de Darse ou son extension. A ce stade l'implantation précise du tracé n'est pas arrêtée et fait l'objet d'études techniques et environnementales complémentaires.

Le principe de raccordement du site d'Elyse Energy au réseau de transport d'électricité a été validé dans le cadre de la Proposition Technique et Financière (PTF) signée entre RTE et Elyse Energy en avril 2024.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le projet NeoCarb, tel que proposé à la concertation préalable, prévoit un scénario de référence, composé de deux briques, une pour la production de méthanol et la seconde pour la production de e-kérosène. Il prévoit la production et l'import d'e-méthanol, ainsi que la production de kérosène par voie « Méthanol-to Jet ».

Néanmoins, ce scénario de référence intègre des variantes quant à l'approvisionnement du carbone pour la production de méthanol et aux technologies de production de kérosène de synthèse.

Le projet Neocarb vise ainsi à produire 250 000 tonnes de e-méthanol pour :

- Une mise en vente directe comme solution de décarbonation du transport maritime et des industries (environ 50 000 tonnes),
- Un approvisionnement direct pour la production de e-kérosène à hauteur de 75 000 tonnes par an. Le projet prévoit en complément l'achat de e-méthanol, qui permettrait d'augmenter la capacité de production de e-kérosène.

Le projet s'adresse plus particulièrement aux transports maritime et aérien et à l'industrie de la chimie secteurs difficilement décarbonables. Il s'agit de leur fournir une solution de transition pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, les molécules produites devant bénéficier d'une certification « bas-carbone ».

Concernant l’approvisionnement en carbone, deux possibilités sont envisagées par le porteur de projet :

- Approvisionnement exclusif à partir de CO<sub>2</sub> capté dans les procédés industriels (dit e-méthanol)
- Valorisation de carbone issu de biomasse durable (ex. résidus agricoles et forestiers ; déchets municipaux solides...).

Concernant les technologies de production de kérosène de synthèse, deux possibilités sont également proposées par le porteur de projet :

- Valorisation du méthanol, et d’autres alcools disponibles sur la plateforme comme l’éthanol, pour produire du kérosène par voie dite « Alcool-to-Jet »,
- Production issue d’un réacteur Fischer-Tropsch qui assemble le carbone et l’hydrogène produit par électrolyse de l’eau selon le procédé dit « e-biocarburants ».

La réorientation du projet vers ces variantes pourrait se faire selon les contraintes d’approvisionnement et les conditions économiques liées qui s’exerceraient sur le projet, la priorisation de l’accès à l’électricité par rapport aux autres projets industriels sur la ZIP de Fos-sur-Mer, ainsi que les résultats de la concertation.

Ses besoins en ressources sont évalués par an à :

ENTRANTS	BRIQUES CONCERNÉES	SOURCES D’APPROVISIONNEMENT	Quantité estimée en hypothèse de base
<b>ÉLECTRICITÉ</b>	Hydrogène e-méthanol e-kérosène	- Raccordement électrique RTE - Électricité renouvelable ou bas-carbone	399 MW
<b>EAU</b>	Hydrogène e-méthanol e-kérosène	- Réseau d’eau brute GPMM en provenance du Rhône	3-5 millions m <sup>3</sup>
<b>HYDROGÈNE (H<sub>2</sub>)</b>	e-méthanol e-kérosène	- Production in situ par électrolyse de l’eau - Valorisation locale inter-plateforme PIICTO - Connexion à la future canalisation de transport HYNframed	40 000 - 50 000 tonnes par an
<b>DIOXYDE DE CARBONE (CO<sub>2</sub>)</b>	e-méthanol	- Captage in situ plateforme NeoCarb - Valorisation locale inter-plateforme PIICTO - Valorisation régionale et de la ZIP - Connexion au futur réseau de transport CO <sub>2</sub> de la vallée du Rhône	300 000 - 400 000 tonnes par an
<b>VAPEUR</b>	e-méthanol	- Production in situ via chaudière vapeur - Valorisation locale inter-plateforme PIICTO	En cours de dimensionnement
<b>E-MÉTHANOL</b>	e-kérosène	- Import via les infrastructures portuaires	50 000 - 100 000 tonnes par an

Les invariants du projet portent sur :

- L’implantation du projet au sein du foncier Asco Fields nord sur la ZIP de Fos-sur-Mer,
- Un raccordement au réseau RTE pour assurer les besoins électriques du projet,
- Une certification « bas-carbone » des molécules produites,
- Un projet économiquement viable,
- Un développement progressif des sites de production en deux phases pour une trajectoire industrielle adaptable et flexible, en cohérence avec les trajectoires réglementaires et la demande des consommateurs finaux.

Les composantes mises en débat portent selon le maître d'ouvrage sur :

- la logistique autour du projet pour laquelle plusieurs solutions modales (route - fer - mer) existent, seules ou combinées,
- le volume d'eau utilisé et les solutions d'optimisation de la ressource,
- la quantité de biomasse nécessaire au projet et les sources mobilisables en fonction des parts pris logistiques et des adaptations pouvant être apportées au processus pour introduire des biomasses d'horizons différents,
- la réutilisation du CO<sub>2</sub> par l'unité de production de e-méthanol qui concerne des choix technologiques.

Le porteur de projet a également proposé un scénario zéro, en miroir des caractéristiques du scénario de référence, qui correspondrait à l'absence de réalisation du projet. Il indique que cela se traduirait par une perte d'opportunités de réindustrialisation du territoire :

- Affaiblissement des filières logistiques locales et des métiers de la logistique (ferroviaire, portuaire et maritime),
- Perte d'attractivité du Grand port maritime de Marseille,
- Privation pour le territoire régional, ses ports et ses aéroports de solutions locales de décarbonation et de réduction des émissions atmosphériques.

Une situation qui, selon Elyse Energy, aggraverait la dépendance énergétique de la France vis-à-vis de pays étrangers exportateurs de molécules bas-carbone.

- **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.

- **Contexte du projet**

Prévu sur un foncier de 51 ha au sein de la ZIP de Fos-sur-Mer, le projet s'inscrit de facto dans la logique du développement de la zone industrielle mais également dans la prise en compte de ses impacts sur le territoire de la commune et de la micro-région.

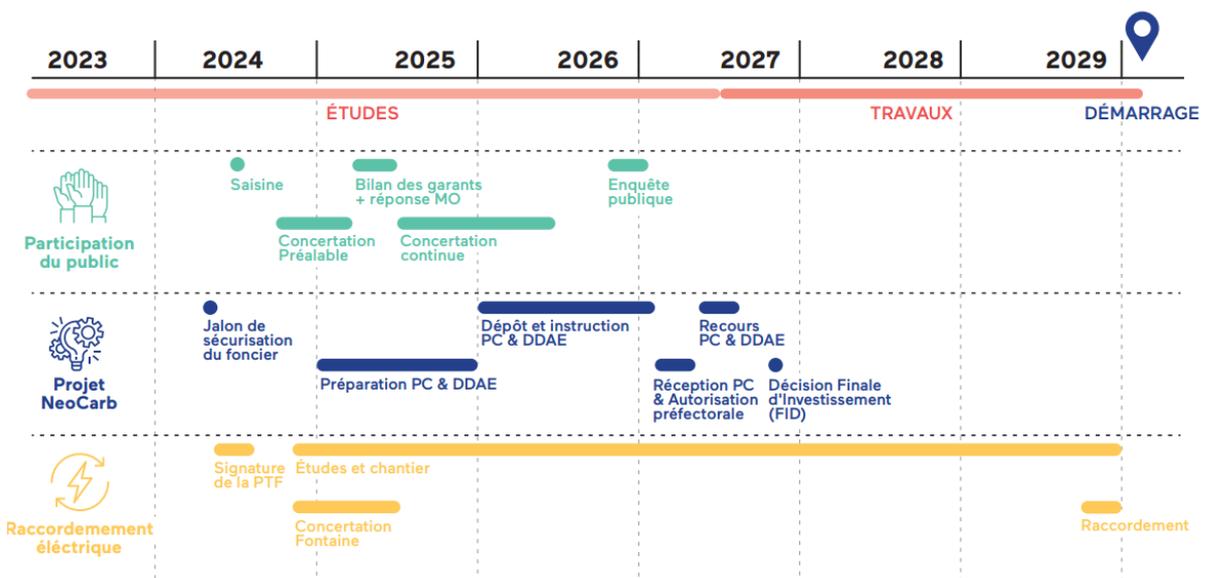
Ainsi, si le projet en lui-même est interrogé sur l'aspect danger par explosion, il ne semble pas soulever d'opposition auprès des personnes rencontrées lors de l'étude de contexte, qui évoquent un territoire habitué à l'implantation de projets industriels, souvent basés sur la chimie. En revanche, les nuisances et pollutions diverses occasionnées par les nombreux camions prévus en phase chantier puis d'exploitation, les ressources en eau et en électricité, la gestion des rejets, suscitent des questionnements, principalement sur les impacts environnementaux induits, dont les effets viendront se cumuler aux impacts des nouveaux projets industriels en cours et à venir, mais également aux impacts des industriels déjà présents sur la ZIP. Des analyses complémentaires apparaissent ainsi nécessaires pour analyser ce cumul des impacts notamment en matière de ressources, de réseaux, de gestion des rejets. Les enseignements des précédentes concertations préalables sur le territoire, confirmés, par les entretiens menés au cours de l'étude de contexte, pointent des moyens insuffisants mis en place par la puissance publique, en particulier la Métropole, la Région et l'Etat notamment en matière d'infrastructures de transports, de politique de logement et d'habitat.

Mais le projet interpelle au-delà la zone d’implantation elle-même par la nature-même des enjeux nationaux et internationaux auxquels il entend contribuer, à savoir la lutte contre le dérèglement climatique. Un débat de société, qui met en question oppose le modèle des technologies vertes et celui de la génération frugale, pour reprendre les scénarios proposés par l’ADEME, et qui invite à questionner la pertinence et l’efficacité des e-carburants comme solutions à l’urgence climatique, voire même au risque de concurrence avec d’autres solutions dans l’accaparement de ressources nécessaires à la transition écologique d’autres activités ou usages.

De plus, il a été évoqué le fait que la ZIP de Fos-sur-Mer ne devait pas devenir le point de fixation des projets polluants, majoritairement à base de chimie, dont on ne voudrait pas ailleurs. Les arguments favorables au développement de ces activités se trouvent régulièrement confrontés à l’opposition d’habitants qui craignent les effets toxiques de ces installations, qui disent manquer d’informations sûres pour garantir leur santé et celle de leurs enfants.

Les deux zones de Dunkerque et Fos-sur-Mer, apparaissent de ce point de vue, comme les lieux de fixation des nuisances attribuées à ces usines, permettant de préserver ainsi le reste du territoire.

- **Calendrier du projet**



- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.**

Le porteur de projet prévoit un dépôt du dossier de demande d’autorisation environnementale (DDAE) à la préfecture des Bouches-du-Rhône courant 2026. Le dépôt du permis de construire se fera parallèlement auprès de la commune de Fos-sur-Mer.

A l’issue de l’instruction par les services compétents, à l’issue de la concertation continue, une enquête publique conjointe serait organisée fin 2026-début 2027, pour une réception PC et Autorisation préfectorale courant 1<sup>er</sup> trimestre 2027.

Selon ce calendrier la phase travaux démarrerait mi-2027 et s’étalerait sur une durée de 2 à 3 ans, permettant un démarrage de l’installation d’ici 2030.

## La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Les pays membres de l'Union Européenne, dont la France, ont adopté ces dernières années des lois et directives soutenant la décarbonation des principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre, tels que l'industrie et les transports. L'objectif est d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, avec un premier palier pour le secteur des transports qui devra réduire de 14,5 % son intensité en GES d'ici 2030, principalement grâce à l'utilisation des énergies renouvelables (directive RED III).

Plusieurs solutions émergent, pour accompagner la transformation de la production de carburants nécessaire à l'atteinte des objectifs fixés. Parmi elles, la production de molécules et de carburants dits « bas-carbone », dont les émissions de GES, liées à leur production et leur utilisation, sont nettement inférieures à celles des carburants fossiles. Ces carburants de synthèse ou e-carburants permettent en effet de réduire d'au moins 70 % leurs émissions de GES, conformément à la réglementation RED II.

Le projet présenté, qui se situe très en amont de sa réalisation, offre une option de décarbonation qui s'inscrit dans la politique nationale et locale. Les options ouvertes sont multiples dans la mesure où le territoire produit déjà de l'hydrogène et où d'autres entreprises occupent des créneaux complémentaires

- **Décision d'organiser une concertation**

En co-saisine avec RTE, Elyse Energy a saisi la Commission Nationale du Débat Public le 19 juin 2024. Lors de la une réunion plénière du 3 juillet 2024 la CNDP a décidé de l'organisation d'une concertation préalable du public pour le projet NeoCarb sous l'égide de deux garant.e.s, Valérie SAKAKINI et Bernard-Henri LORENZI, considérant, au titre de l'article L 121-8 du Code de l'environnement, que ce projet a des impacts significatifs sur l'environnement et présente de très forts enjeux socio-économiques et d'aménagement du territoire.

## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garant.e.s qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentif à :

- Veiller au droit à l'information du public et l'accessibilité de cette information,
- Permettre le débat sur l'opportunité et les alternatives possibles au projet,
- Veiller à préciser les dispositifs et les acteurs que les MO comptent mobiliser pour y parvenir, en accordant une place particulière à l'association PIICTO qui regroupe les industriels de la zone et au Grand Port Maritime de Marseille (GPMM),
- Que les enjeux du projet soient présentés au public et notamment les impacts environnementaux très significatifs à prévoir,
- Questionner le porteur de projet sur l'organisation, au sein de la plateforme industrielle du Caban-Tonkin, de synergies avec les industriels fournisseurs et/ou clients envisagés ;
- Veiller à la prise en compte de la coexistence de ce projet avec d'autres projets industriels sur la plateforme et leur interdépendance, en matière de cumul des impacts environnementaux et socio-économiques et des besoins d'équipements et de logements rendus nécessaires.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation continue est mise en place jusqu'à l'enquête publique, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

# Le travail préparatoire des garant.e.s

## Les résultats de l'étude de contexte

- **Méthodologie**

L'étude de contexte a été réalisée sur la base de recherches, études et analyses documentaires, d'une visite de terrain organisé par le porteur de projet et de la rencontre de différents acteurs-ressources. Nous avons ainsi mené 8 entretiens avec les acteurs du territoire suivants :

- La commune de Fos-sur-Mer
- La commune de Port-Saint-Louis du Rhône
- Le Secrétariat permanent de prévention des pollutions industrielles PACA (SPPPI)
- Le Grand port maritime de Marseille (GPMM)
- L'association PIICTO
- Cap Energie
- ECO-Relais Côte Bleue
- FNE 13
- FNE PACA
- Collectif Cistude
- Agir pour la Crau

Les entretiens ont été menés le plus souvent en présentiel, mais pour deux d'entre eux en visio-conférence. Nous avons rencontré chaque acteur de manière individuelle dans la mesure du possible. Toutefois une réunion avec des associations environnementales a été conjointe entre plusieurs associations.

Nous nous sommes également appuyés sur les concertations préalables passées et en cours au moment de la réalisation de l'étude de contexte, afin de la nourrir des expériences de participation du public récemment mises en œuvre.

- **Identification des publics et des périmètres de la concertation**

Depuis deux ans, plusieurs projets industriels de décarbonation ont fait ou font l'objet de concertations préalables avec le public. Plusieurs d'entre elles sont d'ailleurs en phase de concertations continues. Une lassitude des habitants est relevée par les différents acteurs du territoire, quant à la concomitance des concertations, qui conduisent aux mêmes constats d'une insuffisance des pouvoirs publics en matière de transports, d'équipements et de logement.

Cette multiplication des concertations amène un autre constat de la part des acteurs du territoire, celui de la difficulté à mobiliser la participation du public non averti (c'est-à-dire hors associations et organismes professionnels), et en particulier les femmes et les jeunes, dans le format réunion publique. La réunion publique en plénière apparaît comme une tribune pour certaines personnes aguerries à l'exercice, tandis que d'autres personnes n'osent pas prendre la parole par crainte d'un manque de légitimité, d'autant plus sur des sujets techniques.

Dans le cadre du projet Neocarb, on peut distinguer plusieurs types de publics selon le périmètre géographique considéré et selon leurs caractéristiques et objectifs :

- Les riverains du projet, habitants de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis du Rhône, pour qui les questions relatives à l'aménagement du territoire, aux incidences environnementales et à l'emploi sont plus prégnantes ;

- Les jeunes du territoire, pour lesquels les enjeux liés à leur orientation et leurs formations vers les métiers présents demain sur le territoire est une priorité ;
- Les actifs, notamment salariés travaillant sur la ZIP de Fos, et concernés directement par la mutation du tissu industriel ;
- Les habitants de la Métropole Aix-Marseille Provence, en particulier du territoire de l'Ouest Etang de Berre, pour lesquels la réindustrialisation et la décarbonation de la ZIP de Fos est un enjeu de développement économique, d'aménagement du territoire et de santé environnement ;
- Les usagers des transports aérien et maritime, mais plus largement tous les citoyens, dont les modes de déplacements vont être de plus en plus impactés par les enjeux de décarbonation et de souveraineté énergétique ;

- **Les thématiques de la concertation**

La concertation aborde les champs thématiques suivant :

- Les ressources mobilisées pour le projet (eau, électricité, méthanol) ;
- Les risques et nuisances :
  - Le risque d'accident industriel lié au classement Seveso de l'installation, mais aussi à la proximité d'autres sites Seveso dans le périmètre du PPRT Fos-Ouest,
  - Le risque submersion marine, de part la proximité du site avec la mer,
  - Les pollutions générées par le projet,
  - Les impacts sur la biodiversité ;
- Les synergies industrielles et les interfaces avec le territoire ;
- La contribution à la dynamique économique territoriale (réindustrialisation, participation à la mutation du tissu industriel historique, création d'emplois directs et indirects, contribution à la création d'une filière énergétique...) ;
- Le raccordement électrique porté par RTE dans un contexte où les besoins en électricité pour la décarbonation des industriels déjà présents sur la ZIP et des projets en cours et futurs sont de plus en plus importants ;
- L'approvisionnement en ressources et le transport du e-carburant produit dans un contexte où :
  - de nombreux projets d'infrastructures routières sont en attente de réalisation (liaison Fos-Salon, contournement Martigues/Port-de-Bouc, rond-point de la Fossette) ;
  - le développement du fret fluvial et maritime nécessite des aménagements préalables du quai,
  - le réseau ferré présente des problèmes de mise en œuvre.

- **Les attentes des acteurs vis-à-vis du projet et de la concertation**

Le projet NeoCarb s'inscrit dans le contexte industriel particulier de ce vaste territoire, situé à une cinquantaine de kilomètres des bassins historiques du GPMM à Marseille. Une partie des acteurs rencontrés a rappelé les conditions de la création de la ZIP de Fos, vécue comme un traumatisme pour les habitants de ce territoire, dont l'avis n'a pas été pris en compte par les autorités publiques,

et sans considérations environnementales pour ce territoire à cheval entre la Camargue et la Crau, ils relèvent néanmoins que la création de la ZIP de Fos a permis le développement des communes riveraines, assurant à leurs habitants une certaine qualité de vie, ébranlée depuis une vingtaine d'années par une inquiétude et une défiance grandissantes vis-à-vis des industriels quant à l'impact sanitaire de leurs activités. A cette méfiance vis à vis des industries chimiques s'ajoute un sentiment d'abandon de la part de l'Etat dans l'aménagement du territoire, accentué par l'implantation de l'incinérateur au début des années 2000 et la création de la métropole Aix-Marseille Provence en 2016.

L'étude de contexte n'a pas mis en évidence de conflictualité par rapport au projet. D'une part, parce qu'il est positionné au cœur de la ZIP, dans un territoire déjà industrialisé, d'autre part parce qu'il répond à l'enjeu global de décarbonation et de souveraineté énergétique de la France, et à celui du développement économique et de l'attractivité du territoire.

En revanche, les acteurs rencontrés sont unanimes sur une exigence : que le projet ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie du territoire. Toujours dans un souci de projet global, il est souligné l'intérêt économique et d'aménagement de construire une vision d'ensemble de tous les projets, qui permette d'anticiper les possibilités de mutualisation et de développement d'une écologie industrielle à l'échelle de la ZIP.

### L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Les garant.e.s ont réalisé des recommandations auprès d'Elyse Energy en charge du processus d'information et de participation. Par décision lors de la séance plénière du 6 novembre 2024 la CNDP a constaté que le dossier de concertation était complet et a validé les modalités de la concertation préalable. Elle a acté que la période de concertation se déroulerait du 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025.

#### Le calendrier de la concertation

Les garant.e.s ont demandé une durée de concertation préalable de 2 mois, permettant d'enjamber la période des fêtes de fin d'année, moins propice à la mobilisation du public, et ainsi de bénéficier d'une période supplémentaire pour l'organisation d'évènements.

Aussi les garant.e.s ont demandé à ce que les jours, les horaires et les lieux de rencontre soient variés, afin de s'adapter aux différents publics et de pouvoir les capter sur des lieux et à des moments pertinents pour faciliter leur participation.

#### Le périmètre de la concertation

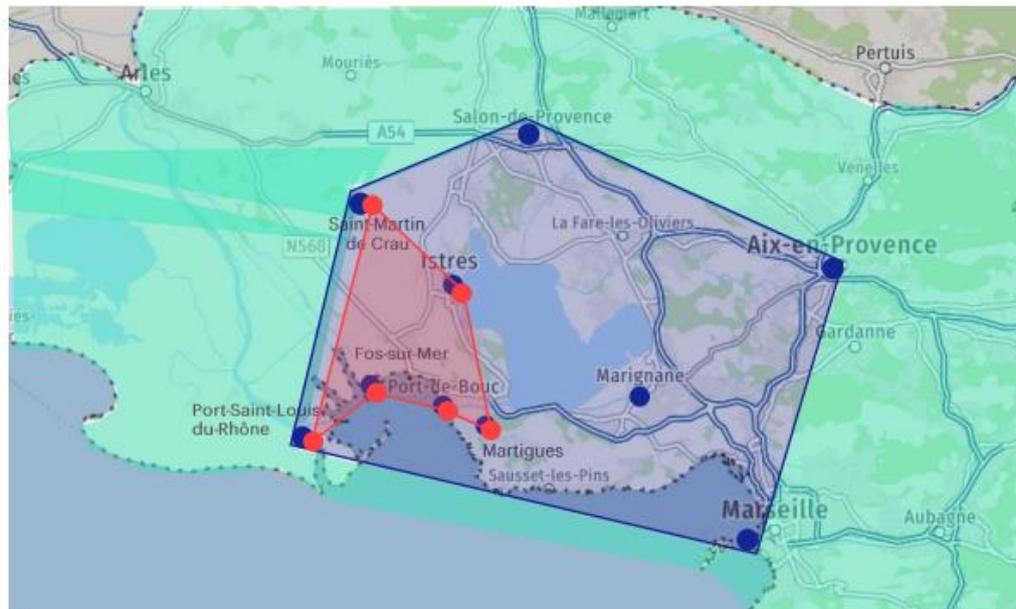
Les garant.e.s ont recommandé de dépasser le périmètre restreint du territoire local, car les enjeux liés au projet intéressent différents niveaux

Ainsi 3 niveaux de concertation ont été proposés :

- Le territoire local d'implantation du projet, principalement Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, qui sera directement impacté par l'installation d'une nouvelle industrie, en termes d'aménagement, d'environnement et d'emploi ;

- Le territoire élargi jusqu'à Marseille, Aix-en-Provence et Salon-de-Provence, embrassant une grande partie de la Métropole Aix-Marseille-Provence, compétente en matière de développement économique et d'aménagement du territoire. Ce territoire élargi accueille également 2 acteurs régionaux majeurs du secteur des transports, à savoir l'aéroport Marseille Provence et la gare maritime de Marseille ;
- Le territoire éloigné qui correspond au périmètre du département, voire au-delà, car les enjeux énergétiques et de décarbonation intéressent tout citoyen.

Carte des périmètres de la concertation, source Elyse Energy



- |  |  |
|--|--|
|  <p><b>Périmètre de proximité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fos-sur-Mer</li> <li>• Istres</li> <li>• Martigues</li> <li>• Port-Saint-Louis-du-Rhône</li> <li>• Port-de-Bouc</li> <li>• Saint-Martin-de-Crau</li> </ul> |  <p><b>Périmètre élargi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Périmètre de proximité</li> <li>• Marseille</li> <li>• Aix-en-Provence</li> <li>• Salon-de-Provence</li> </ul> |
|  <p><b>Périmètre éloigné</b></p>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Port de Marseille</li> </ul>  |  |

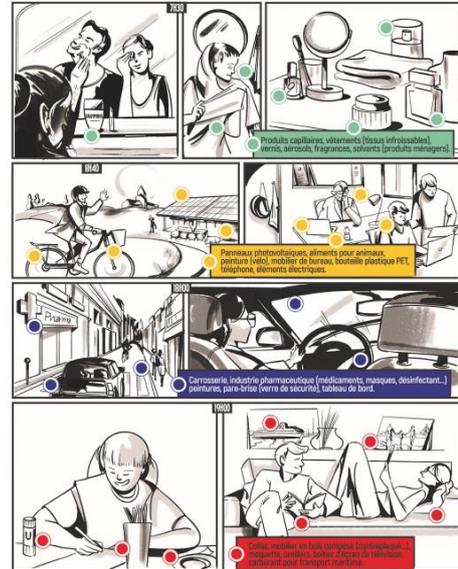
## Le dossier de concertation et sa synthèse

Un dossier de concertation de 32 pages et sa synthèse de 4 pages ont été publiés en amont de la concertation, accompagnés de 7 fiches thématiques :

- Le cycle du carbone et la compatibilité des gaz à effet de serre
- Le méthanol
- L'hydrogène
- Les carburants d'aviation durable
- Le captage du CO<sub>2</sub>
- Les risques industriels
- Les enjeux socio-économiques de la filière



Extraits du dossier de concertation



L'objectif était d'alléger le dossier de concertation d'éléments d'ordre techniques, tout en les mettant à disposition du public sous un autre format accessible et ciblé par thématique pour permettre à qui le souhaite d'approfondir un sujet. Un addendum a également été porté à connaissance du public suite à la commission du 6 novembre 2024, explicitant les alternatives au projet.

Les garant.e.s ont effectué un important travail de relecture, dès la phase préparatoire du dossier de concertation, pour faciliter au maximum la compréhension par le grand public, compte tenu de la nature technique et novateur du projet. Une attention particulière a été portée à la fois sur l'intelligibilité des textes mais également sur l'introduction d'éléments illustrés de types schémas, bande dessinée, cartographie, dans un souci de pédagogie et de clarté de l'information.



Extraits des fiches thématiques et des annexes

### La mise à disposition d'information et d'études en lien avec le projet :

Les garant.e.s ont recommandé au porteur de projet de choisir des modalités de concertation qui permettent à la fois d'avoir une vision globale du projet mais aussi de pouvoir approfondir les sujets par thématique. Les forums participatifs à travers la mise en place de stands thématiques ont vu la participation des experts d'Elyse Energy et de RTE. Les garant.e.s ont demandé à ce que soient également présents sur ses stands différents partenaires tels que le GPMM et PIICTO.

### Les modalités d'information sur le projet :

Les garant.e.s ont demandé à ce que les moyens mis en œuvre pour informer le public sur le projet soient variés pour correspondre aux usages et pratiques des différents publics, en répondant aux questions suivantes « comment s'informent-ils ? » mais aussi « comment peut-on toucher tel ou tel public ? ». Ils ont ainsi demandé à ce que l'information soit accessible :

- Au format papier sur tous les événements organisés pendant la concertation et dans les locaux des relais institutionnels habituels comme les mairies, dans un souci de réduction de la fracture numérique ;
- Au format numérique pour être accessible par tout un chacun indépendamment d'horaires d'ouverture de services publics ou de dates de réunions publiques

Ils ont également demandé à ce que les modalités proposées permettent d'aller au contact des publics, en particulier celles et ceux qui sont souvent peu nombreux ou sous représentés lors des formats de réunion en plénière. Ne pas attendre que le public vienne mais être dans une démarche active pour aller vers.

### Les modalités d'information et de communication sur la concertation :

Les garant.e.s étaient attentifs à la diversification des canaux de communication : encarts presse écrite, publications municipales papier et numérique, panneaux d'exposition présents sur l'ensemble des rencontres avec le public, spot publicitaire diffusé sur une radio locale.

### Les modalités de participation :

Les garant.e.s ont amené le porteur de projet à rectifier essentiellement deux points qui leur semblaient majeurs :

Pour ce qui concerne les dates et la durée de la concertation préalable, le porteur de projet considérait qu'une période allant de mi-novembre à fin décembre devait permettre une bonne information et participation du public. Faisant valoir que les fêtes de fin d'année sont un moment particulier (avantage des discussions familiales possibles mais inconvénient du désintérêt pour un sujet technique au moment où, majoritairement, on a d'autres centres d'intérêt), les garants ont proposé d'élargir la concertation en proposant de terminer fin janvier. Cette solution, adoptée par le porteur de projet, alliait l'avantage d'une concertation de deux mois mais aussi permettait de ne pas terminer lors de la période de fin d'année.

Par ailleurs, dans un souci légitime de communication et d'aller au plus près de tous les publics, les porteurs de projet avaient prévu de terminer la concertation par un travail de terrain. Les garant.e.s ont suggéré qu'il serait probablement pertinent de maintenir ce type de schéma participatif mais de le compléter par la mise en place d'une réunion publique de clôture permettant de faire la synthèse des arguments développés lors des forums participatifs et des stands mobiles organisés durant la concertation.

L'organisation de la participation du public a été réfléchi de manière à permettre, au travers de différents formats, de travailler en petits groupes, de s'informer individuellement sur des lieux divers, de se retrouver au sein d'assemblées de synthèse. Mais l'objectif était également de donner aussi la possibilité à des publics très éloignés de la participation la possibilité de s'informer, de donner leur avis : « Monsieur ou Madame tout le monde » croisés au hasard des places ou des halls de services publics, adolescents dans leur établissement, etc., tout autant que les associations et personnes au fait des procédures, les élus et les représentants de structures locales ou régionales.

En raison des enjeux de formation liés à la mutation de l'industrie historique présente sur le territoire de la ZIP de Fos et du manque d'attractivité des métiers de l'industrie, les garant.e.s ont demandé au porteur de projet d'organiser des rencontres spécifiques avec un public jeune. Deux stands mobiles ont ainsi été organisés avec les lycées professionnels Pierre Latécoère à Istres et Jean Lurçat à Martigues.

En raison des enjeux nationaux de décarbonation de l'industrie et des transports et de réindustrialisation des territoires, les garant.e.s ont demandé à ce que le porteur de projet élargisse le périmètre de concertation à la Métropole Aix-Marseille Provence afin notamment d'y intégrer l'aéroport Aix-Marseille Provence et la gare maritime de Marseille.

- **La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet**

Les relations entre les garant.e.s, Elyse Energy et son cabinet de conseil en charge de la concertation, se sont inscrites dans un dialogue constructif tout au long des phases de préparation et de concertation. Les recommandations des garant.e.s ont été entendues et prises en compte par le maître d'ouvrage avec parfois une marge d'adaptation de ses réponses en fonction des possibilités techniques, des retours d'expérience sur les précédentes concertations préalables, qu'ils ont pu mener sous l'égide de la CNDP, ou encore de l'opportunité de plutôt y répondre dans le cadre du débat public territorial qui doit se tenir au premier semestre 2025. La réactivité et la pertinence des propositions faites par le MO aux demandes des garant.e.s ont été appréciées.

Concernant les modalités de communication, d'information et de participation, les garant.e.s soulignent la prise en compte de la prolongation de 2 semaines de la concertation jusqu'au 20/01/25, qui a ainsi permis la tenue de 3 stands mobiles, l'organisation d'une réunion de clôture qui a été l'occasion pour le MO de présenter des résultats d'études arrivés en fin de concertation et de pouvoir ainsi tenir informé le public de l'avancement des études, mais également des premiers enseignements qu'il tire de ce processus de concertation. Les garant.e.s ont également apprécié la participation des partenaires lors des forums participatifs dans la tenue de stands thématiques (PIICTO, GPMM) ou d'interventions lors des plénières qui suivaient (PIICTO, GPMM, DREAL). L'élargissement du périmètre de concertation avec la proposition de 3 niveaux de concertation a de même été pris en compte.

Enfin l'effort de diversification et d'innovation des formats de rencontres proposés pendant la concertation est à souligner, avec un souci d'aller au-devant des publics et de s'affranchir du format de la réunion plénière en soirée, dont les modalités d'organisation ne permettent pas la participation des publics les plus éloignés de la concertation, comme les jeunes, ni l'expression des participant.e.s les moins habitué.e.s à la prise de parole en public. Enfin l'objectif était aussi de proposer de nouvelles formes de participation dans un contexte de lassitude sur un territoire confronté à une multiplication des concertations. Ainsi, 3 forums participatifs ont été organisés dans 3 communes du territoire (Fos-sur-Mer, Martigues et Port-Saint-Louis du Rhône), dont le déroulé combinait réunion publique et réunion thématique. Ainsi un premier temps d'environ une heure permettait une découverte du projet à travers des stands thématiques animés par les experts d'Elyse Energy, RTE et leurs partenaires. Venait ensuite le temps de la présentation du projet en

plénière. L'objectif était double : faciliter les échanges entre le public et le porteur de projet, et offrir un même niveau d'informations sur l'ensemble des thématiques quel que soit le lieu de rencontre.

Concernant les modalités et le contenu du dossier de concertation, le porteur de projet a intégré toutes les demandes des garant.e.s, en particulier l'effort de pédagogie et de vulgarisation de la rédaction, malgré la technicité du sujet (schémas, BD, cartographie). Un effort a également été porté sur la longueur du dossier de concertation, sans pour autant nuire à la complétude des informations dispensées. Certains thèmes nécessitant une attention particulière en raison de leur technicité ou des enseignements de l'étude de contexte, des fiches thématiques ont été rédigées et jointes au dossier de concertation. La rédaction d'un addendum, suite à la session plénière du 6 novembre qui a validé les modalités de concertation, a permis d'explicitier les scénarios alternatifs et l'option zéro insuffisamment détaillés dans le dossier de concertation.

Un dossier de concertation de qualité qui nécessitait cependant des précisions complémentaires sur certains sujets liés aux ressources, aux études de danger et aux impacts : les études sont en cours et à venir, et les résultats mis à disposition du public au fur et à mesure, comme à la réunion de clôture.

- **Le dispositif de concertation**

Support de communication :

**1033 flyers** présentant le calendrier des rencontres de la concertation préalable, ont été imprimés et diffusés dans les 6 communes du périmètre de proximité et les 2 mairies annexes d'Istres, ainsi qu'au siège du GPMM, dans les Maisons France Service et les Bourses du Travail (50 flyers reçus par lieu). Les flyers ont été distribués également lors des rencontres mobiles et des forums participatifs.



Flyer du projet

**110 affiches** pour annoncer la tenue de la concertation ont été imprimées et diffusées dans chacune des 6 communes du périmètre de proximité, au siège du GPMM ainsi qu'auprès des CCI Pays d'Arles, d'Aix-Marseille et du Var.

**900 plaquettes** du projet synthétisant le dossier de concertation ont été réalisées et diffusées en format A5 recto verso (6 volets 5 plis accordéon) lors des différentes rencontres de la concertation préalable. Une version dématérialisée était également disponible sur le site internet de la concertation.

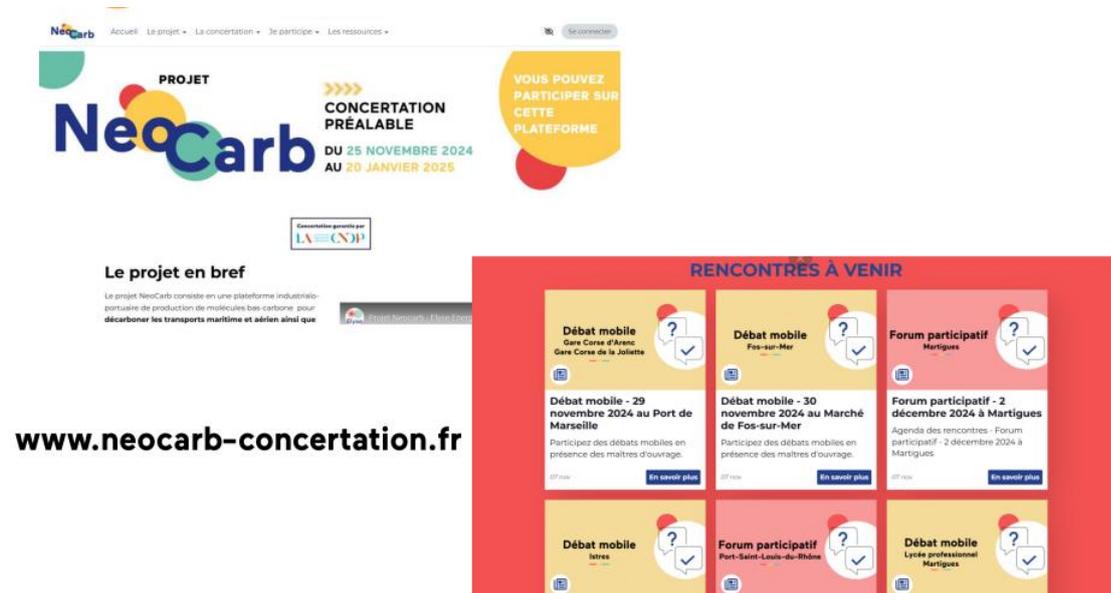
**Une vidéo** réalisée en motion de présentation du projet d'environ 2 minutes a été présentée à chacun des forums participatifs, des stands en lycées. Elle était également disponible sur le site internet du projet ainsi que sur la chaîne Youtube d'Elyse Energy. Elle a enregistré 64 vues depuis sa publication le 27 novembre.



Figure 1 Plaquette du projet

Affiche

**Un site internet** a été mis en ligne le 7 novembre 2024, qui donnait la possibilité au grand public de s'informer sur le projet de manière dématérialisée. Il héberge tous les documents d'information ainsi que les comptes rendus des événements de la concertation. Il donne la possibilité au grand public de contribuer via le registre numérique et où déposer un cahier d'acteur dans le cadre de contribution réalisé par des personnes morales.



[www.neocarb-concertation.fr](http://www.neocarb-concertation.fr)

Extraits du site internet de la concertation



Exemple de kakémono

**6 kakémonos** ont été réalisés afin d'exposer les éléments clés du projet et la concertation préalable. Ils ont servi de supports de présentation sur l'ensemble des événements de la concertation :

- le projet Néocarb (porteur de projet, objectifs du porteur de projet, synergies entre acteurs du projet),
- la concertation préalable du public,
- l'opportunité du projet,
- les ressources nécessaires, NeoCarb : une plateforme au cœur du territoire,
- les impacts du projet.

### Kits de communication à destination des acteurs relais du territoire :

Selon les 3 niveaux de périmètres de la concertation proposés par le porteur de projet, les moyens de communication sur le projet et sur la concertation ont un peu différé :

- Au niveau du périmètre de proximité, ont été réalisés :
  - o 1 kit de concertation réglementaire
  - o 1 kit de communication papier et numérique pour les communes de proximité identifiées (Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Martigues, Istres, Port-de-Bouc, Saint-Martin de Crau, Port de Marseille)
- Au niveau du périmètre élargi, ont été réalisés :
  - o 1 kit de communication numérique pour les communes du périmètre élargi
  - o 1 kit de communication papier pour les Bourses du travail et les Maisons France Service
- Au niveau du périmètre éloigné, ont été réalisés :
  - o Une communication presse
  - o 1 kit de communication pour les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), afin de créer des synergies professionnelles sur le territoire

Préalablement à l'ouverture de la phase de concertation le code de l'environnement pose un cadre d'information réglementaire 15 jours avant le début de la concertation. Le public est informé des modalités, de la durée de la concertation par voie dématérialisée, par voie d'affichage sur le lieu ou les lieux concernés pour la concertation (article L121-16).

**Un kit réglementaire** de communication a été réalisé contenant :

- 1 affiche légale,
- 1 registre de contribution,
- 1 dossier de concertation,
- L'addendum du dossier de concertation,
- Le livret des 8 fiches thématiques.

Il a été publié le 08/11/2024 sur les communes du périmètre de proximité (Fos sur Mer, Istres, Martigues, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc, Saint-Martin-de-Crau). Les annonces légales ont fait l'objet le même jour d'une parution dans les journaux Les Échos et Les Nouvelles Publications.



Affichage réglementaire Mairies de Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis du Rhône et Fos-sur-Mer

1 kit de communication en version papier a été remis le 08/11/2024 aux communes du périmètre de proximité ainsi qu'au Port de Marseille contenant :

- 10 affiches,
- 50 flyers,
- 20 plaquettes.

**Concertation préalable NeoCarb**

"Le projet NeoCarb consiste en une plateforme industrielle-portuaire de production de molécules bas-carbone pour décarboner les transports maritime et aérien ainsi que l'industrie, des secteurs très émetteurs en gaz à effet de serre." Il est porté par l'entreprise française Elyse Energy sur la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer.

Pour permettre au plus grand nombre de s'informer, une concertation préalable du public, organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, a débuté fin novembre et se poursuivra jusqu'au 20 janvier 2025. Plusieurs rencontres seront organisées pour informer et échanger avec le public (forums, débats mobiles et réunion publique). Tous les détails ainsi que le calendrier des rencontres sont disponibles sur le site Internet dédié. Le dossier de consultation est également disponible aux Services Techniques de Saint-Martin de Crau, la commune faisant partie du périmètre du projet.



Site dédié : [neocarb-concertation.fr](http://neocarb-concertation.fr)

1 kit de communication en version numérique a été transmis le 8/11/2024 aux communes des périmètres de proximité et élargi (+ Marseille, Aix-en-Provence, Salon-de-Provence, Berre-l'Étang, Miramas, Marignane, Vitrolles<sup>1</sup>). Ce kit contenait :

- le dossier de concertation,
- la plaquette de présentation du projet,
- le livret des fiches thématiques,
- un publiédactionnel,
- un post pour les réseaux sociaux,
- une bannière web

Site internet de Fos-sur-Mer




Facebook de la ville de Miramas et de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Port Saint Louis du Rhône  
24 novembre, 15:41

[CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC]

📢 Du 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025, Elyse Energy organise une concertation préalable du public pour le projet NeoCarb encadrée par la Commission Nationale du Débat Public.

NeoCarb est un projet de plateforme industrielle-portuaire de production de molécules et de carburants bas-carbone sur la ZIP de Fos-sur-Mer.

Plusieurs rencontres seront organisées pour présenter le projet et échanger avec le public.

Retrouver toute l'information et le programme des rencontres sur le site internet : [www.neocarb-concertation.fr](http://www.neocarb-concertation.fr)

Projet de plateforme industrielle-portuaire de production de molécules de bas-carbone (matières premières pour l'industrie et e-carburants) pour les mobilités lourdes sur la ZIP de Fos-sur-Mer

Concertation préalable du public  
Rendez-vous sur le site internet  
[www.neocarb-concertation.fr](http://www.neocarb-concertation.fr)

Comment s'informer et participer ?  
Rendez-vous sur le site internet  
[www.neocarb-concertation.fr](http://www.neocarb-concertation.fr)



villedistres

Comment s'informer et participer ?

Rendez-vous sur le site internet  
[www.neocarb-concertation.fr](http://www.neocarb-concertation.fr)

Elyse Energy

Commission nationale du débat public

villedistres [CONCERTATION] Du 25 novembre 2024 au 20 janvier 2025, Elyse Energy organise une concertation préalable du public pour le projet NeoCarb encadrée par la Commission Nationale du Débat Public.

NeoCarb est un projet de plateforme industrielle-portuaire de production de molécules et de carburants bas-carbone sur la ZIP de Fos-sur-Mer.

Plusieurs rencontres seront organisées pour présenter le projet et échanger avec le public.

Retrouver toute l'information et le programme des rencontres sur le site internet : [www.neocarb-concertation.fr](http://www.neocarb-concertation.fr)

8 novembre

Instagram de la ville d'Istres

<sup>1</sup> Toutefois cette dernière a refusé de recevoir et diffuser le kit de communication, car elle ne se sentait pas concernée par le projet

## Le kit pour les Bourses du Travail et France Service

Le kit contenait :

- 50 flyers A5
- 20 plaquettes de présentation du projet A5

Il a été transmis le 18/11/2024 sur les périmètres suivants :

- Bourse du Travail de Marseille :
  - o Vieille Bourse du Travail
  - o Centre de formation de la Bourse du Travail
  - o Nouvelle Bourse du travail
- Maison France Service de :
  - o Istres
  - o Port-de-Bouc
  - o Port-Saint-Louis-du-Rhône
  - o Berre-l'Étang
  - o Miramas

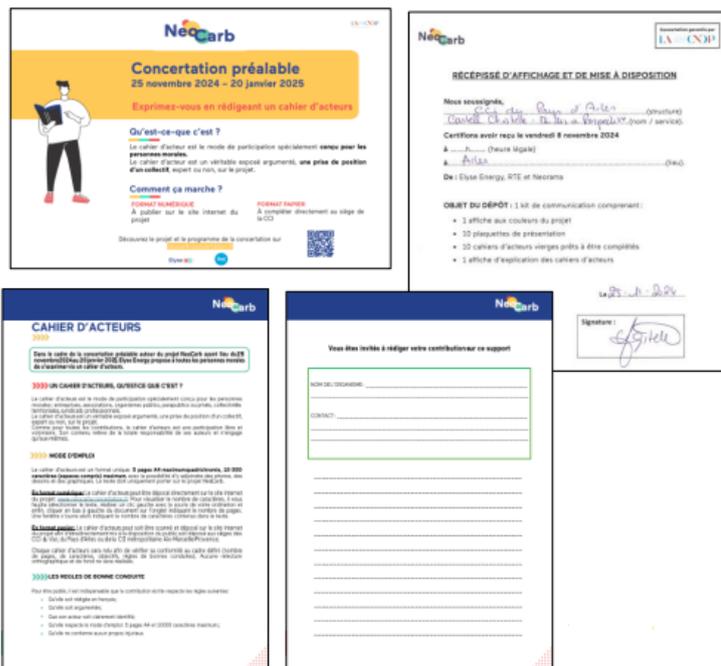
## Le kit pour les CCI

Le kit contenait :

- 1 affiche A3 aux couleurs du projet
- 10 plaquettes de présentation du projet A5
- 10 cahiers d'acteur vierges prêts à être complétés
- 1 affiche d'explication des cahiers d'acteurs

Il a été transmis le 12/11/2024 sur le périmètre suivant :

- CCI Pays d'Arles
- CCI Aix-Marseille Provence
- CCI du Var



## Relations presse :

Deux **encarts presse** ont été achetés dans les 4 éditions du journal La Provence (Pays Martégal, Pays d'Aix, Salon de Provence et Marseille), avec comme objectifs :

- De mobiliser le public sur les différentes rencontres (18/11/2024)
- Informer de la date de la réunion de clôture et la possibilité de participer jusqu'au 20 janvier (06/01/2025)



Une **campagne radio** a été organisée sur une radio locale, Maritima. Elle a compté au total 95 spots publicitaires de 25 secondes informant sur les dates de concertation. Ils ont été diffusés du 25/11/2024 au 12/12/2024, du lundi au dimanche sur des créneaux aléatoires.



Marseille Business du mardi 26 novembre - NeoCarb développe les carburants verts

Une **interview télévisée** du maître d'ouvrage sur la chaîne BFMTV Marseille a été réalisée le 26/11/2024 ; afin de présenter le projet et la démarche de concertation



Une **conférence de presse** a été organisée à Fos-sur-Mer le 27/11/2024 matin afin de présenter le projet et la concertation à la presse.

Par ailleurs, **la presse régionale et nationale** s'est fait le relais du projet et de la démarche de concertation tout au long de la période de concertation préalable. 8 articles ont ainsi mentionné le projet NéoCarb :

- La Provence, À Fos, la concertation préalable du projet NeoCarb, visant à produire des carburants de synthèse, a commencé 26/11/2024
- La Marseillaise, NeoCarb favorise les échanges directs lors de sa concertation 28/11/2024
- Maritima Fos-sur-Mer : NeoCarb, un projet de sites de production d'e-méthanol et d'e-kérosène 28 novembre 2024
- La Provence NeoCarb, un projet d'e-carburants pour les bateaux et les avions 2 décembre 2024
- La Provence Elyse energy lève 120 millions d'euros pour son projet NeoCarb à Fos-sur-Mer 5 décembre 2024
- Actu-transport-logistique.fr Carburants maritimes de synthèse : Elyse Energy lève 120 M€ 8 décembre 2024
- Les Echos Une usine d'e-carburants doit voir le jour à Fos-sur-Mer | Les Echos 31 décembre 2024
- La Provence Un bon accueil mais des points de vigilance autour du projet industriel NeoCarb à Fos-sur-Mer 21 janvier 2025



Article de presse, paru dans le journal La Provence, le 2 décembre 2024

## Les rencontres avec le public :

**Trois forums participatifs** avec une première partie sous forme de stands thématiques portés par des experts d'Elyse Energie et de RTE ainsi que des partenaires PIICTO et GPMM, puis une deuxième partie en format plénière avec présentation globale du projet et de la concertation (objectifs, modalités). Ils se sont tenus de 18h00 à 20h30 :

- À Fos-sur-Mer le 27/11/2024,
- À Martigues le 02/12/2024
- À Port-Saint-Louis du Rhône le 16/12/2024.

L'objectif de ces rencontres était de présenter le projet, répondre aux questions, échanger et recueillir les contributions. Sur les stands, l'ensemble des questions et avis formulés par les participants a été noté sur des post-its pour en conserver une trace et en faire un compte-rendu avec les réponses apportées par le porteur de projet ou ses partenaires présents sur les stands. Ce compte-rendu a été porté à connaissance du public lors du dernier forum participatif. En effet une version papier a été déposée sur chaque stand, pour répondre à une remarque du public lors du second forum, ainsi sur le site internet de la concertation.

**Six stands mobiles**, dont l'objectif était double, à la fois informer le plus grand nombre dans une démarche « d'aller vers » et de recueillir les perceptions, les questions et attentes du public :

- 2 stands sur les marchés de Fos-sur-Mer le 30/11/2024 et d'Istres le 3/12/2024 de 9h00 à 12h00
- 1 stand sur les gares maritimes de La Joliette et d'Arenc à Marseille au départ des bateaux vers la Corse, le 29/11/2024 de 14h30 à 18h00
- 2 stands dans les lycées professionnels Jean Lurçat à Martigues le 14/01/2025 de 13h00 à 17h00, et le Pierre Latécoère le 15/01/2025 de 9h00 à 12h00
- 1 stand au musée de l'Aviation à Saint-Victoret le 15/01/2025 de 15h00 à 17h00 dans la mesure où Elyse Energy n'a pas pu organiser d'information au sein de l'aéroport de Marseille Marignane.

**Une réunion de clôture** s'est tenue le 20/01/2025 à Fos-sur-Mer de 18h00 à 20h30. Elle avait pour but de présenter un premier bilan quantitatif de la démarche de concertation, de présenter les éléments nouveaux à porter à connaissance du public suite à l'avancement des études en cours, et projeter la suite de la démarche de concertation continue, en lien avec le débat territorial en cours de préparation qui devrait se tenir au printemps 2025.

## Avis sur le déroulement de la concertation

### Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dossier de concertation a été publié dans le strict respect des délais légaux imposés par la loi, au lendemain de la séance plénière de la CNDP qui a validé les modalités de concertation, le 08/11/2024 soit 18 jours avant la date de démarrage de la concertation le 25/11/2024. Le plan de communication, détaillé ci-avant dans la partie « Dispositif de concertation » en pages 22 et suivants, prévoyait également la distribution de kits de communication à destination des acteurs relais du territoire, dont un kit réglementaire pour les mairies du périmètre de proximité, en version papier et numérique. Une communication via les médias a complété de dispositif avec plusieurs encarts presse sur des journaux régionaux, un spot publicitaire sur une radio locale, une interview télévisée sur une chaîne locale et une conférence de presse au matin du premier forum participatif.

Des associations ont regretté lors de ce 1er forum que les informations soient insuffisamment relayées aux associations.

Le public a pu disposer d'une information très complète sur un projet dont on rappelle qu'il est extrêmement technique donc relativement difficile à vulgariser. Si la présentation de ce qu'on appelle « l'option zéro » ainsi que des « alternatives » a été introduit dans le dossier de concertation seulement suite à la demande des garant.e.s, c'est parce que les porteurs de projet ne voyaient pas au départ l'utilité de mentionner ces points. Ils considèrent en effet, d'une part que leur démarche est logique face aux demandes d'hydrogène, de méthanol et de kérosène qui s'annoncent en forte croissance, d'autre part que leur projet est financièrement rentable malgré la présence de concurrents. De même, les responsables du projet ont dû répondre aux demandes qui portaient sur le projet au sein de la ZIP de Fos-sur-Mer mais surtout à celles qui concernaient plus largement le territoire voire au-delà (transports, gestion des flux, emplois, formations etc...).

Si le dossier était facilement accessible compte tenu des divers vecteurs de communication mis en place, bien que présenté au mieux pour s'adresser à tout un chacun, il ne restait réellement compréhensible que pour un public ayant une culture des procédés industriels et en particulier du secteur de la chimie, parce que travaillant ou étudiant dans ce secteur. Il est cependant à noter que la multiplication des concertations sur des sujets de décarbonation et/ou industriel sur ce territoire a également permis une montée en compétences en la matière. Sur la demande des garant.e.s, les porteurs de projet ont fait un effort certain pour rendre leur dossier de départ beaucoup plus accessible, par exemple en remplaçant certains textes et explications par des schémas ou des illustrations.

Face à la complexité du dossier de concertation, le porteur de projet a mis à disposition du public des fiches thématiques et a proposé des stands thématiques sur chaque forum participatif avec des panneaux d'exposition (kakémonos) et animés par des experts d'Elyse Energy, RTE et des partenaires GPMM et PICTO. L'étude de contexte avait relevé le souhait de la part de certains acteurs de faire également intervenir des experts scientifiques, de type chercheurs/universitaires, pour permettre d'éclairer le public sur les sujets évoqués compte tenu de leur aspect très technique.

En résumé, si l'information sur le projet lui-même a été claire, si elle a été diffusée de manière suffisamment large en termes de supports, de géographie et de temps, elle n'a certainement été lue et/ou comprise que par un public intéressé par les aspects techniques qui composaient le dossier. Ainsi, les questions simples concernant les dangers d'explosions, d'incendie ou de pollution des flux sortants ne pouvaient recevoir que des réponses techniques complexes expliquant les mesures prises pour faire face à ces risques. Par contre, ce sont les éléments concernant les aménagements, les impacts et nuisances situés aux alentours du site du projet qui ont été le plus évoqués puisqu'ayant un effet direct et très pragmatique sur la vie normale et

quotidienne des habitants des zones immédiates mais plus largement communales voire régionales.

### Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

On note de grandes disparités entre les formes de participation proposées. Ainsi les modalités de concertation classiques, telles les registres papier et numérique ont recueilli très peu de contributions (8 dont 5 portant une question), et même aucune pour la version papier. Les 3 forums participatifs et la réunion de clôture en soirée n'ont pas mobilisé beaucoup de personnes, en cumulé 140 participant.e.s. Les stands en ouverture des forums ont été globalement appréciés du public, même si l'on peut regretter un manque de clarté de l'information en amont sur ce nouveau format, qui devait permettre d'attirer un public plus large. Des participant.e.s habitué.e.s des concertations sur le territoire n'ont pas non plus compris le principe, attendant le démarrage de la plénière avec la présentation globale du projet. Il aurait ainsi été utile de préciser sur les supports de communication des rencontres que les forums participatifs se déroulaient en 2 temps : les stands thématiques de 18h00 à 19h00, puis la réunion publique de 19h00 à 20h30. Par ailleurs, il a pu être reproché aux stands thématiques de ne pas offrir un espace de débat suffisant entre les participant.e.s comme pourrait le permettre une réunion spécifique dédiée à une thématique. Néanmoins ce format avait l'avantage de proposer un même niveau d'informations sur l'ensemble des thématiques du projet quelque soit le lieu de rencontre. Toutefois, il a été proposé de mettre à disposition en format papier sur chaque stand le compte-rendu des contributions apportées lors des forums précédents. Ainsi le public pouvait prendre connaissance des questions et avis formulés précédemment sur chaque thématique, de manière à nourrir sa propre réflexion.

D'autre part, les rencontres de terrain au travers des 6 stands mobiles ont bien fonctionné et permis d'aller à la rencontre d'un public plus nombreux et diversifié, au plus près du territoire et sur un périmètre élargi, afin d'informer et d'échanger sur le projet et ses évolutions, sur la concertation en cours et les différentes modalités de participation proposées et de recueillir les contributions et questions du public. L'équipe projet était présente sur chaque stand, accompagnée de son assistant en charge de l'animation de la concertation, ainsi que des garant.e.s pour informer sur le droit du public à l'information et à la participation.

494 personnes ont participé à ces stands. Des différences sont cependant à souligner selon le public ciblé :

- Les 2 marchés de Fos-sur-Mer (30/11/24) et d'Istres (03/12/24) ont permis d'informer et de répondre aux questions de 104 personnes, habitant.e.s du territoire de proximité (ou un membre de la famille) voire y travaillant. Des échanges plus longs et plus nourris que lors des forums qui avaient trait plus particulièrement au territoire en termes d'aménagement, de développement économique, d'impacts environnemental. On constate une participation plus importante des femmes (45) par rapport à la participation dans les forums publics
- La Gare maritime de Marseille (29/11/24) a permis d'informer et de répondre aux questions de 56 personnes dont 22 femmes et 34 hommes. A l'inverse des autres stands mobiles, le contexte ne permettait pas l'installation d'une exposition des panneaux d'information présents sur toutes les autres rencontres. L'équipe projet est allée au-devant des voyageurs, attendant dans leur véhicule, leur embarquement à bord des bateaux à destination de la Corse. L'objectif était de toucher un public susceptible d'être impacté dans ses modes de déplacement par le projet NeoCarb. Les échanges ont ainsi porté davantage sur le projet en lui-même et les solutions de décarbonation que sur le territoire d'implantation.

- Le musée de l'Aviation à Saint-Victoret (15/01/2025) a permis d'informer et de répondre aux questions de 36 personnes (10 femmes et 26 hommes). 2 plaquettes ont été distribuées. L'objectif était de toucher un public susceptible d'être sensible au sujet de la décarbonation de l'aviation. Elyse Energy souhaitait initialement organiser cette rencontre à l'aéroport Marseille Provence afin de cibler les usagers du transport aérien, rencontre qui n'a pu se faire pour des raisons pratiques. La majorité du public rencontré au musée provenait d'un groupe de touristes seniors venant des Alpes-Maritimes. Ainsi, comme précédemment, les échanges ont porté davantage sur le projet et ses ressources que sur le territoire d'implantation.
- Les 2 lycées Jean Lurçat à Martigues (14/01/2025) et Pierre Latécoère à Istres (15/01/2025) ont permis d'informer et de répondre aux questions de 288 élèves de niveau seconde à BTS, issus de filières générales et professionnelles avec une spécialisation en chimie, développement durable et maintenance industrielle, ainsi que d'enseignants et personnels d'encadrement. Beaucoup de personnes ont été touchées d'un coup s'agissant d'un public captif, avec un réel intérêt des enseignants et personnels d'encadrement, qui ont joué le jeu en organisant 5 sessions au total de présentation de 45 minutes environ en plus des stands installés sur les temps de pause. Des échanges nourris entre l'équipe projet et les élèves, qui ont soulevé de nombreuses questions, relativement variées sur le projet, ses ressources, son modèle économique, ses perspectives de recrutement en nombre comme en profil. Démarche très bien accueillie, qui aurait peut-être gagné à être organisée en début de concertation afin de mobiliser à travers les élèves, leurs familles sur d'autres temps de rencontres, notamment les forums participatifs.

La parole du public était recueillie par des représentants du maître d'ouvrage par prises de notes mais également grâce à des registres papiers sur lesquels le public pouvait déposer ses questions ou d'observations. Un compte-rendu de chacun des stands a été rédigé et déposé sur le site internet de la concertation au fur et à mesure des rencontres, de même que pour les forums participatifs pour lesquels le support de présentation a également été mis en ligne.

Le projet a par ailleurs été auditionné par le Secrétariat Permanent de Prévention des Pollutions Industrielles (SPPPI) PACA, à sa demande le 17/12/2024. Cette audition a réuni des représentants de 3 des 5 collèges d'acteurs du territoire qui composent la gouvernance du SPPPI, à savoir les industriels, les collectivités territoriales et les associations. Cette rencontre a permis de présenter le projet et de recueillir les questions et avis des participant.e.s.

14 cahiers d'acteurs ont été déposés sur le site internet de la concertation, dont 1 recueilli par les garant.e.s et 1 autre par le maître d'ouvrage :

- Groupement maritime et industriel de Fos et sa région (GMIF)
- Société du Pipeline Sud Européen (SPSE)
- PIICTO
- Novachim
- France chimie Méditerranée
- Rester sur Terre (Stay grounded)
- Union pour les entreprises des Bouches-du-Rhône (UPE 13)
- Union maritime et fluviale de Marseille-Fos
- Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Aix-Marseille Provence
- Medef Sud
- Syndicat des entreprises de manutention de Marseille (SEMFO)
- France Nature Environnement (FNE) Provence-Alpes-Côte d'Azur et France Nature Environnement (FNE) Bouches-du-Rhône
- Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos

- Le syndicat général CGT des ouvriers dockers et personnels de la manutention portuaire du Golfe de Fos

Concernant le site internet de la concertation, 314 visites ont été enregistrées avec un temps moyen de 3 minutes et 41 secondes par visite. 70% du trafic était issu de mots indéfinis sur un moteur de recherche, 15% du site internet de la CNDP, 9% du réseau social LinkedIn et 3% du site internet de la ville de Miramas. Les pages les plus visitées étaient :

- la page d'accueil (93 visites),
- les documents d'information (61 visites),
- le calendrier des rencontres (20 visites)
- le compte-rendu des événements (12 visites).

## Synthèse des arguments exprimés

### Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

#### 1. Le projet

##### 1.1. Le porteur de projet :

La majorité des personnes rencontrées ne connaissait pas le projet NeoCarb, ni son porteur Elyse Energy, et le confondait parfois avec d'autres projets industriels locaux, notamment le projet Hyvence, dont l'opposition des riverains a marqué les esprits.

Le public s'est questionné sur l'histoire et le développement de l'entreprise, ses capacités financières.

*Question du public : Je reviens sur la question que j'ai posé la semaine dernière à savoir si dans le temps, on garantira une forme de souveraineté autant sur le plan technologique et financier, de ce projet ? Car trouver 1,5 milliards n'est pas évident, et les fonds ne sont pas forcément tous disponibles en France.*

*Il a été évoqué le fait d'importer certains produits et molécules comme le méthanol et l'hydrogène. La notion d'importation pose une nouvelle fois question sur la souveraineté de la plateforme de Fos et donc de remise en question d'une forme d'économie circulaire que l'on pourrait mettre en avant sur la zone. »*

Réponse d'Elyse Energy : Elyse Energy est composé d'associés avec un passé entrepreneurial individuel en France notamment dans le domaine des énergies renouvelables. Ludovic IZOIRD, directeur associé d'Elyse Energy a participé pendant 13 ans aux activités de TENERGY, entreprise basée à Méreuil qui n'a pas été vendue à de grands groupes. La motivation d'Elyse Energy est de contribuer à la décarbonation. Pour cela nous avons décidé de passer par l'hydrogène et la production de molécules bas-carbone. Elyse Energy a quatre projets en cours de développement en France. Chaque projet est pensé en fonction des territoires et de leurs spécificités. On ne développe pas dans le Béarn de la même manière que pour un projet situé dans les Bouches-du-Rhône. Pour financier les projets, nous nous tournons vers les banques françaises, institutionnelles, les banques de territoires et pourquoi pas du financement participatif à l'avenir.

Nous sommes dans un contexte de mondialisation difficile pour les entreprises de chimie qui alertent

sur leur manque de visibilité sur le prix de l'énergie, mais aussi sur la perte du savoir-faire en France. Elyse Energy répond à ces menaces en mettant en avant les atouts que possède la France (savoir-faire, infrastructures et outils industriels). En France le mix énergétique est à 98 % décarboné, c'est une ressource importante pour la France qui permet d'atteindre la souveraineté énergétique. La France produit 5 % de son pétrole, en sachant que si l'on consommait la totalité de la production, elle serait de 10 %. La France importe son pétrole alors qu'elle pourrait le produire, car elle ne veut plus faire de projet d'extraction du pétrole et cela pose aussi question sur la souveraineté.

## 1.2. L'opportunité du projet

### 1.2.1. Une solution de décarbonation pour lutter contre le changement climatique

Pour une partie du public, « la décarbonation des activités industrielles, ainsi que des transports maritimes et aériens n'est pas une option », rappelant les objectifs de diminution des gaz à effet de serre inscrits dans le Pacte Vert européen, et dans la loi Climat et résilience. Aussi ces personnes se sont exprimées en faveur du projet, qu'elles jugent comme « [contribuant] directement à la stratégie nationale de neutralité carbone d'ici 2050. En effet, « en produisant du méthanol et du e-kérosène de synthèse, [il fournira] une alternative décarbonée aux carburants fossiles, et ainsi [permettra] à ces secteurs de réussir leur trajectoire carbone et lutter contre le réchauffement climatique. [» de même, « il [permettra] la diminution d'émission de gaz à effet de serre de plusieurs filières industrielles ». Ce public salue un projet qui « permettra de réduire l'empreinte écologique des activités économiques tout en maintenant leur compétitivité » faisant de lui « un modèle à suivre dans le cadre de la transformation énergétique ».

*Remarque issue des cahiers d'acteurs : Le projet NeoCarb représente une réponse innovante et ambitieuse aux enjeux climatiques et industriels actuels. En réduisant les émissions de CO<sub>2</sub>, en stimulant l'économie locale et en respectant les normes environnementales, il offre des perspectives positives pour le territoire de Fos-sur-Mer.*

*Remarque issue des cahiers d'acteurs : Les estimations préliminaires indiquent une capacité de captage annuelle de plusieurs centaines de milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>, ce qui représente une avancée majeure pour décarboner les activités industrielles locales, notamment dans les secteurs de la sidérurgie, de la chimie et de l'énergie.*

Néanmoins, au vu de l'urgence climatique, des personnes rencontrées, pour lesquelles l'horizon 2030 apparaît lointain, ont demandé une accélération de ce type de projet et la réalisation de projets similaires. Elles s'interrogeaient également sur les solutions de e-carburants adaptées aux véhicules légers.

*Question : Est-il possible de produire d'autres carburants que le kérosène et le méthanol avec ces procédés ?*

*Réponse d'Elyse Energy : Il doit sûrement exister d'autres technologies. Elyse Energy s'est positionnée sur la décarbonation des mobilités lourdes (aviation et transport maritime).*

### 1.2.2. Une solution de soutien à l'attractivité et au développement économique du territoire

Pour une partie du public, Neocarb « [renforcera] la compétitivité, l'innovation et la durabilité des entreprises régionales », avec un « impact transformateur sur la filière chimie régionale » en permettant « la création d'emploi pérenne » pour le Port, dont une partie des métiers actuels (raffinerie, logistique) est menacée à moyen terme. Par ailleurs, le projet est perçu comme pouvant

répondre à la problématique de la pollution de l'air émise par les industriels mais aussi par les mobilités lourdes.

Ces personnes estiment que le projet « ne se contente pas de répondre aux défis écologiques » mais qu'il « les transforme en opportunité pour [les entreprises et les employés] ». Ainsi pour elles investir dans ce projet, c'est « [faire] le choix de l'avenir, un avenir où l'économie française est plus forte et plus durable et mieux préparé aux défis globaux. ».

### 1.2.3. Un hub européen de la décarbonation

Une partie du public ambitionne de « faire de la zone Fos-Etang de Berre un pôle européen de la décarbonation » en favorisant « l'implantation de projets de production d'énergies décarbonées » et en « planifiant le développement de la zone selon les objectifs de transition énergétique et écologique des différentes filières ». En effet « la mise en œuvre de technologies innovantes autour du CCUS (Carbon Capture, Utilization, and Storage) positionne le territoire comme un pôle de compétitivité dans les solutions à faibles émissions de carbone », capable d'« attirer des entreprises partenaires et stimuler la recherche et développement en matière de transition énergétique ».

Une action collective de transformation de ce territoire qui nécessite que « soient entrepris rapidement les travaux d'infrastructures nécessaires ».

### 1.2.3. Questionnements sur la contribution réelle à la lutte contre le changement climatique

Une autre partie du public était plus interrogative sur l'opportunité du projet pour répondre réellement aux enjeux posés par le dérèglement climatique. Certaines personnes questionnaient l'acceptabilité des e-carburants par la population par comparaison avec les polémiques autour des véhicules électriques.

*Question du public : Sachant que les véhicules électriques sont déjà un problème pour la population, ne pensez-vous pas que ces nouveaux carburants vont également être un problème ?*

*Réponse d'Elyse Energy :* La production de carburants de synthèse est complètement différente de la production de batteries électriques car elle n'a pas besoin de métaux critiques (rares). Les carburants de synthèse sont produits à partir d'électricité et de dioxyde de carbone et sont compatibles avec les moteurs actuels. De plus, les carburants de synthèse ne vont pas concerner les véhicules légers, mais seulement les mobilités lourdes.

D'autres souhaitaient avoir davantage de précisions sur le bilan carbone du projet, et les réductions effectives d'émissions de CO<sub>2</sub>.

*Question du public : Les tonnes de CO<sub>2</sub> évitées concernent-elles la production, ou la consommation de carburants ?*

*Réponse de Elyse Energy :* Le projet prévoit plus de 300 kt de CO<sub>2</sub> évitées par an. Ces tonnes de CO<sub>2</sub> évitées concernent la production et l'utilisation de carburants produits à partir d'hydrogène, par rapport à leurs équivalents produits à partir de pétrole. Une réduction d'au moins 70% d'émissions de CO<sub>2</sub> est prévue sur l'ensemble du cycle de vie, par rapport aux carburants produits à partir de pétrole. Ces informations ont notamment été demandées par le Préfet pour la priorisation des dossiers, notamment vis-à-vis de la demande électrique.

D'autres personnes en revanche questionnaient, voire mettaient en doute, la pertinence même du projet dans un contexte de développement continu du trafic aérien.

*Question du public : Pouvez-vous expliquer comment, avec votre "outil", il y aurait moins de CO<sub>2</sub> émis dans le transport aérien à l'horizon 25 ans, alors que le trafic aérien aura doublé et probablement triplé ?*

Réponse de Elyse Energy : Le projet NeoCarb a pour ambition de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, en substituant un carburant renouvelable ou bas carbone aux carburants fossiles existants. Les carburants durables ou bas carbone doivent présenter un abattement en émissions de gaz à effet de serre d'au moins 70 % par rapport à leur équivalent fossile grâce à l'utilisation de matières premières renouvelables. En conséquence, toute quantité de carburant fossile remplacée par le kérosène produit par le projet diminuera les émissions de gaz à effet d'au moins 70 %.

La réduction de l'impact climatique du secteur aérien, Elyse Energy en est convaincue, passe par la combinaison de solutions techniques comme les carburants durables ou bas-carbone, associée à des changements comportementaux.

Si Elyse Energy n'a pas vocation à agir ou se positionner sur le volume global de l'activité de l'aviation, elle ambitionne avec ses projets, dont NeoCarb à Fos-sur-Mer, de contribuer à décarboner l'activité qui demeurera.

Même si cette partie du public convient du « besoin à terme de carburants d'aviation “durables” », elle considère que « l'urgence climatique implique de réserver l'électricité renouvelable et [la biomasse] à la décarbonation d'usages plus essentiels concernant l'ensemble de la population, où elle est employée de manière bien plus efficace. » Ces personnes considèrent « démesurés » les besoins en électricité pour la fabrication de e-SAF, alors que la production d'électricité renouvelable nécessaire à la transition énergétique ne permettra pas de satisfaire tous les besoins : « nouvelles demandes d'électricité (voitures, chauffage/climatisation, numérique, etc) », « [remplacement] de l'hydrogène gris (produit à partir de combustibles fossiles) utilisé par l'industrie », « nouvelle demande d'hydrogène pour les camions, les bateaux, les avions... ».

Ces personnes reprochent au secteur aérien de « [fonder] sa stratégie de décarbonation sur les promesses de la technologie et de les [utiliser] pour justifier la poursuite de sa croissance. La réduction du trafic leur apparaît être la « seule solution pour réduire rapidement les émissions de CO2 du transport aérien ».

Ainsi, elles avertissent sur la nécessité « d'envisager ce projet comme un moyen d'adaptation des secteurs concernés, non comme un facteur d'augmentation des pratiques et usages »

*Remarque issue des cahiers d'acteurs : les secteurs des transports maritimes et aériens ne doivent pas seulement décarboner leurs usages, mais également diminuer leurs flux. Indispensables pour certains aspects essentiels de nos sociétés et des rapports entre elles (santé, risques naturels, rapports familiaux, amicaux et professionnels...), ils doivent opérer leur décarbonation. Pour autant, ces secteurs favorisent aussi et surtout la surconsommation de biens et services non-essentiels, eux-mêmes très émissifs et impactant pour l'environnement.*

Concernant directement Néocarb cette partie du public remet en question l'objectif de 70% de réduction des émissions de carbone, fixé dans le projet, pour répondre à la réglementation en vigueur sur le transport aérien.

*Remarque issue des cahiers d'acteurs : Elyse Energy indique que les carburants produits répondront à l'objectif de 70 % de réduction des émissions de carbone. Mais même si l'entreprise parvient à répondre aux exigences réglementaires, nous émettons de sérieux doutes sur la réalité de la réduction. D'une part parce qu'une partie importante du CO2 proviendrait d'effluents industriels résultant de la combustion d'énergies fossiles, et qu'une partie importante de l'électricité serait fournie par le réseau électrique qui ne fournit pas que l'électricité renouvelable. D'autre part, l'impact climatique des avions ne se limite pas au CO2. Les cirrus induits par les traînées de condensation ainsi que les dérivés des NOx ont un impact deux fois plus important que le CO2 (...), impact que les carburants d'aviation dits durables ne réduisent que très partiellement.*

### 1.1. La gestion du projet

Le public a interrogé le maître d'ouvrage sur l'objectif global poursuivi par le projet et sa faisabilité, notamment en termes de calendrier de réalisation, de phasage et de mise en service.

*Question du public : Quand sortiront les premiers litres de carburants ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le calendrier de réalisation du projet NeoCarb s'étend sur une temporalité de 7 ans. Actuellement, le projet est en phase de développement et d'études jusqu'à 2027. Le chantier de construction durera entre 2 à 3 ans. Les premiers litres de carburants sortiront de l'usine à partir de 2030.

*Question du public : Différentes phases de production sont-elles envisagées ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le scénario de référence inclut une seule phase de production d'hydrogène, d'e-méthanol et de SAF.

Sur demande du préfet, nous avons revu notre schéma industriel en fonction des possibilités de raccordement au réseau électrique. La première phase qui débutera en 2030 prévoit 250 MW pour la production d'hydrogène, d'e-méthanol et de SAF.

Le projet n'est pas encore fixé, et nous pouvons bouger les curseurs. Nous pouvons notamment moduler les importations depuis les autres sites concernant le méthanol. Pour l'hydrogène, l'objectif est de produire sur site, et de profiter des projets de canalisations sur la zone. Concernant le CO<sub>2</sub>, il sera capté directement sur la plateforme, et également acheminé par des canalisations le long de la vallée du Rhône. L'avantage est que le site se situe au carrefour du hub hydrogène et du hub CO<sub>2</sub>.

Le public souhaitait également connaître les intentions d'Elyse Energy sur les possibilités d'extension ultérieures du projet Néocarb sur l'emprise du site d'implantation ou de développement en Europe.

*Question du public : Est-ce que le projet prévoit une extension dans un second temps ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le projet, tel qu'il est conçu actuellement, n'a pas vocation à s'étendre. Le site NeoCarb occupera les 51 hectares de foncier.

*Question du public : Est-ce que l'entreprise va s'élargir en Europe ?*

Réponse d'Elyse Energy : L'Elyse Energy porte actuellement deux projets avancés en France (eM-Rhône implanté sur la plateforme chimique des Roches-Roussillon en Isère et E-CHO implanté au cœur du bassin industriel de Lacq), un autre projet en cours de développement à Saint-Nazaire, et des projets dans la péninsule ibérique (Espagne et Portugal).

A l'inverse, certaines personnes se sont questionnées sur les conséquences d'un abandon du projet.

*Question du public : Que se passera-t-il si le projet n'arrive pas à son terme ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le projet NeoCarb dispose de tous les atouts pour aller à son terme : le cadre réglementaire européen, les enjeux de décarbonation de l'économie et de la transition écologique à l'échelle européenne. Le contexte est également propice en France par son histoire, son savoir-faire industriel, le hub logistique maritime et l'électricité bas-carbone produite. L'intégration du projet sur le territoire la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer est particulièrement adapté au regard des activités industrielles présentes, des utilités industrielles existantes et les modalités présentes sur le site.

Dans le cadre de la phase d'études, un scénario 0 a été proposé afin de comprendre les effets de l'absence du projet :

Pour Elyse Energy, l'arrêt du projet aurait un impact économique et social, en termes de frais, d'investissements et d'emplois. Cela pourrait aussi mettre un frein au développement de nouveaux projets au sein de la filière.

Pour le territoire, cela impliquerait l'absence de contribution à l'attractivité du Grand Port Maritime de Marseille et le retardement de la décarbonation du transport portuaire et aérien du territoire.

Au niveau national, cela représenterait une perte d'opportunités de réindustrialisation locale, l'absence de création d'emplois et l'augmentation de la dépendance énergétique de la France.

Des questions de participant.e.s ont également porté sur le choix du site d'implantation, son occupation actuelle et la superficie du projet.

*Question du public : Quelle est la nature du terrain sur lequel le projet sera implanté ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le terrain sur lequel NeoCarb serait implanté est une friche industrielle située sur la plateforme PIICTO, à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, au sein de la Darse 1.

## 1.2. Les process de fabrication du projet

Le public a interrogé le porteur de projet sur les différentes technologies qui seront utilisées dans la fabrication des molécules ainsi que sur les équipements nécessaires qui seront construits sur le site d'implantation du projet.

*Question du public : Quels seront les procédés mis en œuvre ?*

Réponse d'Elyse Energy : L'hydrogène sera produit par électrolyse de l'eau. Trois technologies de production sont envisageables, mais n'ont pas toutes la même maturité : l'électrolyse PEM, l'électrolyse alcaline et l'électrolyse à haute température. Il reste à traiter du devenir de l'oxygène résultant de l'électrolyse de l'eau.

*Question du public : Quels seront les équipements présents sur site ?*

Réponse d'Elyse Energy : Il y a plusieurs procédés industriels qui seront répartis dans plusieurs bâtiments :

- Les électrolyseurs qui permettent de produire l'hydrogène
- Les compresseurs permettent de purger le gaz de ses impuretés
- Les colonnes de distillation permettent de séparer le méthanol de l'eau, quand il est sous forme de vapeur
- Les tours réfrigérantes servent à refroidir les installations.
- La zone de transformation du méthanol en e-kerozène.

Le site ressemblera un peu à la plateforme de Lavera avec beaucoup de canalisations.

### 1.2.1. L'hydrogène

Concernant la production d'hydrogène, les questions du public ont porté sur son processus de fabrication, et les mesures de sécurité mise en œuvre en raison de sa nature explosive.

*Question : L'électrolyse sera effectuée à 200 ou 300 MW ?*

Réponse d'Elyse Energy : L'électrolyseur sera de plus de 300 MW, et contribuera à la majeure partie de la consommation d'électricité.

*Question : L'hydrogène est un gaz explosif, comment ce risque sera géré ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le site sera classé SEVESO, ce qui signifie qu'Elyse Energy devra réaliser d'importantes études de danger pour prévenir les risques. Dans ces études, l'entreprise devra effectuer des simulations de scénarios sur de potentiels accidents.

Le transport de l'hydrogène peut se révéler explosif au contact de l'oxygène. Par conséquent, toute l'ingénierie du site est pensée pour que l'hydrogène ne soit jamais en contact ni avec l'air, ni avec l'oxygène.

### 1.2.2. E-méthanol et e-kérosène

S'agissant de la production de e-méthanol et de e-kérosène, le public souhaitait connaître quelle quantité serait produite annuellement.

*Question : Combien de tonnes allez-vous produire par an ?*

Réponse d'Elyse Energy : Il est estimé que l'usine NeoCarb produirait 250 000 tonnes d'e-méthanol et 75 000 tonnes d'e-kérosène par an.

Le public s'est intéressé aux technologies utilisées ainsi qu'à la capacité des navires et aéronefs à utiliser ces nouveaux carburants (compatibilité des moteurs) de même qu'à leur efficacité par rapport aux carburants fossiles.

*Question : Va-t-il falloir modifier les moteurs (aviation/ transport maritime) pour accueillir ces nouveaux carburants ?*

Réponse d'Elyse Energy : Les électro-carburants sont des carburants de synthèse produits à partir d'électricité, généralement par le biais de procédés électrochimiques. Ils constituent une alternative aux carburants fossiles traditionnels et peuvent être utilisés dans les moteurs à combustion existants (aviation, transport maritime). Les Carburants d'Aviation Durables constituent ainsi une alternative immédiate aux carburants fossiles car ils sont compatibles avec les moteurs actuels des aéronefs sans modification. Il est aujourd'hui autorisé de mélanger jusqu'à 50 % de biokérosène ou e-kérosène avec du kérosène fossile.

*Question : Est-ce que les carburants de synthèse sont aussi efficaces que les carburants fossiles ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le kérosène de synthèse produit par la plateforme NeoCarb aurait des propriétés énergétiques similaires à un kérosène fossile. En ce qui concerne le e-méthanol, il aurait une densité énergétique plus faible que des fiouls conventionnels utilisés dans le transport maritime.

Concernant plus spécifiquement le e-kérosène des participant.e.s ont questionné le cycle du carbone complet de sa production ainsi que l'éventualité d'une sous-traitance d'une partie des procédés de fabrication à des raffineries.

*Question du public : Le e-kérosène émet moins d'émissions de gaz à effet de serre pendant sa fabrication. Est-ce également le cas pendant sa combustion ?*

Réponse d'Elyse Energy : Les émissions de CO<sub>2</sub> auront plutôt lieu au moment de la combustion des e-carburants que pendant leur fabrication. Lors de la combustion, les émissions de gaz à effet de serre sont également réduites par rapport à un équivalent fossile.

*Question du public : L'hydrogénation et le fractionnement des hydrocarbures seront-ils assurés par vous-mêmes ou sous-traités à une raffinerie ?*

Réponse de Elyse Energy : L'hydrogénation et le fractionnement des hydrocarbures sont des étapes inhérentes au procédé « alcool-to-jet », elles seront donc de fait réalisées sur la plateforme industrielle NeoCarb opérée par Elyse Energy.

Le public s'est questionné sur la maîtrise et la sécurité de « la production de e-carburants » qui est « technologie innovante » notamment vis-à-vis « des salariés ».

*Question du public : Est-ce que la production des e-carburants est un processus innovant ou est-il connu et maîtrisé ?*

Réponse d'Elyse Energy : Les technologies déployées dans le cadre du projet NeoCarb repose sur des expertises connues et maîtrisées sur lesquelles nous pouvons capitaliser dans le cadre de notre projet.

*Question : Comment sera assurée la sécurité des salariés ?*

Réponse d'Elyse Energy : La protection des biens et des personnes est une obligation réglementaire préalable à la délivrance du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale. Il s'agit également d'une priorité pour Elyse Energy. A ce titre, la démarche de conception commence par l'identification des risques. Des mesures d'évitement, de détection et de contrôle sont ensuite pleinement intégrées aux unités. Les mesures de protection interviennent en cas d'accident et sont également définies dans le cadre de l'étude de danger.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la maîtrise des risques, encadrée par la réglementation. La directive européenne SEVESO impose la réalisation d'une étude de dangers pour les sites industriels à haut risque. En France, il s'agit d'un outil réglementaire obligatoire pour la majorité des installations industrielles et notamment pour les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

### 1.2.3. Le captage de CO<sub>2</sub>

Concernant le captage de CO<sub>2</sub>, le public s'est intéressé aux différentes technologies existantes, les besoins et les sources d'approvisionnement, les éventuels rejets de CO<sub>2</sub> et les possibilités de synergies offertes avec les autres industriels sur la ZIP.

*Question : Dans quel état sera récupéré le CO<sub>2</sub> selon les méthodes de captage ?*

Réponse d'Elyse Energy : Il existe deux méthodes pour capter le CO<sub>2</sub> dans les fumées industrielles. Le CO<sub>2</sub> peut être récupéré dans les fumées à haute concentration grâce à un processus de cryogénie liquide (refroidissement du gaz pour capter les molécules de CO<sub>2</sub>). Il sera donc plus facile à transporter et à stocker. L'autre méthode est déployée pour les fumées en basse concentration, comme dans les chaufferies biomasse. Les molécules sont récupérées grâce à la pulvérisation de solvants dans les fumées.

*Question : D'où provient le dioxyde de carbone ?*

Réponse d'Elyse Energy : 14 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> sont émises sur la zone du pourtour de Berre, principalement par l'industriel Ascometal (2<sup>e</sup> émetteur de gaz à effet de serre français). Elyse Energy est en discussion avec certains industriels dont Ascometal pour récupérer ce CO<sub>2</sub>. Il existe aussi d'autres projets de captage comme celui de la Vallée du Rhône. Dans son procédé de production, NeoCarb a besoin de capter 300 à 400 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

*Question : Est-ce que vous allez devoir acheter le CO<sub>2</sub> aux entreprises voisines ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le CO<sub>2</sub> sera acheté aux entreprises voisines. Pour le moment, il faut développer les infrastructures nécessaires au captage, au transport et au stockage de ce CO<sub>2</sub>.

*Tout le carbone entrant (300-400 kt de CO<sub>2</sub>) entre-t-il dans la composition des produits finis ? Combien sera rejeté à l'atmosphère ?*

Réponse de Elyse Energy : La quasi-totalité du CO<sub>2</sub> entrant est consommé lors de la production. Une part minime de ce CO<sub>2</sub> peut néanmoins être rejeté dans l'atmosphère :

- Au cours du procédé de production de e-méthanol ou de kérosène, sous la forme de rejets des procédés de production, dans des quantités limitées,
- Au cours du procédé de production, lorsque certains gaz de synthèse sont immédiatement utilisés, en combustion notamment.
- Nous estimons qu'environ 12 000t de CO<sub>2</sub> résiduel seraient rejetées à l'atmosphère (au cours du procédé de production de e-méthanol), soit 3 % du CO<sub>2</sub> capté pour les besoins du projet.

Enfin dans la mesure où le projet ne pourrait capter qu'une petite partie du CO<sub>2</sub> émis sur la zone, le public s'interrogeait également sur les autres solutions de séquestration du dioxyde de carbone possibles et les risques associés.

*Question : Qu'est-ce que l'enfouissement de CO<sub>2</sub> ? Est-ce que ce n'est pas dangereux d'enfouir du CO<sub>2</sub> sous terre ?*

Réponse d'Elyse Energy : Sur les 14 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> produites chaque année sur la zone, NeoCarb n'en captera que 400 000 tonnes. Il va donc falloir trouver des solutions pour éviter que ces émissions soient rejetées dans l'atmosphère. Pour cela, il y a plusieurs projets qui se développent dans le monde, notamment en Inde ou en Europe, pour enfouir sous terre le CO<sub>2</sub>, dans d'anciens puits de pétrole par exemple. L'enfouissement du CO<sub>2</sub> est un sujet encore à l'étude et comporte des risques comme tous les projets industriels.

### 1.3. Le modèle économique du projet

#### 1.3.1. *Le marché des e-carburants*

Le public voulait savoir si les molécules bas-carbone produites étaient destinées au marché national et/ou extérieur, et s'il existait déjà des engagements ou des partenariats commerciaux entre le porteur de projet et des compagnies maritimes ou les aéroports de la région.

*Question du public : Quel modèle économique est prévu pendant cette première période, notamment pour amortir les importations ?*

Réponse d'Elyse Energy : La plateforme a vocation à vivre sur le long terme. Elle pourra donc évoluer en fonction des besoins et des possibilités. Nous ne sommes pas maîtres de tous les facteurs, notamment le raccordement électrique qui est une problématique à l'échelle du territoire. L'idéal serait de réaliser la production nous-mêmes pour plus de robustesse.

Dans un premier temps, la clé est la production de SAF, car ce produit est déjà réglementé. Dans le programme SYRIUS porté par PIICTO, des simulations de demande en SAF et en e-carburants ont été effectuées pour les secteurs aérien et maritime. Les simulations indiquent qu'il faudrait plus de projets comme NeoCarb pour répondre à la demande qui va fortement augmenter.

*Question du public : Concernant l'e-kérosène, vous vous êtes concentrés sur l'aéroport Marseille-Provence comme potentiel client. Il existe déjà une réglementation sur l'e-kérosène, et un marché mondial est en train de se créer. De la concurrence va donc émerger. Comment savoir si l'aéroport Marseille-Provence va acheter l'e-kérosène que vous produisez, et pas celui de la concurrence ?*

Réponse de Elyse Energy : Nos équipes commerciales sont en lien avec les compagnies aériennes, mais c'est un marché mondial donc il faudra composer avec. Nous sommes également en lien avec les stockistes présents sur le territoire, en l'occurrence la plateforme de Lavéra et DPF, pour développer des synergies en matière d'importations et d'exportations.

*Question du public : Est-il possible d'exporter ces carburants ?*

Réponse d'Elyse Energy : Il est possible d'exporter ces carburants. L'objectif est d'abord de répondre à la demande nationale.

Des personnes se sont intéressées à la valorisation sur le marché des co-produits du kérosène de synthèse.

*Question du public : Vous prévoyez une production de 75 kt de kérosène par an, et indiquez que du naphta et du gazole seraient également produits. En quelle quantité ? Y a-t-il un marché pour du naphta et du gazole "verts" ?*

Réponse de Elyse Energy : Il existe un marché en croissance pour le naphta et le gazole « verts », stimulé par les réglementations environnementales (en Europe, la directive RED II) et la transition énergétique. Le naphta vert, est prisé en pétrochimie pour produire des plastiques durables, tandis que le gazole vert est de plus en plus utilisé dans le transport routier et maritime pour remplacer le diesel fossile. Le naphta et le gazole sont des « co-produits » dans la production de kérosène, dans des proportions faibles. Dans le cadre du projet NeoCarb (250 000 tonnes d'e-méthanol et 75 000 tonnes d'e-kérosène), environ 3 000 tonnes de naphta (4 %) et 1 500 tonnes de gazole (2 %) seraient ainsi produites annuellement de manière résiduelle et valorisées chaque année sur leurs marchés respectifs.

D'autres ont questionné l'attractivité du prix de vente de ces nouveaux carburants de synthèse pour concurrencer les carburants fossiles.

*Question : Est-ce que les prix de vente seront attractifs pour concurrencer les carburants fossiles ?*

Réponse d'Elyse Energy : Les carburants de synthèse seront plus chers que les carburants fossiles car le procédé de fabrication a un coût plus important. Les carburants de synthèse seront toutefois attractifs car ils répondent à des obligations réglementaires.

### 1.3.2. Le financement du projet

Le sujet des coûts et financements a suscité des interrogations multiples du public sur le coût du projet très important pour une entreprise de la taille d'Elyse Energy, la rentabilité du projet et les coûts associés à la production de molécules bas-carbone.

*Question du public : Quel est le coût du projet ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le projet est estimé à environ 1,5 milliard d'euros, un coût à préciser selon son phasage et son dimensionnement. Il s'agit d'une estimation réalisée sur la valeur des coûts et du prix du marché pour 2024. Elle pourrait évoluer selon le marché et l'inflation.

*Question du public : Energy est une PME industrielle française. Vous avez montré une slide sur le processus d'appel de fonds pour pouvoir financer le projet à hauteur de 1,5 milliard d'euros, ce qui est conséquent pour une PME.*

Réponse d'Elyse Energy : Sur la question du financement, les projets évoqués sont extrêmement capitalistiques. Il faut de l'argent pour réaliser les études, payer le raccordement, payer les frais d'immobilisation et réaliser un Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale. Elyse Energy regroupe 5 associés avec un passif entrepreneurial plutôt bon, ce qui leur a permis de réinvestir dans cette entreprise. Les 5 actionnaires, qui sont des personnes physiques, ont avancé les fonds.

Ce type de projet a besoin de faire appel à des ressources financières à un moment donné. Deux options sont possibles : chercher de la dette, ou chercher des fonds qui vont investir aux côtés d'Elyse Energy pour développer les projets.

A l'été 2023, Elyse Energy a réalisé une opération avec deux fonds :

- Hy24 qui est un fond spécialisé dans l'hydrogène français avec ARDIAN,
- MIROVA avec le groupe BPCE.

Il s'agit de fonds spécialisés dans la transition énergétique et de l'hydrogène. Une fois que nous serons à l'étape du fonds d'investissement, cela signifie que l'autorisation environnementale nous aura été donnée. Cela signifie que le projet aura un modèle économique, que des contrats avec les acteurs du maritime, de l'industrie et de l'aérien auront été signés et ainsi, le projet sera abouti. Le plus difficile est donc de savoir comment financer toutes les étapes pour arriver à cette somme de 1,5 milliard d'euros. Pour cela, nous essayons de séquencer le financement de l'entreprise par rapport à ces différents projets.

La stratégie de travailler sur deux molécules est mise en place car nous ne savons pas si la production du méthanol débutera en 2030 ou 2035 et si le marché des Carburants d'Aviation Durables débutera en 2028 ou 2030. Ce double travail représente une diversification du risque pour l'entreprise et cela est très important.

Le public s'est interrogé sur l'obtention des financements de la part d'Elyse Energy, qui lui permettront de mener son projet à terme. Il a également été attentif à la répartition des financements entre subventions publiques et investisseurs privés potentiels.

*Question du public : À quelles aides financières avez-vous droit (Europe, État, Région) ?*

Réponse d'Elyse Energy : Les premières phases de développement ont été réalisées à partir de fonds propres des actionnaires. Ensuite, des levées de fond ont eu lieu pour financer les études d'avant-projet. Pour l'équipement et le chantier, ils seront financés par les banques. En parallèle, nous recevons des subventions de l'Europe et de la Région pour d'autres projets de notre portefeuille. Des demandes de subventions pour le site NeoCarb de Fos-sur-Mer devraient aussi être déposées prochainement auprès de la Région, en fonction de l'avancement du calendrier du projet.

*Question : Sur les investissements, est ce que les investissements privés sont ouverts à la population ou uniquement aux entreprises de manière générale ? »*

Réponse d'Elyse Energy : Les études réalisées lors de la phase de faisabilité ont été financées grâce aux fonds propres d'Elyse Energy et amenés par les associés. Ils sont complétés par des fonds classiques de financement de projets. Une première levée de fond a été réalisée pendant l'été 2023 avec HY24 et Mirova et une discussion est en cours pour une nouvelle levée de fonds. Le budget de 1,5 milliards nécessitera une nouvelle levée de fonds avec des financeurs classiques et privés et des emprunts bancaires. Actuellement, il n'est pas prévu de faire du financement participatif mais cela peut changer dans les 3 à 5 prochaines années s'il y a un intérêt des habitants.

*Question du public : Tous les financements sont-ils assurés aujourd'hui ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le projet étant en phase d'étude, l'entreprise est encore en recherche de financements. Quand le projet sera à un stade plus avancé, l'entreprise pourra prétendre à des subventions publiques.

Certaines personnes ont questionné « une forme de souveraineté française » dans l' « acquisition des fonds ».

*Question : Est-ce que vous pouvez nous garantir que tout au long du processus d'acquisition des fonds, ils resteront sous une forme de souveraineté française ?*

Réponse d'Elyse Energy : Sur la question de savoir si Elyse Energy restera une entreprise française, aujourd'hui c'est le cas et ses actionnaires sont français. Nous ne savons pas si demain

nous aurons besoin de faire appel à d'autres fonds, français, européens ou autres. Aujourd'hui si les banques françaises, les fonds français et éventuellement les organismes de l'État nous soutiennent, cela sera une très bonne chose. Si demain des fonds européens estiment que la France est un très bon territoire pour investir dans ces technologies et dans ces plateformes de développement de carburant, alors pourquoi pas. Évidemment si la France et l'Europe ne souhaitent pas investir, ce seront les américains ou les asiatiques qui se poseront la question de manière pragmatique. Aujourd'hui notre souhait, est que le projet aboutisse, et tous les éléments pour y arriver seront mis en œuvre.

#### 1.4. Les synergies du projet avec les autres industriels

Bien qu'une partie du public se soit interrogée sur la redondance des projets et leur éventuelle concurrence (comme celui porté par H2V), dans l'ensemble il a confirmé qu'en « implantant son site de production au cœur de la zone industrialo portuaire de Fos, Néocarb pourra s'appuyer sur les infrastructures et le tissu industriel existants ». Cette position stratégique au sein de la ZIP et de PIICTO, lui permet de développer « une synergie avec les acteurs déjà présents » puis plus tard avec « les nouveaux projets à venir », qui « [feront] de cette zone, un pôle européen des énergies décarbonées. »

*Question : Quelle est la différence entre NeoCarb et H2V ?*

*Réponse d'Elyse Energy :* Nous nous sommes positionnés dès 2020 sur la production de molécules bas-carbone, avec une base de données solide sur les techniques de production. H2V était au départ uniquement centré sur l'hydrogène. Le plan de route a ensuite dû être modifié, car la production d'hydrogène n'est pas encore une filière mature.

Pour le public cette synergie doit permettre dès à présent de travailler sur des collaborations avec les autres industriels de la ZIP sur les sujets d'économie et de mutualisation des ressources (eau, CO<sub>2</sub>), de gestion de l'eau et d'anticipation commune des risques potentiels.

*Question du public :* La question est plutôt une comparaison avec tous les autres projets en cours, comme celui de [H2V] qui prévoit de produire les mêmes produits que le projet NeoCarb à savoir du e-méthanol et du e-kérosène à base d'hydrogène. J'ai regardé dans le dossier de concertation sorti le 25 novembre, donc nous avons eu que deux jours pour regarder un peu la comparaison entre les deux projets. Sur l'hydrogène, nous avons des volumes comparables, sur le méthanol et sur le kérosène également. Cependant au niveau des volumes, il y a un problème. Vous annoncez 3 à 5 millions de m<sup>3</sup> d'eau par an alors que les autres projets similaires au votre en annoncent 3 fois moins. Donc la question est : quelles innovations technologiques pouvez-vous mettre en place, tout au long du processus de production, pour réduire les intrants et les impacts sur l'environnement ?

*Suggestion :* Il serait intéressant que l'on puisse faire un bilan de l'innovation, parce que ce n'est pas qu'une plateforme de business. Le projet NeoCarb peut devenir une plateforme d'innovation technologique et être un vrai booster dans ce domaine.

*Réponse d'Elyse Energy :* Pour la comparaison avec le projet de H2V Fos, qui présente de grandes similitudes avec le projet NeoCarb, Elyse Energy souhaite qu'ils réussissent car cela permettra de nourrir notre projet et inversement. Nous avons évoqué l'émergence d'une filière de carburant de synthèse, dans le cas où il n'y a qu'un seul opérateur, nous ne faisons pas émerger la filière et aucun armateur, aucune compagnie aérienne et aucun industriel ne voudra basculer sur nos molécules. Par contre, si plusieurs unités de production similaires émergent sur nos territoires, alors nous aurons réussi à faire émerger cette filière. Notre grand opérateur de l'énergie sur le territoire a annoncé qu'il allait lui aussi produire des Carburants d'Aviation Durables différents. Nous constatons donc que la filière est déjà en train d'émerger.

Sur la partie liée à l'eau, le projet H2V possède 1 an d'avance de phase par rapport au projet NeoCarb, ils ont entamé leur concertation préalable il y a 1 an. Il est probable qu'à la même époque, ils aient présenté les mêmes chiffres que ceux du projet NeoCarb aujourd'hui. Lors des différentes concertations de H2V, GravitHy et d'autres, où les nombres de mètres cube en millions ont été additionnés, l'ensemble des acteurs s'est rendu compte que cela ne serait pas adapté. Il est donc possible qu'ils en soient à la phase suivante, et qu'ils aient apporté une version améliorée. Elyse Energy va se rapprocher de H2V afin de s'inspirer de ce qu'ils réalisent, mais également des opérateurs et des spécialistes de l'eau afin d'améliorer les chiffres annoncés sur la consommation en eau annuelle. Toutes les informations seront livrées dans le cadre de la concertation continue sur le sujet de l'eau ainsi que tous les autres sujets.

Certaines personnes ont mis en garde le porteur de projet sur le risque que les résultats des études complémentaires qui doivent être encore réalisées, soient faussés dans le cas où leur réalisation intervient tardivement par rapport à l'avancement des autres projets, d'où une réelle nécessité à la mise en œuvre de cette synergie entre projets.

*Question du public : Votre projet semble très intéressant, mais il y a du détail dans lequel il faut entrer notamment sur les études, il en manque beaucoup et il faudrait rapidement les effectuer car elles risquent d'être faussées à cause des projets qui vont démarrer avant vous, comme celles de la faune et la flore et l'étude acoustique qui devront être prises avec précaution dans le cas où elles commenceraient après le début des travaux des autres projets. Est-il aussi possible de mutualiser avec les études des autres porteurs de projets sur la zone ? »*

**Réponse d'Elyse Energy :** Au sujet de la concomitance des projets et des impacts croisés, nous n'avons pas attendu la dernière version de la loi industrie verte pour solliciter les services de l'Etat. L'objectif est de leur donner la visibilité sur notre projet au fur et à mesure de son avancement. Concernant les études, nous souhaitons les transmettre de manière régulière aux services instructeurs afin qu'ils puissent nous faire des retours et nous aiguiller sur la conception du projet. Elyse Energy a déposé un DDAE pour son projet eM-Rhône situé sur la plateforme de Salaise-sur-Sanne.

Concernant les impacts cumulés, un dialogue territorial est prévu puisqu'une dizaine de projets sont en cours sur le territoire avec une temporalité différente mais rapprochée. Certaines choses devront être mutualisées.

L'état zéro de la biodiversité présente sur site a été réalisé il y a plusieurs années. Le renouvellement des inventaires est en cours de réalisation par ECOMED, le bureau d'étude spécialisé sur le sujet de la biodiversité afin de s'assurer que les données dont on dispose sont les plus justes. Partir d'un référentiel datant de 3 ou 4 ans est important pour avoir une bonne visibilité sur la durée.

L'étude de l'état zéro du bruit sera faite mais la réponse se trouve dans le dialogue territorial qui permettra de mettre en commun toutes les actions et toutes les données.

Le maire de Fos-sur-Mer et le maire de Martigues ont parlé d'un comité de pilotage qui a donné lieu à plusieurs nouvelles positives concernant les routes afin d'améliorer les flux sur le territoire.

Cette concertation préalable n'exclut pas notre contribution au dialogue territorial à venir. Aujourd'hui, il s'agit de parler du projet, de ses spécificités intrinsèques mais lors du dialogue territorial, il s'agira de démontrer une cohérence d'ensemble dans laquelle notre projet s'insère pleinement.

## **2. Impacts**

Le public a formulé plusieurs points de vigilance sur les impacts du projet, en lui-même et cumulés avec les autres projets industriels en cours et à venir sur la ZIP de Fos. La « décarbonation oui, mais pas au détriment de la qualité de vie et de la santé des habitants du territoire. »

### 2.1. Les ressources

### 2.1.1. L'électricité

Les processus de fabrication des molécules bas-carbone nécessitant une quantité substantielle d'électricité, le public s'interroge sur les besoins en électricité du projet NeoCarb mais aussi au regard des besoins des autres projets de la zone.

*Question du public : Quelle sera l'origine de l'approvisionnement en électricité ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le projet NeoCarb a besoin d'environ 400 MW d'électricité pour garantir ses objectifs de production annuelle. L'électricité utilisée proviendra du mix énergétique français d'origine nucléaire et renouvelable. Le projet NeoCarb pourrait également s'appuyer sur le projet DEOS au sein de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer qui prévoit l'installation d'éoliennes offshore. Le mix énergétique du projet sera largement bas-carbone.

Une partie du public regrette qu' « aucune solution de production d'énergie locale [n'apparaisse] dans le dossier de concertation », et demande à ce que « des études [soient] menées afin d'envisager cette possibilité », estimant que « tous les acteurs doivent participer à l'effort collectif de réduction des consommations, mais également de développement de la production d'énergies renouvelables. » Aussi il est crucial d'anticiper la prise en compte d'une consommation électrique très élevée, alors que le projet controversé de la ligne 400 000 volts, porté par ailleurs par RTE, soulève des questions quant à ses incidences sur la faisabilité in fine de l'ensemble des projets.

*Question du public : Tous ces projets nécessitant de l'électricité, si la ligne haute tension de Fos-sur-Mer ne se réalise pas, que se passe-t-il ?*

Réponse d'Elyse Energy : le site est électro intensif, il a besoin d'électricité de manière massive : sans complément d'électricité apporté sur le territoire, le projet ne pourra pas se faire. Il est cependant demandé aux industriels de réfléchir sur une baisse des consommations d'eau mais aussi en électricité. Les industriels mènent donc des réflexions sur la possibilité de phaser les projets ou de les rendre plus raisonnables en termes de consommation. Toutefois, il faudra du complément d'apport électrique pour pouvoir être efficace.

### 2.1.2. L'eau

Le public s'est interrogé sur la quantité d'eau consommée, son origine et les possibilités d'utilisation d'eau mer.

*Question du public : De quelle quantité d'eau avez-vous besoin ? D'où vient-elle ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le projet consommera entre 3 et 5 millions de mètres cubes d'eau par an, principalement pour refroidir les équipements industriels (80 %). Les projets industriels situés dans le périmètre du Grand Port Maritime de Marseille utilisent l'eau pompée par le GPMM dans le canal d'Arles à Fos-sur-Mer (canal de dérivation du Rhône). Il n'est pas autorisé d'effectuer des pompages dans la nappe phréatique de la zone. L'eau est acheminée sur site par canalisations.

*Question du public : Est-il envisageable d'utiliser de l'eau de mer ?*

Réponse d'Elyse Energy : L'utilisation d'eau de mer est envisagée, mais il ne faut pas que cela génère des flux qui perturbent le trafic en mer, l'écosystème ou la biodiversité marine.

L'eau de mer pourrait en revanche être utilisée à but de refroidissement indirect via une boucle de pompage-rejet, sans consommation.

*Question du public : Pourquoi ajouter de l'eau pour produire le SAF ?*

Réponse d'Elyse Energy : L'eau sert à 80 % pour le refroidissement, et à 20% pour la production d'hydrogène. Il n'y a pas d'eau pour la production du SAF. Le schéma du procédé est donc à clarifier : l'eau n'est pas un intrant direct, mais sert uniquement au refroidissement.

Cette consommation d'eau a été jugée très importante par certains qui ont pointé un risque de concurrence avec d'autres secteurs économiques ainsi qu'avec les usages domestiques, dans un territoire soumis aux pressions sur la ressource en eau.

*Quels sont les problèmes éventuels d'accès à l'eau, élément indispensable du projet, étant donné les tensions sur la ressource sur le territoire et le contexte de changement climatique ?*

Réponse d'Elyse Energy : Pour l'industrie, les enjeux sur l'eau se concentrent sur le prélèvement, la consommation, et le retour au milieu naturel (différence de température entre l'eau de mer et l'eau rejetée par les industries). Il est nécessaire de pratiquer la sobriété hydrique, et de prévoir différents scénarii en cas de tensions fortes sur la ressource en eau. L'interconnexion avec les autres industriels est importante pour assurer la gestion de la ressource en eau.

Le port de Marseille-Fos est en train d'étudier et d'évaluer la ressource et les possibilités de pompage, au regard des autorisations en vigueur. Les tours aéroréfrigérantes permettent de réduire la consommation d'eau, même si elles consomment un peu plus d'électricité. Les procédures d'optimisation viseront également à diminuer les intrants dans les process, et notamment l'eau. Nous travaillons également avec le SDIS pour la lutte incendie à partir d'eau de mer. Nous envisageons de possibles mutualisations avec nos voisins, et la mise en place d'une réserve d'eau sur le site.

Le public a insisté sur la nécessité d'une gestion globale de la ressource en eau, au vu des « nombreux impacts anthropiques » qui s'exercent sur elle » auxquels « s'ajoutent désormais ceux provoqués par le changement climatique (...) avec des périodes de bas débits » qui seront « [de plus en plus] longues et [de plus en plus] marquées ». Ainsi pour le public, des réflexions poussées, sur une réutilisation de l'eau sur la zone de Fos doivent être engagées, en connexion avec les autres projets du site. Il est nécessaire de prévoir une gestion en amont et en aval de la ressource en eau.

*Remarque et recommandation issues des cahiers d'acteurs : Les solutions envisagées par Elyse Energy destinées à optimiser l'utilisation de la ressource en eau sont intéressantes. [Nous serons] attentifs aux résultats des études en cours, et recommandent d'engager des réflexions poussées sur une réutilisation de l'eau sur la zone de Fos, en connexion avec les autres projets du site. Dans ce même esprit, nous attirons l'attention des porteurs de projet sur le fait que les rejets d'eau douce prévus dans la darse doivent être proches au maximum de la température des eaux dans le milieu de rejet, et non simplement conformes aux normes, insuffisantes en la matière. Un effort en ce sens serait apprécié.*

Par ailleurs, le public s'est interrogé sur l'état de l'eau rejetée dans l'environnement, sur les options de traitement envisagées et les différences de température avec l'eau extérieure.

*Question : Est-ce que l'eau rejetée polluera l'environnement ? Sera-t-elle traitée ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le rejet de l'eau lié aux activités industrielles est réglementé à travers l'arrêté de février 1998. L'eau rejetée ne sera pas nécessairement la même que celle prélevée. Pour autant, elle ne modifiera pas la qualité de l'état initial du milieu comme la réglementation l'impose. Ainsi, l'eau est analysée, puis épurée avant d'être rejetée. Un seul point de rejet des eaux de procédés après traitement est envisagé à ce stade. Ce rejet se ferait en Darse 1.

*Question : Quelle sera la différence de température entre l'eau rejetée et l'eau extérieure ?*

Réponse d'Elyse Energy : L'eau rejetée le sera à une température conforme au milieu naturel. La réglementation impose un delta T à ne pas franchir. Les différences de température entre l'eau rejetée et l'eau extérieure ne dépasseront pas les limites prescrites par la réglementation.

### 2.1.3. La biomasse

Des questions se posent sur l'approvisionnement en chaleur, issu de la biomasse ou d'autres sources. Le public demande à ce que des études plus poussées sur le sujet soient réalisées et « partagées avec les acteurs du territoire lors de la phase de concertation continue ». Il s'interroge notamment sur le « choix de la biomasse pour la production de vapeur verte au sein du projet. » considérant que la « valorisation interne du site et la mutualisation avec la plateforme industrielle PIICTO (...) serait à privilégier ».

Des personnes pointent un manque de lisibilité de ces besoins en biomasse et craignent qu'un approvisionnement dans les forêts régionales soit concurrencé par « d'autres usages et d'autres acteurs du territoire ». Aussi dans la mesure où « 60% de la biomasse [serait] apportée par voie maritime, elles s'inquiètent d'un « approvisionnement étranger, venant le plus souvent de pays fortement impactés par la déforestation et le changement climatique (Espagne, Brésil...) » et « interpellent la société Elyse Energy sur la nécessité d'envisager un approvisionnement local issu au maximum de l'économie circulaire ».

Sur ce sujet, des questions ont aussi été posées en référence au projet E-CHO de Lacq, porté par Elyse Energy, et qui fait lui-même appel à la biomasse.

*Question du public : Vous indiquez que votre scénario de référence peut évoluer et qu'en particulier l'approvisionnement en CO2 pourrait se faire à partir de biomasse, comme dans le projet E-CHO de Lacq. Vous indiquez également que cette biomasse serait durable (résidus agricoles et forestiers, déchets municipaux solides...). Or vous avez déclaré à Lacq que la biomasse devait obligatoirement inclure une proportion importante d'arbres entiers, au moins dans la première phase d'exploitation. Qu'en est-il à Fos ?*

**Réponse de Elyse Energy :** Le projet NeoCarb à Fos-sur-Mer prévoit dans son scénario de référence une unité de production de e-méthanol qui nécessite de l'hydrogène et du CO2, CO2 dont l'approvisionnement se fera essentiellement après captation et transport par canalisation depuis des unités industrielles émettrices situées dans la zone industrialo portuaire du Fos-sur-Mer, ou dans l'arrière-pays de la vallée du Rhône.

La plateforme industrielle NeoCarb intègre ici la production de e-kérosène par voie dite « alcool-to-jet ». Le projet E-CHO développé à Lacq produirait du e-biokérosène grâce à la réaction « Fischer-Tropsch ». Ce dernier nécessite de l'hydrogène et de la biomasse, laquelle est préalablement torréfiée puis gazéifiée.

L'usage direct de biomasse pour le projet NeoCarb est, à ce stade, lié uniquement à la production de la vapeur verte nécessaire à ce procédé de méthanoliation. En effet, dans le scénario de référence, le méthanol est produit en valorisant le CO2 capté dans les procédés industriels avec de l'H2 produit par électrolyse de l'eau (dit e-méthanol) et l'usage de la biomasse est lié uniquement à la production de la vapeur verte nécessaire au procédé de méthanoliation. Dans la vie de la plateforme NeoCarb, les technologies de production de carburants pourraient évoluer vers la production de bio-carburants ou e/bio-carburants : par exemple production de bio-méthanol en valorisant du carbone issu de biomasse durable \*2 (ex. résidus agricoles et forestiers, déchets municipaux solides...). Par ailleurs, la biomasse durable utilisée serait locale ou importée, s'appuyant sur les capacités fluvio-maritimes de la plateforme NeoCarb. Elle serait durable, respectant les caractéristiques imposées par la Directive sur les Energies Renouvelables. La configuration actuelle du projet ne prévoit pas de recours intensif à des arbres entiers.

---

<sup>2</sup> Biomasse durable : Ensemble des matières organiques pouvant être utilisées pour produire de l'énergie. Pour être durable, la biomasse doit provenir de sources dont la quantité créée est supérieure ou égale à la quantité utilisée.

## 2.2. Pollutions, rejets et nuisances

Le public a rappelé la présence historique des industriels sur le territoire, émetteurs de pollutions, affectant à la fois la santé humaine (avec des taux de cancers plus élevés qu'ailleurs), les espaces naturels fortement impactés par l'aménagement de la ZIP dans les années 1970, la pêche locale entraînant la disparition de ce secteur de l'économie sur le territoire. Cette réalité historique encore très vivace chez certain.e.s, fait craindre l'arrivée de nouvelles industries potentiellement, perçues comme un risque supplémentaire de pollution, bien que répondant aux objectifs nationaux de décarbonation.

*Question du public : Quels seront les impacts du projet sur la santé des populations ?*

Réponse de Elyse Energy : L'évaluation des risques sanitaires va fournir des informations à ce propos. Elle est attendue pour fin 2025-début 2026. Il faut d'abord que nous avancions sur les études Procédés, et les technologies qui seront utilisées.

### 2.2.1. La pollution de l'air

La qualité de l'air et l'impact des pollutions atmosphériques sur la santé humaine est une préoccupation sur ce territoire. Ainsi des questions ont été posées sur la contribution du projet aux émissions atmosphériques (quantité), ainsi que sur la nature des molécules émises et leur dangerosité. Il a également été question des traitements de ces rejets par l'entreprise.

*Question : Est-ce que des particules seront émises par les unités de production ?*

Réponse d'Elyse Energy : Les unités de production n'émettent pas de poussières de pollution noire car les matières premières sont plus propres que les équivalents fossiles. Cependant, il n'est pas exclu, qu'en cas d'accident, certains éléments présents sur le site émettent des particules.

*Question : Quelle va être la part de NeoCarb dans les émissions atmosphériques du territoire ? Quelles molécules à risque seront émises ?*

*Suggestion : La Métropole fait des études (notamment avec Atmosud) pour essayer de compiler l'ensemble des données liées aux différents projets industriels à venir. Je vous remercie par avance de partager vos données.*

Réponse : Une étude est en cours sur les molécules qui seront émises par le site. Ces dernières dépendront de la technologie utilisée. Il y aura trois types de rejets principaux : continus, intermittents, et diffus. Nous allons nous rapprocher d'AtmoSud.

*Question du public : Quels seront les rejets polluants des différentes unités de production, dans l'air? Quelles quantités ? Comment seront-ils traités ?*

Réponse de Elyse Energy :

Au niveau de la qualité de l'air, les installations du projet pourraient générer des émissions dans l'atmosphère liées :

- Aux tours aéroréfrigérantes (diffus),
- Aux émissions en Composés Organiques Volatiles (canalisés et diffus) compte tenu de la production, du stockage et du chargement d'hydrocarbures liquides,
- Au stockage et à la manutention de biomasse à l'air libre (diffus),
- Aux rejets en H<sub>2</sub>, O<sub>2</sub> de la section de production d'hydrogène,
- Aux rejets de la synthèse du méthanol,
- Aux rejets des équipements de combustion dont une partie permettra de valoriser les co-produits énergétiques.

De plus, il faut noter qu'en cas d'incident, il est possible qu'il y ait des rejets accidentels liés à l'utilisation des torchères ou aux phénomènes de dépressurisation d'urgence. Cependant, le nombre de points de rejets sera limité et les valeurs limites d'émission des arrêtés ministériels seront respectées. A ce stade du développement du projet, le nombre exact de points de rejets n'est pas connu. Ces derniers sont liés à minima aux unités de type traitement des événements de respiration <sup>3</sup> des bacs de stockage des produits (méthanol, kérosène, co-produits liquides), torches de sécurité ou encore cheminée des chaudières de valorisation des co-produits (naphta, gazole par exemple). Concernant les valeurs limites d'émission, elles respecteront la réglementation applicable, notamment l'arrêté du 4 novembre 2024 relatif aux Meilleures Techniques Disponibles (MTD). L'arrêté prévoit que les exploitants doivent mettre en œuvre ces MTD pour réduire les émissions polluantes et améliorer la performance environnementale de leurs installations.

Le risque de nuisance olfactive a également été soulevé, de même que les solutions proposées par le porteur de projet.

*Question du public : Est-ce que le projet peut engendrer des impacts (...) sur la qualité de l'air par rapport aux fuites, engendrer des odeurs ? Quelles mesures pour minimiser les fuites ?*

**Réponse de Elyse Energy :** Concernant la qualité de l'air, le projet intègrera des mesures spécifiques pour limiter les émissions odorantes, notamment en réduisant le nombre de points de rejet et en valorisant les co-produits énergétiques (sous forme de chaleur voire d'électricité). A ce stade de développement du projet, le nombre de points de rejet n'est pas connu. Ces derniers sont liés à minima aux unités de type traitement des événements de respiration <sup>4</sup> des bacs de stockage des produits (méthanol, kérosène, co-produits liquides), torches de sécurité ou encore cheminée des chaudières de valorisation des co-produits (naphta, gazole par exemple).

De plus, le respect strict des valeurs limites d'émission fixées par la réglementation et la mise en place de contrôles réguliers permettront de minimiser toute nuisance olfactive en phase d'exploitation.

Ces thématiques seront analysées sous le prisme d'études réglementaires qui sont programmées et dont les résultats seront mis à disposition du public tout au long de la concertation continue.

Enfin le public a aussi pointé la responsabilité du trafic routier dans la pollution de l'air et a souhaité connaître l'impact du transport routier lié au projet sur les émissions atmosphériques.

*Question du public : Quel sera l'impact du projet sur la mobilité et sur les émissions atmosphériques liées au trafic routier ?*

Un plan de Mobilité Employeur est prévu. Nous serons favorables aux solutions de transport en commun pour les employés.

### 2.2.2. Eau

A l'instar de l'impact sur l'air, le public a été attentif aux impacts sur l'eau, questionnant sur les possibilités de rejets de polluants au cours du processus de fabrication des molécules ainsi que les solutions proposées par Elyse Energy pour les traiter et les prévenir.

*Question du public : Quels seront les rejets polluants des différentes unités de production dans l'eau ? Quelles quantités ? Comment seront-ils traités ?*

<sup>3</sup> Système de sécurité permettant d'évacuer les gaz en surpression.

<sup>4</sup> Système de sécurité permettant d'évacuer les gaz en surpression.

Réponse de Elyse Energy : Au niveau des rejets dans l'eau, le projet pourrait générer des effluents liquides tels que :

- L'eau de production générée par la synthèse du méthanol,
- Les effluents générés par les dispositifs de traitement des émissions atmosphériques (technologie de traitement non définie à ce stade de développement du projet),
- L'eau de condensation produite dans l'unité de captage de carbone,
- Les rejets du système de réfrigération,
- Les effluents de l'unité de déionisation et de déminéralisation de l'eau destinée à la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau,
- Les rejets de lavage des installations.

Conformément à la réglementation liée aux rejets industriels des ICPE, l'eau rejetée ne modifiera pas la qualité de l'état initial du milieu. L'eau est analysée puis épurée sur site avant d'être rejetée en un seul point en Darse 1.

*Question du public : Est-ce que le projet peut engendrer des impacts sur l'eau, fuite dans l'eau de mer, des rejets, au niveau du sol : débordement, fuites produit que se repend au sol. Quelles mesures pour minimiser les fuites ?*

Réponse de Elyse Energy : Le site sera tenu de se conformer aux normes en vigueur liées à son classement réglementaire. Des contrôles réguliers seront effectués afin de prévenir tout risque, notamment les fuites.

Concernant les rejets aqueux, le rejet de l'eau lié aux activités industrielles est réglementé à travers l'arrêté de février 1998. Ainsi, l'eau est analysée, puis épurée sur site avant d'être rejetée. Un seul point de rejet des eaux de procédés après traitement dans une station de traitement prévue à cet effet sur le site est envisagé. Ce rejet se fera en continu en Darse 1.

Ces thématiques seront analysées sous le prisme d'études réglementaires qui sont programmées et dont les résultats seront mis à disposition du public tout au long de la concertation continue.

### 2.2.3. Les déchets

Des questions sur les déchets ont été posées par le public. Elles concernent à la fois les déchets issus des procédés de fabrication des e-carburants une fois la plateforme mise en service, mais aussi les déchets produits durant la phase de travaux. Il s'agit à la fois de les identifier et s'informer sur la politique de valorisation et gestion du porteur de projet en la matière.

*Question : Quels déchets et rejets seront produits ? Quelle en sera la gestion ?*

*Suggestion : Vous pourriez vous rapprocher de KemOne Lavéra qui utilise également des membranes et a l'habitude de la gestion de ce type de déchet.*

Réponse de Elyse Energy : Concernant les rejets aqueux des procédés, ils seront traités avant d'être rejetés au milieu naturel. L'objectif est de traiter les rejets sur place. Cependant, si nous n'avons pas les installations de traitement, nous les enverrons sur un autre site pour être traités.

Concernant les eaux de refroidissement, différentes options sont envisageables en fonction du procédé choisi. Les tours aéroréfrigérants produisent de la vapeur d'eau. Dans un système de refroidissement en boucle continue, l'eau retourne au milieu naturel avec un delta de température.

Concernant les eaux de pluie, elles seront traitées puis rejetées dans le milieu naturel.

Concernant les rejets atmosphériques, les sources d'émissions sont en cours d'étude, notamment les composés organiques volatils et les oxydes d'azote. Les émissions pourront provenir des chaudières (chaudières thermiques biomasse ou déchets), des stockages de produits (des laveurs

sont prévus pour limiter les émissions), et des recours à la torche prévus en cas de décompression d'urgence, en période transitoire et de réglage.

Concernant la gestion des déchets consommables (comme les membranes par exemple), tout va dépendre de la technologie utilisée et des discussions avec les fournisseurs. Nous partons de l'hypothèse que les fournisseurs géreront le remplacement du produit et les déchets associés.

Une étude d'impact réglementaire doit être effectuée. Elle inclura l'état initial du milieu, l'évaluation des risques sanitaires, ainsi que le recours aux meilleures techniques disponibles.

*Question : Issue des chantiers de construction et de l'exploitation des installations en période de fonctionnement. Réduction, réemploi, recyclage, valorisation, élimination. Quelle politique est prévue au niveau de la gestion déchets ?*

Réponse de Elyse Energy : Des études seront réalisées afin de connaître précisément les déchets générés par la plateforme NeoCarb et les résultats seront mis à disposition du public tout au long de la concertation continue. Les déchets seront limités et leur valorisation optimisée. Des filières adaptées de prise en charge des déchets seront mises en place. Les fréquences, quantités et filières de traitement seront identifiées pour chaque déchet concerné. Les filières adaptées seront discutées et ajustées avec les fournisseurs. Les principaux déchets de la plateforme proviendront :

- Du renouvellement périodique de l'électrolyte des électrolyseurs (selon technologie),
- Des boues de la déminéralisation / des traitements d'eau (à étudier),
- Des matériaux utilisés pour la purification de l'hydrogène (membranes),
- Des matériaux utilisés pour la purification du CO<sub>2</sub> / du gaz de synthèse (selon la technologie choisie),
- Des catalyseurs utilisés pour la synthèse du e-méthanol et du e-kérosène.

## 2.3. Les risques

### 2.3.1. Les risques technologiques

Le public s'est tout d'abord interrogé sur le classement Seveso du projet et sa prise en compte du PPRT FOS-OUEST. Les riverains ont soulevé les risques liés aux dépôts de carburant dont le risque d'explosion, nocivité (INERIS), fuites au niveau des raccordements aux bateaux, nuisance occasionnée par le stockage, par les torches ou cheminées.

*Question : Le site sera un site SEVESO seuil haut ou bas ?*

Réponse de Elyse Energy : Le site sera très probablement un site SEVESO seuil haut. Il y a un impératif de non-modification du PPRT existant. Le projet NeoCarb doit s'inscrire dans le PPRT actuel sans le modifier. Un travail est en cours avec la DREAL à ce sujet, notamment en lien avec les effets thermiques des feux de nuage et la distance à la concentration, qui sont les principales contraintes. Nous attendons encore les avancées concernant l'impact de l'évolution du projet Elengy sur le PPRT, et donc sur la parcelle Neocarb.

*Question : Quel classement au niveau SEVESO ? seuil haut ? dépendant de la nature des produits stockés et de la quantité. Quels sont les principaux risques identifiés ?*

Réponse de Elyse Energy : Le site sera classé SEVESO sous le classement « seuil bas » voire « seuil haut » en fonction des quantités présentes dans les installations. Cette directive SEVESO

impose la réalisation d'une étude de dangers. En France, il s'agit d'un outil réglementaire obligatoire pour la majorité des installations industrielles et notamment pour les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Il est à noter que les acteurs industriels environnants sont majoritairement classés « seuil haut ».

En amont de l'étude de dangers qui sera réalisée en vue du dossier d'instruction, Elyse Energy a réalisé en 2023 une analyse préliminaire des potentiels de dangers afin d'identifier les principaux risques du projet. De premières sources de risques technologiques liées aux spécificités du site SEVESO (effets thermiques, de surpression, toxiques) ont été identifiées : salle d'électrolyse, capacités et tuyauteries d'hydrogène, stockage du e-méthanol, colonnes de stabilisation<sup>5</sup> et de distillation, tuyauteries de gaz et liquides inflammables, stockages de matières combustibles, etc. Ces premières sources de risques identifiées resteraient contenues dans le périmètre du site et du Plan de Prévention des Risques Technologiques. Des études réglementaires sont programmées et les résultats seront mis à disposition du public tout au long de la concertation continue.

Comme précédemment, le public a interrogé le cumul global de l'ensemble de ces rejets dans la zone ; ainsi, la proximité avec les projets voisins pose la question de savoir ce que cela engendre comme risques supplémentaires.

*Question du public : Problème de situation au niveau de la ZIP, proximité avec PIICTO, GRAVITHY. Qu'est-ce que ça engendre comme risques, quelles sont les précautions à prendre, les règles de sécurité à mettre en place. Nouveaux produits, nouveaux risques ? Qu'est-ce qu'il en est du cumul global de l'ensemble de ces rejets à proximité de la zone ?*

Réponse de Elyse Energy : Le site est localisé dans le PPRT FOS-OUEST. Il en ressort du règlement associé que l'adhésion à la plateforme économique (PFE) est une condition obligatoire. Elyse Energy a ainsi travaillé dès la conception du projet, et de manière itérative, avec la DREAL pour s'assurer de la compatibilité du projet avec le PPRT. L'insertion dans le PPRT est un atout majeur pour le projet et pour la garantie de la maîtrise des risques industriels au sein du territoire du golfe de Fos-sur-Mer. Les rejets aqueux et atmosphériques liés au projet sont détaillés en pages 48 et 49 du dossier de concertation. De plus, le tableau présent page 45 du dossier de concertation détaille l'ensemble des études relatives aux risques naturels en cours ou à venir. Les résultats des différentes études seront mis à disposition du public tout au long de la concertation continue.

Le dialogue territorial prévu au printemps 2025 permettra d'aborder les impacts cumulés des différents projets industriels, ce qui pourrait éclaircir les enjeux liés aux risques industriels et aux émissions.

### 2.3.2. Les risques naturels

Le public est préoccupé par les risques inondation présents sur le territoire et qui impacteraient possiblement le projet, aimerait connaître les mesures prises par le porteur de projet pour les prévenir

*Question : Existe-t-il un risque de submersion marine ? Comment s'en prévenir ?*

Réponse de Elyse Energy : Il existe un risque de submersion marine sur la zone. Il faut que l'ensemble du site se situe à 2m40 au-dessus du niveau du sol. Il y a déjà en ce lieu des remblais des darses.

## 2.4. Le transport

---

<sup>5</sup> Technologie qui permet de séparer et purifier les hydrocarbures.

Pour les habitant.e.s, les questions de logistique et de mobilité sont des problèmes majeurs. Globalement, il est constaté un manque d'adaptation des infrastructures ; par exemple, concernant la possibilité d'utiliser le ferroviaire pour les salariés se posent les questions de la pertinence des horaires des lignes de trains et de bus au regard des horaires de travail, de la fréquence des lignes adaptée à un afflux massif de salariés sur la zone tout comme la correspondance entre lignes de train et de bus.

#### 2.4.1. Les infrastructures routières

Le public souligne un manque d'information sur l'impact du transport des produits sur le trafic routier, et s'en inquiète, au regard des autres projets prévus sur la zone et des projets d'infrastructures routières toujours en attente de réalisation.

*Question : Nous n'avons pas vu dans le dossier, l'impact sur le transport routier de vos produits. Vous parlez de pipeline mais pas de transport routier. Or tous les autres projets nous donnent un nombre approximatif de camions par jour. Ce chiffre était multiplié par 2 car ils comptaient l'aller et le retour. Il serait intéressant de savoir quels sont les volumes prévisibles de transport de vos produits par camion sur la zone avec le projet de référence.*

Réponse d'Elyse Energy : sur le transport routier, pour Elyse Energy la route est résiduelle. Il ne s'agit pas de dire que le projet génèrera 0 camion. En effet, sur certaines activités, il se qu'il y ait besoin d'effectuer un acheminement par camion. Cependant, ce sont les pipelines qui viennent alimenter notre dispositif de fonctionnement qu'il s'agisse des intrants ou des produits finis. Le site a de la chance de bénéficier de la voie ferrée : cela permettra d'être le plus efficace, le moins coûteux et le plus vertueux d'un point de vue environnemental. Dès que nous aurons le chiffre de cette partie résiduelle du routier, le public en sera informé. C'est une demande qui a été formulée par le Port en tant qu'aménageur de la zone. Le maire de Fos-sur-Mer a évoqué le comité de pilotage avec plusieurs études qui ont été menées au préalable pour savoir de quelle manière il fallait dimensionner les routes et les accès. Ces informations devaient être apportée dans le cadre ces études et elles seront mises à votre disposition.

De plus les infrastructures routières déjà congestionnées, pourraient l'être encore davantage, si tous les projets industriels venaient à s'implanter sans réflexion globale préalable et en l'absence de réalisation des projets en attente depuis plusieurs années (liaison Fos-Salon, Rond-point de la Fossette, contournement Martigues-Port de Bouc, requalification RD 268).

Pour le public, il y a nécessité à « rattraper le retard du Port de Fos » sur la question de l'intermodalité en « [recalibrant] et [développant] les dessertes terrestres, fluviales et ferrées ». Le risque accidentogène des infrastructures routières actuelles pour les habitant.e.s et salarié.e.s du territoire est rappelé.

*Question du public : Le projet va engendrer du trafic routier supplémentaire. A quelle fréquence ? combien de camions et de véhicules légers ? Quels aménagements routiers en sachant qu'il va y avoir GRAVITHY, H2V, CARBON pratiquement en même temps avec une desserte D268 et un rond-point qui va accueillir tout ce flux de véhicules. Il serait temps de mettre en place véritablement un projet structurant complètement l'ensemble routier pour l'avenir de la zone Industrialo-portuaire. Quelles sont les avancées du projet de route ?*

Réponse de Elyse Energy : Elyse Energy est pleinement consciente des enjeux liés aux infrastructures routières de la zone industrialo-portuaire et a conçu son projet de manière à minimiser le recours au transport par camion pour la logistique des matières entrantes et sortantes.

Le transport routier restera néanmoins utilisé, notamment pour l'accès au site par le personnel, avec une estimation d'environ 150 véhicules légers par jour à ce stade du projet.

Concernant la logistique des matières, la multimodalité du site et de la plateforme PIICTO – intégrant des dessertes maritimes, fluviales, ferroviaires ainsi qu'un réseau de canalisations existant – constitue un atout structurant. Ces modes de transport seront privilégiés afin de limiter le trafic routier, le projet étant peu intensif en transport par camion.

La répartition cible des flux logistiques entrants et sortants est détaillée en page 54 du dossier de concertation. Selon les premières estimations, la part du transport routier représenterait environ 15 poids lourds par jour. Dans le cadre de la réalisation des études d'impact, ces estimations seront perfectionnées par le biais d'études complémentaires, ainsi que par l'évolution du projet et des possibilités d'utilisation divers modes de transport (transport ferré, maritime, canalisations...). Les résultats des différentes études seront mis à disposition du public tout au long de la concertation continue.

Enfin, Elyse Energy souligne la nécessité de renforcer les infrastructures routières de la zone. Toutefois, cette responsabilité incombe à l'État et aux collectivités locales.

#### 2.4.2. L'acheminement des produits (ressources et produits)

Le public s'est interrogé sur les différents modes de transports envisagés pour l'acheminement des ressources et des produits, regrettant l'absence de données précises dans le dossier de concertation.

*Question : J'aimerais que vous donniez des précisions sur le nombre de camions que vous prévoyez dans votre activité. Vous faites appelle au maritime et au pipeline pour les sorties, mais aussi le ferroviaire et le routier. Il n'y encore aucune information à ce sujet sur vos documents.*

**Réponse d'Elyse Energy :** Le nombre de camions pour notre projet est résiduel, l'essentiel de la production du site sortira par canalisation et par train. De manière ponctuelle, nous aurons besoin d'effectuer des sortie camions car elles seront demandées pour des livraisons. Cela n'aura de sens qu'en faisant une comparaison avec nos voisins directs.

*Question : Comment seront acheminés en intrants depuis les autres sites ?*

Le transport se fera par trains ou par pipes. Il n'est pas prévu d'utiliser des camions.

Le public a questionné la fréquence de l'acheminement des produits par voie ferrée, si cette solution est mise en œuvre. Mais c'est surtout le transport par voie maritime et fluviale qui a retenu l'attention du public. S'agissant du maritime, les questions portent sur le type d'acheminement prévu des carburants produits, la manière dont le terminal de production d'e-carburant sera approvisionné, et si cette voie sera privilégiée pour les approvisionnements.

*Question du public : Quel acheminement est prévu pour ces carburants ? Comment le terminal de production d'e-carburant sera-t-il approvisionné ? Est-ce que la voie maritime sera privilégiée pour les approvisionnements ? Est-ce qu'ELYSE prévoit également un acheminement par voie ferrée ? Si oui à quelle fréquence ?*

**Réponse de Elyse Energy :** La multimodalité de la plateforme PIICTO, combinée à la présence d'un vaste écosystème industriel, générateur de synergies, constituent deux atouts structurants du projet. Ils sont essentiels pour la logistique amont (hydrogène, carbone, méthanol) et aval (e-méthanol et SAF) du projet.

Idéalement situé, le projet bénéficie d'avantages logistiques majeurs pour la distribution de ses produits :

- Accès direct au port, facilitant l'importation des intrants nécessaires.

- Connexion aux canalisations et aux voies ferrées de la zone industrialo portuaire permettant notamment une connexion aux stockistes de carburants de l'écosystème.
- Proximité des aéroports régionaux du sud-est, répondant aux besoins immédiats des compagnies aériennes.

Dans ce cadre, des études sont en cours avec les sociétés d'ingénierie CAPTRAIN (logistique fer) et EURETEQ (logistique canalisations) afin de définir les schémas logistiques amont/aval optimaux du projet. Ces travaux permettront de préciser les schémas logistiques (nombre de trains par jour, fréquence, etc.) pour garantir une distribution optimale des e-carburants produits. Les résultats des différentes études seront mis à disposition du public tout au long de la concertation continue.

*Question du public : Où seront stationnés les navires qui amèneront le méthanol sur site ?*

Un poste fluvial est potentiellement prévu sur notre site. Sinon, il existe déjà les postes pétroliers de Lavéra ou Fluxel, puis le méthanol sera acheminé par les stockistes.

*Question du public: Quel sera le moyen de propulsion des barges ?*

Nous ne savons pas encore. Même si les barges fonctionnent au diesel, elles ont l'avantage de pouvoir transporter de grandes quantités en une seule fois.

Dans la continuité de l'exploitation de la voie maritime, le public a souligné l'importance de « développer l'axe Rhône, Saône, Méditerranée » rappelant que « Fos est naturellement relié au Rhône » et considérant à ce titre comme « un non-sens de ne pas mener des campagnes de développement de ce mode de transport qui est vertueux car écologique et permet d'acheminer des marchandises jusqu'en Suisse par le Rhône et au cœur des Vosges par la Saône. »

Des questions ont également été posées sur les possibilités d'acheminement par canalisations et sur les besoins éventuels de construction de nouvelles canalisations.

*Question su public : Faut-il construire de nouvelles canalisations ?*

Réponse d'Elyse Energy : NeoCarb fonctionnera majoritairement grâce au réseau existant de canalisations. La zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer dispose d'un grand nombre de canalisations de transport qui maillent le territoire et facilitent les interconnexions entre les industriels. Nous allons ainsi capitaliser sur le réseau de canalisations déjà existant. De plus, le projet utilisera principalement le fret ferroviaire et maritime pour le transport des produits qui ne peuvent être transportés par canalisations.

#### 2.4.3. Le transport des futurs salariés

Le public a fait remarquer que les futurs salariés de la plateforme NeoCarb viendront sur le site de production depuis un territoire élargi autour de la ZIP de Fos, voire de plus loin (Marseille, Miramas, Arles). Il souhaite que « le maillage ferroviaire existant » soit favorisé pour ces déplacements domicile-travail, et que « la société Elyse Energy favorise le développement de ce maillage [en prêtant attention] aux :

- Aux horaires des lignes de trains et de bus au regard des horaires des salariés ;
- A la fréquence des lignes, adaptée à un afflux massif de salariés sur la zone ;
- A la correspondance entre lignes de train et de bus »

### 3. Logement, emploi, formation et impacts écologiques et paysagers

#### 3.1 Le logement

Les craintes en termes de transport s'accompagnent d'incertitudes sur la capacité des infrastructures locales (logements et équipements publics), pour permettre l'accueil des nouveaux travailleurs, attendus sur la zone, que ce soit en phase chantier comme en phase d'exploitation. Les questions posées portaient sur les perspectives de logement à proximité pour les personnes employées, la possibilité d'accord avec les collectivités locales alentours, des aides éventuelles.

*Question du public : Quelles perspectives pour les personnes employées pour un logement de proximité ? Est ce qu'il est convenu d'un accord avec les municipalités ? Quelles sont les aides qui pourraient être apportées au niveau du logement ?*

Réponse de Elyse Energy : La question du logement relève des autorités locales et fera l'objet de discussions lors du débat territorial prévu au printemps 2025. Elyse Energy participera aux échanges aux côtés des autres porteurs de projets du territoire afin de contribuer à la réflexion sur les besoins en logement à proximité du site.

*Quels impacts du cumul des nouveaux projets sur la mobilité et le logement sur le territoire ?*

Nous allons réfléchir au plan logement avec les autres acteurs de la zone. Il y a du foncier disponible qui permettrait de gérer cela.

### 3.1. L'emploi et la formation

Pour le public, le projet « représente une opportunité majeure pour le développement économique local et national » et pourrait permettre la [création] de nombreux emplois directs et indirects dans les filières industrielles technologiques et logistique », et contribuer à « revitaliser le tissu industriel de Fos-sur-Mer.

*Remarque issue des cahiers d'acteurs : Grâce à des investissements massifs dans des infrastructures modernes Élyse Neocarb renforcera l'attractivité d'un territoire et contribuera à dynamiser l'emploi local particulièrement dans les secteurs en mutation comme l'industrie lourde et l'énergie et même la manutention portuaire. Un autre projet prévoit des programmes de formation adapté pour accompagner les travailleurs dans leur montée en compétences en ligne avec les nouvelles exigences des métiers de demain. Il ne s'agit pas seulement de générer des postes mais également de favoriser l'émergence d'une main d'œuvre qualifiée et durable.*

Le public s'est demandé combien d'emplois étaient prévus en période de travaux comme en période d'exploitation, quels types de postes seraient disponibles, quelles formations et compétences seraient nécessaires.

*Question du public : Que prévoit le projet en matière d'emplois notamment en période de travaux, en période d'exploitation ? Quel type de formations ? Où seront dispensées ces formations ?*

Réponse de Elyse Energy : Le projet NeoCarb permettrait la création de plus de 150 emplois directs et plus de 500 emplois indirects en période d'exploitation. Pour les emplois directs, les profils et postes concernés sont divers, par exemple :

- Responsables QHSE, maintenance ou exploitation,
- Technicien·ne·s spécialisé·e·s (CFO/CFA, appareils sous pression, automatisme et supervision, procédés chimiques, procédés de traitement des effluents, chauffagiste/frigoriste, mécanicien·ne·s),
- Technicien·ne·s contrôle qualité,
- Opérateur·rice·s polyvalent·e·s ou spécialisé·e·s,
- Conducteur·rice·s d'engins,
- Contremaître·s,
- Chef·fe·s de quart,
- Logisticien·ne·s.

L'activité générée en phase conception travaux aurait ainsi un effet positif sur le renforcement des moyens humains en matière d'ingénierie locale, mais aussi les gestionnaires de réseau comme RTE.

En phase de travaux, environ 500 ouvriers et opérateurs spécialisés seront mobilisés sur les différentes unités, sur une période de plus de deux ans. Ce nombre est à affiner avec les études en cours de réalisation. A ce stade de développement du projet, il n'est pas encore possible de mentionner les entreprises locales pouvant être mobilisées pour assumer la phase travaux. Les principaux profils mobilisés seront :

- Rondier·ère·s,
- Responsable·s instrumentation/automatisme,
- Responsable·s supervision,
- Technicien·ne·s polyvalent·e·s,
- Conducteur·rice·s d'engins,
- Responsable·s qualité,
- Technicien·ne·s raffinage chimie,
- Électricien·ne·s,
- Mécanicien·ne·s..

En phase d'exploitation, le projet NeoCarb pourrait mobiliser des emplois ETP (équivalents temps plein) indirects dans les filières suivantes :

- Sécurité et défense incendie : renforcement des moyens d'intervention,
- Logistique : transport routier, conducteurs d'engins, dockers, logisticiens,
- Prestataires de contrôle : bureaux de contrôles environnementaux, qualité produit, organismes de certification, métrologie légale, etc.,
- Filière biomasse : entreprises de travaux forestiers, conducteurs d'engins spécialisés, chauffeurs routiers, secrétariat,
- Sous-traitants utilités : eau, Chauffage Ventilation Climatisation, etc.,
- Sous-traitants facility management : entretien des bureaux, espaces verts, services divers.

Elyse Energy se rapprochera de la GPEC (gestion prévisionnelle des emplois et des compétences) existante sur le territoire. De plus, le dimensionnement de l'ensemble des métiers cités précédemment fait l'objet d'étude en cours de réalisation (cf. dossier de concertation page 45 – tableau).

*Question : Quelles formations devront avoir vos salariés ?*

**Réponse d'Elyse Energy :** La montée en puissance des e-carburants pourrait nécessiter la reconversion de travailleurs de secteurs traditionnels (industrie pétrolière) vers les nouvelles technologies vertes. La formation continue sera donc essentielle pour répondre aux besoins en compétences techniques et en ingénierie. Un travail de fond est amorcé pour partager les besoins générés par les projets et dynamiser ou renforcer les outils de formation existants ou nécessaires.

Néanmoins certaines personnes ont questionné plus largement de faire un bilan de l'emploi et des compétences au niveau de la ZIP pour prendre en compte à la fois les nouveaux projets et les besoins de reconversion dans les industries et les métiers actuellement présents sur la zone.

Dans tous les cas le public a souligné l'importance d'aligner les besoins de l'entreprise avec les formations disponibles dans la région, et de créer des partenariats avec les lycées et centres de formation locaux pour encourager les vocations et permettre aux élèves de faire des stages en alternance. Le public recommande au porteur de projet de s'appuyer sur la Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences territoriales (GPEC) .

*Remarque : Une autre comparaison peut être faite au sujet de l'emploi. L'autre projet annonce 165 emplois internes et une centaine d'emplois externes contre 150 emplois internes et 500 emplois externes pour votre projet NeoCarb. J'ai un doute sur la solidité des chiffres, mais il ne s'agit pas seulement pour votre projet ou un autre. J'ai toujours eu tendance à m'en méfier car jamais aucun projet n'a réussi à atteindre le niveau des promesses qu'il avait annoncé. D'autre part, le bilan de l'emploi de la zone n'est pas uniquement réalisé par l'arrivée de nouvelles industries : il est aussi réalisé par la restructuration des industries existantes mais également des disparitions probables d'autres industries. Il y aura des gens sur le carreau puisque les nouvelles technologies pour la décarbonation amènent à moins d'emplois à la fin. Les nouvelles techniques utilisées aujourd'hui utilisent moins de ressources humaines que les anciennes.*

*Suggestion : Il faut donc regarder l'ensemble. Nous avons parlé un petit peu de GPEC, je pense qu'il ne faut pas examiner uniquement celle de NeoCarb, mais celle de toute la plateforme de Fos-sur-Mer.*

**Réponse d'Elyse Energy :** Pour les emplois, il est de bon augure que les chiffres des emplois directs soient du même ordre de grandeurs. Sur les emplois indirects, nous pouvons seulement nous engager dans le cadre de la concertation à être transparent sur « où on met le curseur sur la notion d'indirect ».

Le public s'est également interrogé sur le devenir des raffineries actuelles et des emplois liés.

*Question : Que vont devenir les raffineries existantes ?*

Réponse d'Elyse Energy : Le projet NeoCarb n'aura pas d'impact sur les raffineries existantes puisqu'elles ont leur propre fonction économique. Cependant, il est possible qu'avec la décarbonation progressive de l'économie, les raffineries traditionnelles déclinent ou basculent vers les biocarburants et les e-carburants.

### 3.2.L'environnement et le paysage

#### 3.2.1. L'impact écologique

Le public s'est interrogé sur l'appréciation des impacts du projet au niveau de la faune et la flore et les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) envisagées par le porteur de projet. La préservation des espaces naturels est en effet un sujet important pour une partie du public, attentive aux incidences du projet sur les enjeux de biodiversité et de corridors écologiques.

*Incidences au niveau de la faune et la flore. Y aura-t-il une expertise écologique ? Comment sera conçu le projet pour minimiser son impact. Y aura-t-il des mesures compensatoires ? Quelles mesures seront prises pour assurer le suivi environnemental du site ?*

Réponse de Elyse Energy : Le projet industriel NeoCarb pourrait générer un impact sur la faune et la flore environnantes. En effet, la parcelle d'implantation est soumise aux contraintes inhérentes à la ZIP qu'il est important d'intégrer dès la conception du projet à la fois pour la phase chantier et pour la phase d'exploitation. Elyse Energy s'est d'abord basée sur l'état initial de l'étude réalisée en 2021 par la société Naturalia.

En 2024, Elyse Energy a décidé de mandater le bureau d'études spécialisé ECO-MED pour mettre à jour les inventaires faune-flore-habitat, ainsi que de réaliser la séquence ERC (Eviter Réduire Compenser) spécifique aux espèces identifiées en évitant au maximum les zones à forts enjeux écologiques dès la conception du projet.

Afin d'anticiper la compensation des effets qui ne pourront pas être évités ou suffisamment réduits, Elyse Energy, avec l'aide du bureau d'études ECO-MED, a réalisé une première estimation d'une compensatoire maximaliste qui a permis :

- D'intégrer une réflexion de maintien de corridors écologiques entre des réservoirs de biodiversité présents sur le site ;
  - De se rapprocher du GPMM pour identifier des terrains de compensation compatibles avec les enjeux du site pour les impacts ne pouvant être réduits ou évités. Lorsque le projet sera plus avancé, une analyse plus fine des enjeux sera réalisée afin d'identifier les mesures ERC à prendre et définir la meilleure intégration possible du projet dans son environnement.
- Les résultats des différentes études seront mis à disposition du public tout au long de la concertation continue.

*Qu'en est-il de la préservation des corridors écologiques face aux modifications du sol lors de la construction ?*

Actuellement, le site est une zone humide colonisée par les remblais. Nous allons faire rentrer du sable, et il y aura donc un phénomène de compaction du sol. Les zones à forts enjeux écologiques seront prises en compte dans la séquence Éviter Réduire Compenser.

*Concernant la trame noire, et notamment les zones de migration des oiseaux, le site sera-t-il éclairé en permanence ?*

Nous travaillons avec EcoMed sur les questions de biodiversité. EcoMed a terminé l'état initial du milieu sur les 4 saisons, et défini les zones à forts enjeux écologiques qui seront prises en compte dans la séquence Éviter Réduire Compenser.

Les résultats de l'étude ont été intégrés dans la présentation de la réunion de clôture et permettaient de justifier d'une adaptation de l'implantation des briques de production sur le site

pour tenir compte de ces premiers éléments qui devront encore être étayés dans l'étude d'impact, selon le porteur de projet.

### 3.2.2. L'impact paysager

Concernant les incidences sur le paysage, le public s'est interrogé sur la réalisation d'une étude paysagère afin de réduire l'impact visuel.

*Le projet va apporter des modifications et aura certainement des incidences sur le paysage. Est-il prévu une étude paysagère afin de réduire l'impact visuel ? Que proposez-vous pour réduire cela ?*

**Réponse de Elyse Energy :** Le projet s'implanterait sur un territoire fortement anthropisé, dont le paysage se caractérise déjà par un environnement industriel. Au droit du site, le paysage se caractérise par une zone de friches avec quelques chemins d'accès et une voie ferrée. Néanmoins, une attention particulière est portée à l'intégration architecturale et paysagère afin de minimiser toute incidence visuelle. Une étude paysagère sera menée pour définir les mesures les plus adaptées et l'optimisation du design des infrastructures afin de préserver l'harmonie avec l'environnement existant et futur.

## 4. Information et participation du public

Si les forums participatifs n'ont pas permis d'attirer beaucoup de monde, le format des stands en amont des plénières a été apprécié. Il en va de même des débats mobiles qui ont été bien accueillis par le public sur l'ensemble du territoire. Le MO a travaillé à créer une proximité de sorte que les experts et public se sont retrouvés dans une démarche proactive d'information et de sensibilisation. Les personnes rencontrées sur les stands mobiles ont clairement manifesté une préférence pour le contact direct avec le porteur de projet, au détriment des réunions d'information classiques, avec en fond de toile une défiance vis-à-vis des pouvoirs publics locaux et des industriels qui dissimuleraient des « zones d'ombre » de leur projet.

Il a toutefois été regretté un manque de communication en amont des forums participatifs, et ce malgré les efforts fournis par le porteur de projet. Il est vrai que pour des raisons logistiques (réservation de salles, jour de marché notamment) les stands mobiles étaient organisés le plus souvent après les forums, ce qui ne permettait pas de mobiliser le public.

Par ailleurs, le format en deux temps des forums participatifs n'a pas toujours été bien compris des participant.e.s, et notamment le fait que les stands en amont de la réunion plénière avaient pour objectif de permettre un contact direct entre le public et le porteur de projets et ses partenaires. Certaines personnes attendaient de poser leur question directement en plénière, ce qu'elles ont pu faire, mais à la fin de la présentation du projet.

Un autre regret a été formulé sur le choix de ne pas dédier des réunions entières à des thématiques qui permettraient un approfondissement des débats et un échange entre participant.e.s. Il a été proposé, en accord avec les garants et le public, la rédaction d'un compte-rendu de toutes les observations recueillies sur les stands en ouverture de forums, et que celui-ci serait porté à connaissance du public sur les autres forums participatifs, de sorte que les nouveaux participant.e.s puissent prendre connaissance des questions et avis déposés lors des forums précédents.

*Question du public : Je suis venu la semaine dernière et ce soir encore il me manque des informations dans vos présentations. J'ai participé à beaucoup de réunion de concertation sur tous les projets précédents. Votre première réunion avait pour objectif une présentation générale de votre projet et les suivantes, malgré le fait de changer de ville, étaient plus liées à un thème pour les autres.*

*Or là, nous avons les mêmes informations qu'à Fos et je suppose que cela sera le cas à Port-Saint-Louis. Vous ne donnez pas de détails, et pourtant c'est que l'on peut voir la performance. Nous avons eu des discussions avec H2V qui les ont amenés à réfléchir. Je pense que vous allez prendre du retard et que le contenu même de la concertation préalable ne sera pas du même niveau que celle sur un autre sujet car il n'y aura pas de détails.*

**Réponse de l'agence de concertation Neorama :** Le format de ce soir est un peu particulier et qu'il a été réfléchi longuement avec le porteur de projet, la CNDP et le territoire. C'est en réunissant toutes les expériences y compris celle du territoire, que ce choix de dispositif a été fait afin d'éviter l'effet « une de plus » d'un point de vue du format. Le travail d'approfondissement des thèmes est proposé au travers des différents stands thématiques présents avant les plénières. Cela permet pendant une heure d'aller au plus proche des experts d'Elyse Energy présents lors de toutes les réunions, afin que le public puisse faire avec eux le zoom thématique par trois fois au lieu d'une pour les autres projets. Cela permet d'apporter une approche plus fine selon les sensibilités de chacun. Néanmoins, il est compréhensible qu'un format plus classique avec des réunions par thème puissent être plus apprécié par certains. Ce nouveau format a fait ses preuves, avec des retours positifs mais l'on comprend qu'il ne puisse pas faire l'unanimité.

**Réponse d'Elyse Energy :** Sur Martigues, seule la thématique de l'emploi a été abordée et pas le projet dans son intégralité, tout comme dans les autres villes. Les stands thématiques présents en début des 3 réunions regroupent finalement les réunions thématiques que l'on retrouve dans des villes différentes au cours de concertations classiques pour les autres projets. Nous sommes une dizaine d'Elyse Energy afin d'avoir la capacité de répondre sur chaque thématique qui lors d'un format classique sont traitées de manières éparées. L'objectif est que les personnes participant à l'une des trois réunions puissent avoir accès à chaque thème avec la même qualité de réponses. Ce format que nous avons choisi et que nous assumons n'a pas été pensé pour réduire l'accès à l'informations mais au contraire pour en montrer plus à chacune des réunions.

*Question : Votre format me permet aujourd'hui d'avoir ce que je n'ai pas pu avoir la semaine dernière car je n'étais pas présent, donc voilà en quoi ce format est intéressant. C'est vrai qu'il manque les questions et la réponse afin d'enrichir nos interrogations. C'est de cette manière que votre projet va évoluer, et que nous serons aussi alertés sur des points dont nous n'avions pas connaissance et ce format empêche cela. Sur la CNDP, nous avons eu que trop peu d'informations concernant cette réunion de concertation préalable. Ce projet-là est connu depuis suffisamment longtemps, et il est dommage que trop peu de gens aient été informés. Il aura fallu une communication plus large, plus prenante.*

*J'aurais aimé vous poser une question sur la vapeur d'eau que vous allez utiliser, évoquer ces principes d'une boucle fermée dans votre circuit d'eau de mer, les rejets que vous prévoyez, comment allez-vous traiter les eaux que vous allez rejeter. Il y a donc une multitude de questions qui sont difficiles à poser dans un format comme celui-là, alors que dans un format classique cela aurait permis d'aborder ces questions. »*

**Réponse de l'agence de concertation Neorama :** Les questions et les réponses de la plénière font l'objet d'un compte rendu exhaustif. Il s'agit d'un travail long, qui doit être fait dans de bonnes conditions, qui doit être aussi validé techniquement par Elyse Energy et par les garants. La mise à dispositions de ce document se fera entre 8 à 10 jours. Le compte rendu du forum sera disponible sur le site internet. Il inclura les éléments abordés lors de la plénière ainsi que toutes les contributions recueillies à l'occasion des stands thématiques. Un document spécifique reprenant ces questions et y apportant des réponses sera disponible sur chaque stand dès le prochain forum du 16 décembre. Les deux premiers forums participatifs s'étant déroulés sur une courte période, il n'a pas été possible de proposer ces documents. Cependant, ils seront mis à disposition d'ici la prochaine rencontre à

Port-Saint-Louis-du-Rhône. Le public pourra alors les consulter et poser de nouvelles questions aux experts d'Elyse Energy toutes thématiques confondues.

Réponse d'Elyse Energy : Elyse Energy mobilise à chaque événement un grand nombre d'experts thématiques pour permettre au public de poser toutes les questions à chaque rencontre. L'ensemble des participants peuvent saisir de cette opportunité pour venir leur adresser directement et obtenir tous les approfondissements nécessaires. Les équipes sont également là pour que chaque expertise qui contribue au développement du projet se nourrisse de toutes ces questions. Nous proposons ainsi un format d'une heure en amont de la réunion pour privilégier ces échanges directs.

Des cahiers d'acteurs sont un complément à ces rencontres et permettent de déposer des questions à titre collectif et d'obtenir des réponses du maître d'ouvrage.

Concernant la communication, Elyse Energy et son agence de concertation ont déployé des moyens humains et financiers important pour assurer l'information le plus large possible du public. Ce travail est réalisé depuis plus de 2 mois notamment avec les mairies auxquelles sont adressées l'ensemble des supports de communication disponibles pour qu'elles puissent en assurer le relais. Elles ont été accompagnées mais chacune pouvait se saisir de ce rôle comme elle le souhaitait. Les nombreuses concertations passées et en cours rendent peut-être la communication moins visible. Par ailleurs, les médias locaux ont relayé l'information depuis plusieurs semaines : BFM, La Provence, FOSSA.FM. De plus Elyse Energy a financé la diffusion d'un spot radio quotidien sur Maritima pendant plusieurs semaines ainsi que la publication d'encarts presse dans les 4 éditions de La Provence. L'ensemble de ce travail est très important et le manque d'informations exprimé va permettre de renforcer le dispositif au cours des prochaines semaines.

## Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

### Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Demande de précision n°1 : 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.

Demande de précision n°2 : 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.

Demande de précision n°3 : Préciser les infrastructures qu'il est prévu de mettre en place (flux, accueil, stockages ...) en fonction des choix techniques.

### Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Recommandation n°1 : Il sera nécessaire de prévoir une réunion publique sur les enseignements tirés de la concertation préalable dès les premiers mois de la concertation continue.

Recommandation n°2 : 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.

Recommandation n°3 : 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.

Recommandation n°4 : 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.

## Liste des annexes

- Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s
- Annexe 2 lettre de mission des garants et décision de nomination

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

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 JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris  JJ/MM/AAA
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.			
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.			
Préciser les infrastructures qu'il est prévu de mettre en place (flux, accueil, stockages ...) en fonction des choix techniques.			
Clarifier les décisions et les investissements par les pouvoirs publics concernant les infrastructures de mobilité, les services publics et la planification du logement			
Recommandations des garants			

<p>Il sera nécessaire de prévoir une réunion publique sur les enseignements tirés de la concertation préalable dès les premiers mois de la concertation continue.</p>			
<p>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.</p>			
<p>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.</p>			
<p>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.</p>			

## Annexe 2



LM\_NEOCARB Sign+® Copy.pdf



DECISION\_2024\_97\_NEOCARB\_1 Signé MP.pdf

