

NOUVEOL

Pôle portuaire dédié à l'éolien flottant



**Port
LaNouvelle**
Realising opportunity

DOSSIER DE CONCERTATION

CONCERTATION PRÉALABLE

Du 21 septembre
au 13 novembre 2026



Funded
by



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



www.concertation-projet-nouveol.fr

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

Le maître d'ouvrage :	
La SEMOP Port-La Nouvelle	4
Le projet en bref	5
Les chiffres-clés	5
Calendrier des temps d'échange	6

CHAPITRE 1 : L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Une concertation préalable au titre du code de l'environnement	7
Les objectifs de la concertation préalable	8
Les modalités de la concertation préalable	9
- Le périmètre de la concertation	9
- Les outils d'information du public	9
- Les outils de participation du public	10
- Les temps d'échange	10
Les engagements du maître d'ouvrage	11
À l'issue de la concertation préalable	11

CHAPITRE 2 :

LE CONTEXTE GÉNÉRAL DU PROJET NOUVEOL

Le projet NOUVEOL, pilier de la stratégie « Région à énergie positive » de la Région Occitanie	13
De la stratégie énergétique nationale au déploiement de l'éolien flottant en Méditerranée	14
- Un cadre législatif de référence : la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte	15
- Un cadre juridique adapté à l'éolien en mer : la loi APER	15
- Une trajectoire opérationnelle : la Programmation pluriannuelle de l'énergie	16
- De la planification stratégique au déploiement opérationnel de l'éolien flottant	16
- L'adaptation nécessaire du système portuaire	19
Port-La Nouvelle, futur hub des énergies marines renouvelables en Méditerranée	20

CHAPITRE 3 :

LE PROJET NOUVEOL

Pourquoi le projet NOUVEOL ?	21
Les objectifs du projet	22
La localisation du projet	23
- Un positionnement géographique stratégique en Méditerranée	24
- Un nouveau projet au sein d'un Port en pleine extension	24
Les aménagements prévus	27
Le calendrier prévisionnel	30
L'évaluation budgétaire et le financement du projet	30

CHAPITRE 4 : LA DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE ET L'INTÉGRATION DU PROJET SUR LE TERRITOIRE 31

La démarche d'autorisation
environnementale 32

Les incidences potentielles du projet
sur l'environnement 35

- Milieu physique 35

- Milieu naturel marin et côtier 36

- Milieu naturel terrestre 37

Les incidences potentielles du projet
sur le cadre de vie 37

- Patrimoine archéologique 37

- Intégration paysagère 37

- Qualité de l'air 37

- Trafic routier 38

- Navigation maritime 38

- Nuisances sonores 38

CHAPITRE 5 : LES RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET 39

Une dynamique de revitalisation du port
et du territoire 40

Une contribution à la souveraineté
énergétique française et au développement
de la filière éolienne flottante 41

Les créations d'emploi 42

CHAPITRE 6 : LES SCÉNARIOS ALTERNATIFS 45

Le scénario d'absence d'aménagement
complémentaire (« option zéro ») 46

Une répartition de l'intégration
entre plusieurs ports méditerranéens 46

Un projet de capacité plus limitée 46

Une solution d'aménagement plus ambitieuse 46

ANNEXES 47

Liste des abréviations 48

Lexique 49

Index des illustrations 51

Liste des textes réglementaires 52



Les mots marqués d'un
astérisque (*) sont définis
dans le lexique page 49.

PRÉAMBULE

Le maître d'ouvrage : La SEMOP Port-La Nouvelle

Situé au cœur de l'arc méditerranéen, le port de commerce de Port-La Nouvelle est le troisième port français de la Méditerranée avec plus de 1,6 millions de tonnes de marchandises annuelles.

Créée en 2021, la SEMOP Port-La Nouvelle a la charge de l'aménagement, l'exploitation, la gestion et le développement du port de commerce, dans le cadre d'un contrat de concession de 40 ans passé avec la Région Occitanie. La gouvernance innovante de la SEMOP (Société d'économie mixte à opération unique) associe des acteurs publics à un groupement d'actionnaires privés.

Les acteurs publics de la SEMOP sont :

- La Région Occitanie ;
- La Caisse des Dépôts et Consignations.

Le groupement d'actionnaires privés Nou Vela est constitué de :

- La CCI de l'Aude ;
- DEME CONCESSIONS, gestionnaire européen de concessions portuaires ;
- EUROPORTS, opérateur de terminaux ;
- PMV, fonds d'investissement ;
- QAIR, producteur indépendant d'électricité renouvelable.

La SEMOP Port-La Nouvelle porte le projet NOUVEOL en tant que maître d'ouvrage. Elle assure à ce titre le suivi et la réalisation de l'ensemble des travaux nécessaires au projet.

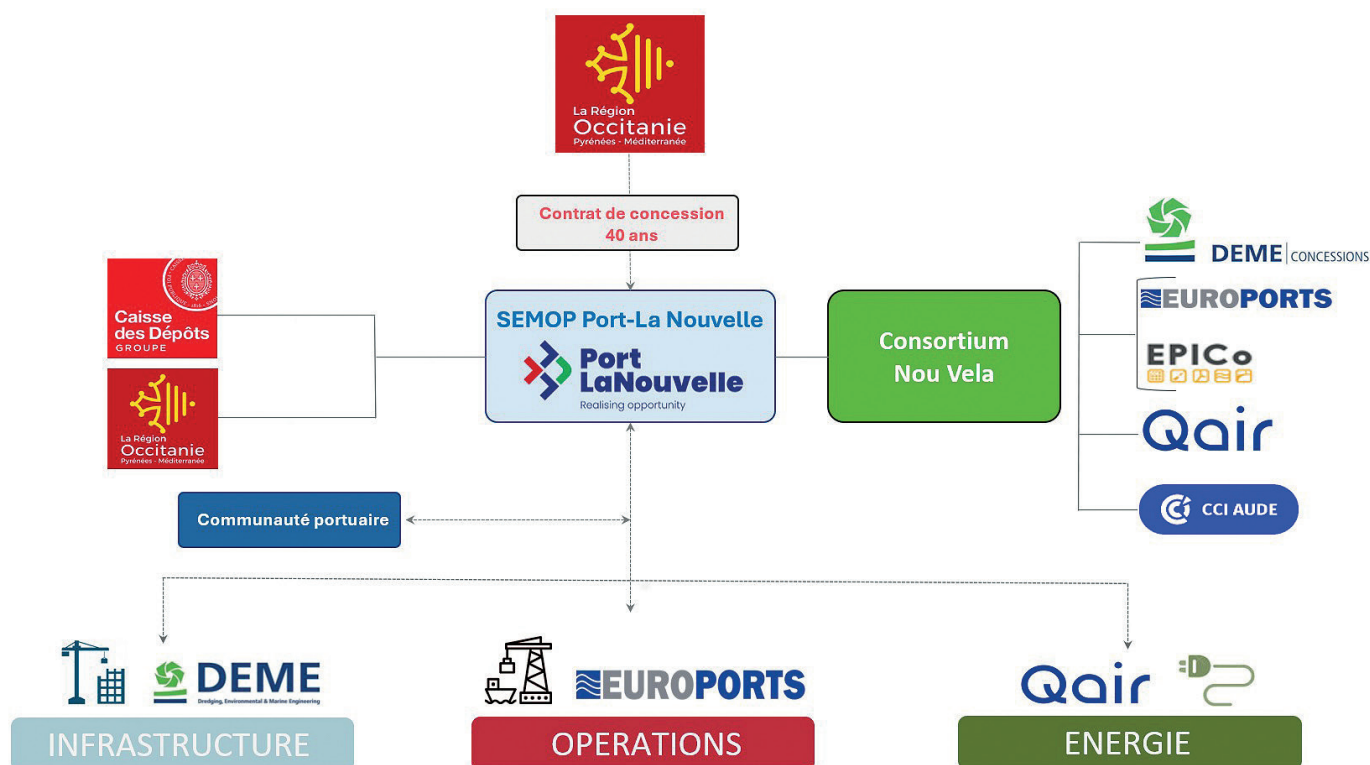


Figure 1 : Schéma organisationnel de la SEMOP Port-La Nouvelle

Le projet en bref

Le projet NOUVEOL prévoit la réalisation d'aménagements au sein du port de Port-La Nouvelle dédiés au développement de l'éolien flottant en Méditerranée. Conçu comme une réponse aux besoins identifiés par la filière, le projet vise à accompagner le passage à une échelle industrielle du déploiement de l'éolien flottant, après l'assemblage et la mise en service de deux fermes pilotes.

Les aménagements prévus sont les suivants :

- **Adaptation des accès nautiques** du quai sud et du chenal d'accès sud pour permettre les opérations de flotteurs avec turbines ;
- **Création de capacités de stockage maritime**, avec une zone interne pour les éoliennes intégrées et une zone externe pour les flotteurs* sans turbine.
- **Mise en place de deux zones d'intégration*** pour des turbines de nouvelle génération, sur les quais nord et sud du môle Vert ;
- **Renforcement et préparation spécifique** des quais et du terminal ;

Avec le projet NOUVEOL, le port de Port-la-Nouvelle deviendrait le seul port de la façade méditerranéenne française disposant des capacités nécessaires à l'intégration des turbines d'éoliennes sur flotteurs, lui permettant de répondre à l'ensemble des projets d'éolien flottant prévus par la planification de l'État français. Le projet NOUVEOL est ainsi indispensable pour la mise en oeuvre des futurs parcs d'éolien flottant en Méditerranée française, en réponse aux objectifs fixés par l'État français.

Les chiffres-clés

83,6 millions
d'euros d'investissement

2 postes de stockage
maritime d'éoliennes
au sein du bassin portuaire

Près de **85** flotteurs
à intégrer d'ici 2034,
selon les projets en cours¹

2030 Livraison des
infrastructures NOUVEOL

et **10** postes de
stockage maritime de
flotteurs, implantés hors
bassin, à l'intérieur des
limites administratives
du port

Environ **400** emplois
en phase chantier

40 hectares de
surfaces de terre-plein

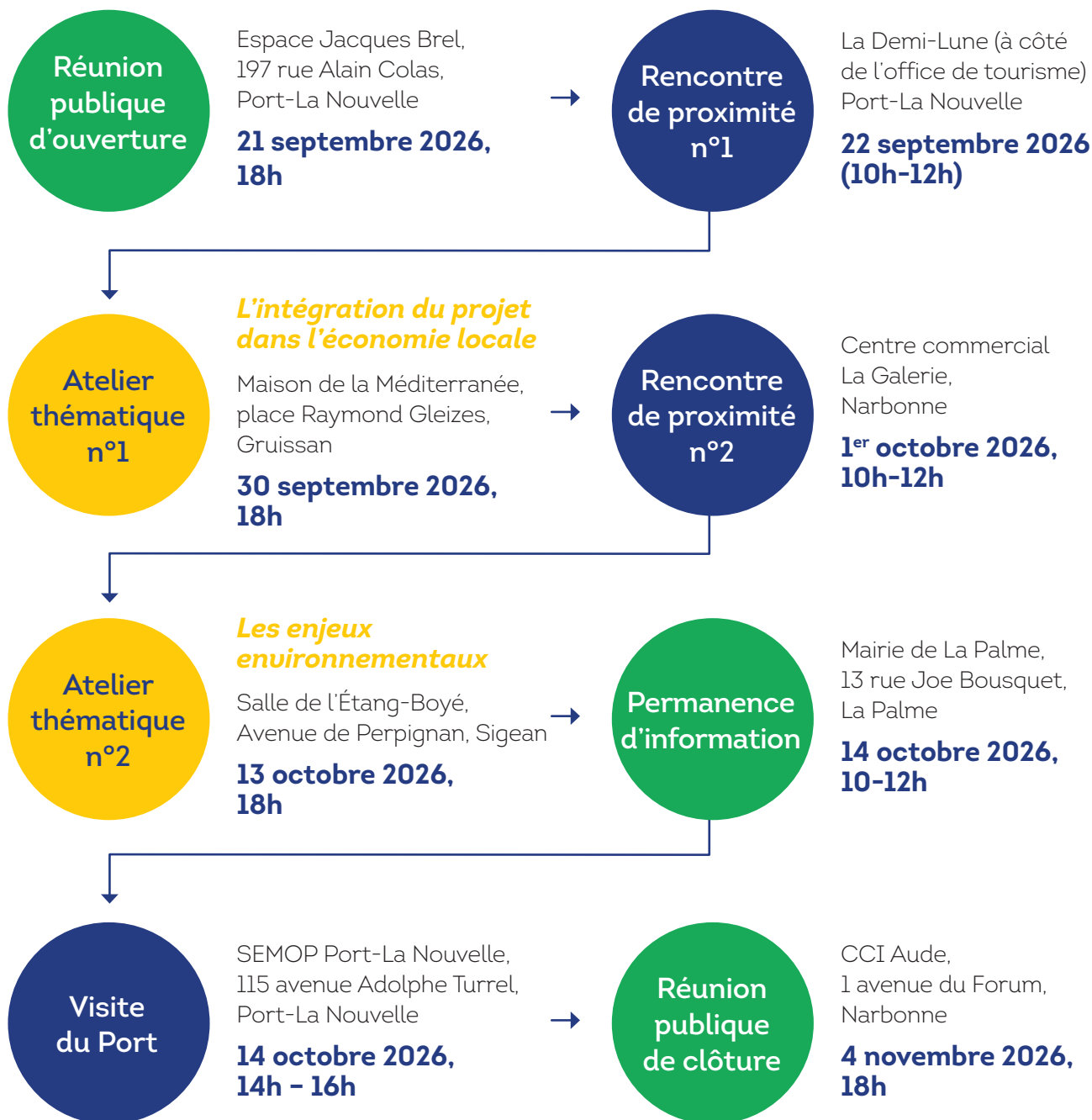
et **550** mètres de
quais mis à disposition au
sein d'un terminal dédié

Une capacité de
production annuelle de
30 éoliennes, soit
environ 500 MW/an

et **+ 400** emplois
dès 2031 en phase
d'exploitation

¹ Projets Narbonnaise 1 et 2, Golfe de Fos 1 et 2

Calendrier des temps d'échange





L'information et la participation du public

À l'initiative de la SEMOP Port-La Nouvelle, le projet NOUVEOL fait l'objet d'une concertation préalable au titre du Code de l'environnement, qui se déroule du 21 septembre au 13 novembre 2026.

Une concertation préalable au titre du code de l'environnement

Le projet NOUVEOL est soumis au processus de l'évaluation environnementale au titre notamment de l'article R.122-2 du code de l'environnement. À ce titre, une étude d'impact* doit être réalisée et une demande d'autorisation environnementale doit être déposée.

Au regard du montant du projet et des seuils précisés à l'article R.121-2 du code de l'environnement, ce projet ne relève pas du champ de compétence de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Cependant, en vertu de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la SEMOP Port-La Nouvelle a pris l'initiative d'organiser une concertation publique préalable selon les modalités librement fixées et dans le respect des articles L.121-16 et R.121-19 et suivants du même code.

Une déclaration d'intention en amont de la concertation préalable

Le montant d'investissement dépassant le seuil des 5 millions d'euros défini à l'article R.121-25 du code de l'environnement pour les projets sous maîtrise d'ouvrage publique, une déclaration d'intention du maître d'ouvrage, visant à informer de son souhait d'organiser une concertation selon des modalités librement choisies, a été publiée le 26 juin 2026, via un affichage en mairie de Port-La Nouvelle ainsi que sur les sites internet :

- SEMOP Port-La Nouvelle : www.port-la-nouvelle.com
- Préfecture de l'Aude : www.aude.gouv.fr

Cette déclaration d'intention a ouvert pendant deux mois le droit d'initiative défini à l'article L.121-19 du code de l'environnement.

La concertation sur la modification du Plan Local d'Urbanisme* (PLU)

La procédure de modification du PLU de Port-La Nouvelle, intégrant le projet NOUVEOL est soumise à évaluation environnementale. Conformément aux articles L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme, cette procédure fait donc également l'objet d'une concertation associant le public.

La concertation portant sur la modification du PLU a été lancée en juin 2026, à l'issue d'une délibération du conseil municipal de Port-La Nouvelle adoptée le 15 juin 2026 et définissant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation. Elle se clôturera lorsque le dossier de première modification du PLU de Port-La Nouvelle sera finalisé.

À l'issue de la concertation, la commune de Port-La Nouvelle tirera le bilan de la concertation en conseil municipal, faisant état des modalités préalablement définies et des conditions effectives de la concertation. Ce bilan a pour objet de présenter une analyse synthétique de l'ensemble des contributions recueillies et des éléments de réponse apportés par la commune. Il sera l'occasion de tirer les enseignements de la concertation, de livrer les engagements de la commune, ou encore d'alimenter et d'affiner le projet de modification du PLU de Port-La Nouvelle.

Les objectifs de la concertation préalable

Le Code de l'environnement précise que la concertation préalable doit permettre de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris de l'absence de mise en œuvre du projet ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

La SEMOP Port-La Nouvelle veillera à ce que les outils de participation proposés tout au long de la concertation permettent d'aborder l'ensemble des questions évoquées ci-dessus.

Les modalités de la concertation préalable

LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

Le périmètre de la concertation est composé des communes suivantes, au sein de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne : Port-La Nouvelle, Bages, Gruissan, La Palme, Leucate, Narbonne, Peyriac-de-Mer et Sigean.

Il représente ainsi **8 communes** et **plus de 80 000 habitants**.

LES OUTILS D'INFORMATION DU PUBLIC

L'annonce de la concertation

La concertation préalable est annoncée 15 jours avant son ouverture, soit le 4 septembre au plus tard :

- Sur le **site internet** de la concertation : www.concertation-projet-nouveol.fr
- Dans la **presse locale** (L'indépendant, Midi Libre)
- Par **affichage en mairie** des communes du périmètre.

L'ouverture de la concertation fait également l'objet d'une **communication presse** afin d'être annoncée dans les médias locaux.

Le dossier de concertation

Le présent document contient l'ensemble des informations utiles à la concertation sur le projet. Il est mis à disposition du public en ligne, sur le site internet de la concertation, en version papier dans les mairies du périmètre et lors de chaque temps d'échange.

Une **synthèse** du dossier est également mise à disposition.

Le site internet de la concertation

Un site internet dédié au projet et à la concertation est mis en place :

www.concertation-projet-nouveol.fr

Il centralise les informations et les documents liés au projet, et permet tout au long de la concertation le dépôt de contributions (avis, propositions, questions) et l'inscription aux temps d'échange. Une rubrique dédiée fournit au fur et à mesure les réponses aux questions posées par le public.



LES OUTILS DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Tout au long de la concertation préalable, le public peut formuler ses avis, questions et propositions :

- Via un **formulaire de contribution** sur le site internet de la concertation : www.concertation-projet-nouveol.fr
- Dans les registres papier mis à disposition dans les mairies
- Lors des **temps d'échange** listés ci-après.

LES TEMPS D'ÉCHANGE

Réunion publique d'ouverture

Espace Jacques Brel, 197 rue Alain Colas, Port-La Nouvelle

21 septembre 2026, 18h

La réunion d'ouverture a pour objectif de poser le cadre de la concertation et de présenter les modalités d'information et de participation du public. Elle permet la présentation du projet avant un temps d'échange avec le public dans la salle.

Deux ateliers thématiques

- **Atelier n°1 : L'intégration du projet dans l'économie locale**

Maison de la Méditerranée, place Raymond Gleizes, Gruissan

30 septembre 2026, 18h

- **Atelier n°2 : Les enjeux environnementaux**

Salle de l'Étang Boyé, Avenue de Perpignan, Sigean

13 octobre 2026, 18h

Les ateliers thématiques ont pour vocation d'approfondir certains éléments du projet, en invitant le public à échanger sur ces questions.

Deux rencontres de proximité

- **Le 22 septembre 2026 (10h-12h)**

La Demi-Lune (à côté de l'office de tourisme), Port-La Nouvelle

- **Le 1^{er} octobre 2026 (10h-12h)**

Centre commercial La Galerie, Narbonne

Ces rencontres de proximité organisées autour d'un stand d'information proposent un temps d'échange privilégié avec les porteurs du projet. Elles permettent de présenter le projet, de recueillir les avis du public et d'inviter le public aux autres temps d'échanges.

Permanence d'information

Mairie de La Palme, 13 rue Joe Bousquet, La Palme

14 octobre 2026, 10-12h

Une permanence d'information se tient à la mairie de La Palme pour permettre au public d'échanger avec les porteurs du projet.

Visite du Port

SEMOP Port-La Nouvelle, 115 avenue Adolphe Turrel, Port-La Nouvelle

14 octobre 2026, 14h – 16h

La visite du port organisée par la SEMOP Port-La Nouvelle permet de présenter sur site les aménagements prévus dans le cadre du projet.

Pour des raisons d'organisation et de sécurité, **une inscription préalable sur le site de la concertation est obligatoire pour cet événement.**

Réunion publique de clôture

CCI Aude, 1 avenue du Forum, Narbonne

4 novembre 2026, 18h

La réunion de clôture est l'occasion de restituer au public la synthèse des temps de concertation, d'informer sur l'état d'avancement du projet et sur les suites qui seront données à la concertation. Lors de cette réunion, la SEMOP présentera les premiers enseignements tirés de cette démarche. Un temps d'échange avec le public sera également proposé.

*A l'exception des rencontres de proximité, une **inscription préalable** sur le site de la concertation est recommandée pour chaque temps d'échange.*

Lors de chaque temps d'échange, les organisateurs veilleront au respect des principes de la participation : transparence de l'information apportée, égalité de traitement entre les participants, recherche d'inclusion de tous les publics, écoute et respect de tous les points de vue.

Les engagements du maître d'ouvrage

Tout au long de la concertation préalable, la SEMOP Port-La Nouvelle s'engage à :

- **Fournir en toute transparence l'ensemble des informations nécessaires** à la bonne compréhension du projet par le public, en produisant des documents intelligibles et accessibles à toute personne non-spécialiste du sujet ;
- **Répondre à toutes les questions** qui seront posées par le public ;
- **Analyser l'ensemble des avis, commentaires et propositions** formulées lors des temps d'échange ou déposés via les différents outils de participation mis à disposition ;
- **Faire connaître au public les enseignements tirés de cette concertation préalable**, les suites données au projet et les éventuelles évolutions ou adaptations à apporter.

À l'issue de la concertation préalable

Dans un délai de trois mois à l'issue de la concertation préalable, un bilan de la démarche sera établi par la SEMOP Port-La Nouvelle et publié sur le site internet de la concertation. Ce bilan présente les enseignements tirés de la démarche, les mesures jugées nécessaires pour en tenir compte et les suites données au projet.

Après le dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) en préfecture, le projet fera l'objet d'une enquête publique* menée par un commissaire-enquêteur.



2

Le contexte général du projet NOUVEOL

Le projet porté par la SEMOP Port-La Nouvelle s'inscrit dans les orientations régionales, nationales et européennes en matière de transition énergétique et de développement des énergies renouvelables*.

Le projet NOUVEOL, pilier de la stratégie « Région à énergie positive » de la Région Occitanie

À l'échelle régionale, le projet NOUVEOL s'inscrit pleinement dans la mise en œuvre de la stratégie « Région à énergie positive » (REPOS) portée par la Région Occitanie, dont l'ambition est de faire de l'Occitanie la première région européenne à atteindre un bilan énergétique net positif à l'horizon 2050.

Élaboré avec l'appui de l'ADEME*, le scénario REPOS poursuit deux objectifs complémentaires :

- **Réduire fortement la consommation d'énergie**, par des actions de sobriété et d'efficacité énergétique dans tous les secteurs ;
- **Développer massivement les énergies renouvelables**, en s'appuyant sur les ressources locales (solaire, éolien, hydraulique, biomasse), afin de couvrir à terme 100 % des consommations de la région.

Pour traduire ces objectifs en actions concrètes, le Conseil régional a adopté, en décembre 2018, un plan structuré autour de **dix grands chantiers de la transition énergétique**. Le chantier n°5 y tient une place particulière, avec l'ambition de faire de l'Occitanie un territoire de référence à l'échelle européenne dans le domaine de l'éolien en mer flottant.

L'ambition de faire de l'Occitanie un leader européen de l'éolien en mer flottant repose sur des atouts naturels majeurs. La région bénéficie en effet d'un fort potentiel éolien, avec près de 200 jours de vent par an, et d'une large façade maritime ouverte sur la Méditerranée. Son plateau continental, caractérisé par des profondeurs comprises entre 100 et 250 mètres, constitue un environnement particulièrement adapté au déploiement d'éoliennes flottantes*.

Dans cette perspective, la Région a fait de Port-La Nouvelle le pilier du dispositif industriel et logistique de l'éolien en mer. Le rôle moteur confié à Port-La Nouvelle a connu une première concrétisation en 2025, à l'occasion du déploiement des fermes pilotes EFGL et EOLMED.

Le port a ainsi accueilli les opérations d'assemblage et de préparation de 6 éoliennes de 10MW avant leur acheminement vers leur zone d'exploitation en mer.

Plus récemment, le 4 juin 2026, la présidente de la Région Occitanie, Carole Delga, a présenté le plan « Occitanie Résiliente Énergie », doté de 570 millions d'euros sur cinq ans. Ce plan confirme **l'ambition régionale de tripler la production d'énergie renouvelable d'ici 2050**, en s'appuyant notamment sur le développement de l'éolien flottant en Méditerranée. La Région y réaffirme explicitement sa volonté de poursuivre les investissements engagés à Port-La Nouvelle et annonce deux nouveaux parcs commerciaux d'éolien flottant dont la mise en service est prévue en 2032 et 2034

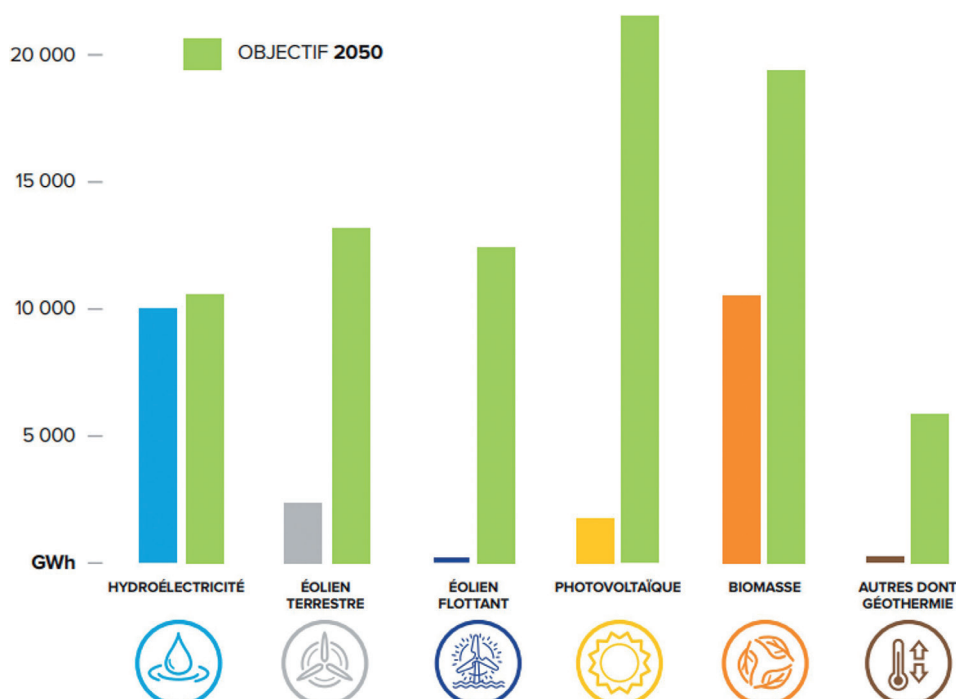


Figure n°2 : Objectif d'évolution de la production des énergies renouvelables entre 2015 et 2050 en Occitanie par filière (Source : Région Occitanie)

Fort de ces retours d'expérience et de cet engagement régional renouvelé, Port-La Nouvelle est désormais appelé à changer d'échelle afin d'accompagner le déploiement industriel de l'éolien en mer flottant. C'est l'objet du projet NOUVEOL, qui vise à adapter les infrastructures portuaires aux besoins des futures fermes commerciales.

De la stratégie énergétique nationale au déploiement de l'éolien flottant en Méditerranée

Au-delà des ambitions régionales, le développement des énergies renouvelables en Occitanie, sur la façade française et le bassin méditerranéen (Espagne, Italie, Grèce...), bénéficie d'un cadre d'action favorable, structuré par les politiques nationales et européenne.

UN CADRE LÉGISLATIF DE RÉFÉRENCE : LA LOI RELATIVE À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE POUR LA CROISSANCE VERTE

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte vise à permettre à la France de contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique, à renforcer son indépendance énergétique et à garantir l'accès à l'énergie à des coûts compétitifs.

Dans le domaine de l'énergie, elle prévoit notamment des dispositions destinées à favoriser le développement des énergies renouvelables et à renforcer l'implication des collectivités territoriales dans la mise en œuvre de la transition énergétique. Elle réaffirme également le rôle de la Région comme échelon de coordination en matière d'efficacité énergétique.

Dans ce cadre, la Région Occitanie a pu s'appuyer sur les compétences et outils de planification renforcés par la loi pour poursuivre son objectif de devenir un territoire à énergie positive, visant à équilibrer, à terme, la production et la consommation d'énergie à l'échelle régionale.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixait ainsi à la France des objectifs chiffrés et des moyens d'action pour mettre en œuvre l'Accord de Paris sur le climat du 12 décembre 2015 :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre* de 40 % d'ici 2030, puis les diviser par quatre d'ici 2050, par rapport au niveau de 1990 ;
- Réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030 ;
- Réduire la consommation énergétique primaire des énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012 ;
- Porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation finale brute d'énergie en 2030 ; à cette date, les énergies renouvelables devront notamment représenter 40 % de la production d'électricité.

Afin de traduire ces objectifs en orientations concrètes, la loi a instauré la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), un document stratégique qui pilote la transition énergétique en France.

UN CADRE JURIDIQUE ADAPTÉ À L'ÉOLIEN EN MER : LA LOI APER

Le législateur a franchi une nouvelle étape avec la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (loi APER). Afin d'accompagner l'essor des énergies renouvelables, cette loi fixe de nouveaux objectifs, adaptant notamment le cadre juridique en faveur de l'éolien en mer.

Sur le plan de la planification maritime, la loi APER renforce ainsi les procédures de participation du public relatives aux projets d'éolien en mer, en fusionnant les concertations sur les documents stratégiques de façade* avec celles portant sur les projets eux-mêmes. Elle impose également à l'État de publier une cartographie précise des zones prioritaires de développement de l'éolien en mer, sur un horizon de 10 ans et à 2050, afin d'offrir une meilleure visibilité aux territoires et aux usagers de la mer.

Sur le plan juridique, la loi APER constitue une avancée importante pour la filière de l'éolien flottant. Elle crée un statut spécifique pour les ouvrages flottants exploités dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction française. Les éoliennes flottantes cessent d'être assimilées à des navires et se voient dotées d'un régime propre en matière de sécurité maritime, de contrôle et de prévention des atteintes à l'environnement. Ce régime a été précisé et mis en œuvre par le décret n° 2025-1101 du 19 novembre 2025.

Le projet NOUVEOL s'inscrit ainsi dans un contexte où le législateur a non seulement affirmé des ambitions nationales fortes pour les énergies renouvelables en mer, mais a également pris soin de doter l'éolien flottant des outils juridiques nécessaires à son développement à une échelle industrielle.

UNE TRAJECTOIRE OPÉRATIONNELLE : LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

La **Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)** constitue l'outil de pilotage de la politique énergétique nationale. Elle définit, sur des périodes successives, les priorités d'action des pouvoirs publics visant à l'atteinte des objectifs de transition énergétique et de décarbonation, en accordant une place centrale au développement des énergies renouvelables.

Les deux premières PPE ont posé les fondations de la filière éolienne en mer. La PPE 1 (2016-2023) a lancé la dynamique à l'échelle nationale, en s'appuyant sur les premiers appels d'offres de 2011, 2013 et 2016, représentant environ 3 GW de puissance cumulée sur plusieurs sites de la façade atlantique et de la Manche, et en engageant les premières réflexions sur l'éolien flottant, solution encore émergente à l'époque.

La PPE 2 (2019-2028), adoptée en 2020, a marqué une nouvelle étape dans le déploiement de l'éolien en mer en fixant des objectifs de développement ambitieux, en prévoyant l'attribution de projets éoliens posés et flottants pour une puissance cumulée de 3,35 GW entre 2019 et 2023, puis 1 GW par an à partir de 2024. La façade méditerranéenne devient alors un territoire prioritaire pour le développement de l'éolien flottant, avec la planification de parcs commerciaux d'une puissance comprise entre 250 et 500 MW (permettant une production d'électricité annuelle équivalente à la consommation de 250 000 à 500 000 habitants), notamment au large de Gruissan (Occitanie) et de Fos-sur-Mer (Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Adoptée en février 2026 et couvrant la période 2026-2035, la PPE 3 constitue le cadre de référence dans lequel s'inscrit le projet NOUVEOL. Elle fixe une trajectoire progressive et ambitieuse pour l'éolien en mer (posé et flottant), confirmant le rôle central de cette solution dans le mix électrique* décarboné de la France :

- 3,6 GW de capacité installée en 2030 ;
- 15 GW en 2035 ;
- 26 GW en 2040 ;
- 45 GW à l'horizon 2050.

Pour accompagner le développement de l'éolien en mer, le Schéma décennal de développement du réseau (SDDR) de RTE prévoit environ 37 milliards d'euros d'investissements consacrés au raccordement des parcs éoliens en mer, correspondant à une puissance installée de 22 GW à l'horizon 2040.

Une ambition nationale alignée sur la stratégie offshore de l'Europe

Continent pionnier de l'éolien en mer, avec la mise en service du premier parc éolien offshore au monde à Vindeby, au Danemark, en 1991 (5 MW), l'Europe comptait près de 30 GW de capacités éoliennes en mer installées fin 2022, principalement concentrées en mer du Nord et dans la mer Baltique.

Dans ce contexte, la Commission européenne a publié en novembre 2020 une stratégie dédiée aux énergies renouvelables en mer (EU Strategy on Offshore Renewable Energy). Cette feuille de route vise à accélérer le développement des énergies renouvelables marines afin de contribuer à l'objectif de neutralité climatique de l'Union européenne à l'horizon 2050. Elle fixe notamment un objectif d'au moins 60 GW de capacités éoliennes en mer installées d'ici 2030 et de 300 GW à l'horizon 2050.

DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE AU DÉPLOIEMENT OPÉRATIONNEL DE L'ÉOLIEN FLOTTANT

La Stratégie nationale pour la mer et le littoral* (SNML) 2024-2030, adoptée par décret le 10 juin 2023, constitue le document de référence de l'ensemble des politiques publiques maritimes et littorales françaises.

Elle fixe notamment, parmi ses objectifs prioritaires, **le développement des énergies marines renouvelables comme levier essentiel de la transition vers la neutralité carbone***. Surtout, elle assigne aux ports un rôle central dans la décarbonation de l'économie, en les désignant comme des territoires d'implantation privilégiés des nouvelles filières industrielles vertes.

Cette stratégie nationale se décline également à l'échelle de chaque façade maritime dans les Documents stratégiques de façade (DSF), documents

qui planifient les usages de l'espace maritime et orientent les politiques sectorielles. Pour la façade méditerranéenne, le DSF identifie explicitement le développement des énergies marines renouvelables parmi ses objectifs socio-économiques prioritaires et planifie une puissance installée d'éolien flottant d'environ 5,8 GW à l'horizon 2050, en cohérence avec les zones prioritaires arrêtées par décision ministérielle en octobre 2024.

Comme évoqué précédemment, le développement de l'éolien en mer en France s'appuie sur des procédures d'appels d'offres organisées par l'État, qui permettent d'identifier les projets, d'en maîtriser les conditions de réalisation et d'assurer leur compétitivité économique.

Les premiers appels d'offres, lancés entre 2011 et 2021, concernaient exclusivement l'éolien en mer posé, sur les façades Manche et Atlantique.

Une première phase expérimentale sur l'éolien flottant en Méditerranée a été engagée avec l'attribution, entre 2016 et 2017, de trois fermes pilotes situées au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône d'une part, et de Gruissan et Leucate d'autre part, à proximité immédiate de Port-La-Nouvelle. Mises en service entre 2025 et 2026, ces installations représentent respectivement 25 MW pour Provence Grand Large et 30 MW pour EFGL et EolMed, permettant pour chaque ferme une production d'électricité équivalente à la consommation d'environ 50 000 habitants. L'objectif est de tester différentes technologies de fondations

flottantes, valider leur performance en conditions réelles et structurer les premiers maillons du développement à une échelle industrielle de la filière française.

Dans ce cadre, le port de Port-La-Nouvelle a constitué le pôle logistique et industriel naturel des opérations liées aux fermes pilotes de Gruissan et de Leucate, acquérant ainsi une première expérience opérationnelle qui le positionne aujourd'hui comme un acteur pertinent du déploiement à échelle industrielle de l'éolien flottant sur la façade méditerranéenne.

Au-delà de ces fermes pilotes, l'éolien flottant a fait l'objet d'un premier appel d'offres commercial en Méditerranée en 2022, avec l'appel d'offres n°6 (AO6) portant sur deux parcs de 250 MW chacun, au large du golfe de Fos-sur-Mer et des côtes de l'Aude et de l'Hérault.

Plus récemment, en avril 2026, le gouvernement a annoncé le lancement du dixième appel d'offres (AO10), auquel a été fusionné le neuvième appel d'offres (AO9), qui portait sur des extensions de 500 MW des parcs flottants de Bretagne Sud et de Méditerranée, constituant ainsi une procédure unique pour un total de 1,5 GW supplémentaires.

Le tableau suivant illustre cette montée en puissance des installations éoliennes offshore en Méditerranée, depuis les fermes pilotes jusqu'aux appels d'offres les plus récents :

Catégorie	Nom du projet	Localisation	Maîtrise d'ouvrage	Nombre d'éoliennes	Puissance	Mise en service	Statut
Ferme éolienne pilote	Provence Grand Large (PGL)	Au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône (Golfe de Fos)	EDF Power Solutions	3	25 MW	Juin 2025	Installé
	Golfe du Lion (EFGL)	Au large de Leucate-Le Barcarès	Ocean Winds	3	30 MW	2026	Installé
	Eolmed	Au large de Gruissan	Qair	3	30 MW	2026	Installé
Parc éolien en mer flottant (AO6)	Narbonnaise Sud-Hérault 1 (EFLO)	Au large de la côte narbonnaise	Ocean Winds et Eolien en Mer Participation	19 maximum	Entre 230 et 280 MW	2032	Attribué
	Golfe de Fos 1 (Méditerranée Grand Large)	Golfe de Fos	EMGL	19 maximum	Entre 230 et 280 MW	2032	Attribué
Parc éolien en mer (AO9)	Narbonnaise Sud-Hérault 2	Au large de la côte narbonnaise	Lauréats sélectionnés début 2027	A déterminer	500 MW	2032 - 2034	Mise en concurrence
	Golfe de Fos 2	Golfe de Fos	Lauréats sélectionnés début 2027	A déterminer	500 MW	2032 - 2034	Mise en concurrence
Parc éolien en mer (AO10)	Golfe du Lion Centre 1	Golfe du Lion	Lauréats sélectionnés début 2027	A déterminer	2x 550 MW	2035	Mise en concurrence
	Golfe du Lion Centre 2	Golfe du Lion	Lauréats sélectionnés début 2027	A déterminer	1.1 GW	2040	Mise en concurrence

Figure n°3 : Panorama des parcs éoliens en mer attribués et prévus en Méditerranée

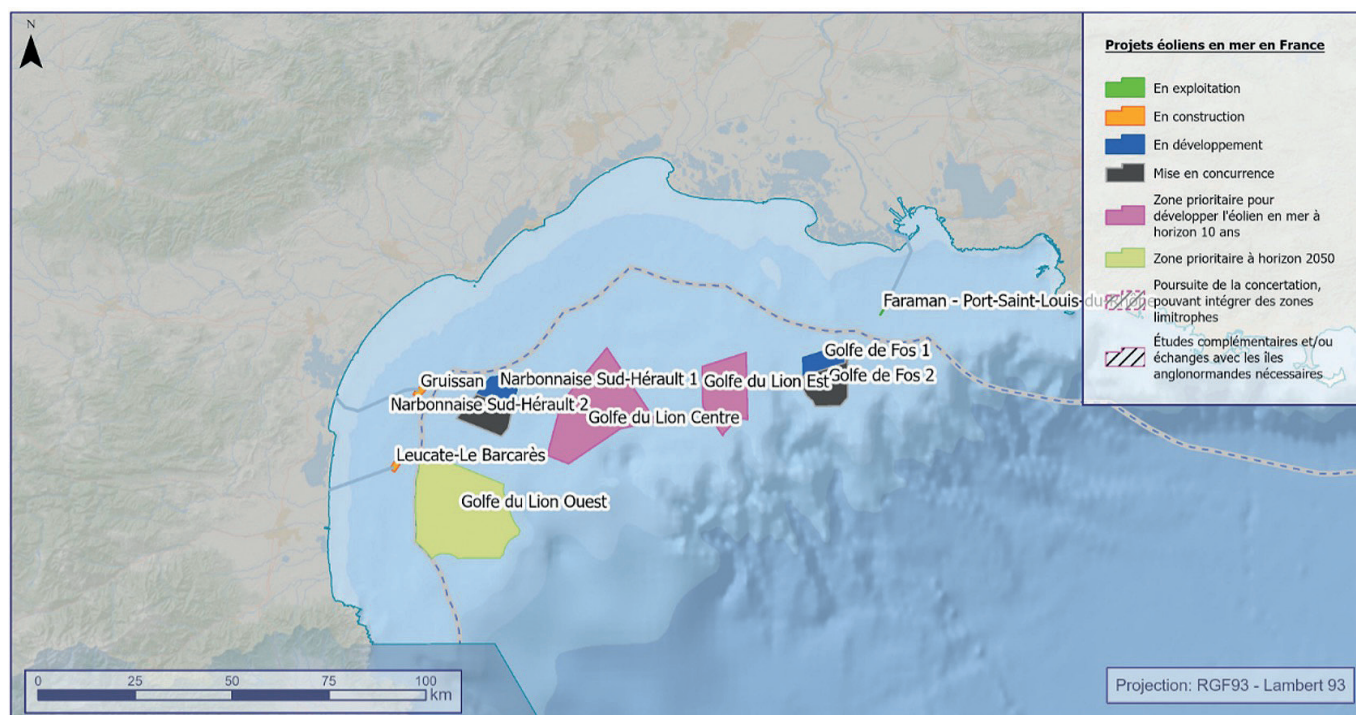


Figure 4 : Projets éoliens en Méditerranée, juin 2025 (source : Cerema)

Une stratégie nationale mise en débat

Sur saisine de l'État et de RTE, la Commission nationale du débat public (CNDP) a organisé le débat public « La Mer en débat » sur les quatre façades maritimes du 20 novembre 2023 au 26 avril 2024. Premier exercice de planification maritime aussi transversal, il a mobilisé plus de 21 000 participants à travers 375 événements organisés sur l'ensemble du littoral métropolitain.

Ce débat portait simultanément sur la mise à jour des Documents stratégiques de façade (DSF) et sur l'établissement d'une cartographie des zones prioritaires de développement de l'éolien en mer. Il a permis au public de s'exprimer sur les choix des zones privilégiées à horizon 10 ans et à horizon 2050, en tenant compte des enjeux environnementaux, des usages existants et des besoins en raccordement électrique.

À l'issue de ce débat, **une cartographie des zones prioritaires a été arrêtée** par décision interministérielle du 17 octobre 2024. Pour la façade méditerranéenne, 3,2 GW d'éolien flottant ont été identifiés pour attribution dans les dix prochaines années, soit environ **175 flotteurs à produire et turbines à intégrer d'ici 2040**. Ce volume, qui s'ajoutera aux parcs déjà attribués dans le cadre de l'AO6, confirme la Méditerranée comme façade prioritaire pour l'éolien flottant commercial.

Pour accompagner ce déploiement, la consolidation d'une filière industrielle est essentielle. C'est la raison pour laquelle deux appels à manifestation d'intérêt (AMI) France 2030, pilotés par l'ADEME, ont été lancés pour structurer les projets industriels.

Le premier, destiné aux industriels, concerne la structuration des projets d'usines de composants, les chantiers d'assemblage de flotteurs et les équipements pour l'intégration turbine-flotteur.

Le deuxième appel à manifestation d'intérêt, destiné aux ports, vise à étudier leur mise à niveau pour accueillir les activités industrielles liées à l'éolien flottant. Sur la façade méditerranéenne, ce sont les ports de Port-La Nouvelle, Fos-sur-Mer et Sète qui sont appelés à jouer un rôle déterminant.

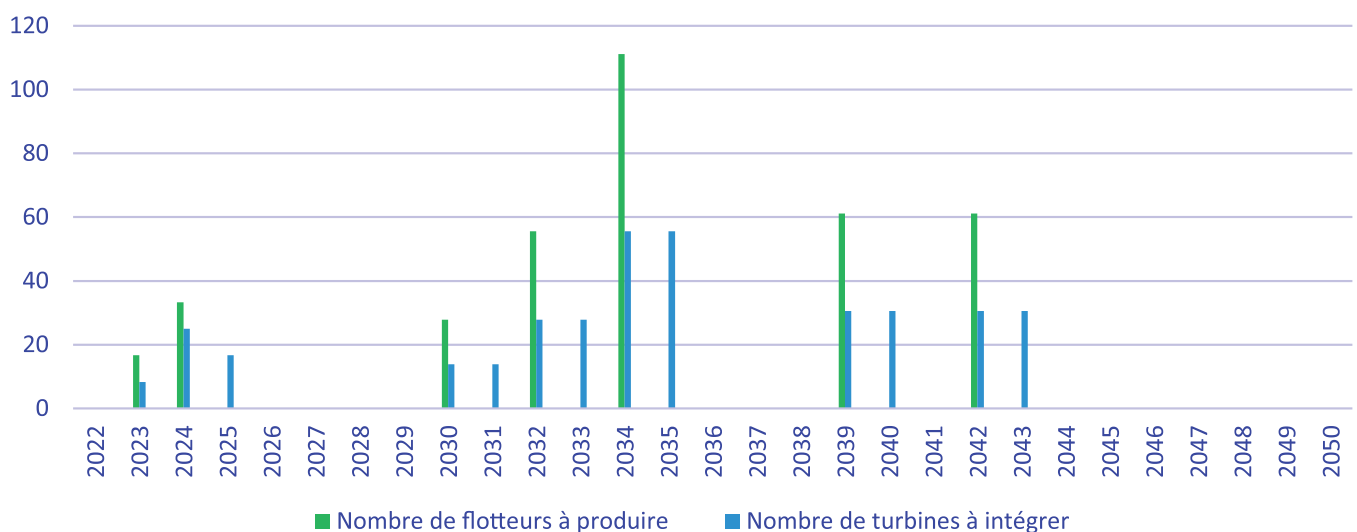


Figure 5 : Hypothèse de mise en service en Méditerranée (source : DGTIM, Les ports et l'éolien offshore, 2025).

L'ADAPTATION NÉCESSAIRE DU SYSTÈME PORTUAIRE

L'adaptation du système portuaire constitue un prérequis au déploiement de l'éolien en mer. Les ports sont en effet les seuls lieux où peuvent être réalisées les opérations les plus critiques de la chaîne de valeur de l'éolien flottant (intégration des turbines, stockage à quai et à flot), des activités qui nécessitent la mobilisation de dizaines d'hectares de foncier, des centaines de mètres linéaires de quai renforcé et des tirants d'eau adaptés.

Selon la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), aucun port ne pourra répondre seul à l'ensemble des besoins. La réponse portuaire doit s'envisager dans **une logique de complémentarité par façade maritime**.

Sur la façade méditerranéenne, cette logique revêt une ampleur particulière avec près de 3,2 GW d'éolien flottant identifiés pour attribution dans les dix prochaines années, soit environ 175 flotteurs à produire et intégrer d'ici 2040. Alors que la succession rapprochée de mises en service exige une vigilance accrue afin d'éviter toute saturation des infrastructures, la disponibilité d'un port disposant d'une expérience avérée devient un facteur décisif.

C'est dans ce contexte que **le port de Port-La Nouvelle, qui a fait le choix d'investir massivement et précocement dans les énergies marines renouvelables, s'impose comme une pièce centrale de la stratégie nationale pour la façade méditerranéenne française.**

Port-La Nouvelle, futur hub des énergies marines renouvelables en Méditerranée

Grâce à sa proximité avec les gisements identifiés au large de l'Occitanie, le port de Port-La-Nouvelle est naturellement positionné pour accueillir les opérations d'intégration des turbines, de mise à l'eau et de remorquage des éoliennes flottantes avant leur installation en mer.

Pour répondre aux besoins des premiers projets pilotes, la SEMOP Port-La-Nouvelle avait déjà engagé une adaptation de ses infrastructures pour accueillir dès 2022 les opérations d'assemblage des flotteurs et d'intégration des turbines pour deux des trois projets pilotes méditerranéens, EOLMED et EFGL. Ces deux parcs ont fourni un retour d'expérience opérationnel précieux.

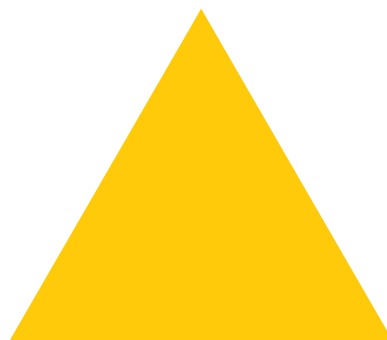
Le positionnement de Port-La Nouvelle s'inscrit dans une organisation plus large à l'échelle de la façade méditerranéenne, fondée sur une logique de complémentarité entre plusieurs ports :

- **Le Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPMF)** interviendra principalement en amont de la chaîne : ce port a vocation à accueillir les activités industrielles, en particulier la fabrication et l'assemblage de flotteurs des futures éoliennes flottantes. Les flotteurs produits seront ensuite acheminés vers des ports permettant le montage des turbines sur les flotteurs comme celui de Port-La Nouvelle.
- Dans cette configuration, **le port de Port-La Nouvelle** assurera la réception des flotteurs par voie maritime et leur gestion logistique via des zones de stockage dédiées. Ce dispositif permettra la réalisation des opérations d'intégration des turbines sur flotteurs dans des conditions industrielles, avant leur remorquage vers les sites d'installation en mer.

- Positionné entre ces deux ports, **le port de Sète** développe pour sa part des fonctions complémentaires de logistique industrielle et de stockage de composants liés à l'éolien offshore (ancres, lignes de mouillage, câbles sous-marins). Le développement de la zone industrielle-portuaire de Frontignan, à travers le projet ZIFMAR II, vise notamment à renforcer les capacités régionales de stockage et de transit des équipements.

La répartition des rôles entre ces trois ports méditerranéens est pensée selon une approche globale de façade, portée conjointement par les acteurs industriels, les ports et les collectivités territoriales. Cette organisation permettra d'optimiser les infrastructures existantes et futures, et d'accompagner le changement d'échelle attendu de la filière des énergies marines renouvelables en Méditerranée.

Le port de Port-La Nouvelle étant le seul port à pouvoir assurer les activités d'intégration des turbines pour la façade française, cette organisation est indispensable pour répondre aux objectifs de développement de l'éolien en mer à horizon 2040.



Le projet **NOUVEOL**

3

Pourquoi le projet NOUVEOL ?

UNE INFRASTRUCTURE AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET INDUSTRIELLE

Dans un contexte d'accélération des politiques publiques en faveur de la transition énergétique, de la décarbonation de l'économie et de renforcement de la souveraineté industrielle, le port de Port-La nouvelle se positionne comme une infrastructure stratégique au service des nouvelles chaînes de valeur énergétiques.

Déjà engagé dans l'accueil de projets pilotes d'éolien flottant, le port dispose aujourd'hui d'atouts lui permettant d'accompagner le changement d'échelle de la filière. L'enjeu porté par la SEMOP PortLa Nouvelle n'est désormais plus celui de l'expérimentation, mais bien celui du passage à une phase industrielle.

UN OUTIL ADAPTÉ AUX BESOINS D'UNE FILIÈRE ÉMERGENTE

À l'horizon 2030, le projet NOUVEOL vise à doter le port d'un outil industrialo-portuaire flexible et intégré, conçu en priorité pour répondre aux besoins de la filière de l'éolien en mer flottant en Méditerranée française.

Le projet a pour objectif de permettre la réalisation des parcs français de la façade méditerranéenne, en apportant des solutions aux opérations suivantes :

- L'intégration à quai des turbines sur flotteurs ;
- La gestion des opérations de maintenance lourde des éoliennes en exploitation.

Ainsi, NOUVEOL propose une infrastructure clé en main, capable de couvrir l'ensemble de la chaîne de valeur et de traiter simultanément plusieurs projets, en réponse directe aux contraintes techniques et logistiques spécifiques de l'éolien flottant.

UNE RÉPONSE CONCRÈTE AUX ORIENTATIONS NATIONALES EN MATIÈRE D'ÉNERGIE

Le projet NOUVEOL s'inscrit pleinement dans les orientations nationales récentes en matière de développement des énergies renouvelables et de planification énergétique. Il entre en résonance directe avec la troisième programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) présentée par le Gouvernement le 12 février 2026, ainsi qu'avec l'annonce du lancement d'une procédure unique regroupant les appels d'offres AO9 et AO10 pour l'éolien en mer. Ces orientations appellent en retour des infrastructures capables d'accompagner le déploiement d'éoliennes en mer, telles que celles projetées dans le cadre du projet NOUVEOL.

UN LEVIER POUR L'INDUSTRIE SUR LE TERRITOIRE

Le projet NOUVEOL porte une ambition forte pour le territoire : faire du port de Port-La nouvelle un hub méditerranéen de référence pour les énergies marines renouvelables.

Au-delà de sa contribution aux objectifs énergétiques nationaux, il vise à structurer un écosystème industriel local en favorisant l'implantation d'entreprises, le développement de compétences et la consolidation de savoir-faire spécialisés. En sécurisant un maillon critique de la chaîne logistique et industrielle, le projet constitue un investissement structurant pour le développement économique régional.

UNE VOCATION EUROPÉENNE AFFIRMÉE

Le projet s'inscrit également dans une perspective européenne, **en lien avec l'intégration du port au réseau transeuropéen de transport au titre du règlement européen 2024/1679**, reconnaissant son rôle stratégique dans le déploiement des infrastructures énergétiques.

Par son positionnement géographique, ses capacités d'accueil industriel et sa contribution à la filière de l'éolien flottant, le port de Port-La Nouvelle occupe une place singulière dans l'architecture énergétique européenne, que NOUVEOL vient consolider.

Les objectifs du projet

Les aménagements prévus visent à doter le port de Port-La Nouvelle d'infrastructures adaptées aux exigences industrielles du déploiement de l'éolien flottant commercial. A ce titre, le projet NOUVEOL doit permettre :

- La mise à disposition de zones portuaires renforcées, adaptées à l'accueil de grues de très grande capacité pour l'intégration des turbines ;
- La fluidification des flux logistiques entre les différentes étapes de la chaîne industrielle à l'échelle de la façade méditerranéenne ;
- Le développement de capacités de stockage maritime adaptées, tant pour les flotteurs avant intégration que pour les éoliennes assemblées ;
- La coordination de plusieurs projets industriels simultanés, en lien avec les autres ports mobilisés dans la chaîne de valeur.

Le projet a été dimensionné pour permettre la réalisation simultanée de deux projets, avec une double capacité d'intégration.

A court terme, **le projet NOUVEOL vise à permettre l'intégration des éoliennes des futurs parcs Narbonnaise 1 et Golfe de Fos 1, de 250 MW chacun, dont la mise en service est prévue pour 2032.** Plus largement, Port-La Nouvelle ambitionne de réaliser les opérations d'intégration des turbines pour les autres parcs éoliens à venir de la façade méditerranéenne, qu'ils soient français ou européens.

Enfin, au delà des opérations d'intégration, le projet permettra également de répondre **aux besoins de maintenance lourde** des parcs en exploitation (remplacement de nacelles, de pales, etc.), complétant ainsi l'offre industrielle du port.

3 objectifs-clés :

- Doter le port de Port-la-Nouvelle **d'infrastructures flexibles et évolutives** pour répondre aux enjeux de la filière de l'éolien flottant
- Doter le territoire d'une capacité portuaire de premier plan, **apte à soutenir les phases clés de développement des projets commerciaux français**
- Assurer une solution capable de couvrir les **besoins d'intégration et de maintenance lourde** de la façade méditerranéenne française

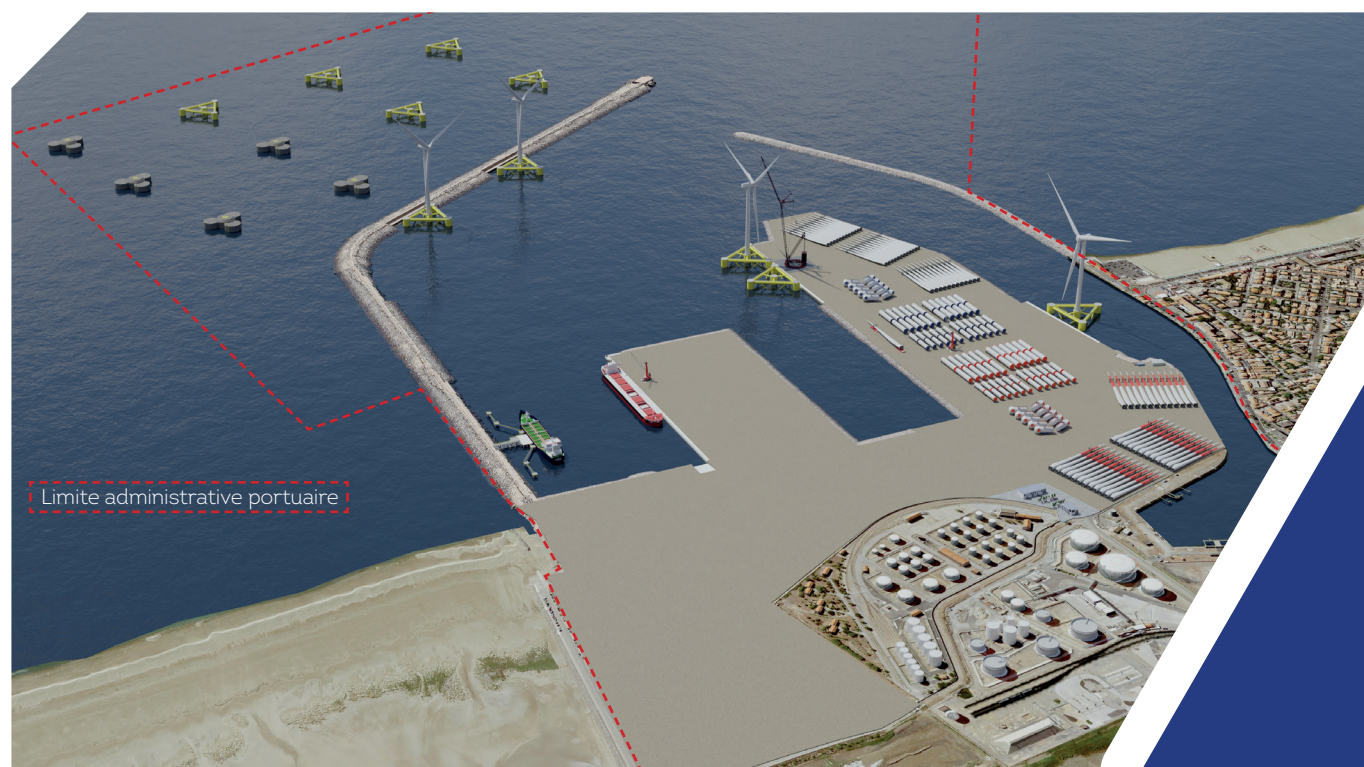


Figure 6 : Les installations NOUVEOL, en phase d'intégration des turbines

La localisation du projet

UN POSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE STRATÉGIQUE EN MÉDITERRANÉE

Situé au sud de Narbonne, Port-La Nouvelle est le troisième port de commerce méditerranéen de France, avec un tonnage annuel d'environ 1,6 millions de tonnes. Grâce à sa position géographique stratégique, le port de commerce de Port-La Nouvelle opère une large variété de marchandises, avec notamment des produits pétroliers, des vrac liquides, des céréales, des vrac secs, des marchandises diverses et colis exceptionnels.



Figure 7 : Localisation du Port de Port-La Nouvelle

À mi-distance entre les grands ensembles portuaires de Marseille-Fos et de Barcelone, il se positionne ainsi au cœur d'un axe structurant pour les échanges maritimes en Méditerranée occidentale. Cette localisation lui permet de capter des flux internationaux tout en assurant une desserte efficace des territoires du sud de la France et des corridors logistiques vers la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

L'ambition d'inscrire le port dans les politiques européennes renforce cette dimension stratégique. Son intégration au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) consacrera son rôle dans l'organisation des infrastructures à l'échelle continentale. Cette reconnaissance permettra d'inscrire durablement Port-La Nouvelle dans les grands réseaux de circulation européens, tout en facilitant l'accès aux mécanismes de financement nécessaires à son développement et à son interconnexion avec les autres hubs logistiques et énergétiques.

Par ailleurs, la position géographique du port en fait un site particulièrement adapté au développement des énergies marines renouvelables en Méditerranée. Comme évoqué précédemment, Port-La Nouvelle a déjà accueilli les opérations liées aux fermes pilotes d'éolien flottant EOLMED et EFGL, implantées respectivement au large de Gruissan et de Leucate-Le Barcarès et mises en service en 2026.

Ces premiers projets opérationnels constituent une étape essentielle de retour d'expérience technique et logistique pour la filière. Ils contribuent à préparer le port audois à jouer un rôle central dans le développement des futurs parcs commerciaux prévus au large de la façade méditerranéenne, inscrits dans la planification nationale de l'éolien en mer.

Surtout, le port de Port-La Nouvelle bénéficie de sa proximité géographique avec les futures zones d'exploitation de l'éolien en mer, qui est un atout majeur pour l'accueil des activités d'intégration, de mise à l'eau et de remorquage des éoliennes flottantes.

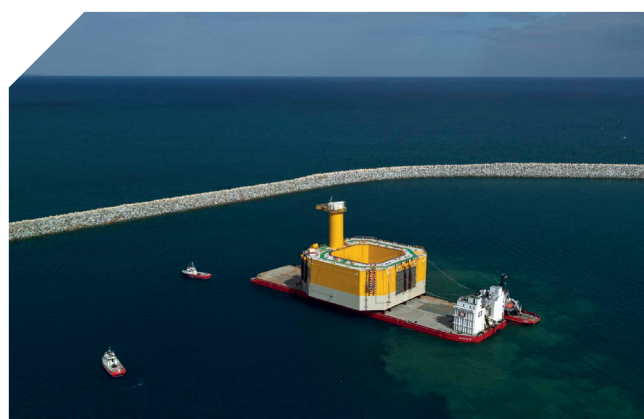


Figure 8 : Mise en flottaison d'un flotteur EOLMED, septembre 2025 (crédit QAIR / EOLMED)

UN NOUVEAU PROJET AU SEIN D'UN PORT EN PLEINE EXTENSION

Depuis 2019, la Région Occitanie et, depuis 2021, la SEMOP Port-La Nouvelle portent une transformation ambitieuse du port de Port-La Nouvelle, soutenue par plus de 600 millions d'euros déjà investis.

Engagés à partir de 2019, les travaux d'extension du port ont débuté sous maîtrise d'ouvrage Région Occitanie par la création d'une nouvelle digue nord de 2,5 kilomètres de long et l'extension de la digue sud sur plus de 600 mètres. Ces aménagements ont permis de sécuriser le nouveau bassin portuaire et d'adapter les infrastructures à l'accueil de navires industriels de grande capacité.

En parallèle, un quai colis lourds de 250 mètres, mis en service en 2021, a été aménagé pour répondre aux besoins spécifiques de l'éolien flottant. S'appuyant sur un terminal industriel de 7 hectares, ces infrastructures ont permis l'assemblage des flotteurs du projet EOLMED, mobilisant plus de 200 personnes sur site pendant trois ans, avec des effectifs atteignant jusqu'à 400 personnes en fin de chantier, avant leur mise à l'eau en 2025. Parallèlement à la phase finale de ce chantier, durant l'été 2025, se sont déroulées les opérations d'intégration du projet EFGL, suivies, à l'automne et à l'hiver 2025, par celles du projet EOLMED. mer.



Figure 9 : Terminal EMR de 7 ha – 2021.



Figure 10 : Construction des digues extérieures – 2022

Suite à la création de la SEMOP Port-La Nouvelle, cette dernière a repris la maîtrise d'ouvrage et engagé une nouvelle phase de développement du port de commerce, visant à renforcer ses infrastructures et à diversifier ses activités. Après l'obtention des autorisations réglementaires et environnementales, les travaux ont débuté fin 2022. Une première phase a notamment permis la réalisation de plusieurs infrastructures structurantes : le Môle Marchandise, destiné à accueillir des trafics diversifiés, un nouveau poste dédié aux vrac liquides, le dragage du bassin portuaire afin d'augmenter les capacités d'accueil des navires, ainsi que l'aménagement d'une vaste zone arrière logistique permettant d'accueillir des activités industrielles.

Ces infrastructures sont aujourd'hui pleinement opérationnelles et contribuent concrètement à la dynamique du port. La zone d'activité logistique accueille notamment le projet Hyd'Occ, dédié à la production d'hydrogène vert, illustrant le développement de nouvelles filières industrielles liées à la transition énergétique.

Le Môle Marchandise, mis en service en décembre 2025, permet désormais le déploiement d'activités de type roulier (RoRo), avec l'accueil d'un trafic de véhicules opéré par l'armateur international Neptune Lines.

De son côté, le poste liquide P1 est entré en exploitation en juin 2026, marquant la fin des anciennes opérations de type « sealine » et assurant désormais un traitement des vrac liquides dans des conditions améliorées, grâce à des infrastructures adaptées et sécurisées au sein du port.



Figure 11 : Le Môle Marchandise (trafic RoRo) et la jetée P1 (trafic vrac liquides) en exploitation – Juin 2026

Dans la continuité de cette dynamique, une seconde phase d'aménagement s'est engagée avec la réalisation du Môle Vert. Celle-ci prévoit l'extension du terminal dédié aux énergies marines renouvelables, en particulier pour l'éolien en mer flottant, la viabilisation de nouvelles surfaces d'accueil pour les activités industrielles, ainsi que la création de quais supplémentaires afin d'accompagner la montée en puissance du port et de conforter son positionnement au cœur des grandes transitions énergétiques et logistiques.



Figure 12 : Môle Vert – Avril 2026

Afin de permettre la réalisation des projets éoliens flottants commerciaux de manière optimale, industrielle et compétitive la SEMOP Port-La Nouvelle vise la réalisation d'aménagements additionnels à travers **le projet NOUVEOL**.

La place du projet NOUVEOL au sein du port de Port-La Nouvelle



Figure 13 : Illustration des différentes phases d'aménagement du projet d'extension du port

- 0** **Région Occitanie** : 2019/2023 - Terminal Energie Marine Renouvelable (EMR) & Nouvelles digues portuaires
- 1** **SEMOP Port-La Nouvelle** : 2022-2026 - Môle Marchandise - Bassin Portuaire - Poste liquide - Zone d'activité logistique
- 2** **SEMOP Port-La Nouvelle** : 2023/2026 - Môle Vert
- 3** **SEMOP Port-La Nouvelle** : **Projet NOUVEOL** - Travaux complémentaires dédiés au développement de l'éolien flottant

Les aménagements prévus

Pour répondre à l'ensemble de ces besoins, le projet NOUVEOL prévoit les aménagements suivants :

CRÉATION AU NORD DU MÔLE VERT D'UNE ZONE D'INTÉGRATION ET RENFORCEMENT DU QUAI SUD POUR UNE 2^E ZONE D'INTÉGRATION

Le projet prévoit la mise en place de **deux zones renforcées dédiées aux opérations d'intégration des turbines**, implantées sur les quais nord et sud du môle Vert. Ces plateformes, d'une dimension de 60m x 60m, sont conçues pour supporter des charges de 30 t/m², permettant l'accueil de grues de type « Ring Crane »* aptes à intégrer des turbines de 20 MW et plus.



Figure 14 : Création d'une zone d'intégration sur le quai nord du Môle Vert



Figure 15 : Adaptation de la zone d'intégration existante sur le quai sud du Môle Vert (Crédit photo : Euroports)



TRAVAUX SUPERSTRUCTURES : RENFORCEMENT ET PRÉPARATION SPÉCIFIQUE DES QUAIS ET DU TERMINAL

Le projet prévoit la mise en œuvre d'un revêtement général en béton renforcé sur le quai nord du Môle Vert afin de permettre les opérations lourdes de levage, de pré-assemblage et de manutention de colis industriels exceptionnels.



Figure 16 : Mise en place d'un revêtement en béton sur les quais nord

ADAPTATION DES ACCÈS NAUTIQUES DU QUAI SUD POUR DES FLOTTEURS AVEC TURBINES

Le projet prévoit également l'adaptation du chenal d'accès sud afin de permettre le transit des flotteurs équipés de turbines. En effet, pour répondre aux enjeux d'intégration de l'éolien en mer sur la façade méditerranéenne française, conformément à la planification nationale, le port doit disposer de deux zones d'intégration distinctes.

La zone située sur le quai sud, utilisée pour les projets pilotes EOLMED et EFGL, nécessite des aménagements afin de garantir des conditions d'accès compatibles avec des cadences industrielles.

Les travaux maritimes visent ainsi à élargir le chenal pour l'adapter aux dimensions des futures technologies, ainsi qu'à l'approfondir afin de répondre au tirant d'eau des éoliennes une fois intégrées :

- **Reprofilage de la pointe du Môle Vert afin d'élargir le chenal** et d'améliorer les conditions de navigation sur du chenal d'accès sud mobilisé par les opérations des projets éoliens flottants ;
- **Dragage et approfondissement ciblé du chenal et du quai nord de 11 à 14 mètres**, permettant le passage et le transit des unités intégrées dans des conditions adaptées à leur gabarit ;

- **Travaux sur l'infrastructure du quai nord**, renforcement génie civil de la structure basse du quai avec mise en place d'un tapis anti-affouillement..



Figure 17 : Travaux accès nautiques chenal d'accès sud

CRÉATION DE CAPACITÉS DE STOCKAGE MARITIME

Afin de sécuriser les cadences industrielles et d'absorber les contraintes logistiques de la filière, NOUVEOL prévoit :

- **Une zone interne de stockage au sein du bassin portuaire :**

Deux postes de stockage temporaire sont prévus au sein du bassin portuaire, le long de la digue Est, pour accueillir les éoliennes intégrées (avec turbines). Cette zone de stockage sera dédiée aux phases finales de tests, avant le remorquage des éoliennes vers les sites d'exploitation.



Figure 18 : Zone identifiée pour le stockage d'éoliennes flottantes (zone interne)

Ces postes prendront appui sur une plateforme de type poutre treillis, développée sur environ 126 mètres le long de la digue Est, et équipée de défenses ainsi que de bollards* afin d'assurer la flexibilité d'exploitation. Le maintien en position des flotteurs sera assuré par un système de chaînes d'ancrage, garantissant leur stabilité et leur sécurité lors des opérations de préparation avant mise en service.

- **Une zone de stockage maritime dédiée aux flotteurs sans turbines :**

Située à l'extérieur du bassin portuaire mais dans les limites administratives du port, cette seconde zone de stockage offrira jusqu'à 10 postes de stockage au moyen de 18 pieux d'ancrage et de quatre doubles chaînes d'amarrage connectées aux pieux.

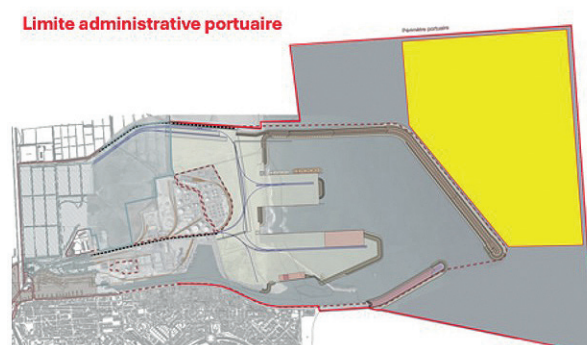


Figure 19 : Zone identifiée pour le stockage de flotteurs sans turbines

Ces capacités constituent un maillon opérationnel essentiel à la dimension industrielle de la chaîne d'intégration : elles permettent de sécuriser les rythmes d'intégration, les contraintes d'approvisionnement et les besoins logistiques liés à la conduite simultanée de plusieurs projets.

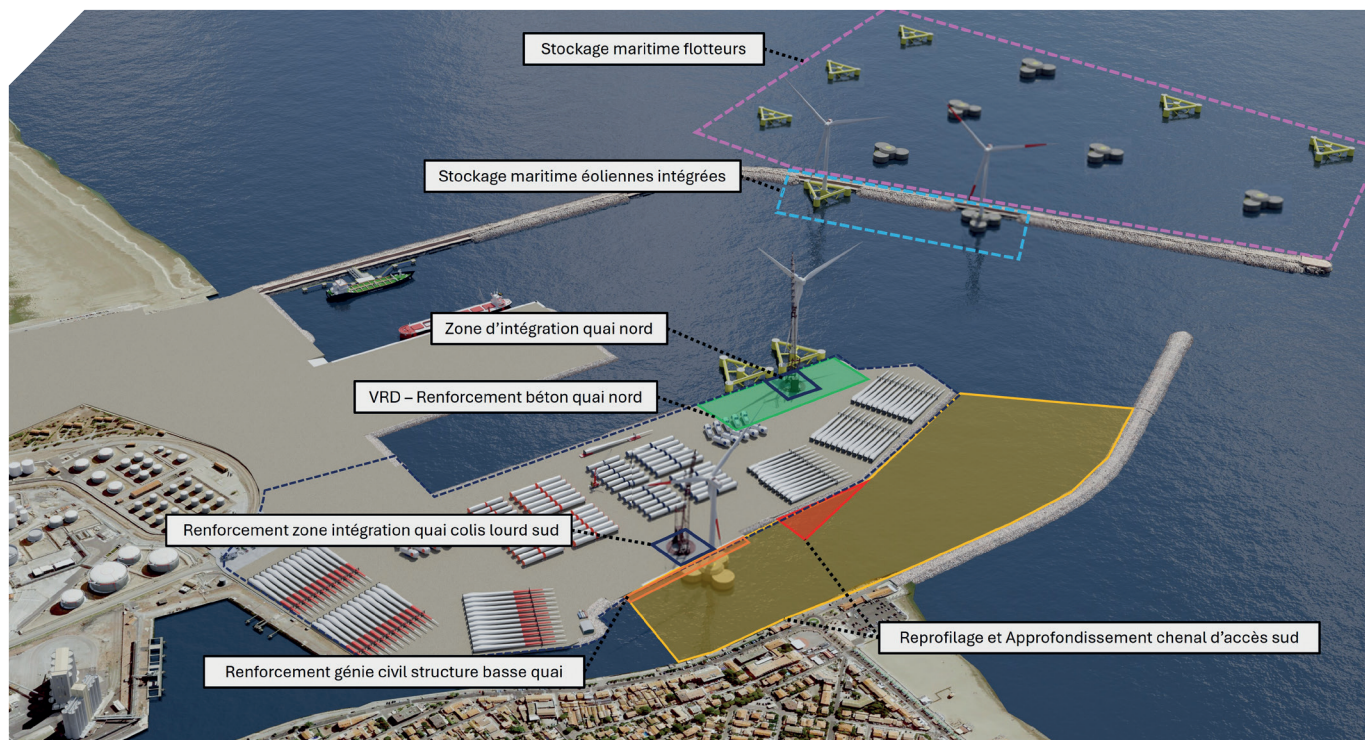


Figure 20 : Aménagements prévus dans le cadre du projet NOUVEOL

L'éolien en mer flottant, de quoi parle-t-on ?

Une éolienne en mer, dite également « offshore », est constituée d'un mât, d'une nacelle (comprenant la turbine) et de trois pâles.

Le choix de la technologie éolienne posée ou flottante dépend de la profondeur de la mer : de 50 à 70 m de profondeur, les éoliennes flottantes sont privilégiées car il est techniquement plus difficile et plus coûteux de réaliser les fondations et les mâts.

Contrairement aux éoliennes posées, les éoliennes flottantes ne reposent pas sur les fonds marins, mais sont érigées sur des barges flottantes ancrées au fond marin par des câbles. Cette technologie permet d'installer des éoliennes de puissance au-delà de 15 km du rivage après un assemblage réalisé à terre.

Il s'agit d'une technologie en plein développement, qui atteint actuellement un stade commercial.

Selon le nombre d'éoliennes, leur puissance unitaire et le temps d'exploitation, le bilan carbone* des parcs éoliens en mer français est estimé entre 13 et 19 eqCO₂/kWh² produit.

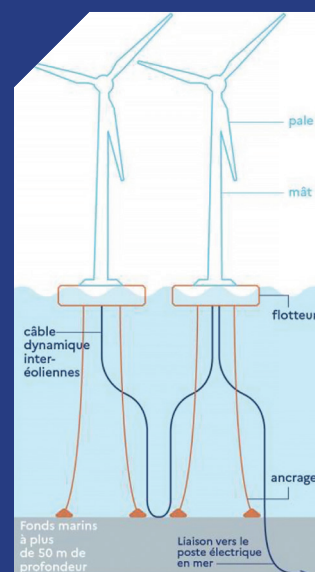
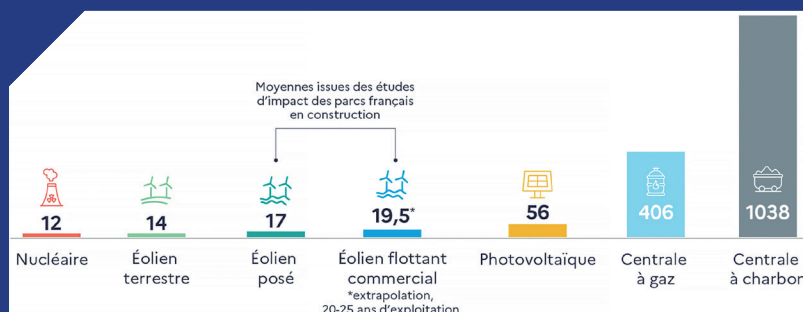


Figure 21 : Éoliennes en mer flottantes (source : DGECC)



Le temps de retour énergétique, c'est-à-dire la durée au bout de laquelle un parc aura produit la quantité d'énergie nécessaire à sa production est estimé à environ 14 mois.

Figure 22 : Émissions de gaz à effet de serre (gCO₂eq) pour un kWh d'électricité (source : Ministère de la transition énergétique)

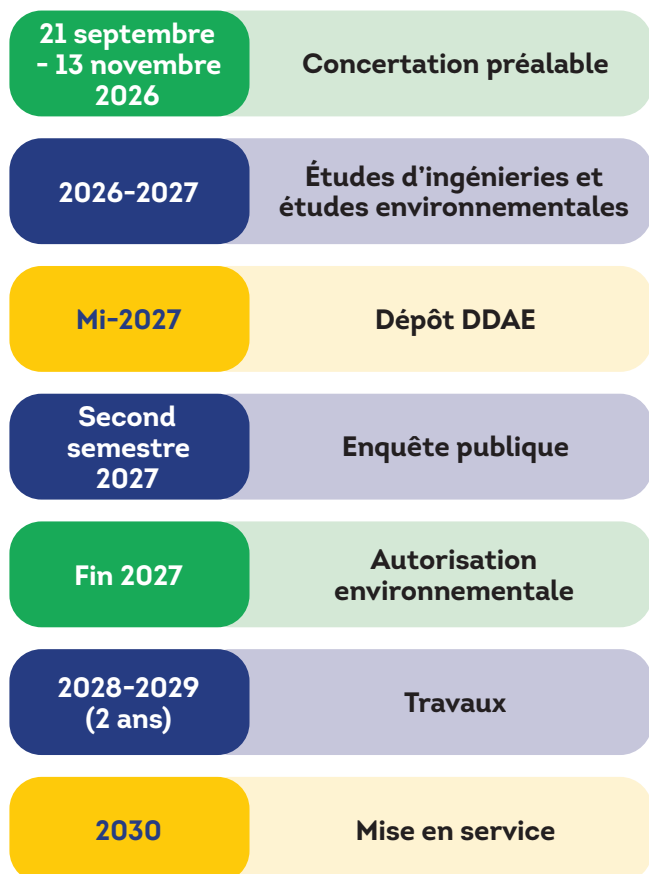
2 Équivalent CO₂ (la masse de CO₂ qui aurait le même potentiel de réchauffement climatique qu'une quantité donnée d'un autre gaz à effet de serre).



Figure 23 : Flotteur EOLMED, septembre 2025 (crédit OAIR/EOLMED)

Le calendrier prévisionnel

Le calendrier prévisionnel prévoit une mise en service à l'horizon 2030, à l'issue d'une phase de travaux de deux ans, selon les principales échéances suivantes :



L'évaluation budgétaire et le financement du projet

Le montant d'investissement total du projet s'élève à **83,6 millions d'euros**. Ce montant couvre tous les coûts liés à la conception, à la fourniture des équipements et aux travaux d'aménagements et à l'installation des équipements.

La SEMOP envisage de mobiliser plusieurs dispositifs de soutiens à l'échelle régionale, nationale et européenne pour bénéficier de subventions publiques.

83,6
millions
d'euros

4

La démarche environnementale et l'intégration du projet sur le territoire

La démarche d'autorisation environnementale

Le projet NOUVEOL fera l'objet d'une **demande d'autorisation environnementale**, conformément à la réglementation en vigueur. Cette procédure vise à garantir la bonne prise en compte des enjeux environnementaux tout au long de la conception du projet, de sa réalisation à son exploitation.

Le **Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE)** qui sera déposé par la SEMOP Port-La Nouvelle devra permettre de démontrer l'acceptabilité du projet au regard de ses impacts sur l'environnement. Conformément au Code de l'environnement (article R.181-13), ce dossier devra comprendre une présentation technique décrivant l'installation, les travaux envisagés, les procédés mis en œuvre, les moyens de suivi et de surveillance, ainsi qu'une étude d'impact.

Cette étude d'impact vise à analyser de manière approfondie les effets potentiels du projet sur l'environnement et le cadre de vie, aussi bien pendant la phase de travaux qu'en phase d'exploitation. Elle permettra également de **définir les mesures mises en œuvre pour éviter, réduire ou, lorsque cela est nécessaire, compenser les incidences identifiées**.

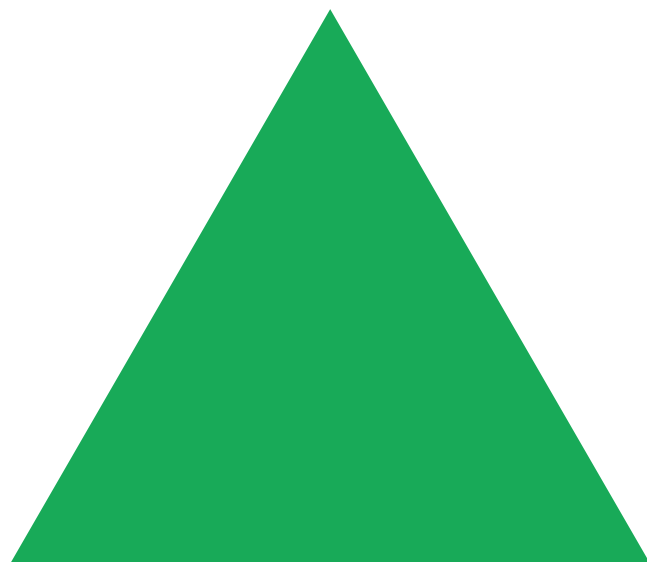
Dans le cadre de cette étude d'impact, **une évaluation environnementale est en cours** sur la zone de sensibilité de l'installation, qui s'appuie sur les études environnementales réalisées dans le cadre des précédents projets. Cette évaluation consiste à appréhender le projet dans sa globalité, à travers toutes les dimensions qui peuvent être impactées ou susceptibles d'être modifiées par le projet : population et santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air et climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage, ainsi que les interactions entre ces éléments.

À ce stade du projet, plusieurs enjeux environnementaux ont d'ores et déjà été identifiés. Les enjeux principaux concernent le milieu naturel marin, le milieu naturel terrestre, la qualité des sédiments et de l'eau, le paysage, la navigation maritime, l'environnement sonore aérien et sous-marin, le contexte socio-économique, la qualité de l'eau et les mouvements hydrodynamiques* et hydrosédimentaires*.

Afin d'évaluer précisément les incidences potentielles du projet et la mise en place de mesures adaptées, **des études spécifiques sont prévues** dans le cadre du projet. Ces études portent sur :

- Les dynamiques hydro-sédimentaires et les courants marins ;
- Les écosystèmes terrestres ;
- La qualité des eaux, du sédiment et des peuplements benthiques* ;
- Les écosystèmes marins, et plus spécifiquement le suivi des habitats et des peuplements ichthyologiques* ;
- Les incidences acoustiques et vibratoires, sous-marines et aériennes ;
- L'analyse de risque lié au trafic maritime ;
- L'intégration paysagère.

Par ailleurs, les effets cumulés du projet avec les autres projets connus seront analysés dans le cadre de l'étude d'impact.



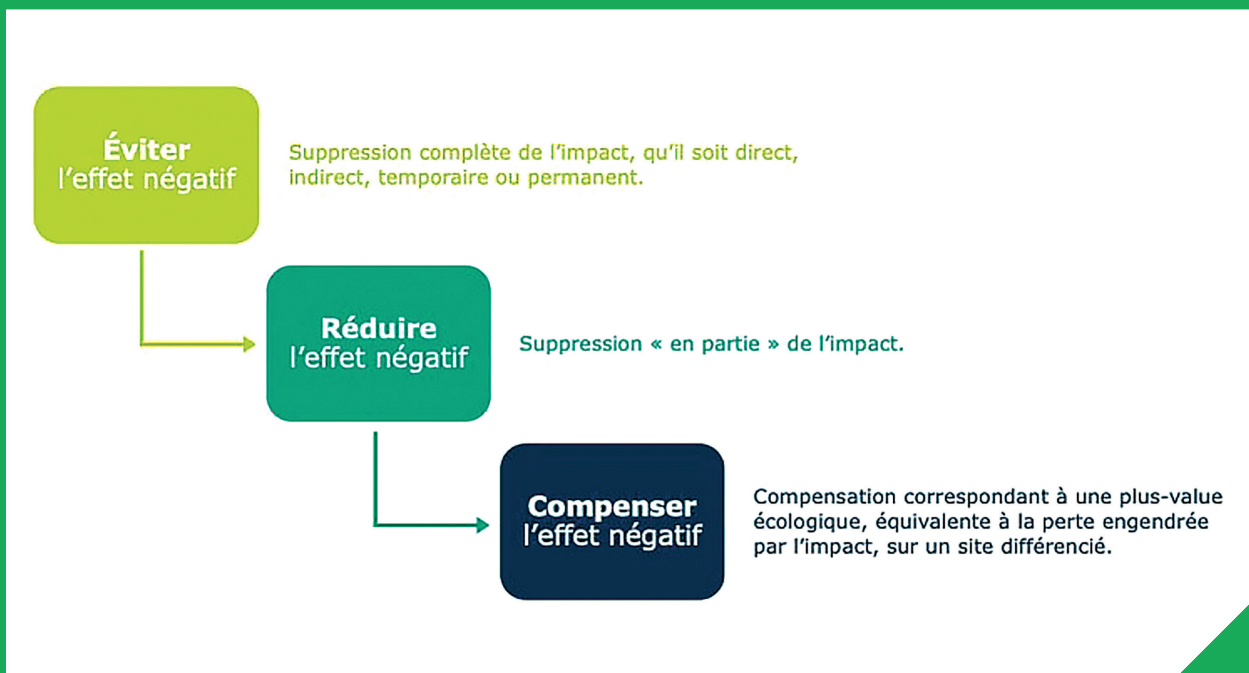
La démarche ERC : Éviter, Réduire, Compenser

Dans le cadre du projet, la prise en compte de l'environnement repose sur la démarche dite « ERC » : **Éviter, Réduire, Compenser**. Cette démarche réglementaire vise à intégrer les enjeux environnementaux dès la conception du projet afin de rendre négligeable son impact sur l'environnement. Il s'agit à la fois d'une démarche d'action préventive et de correction des risques d'atteintes à l'environnement, qui doit être mise en œuvre en amont de la réalisation d'un projet.

Il s'agit d'une séquence hiérarchisée, qui se traduit par la mise en œuvre d'une série de mesures, selon le schéma suivant :

- En priorité, **éviter les atteintes à l'environnement**, notamment en adaptant la conception du projet, l'implantation des infrastructures ou l'organisation des travaux afin de préserver les secteurs les plus sensibles sur le plan environnemental.
- **Réduire la portée de ces atteintes**, dans le cas où elles n'ont pu être suffisamment évitées ;
- En dernier recours, s'il reste un impact résiduel, compenser les atteintes qui n'ont pu être ni évitées ni réduites.

L'ensemble de cette démarche sera précisé et approfondi dans le cadre des études environnementales et des procédures réglementaires associées au projet.



Phase chantier, phase exploitation, de quoi parle-t-on ?

La **phase chantier** du projet NOUVEOL correspond à la réalisation de l'ensemble des aménagements portuaires et à la mise en place des infrastructures adaptés aux opérations d'assemblage des éoliennes flottantes.

Prévu sur une durée de deux ans à partir de 2028, l'ensemble du chantier sera menée par la SEMOP Port-La Nouvelle selon des protocoles similaires aux précédents travaux déjà réalisés. Une attention particulière sera ainsi portée au respect du cadre de vie tout au long de cette phase.

A l'issue de cette phase chantier, et une fois les installations opérationnelles, la **phase d'exploitation** correspond aux opérations d'intégration des éoliennes et à leur stockage avant remorquage vers les sites d'exploitation. Cette phase continue vise à accompagner le développement des différents projets éoliens en Méditerranée, a minima jusqu'à horizon 2040



Figure 24 : Le installations NOUVEOL, en phase d'intégration des turbines

Les incidences potentielles du projet sur l'environnement

MILIEU PHYSIQUE

Le projet s'inscrit dans un environnement littoral et marin sensible, nécessitant une attention particulière au milieu physique.

Les principaux enjeux du milieu physique identifiés concernent :

- La vulnérabilité au changement climatique et les risques littoraux, notamment les phénomènes de submersion marine et d'érosion du trait de côte ;
- La nature des fonds marins et la qualité des sédiments, susceptibles d'être affectés par certaines opérations de travaux en mer ;
- Les courants marins et la dynamique hydro-sédimentaire, c'est-à-dire les mécanismes naturels de circulation de l'eau et de transport des sédiments ;
- La qualité des eaux côtières, qui devra être préservée durant les différentes phases du projet.

Certaines opérations de chantier et travaux maritimes pourraient entraîner des interactions temporaires avec les fonds marins, les sédiments et les dynamiques naturelles du milieu (dragage en zone portuaire, clapage*, installation de pieux, etc.).

Les études environnementales dédiées permettront d'analyser précisément les effets du projet sur la qualité des eaux, les fonds marins, les courants et la circulation des sédiments, ainsi que sur les risques littoraux dans un contexte de changement climatique. Ces études permettront, le cas échéant, de définir les mesures d'évitement, de réduction, de compensation ainsi que les modalités de suivi, permettant d'aboutir à **des incidences résiduelles faibles à nulles.**

A ce stade de l'avancement du projet, il est possible d'identifier les principales incidences potentielles du projet.

Qualité des sédiments

Les travaux de dragage et les opérations de clapage associées (si ce mode de gestion est retenu) impliqueront un déplacement de sédiments depuis le port vers une (ou des) zone(s) d'immersion située(s) plus au large (réutilisation probable des 2 zones autorisées à ce jour).

Ces opérations pourront modifier localement les caractéristiques physiques et chimiques des sédiments sur les zones de clapage. Les incidences dépendront notamment de la qualité physique des matériaux concernés et des modalités de gestion retenues.

Une étude spécifique dédiée comprenant notamment des prélèvements et analyses de sédiments est prévue dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale. En fonction des résultats d'analyse, le choix du mode de gestion sera défini.

MISSIONS DE CONSEIL, D'ETUDES, D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE POUR LE PORTAGE DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ET DE L'ENSEMBLE DES ETUDES NECESSAIRES A LA CONCERTATION POUR L'OBTENTION DE L'ARRETE PREFECTORAL DU PROJET



Légende

- Zone sensible
- Zones d'emprise du projet Nouveol 2.0
- Prélèvements à la benne pour les analyses de qualité du sédiment
- Prélèvements au carottier d'un mètre en plongée pour les analyses de qualité du sédiment

0 250 500 m

Figure 25 : Zones de prélèvements de sédiments

Courants marins et dynamique hydro-sédimentaire

Le reprofilage du môle vert et l'approfondissement du chenal sont susceptibles d'entraîner des modifications de l'écoulement et des mécanismes de transport des sédiments dans le chenal de navigation.

Afin d'étudier plus précisément ces incidences potentielles, une étude spécifique est prévue concernant les courants marins et la dynamique hydro-sédimentaire, à partir d'une modélisation 3D des courants et du transport sédimentaire.

L'objectif de cette étude est d'analyser les impacts des travaux d'approfondissement du chenal par dragage sur l'étang de Sigean, en particulier en termes de turbidité* et de courantologie, et de prévoir, le cas échéant, les mesures nécessaires pour éviter, réduire et/ou compenser ces impacts.

Une évaluation des effets du clapage en mer sur la turbidité et la sédimentation sera également menée.

Qualité des eaux

Les travaux maritimes (notamment les opérations de dragage, reprofilage du môle vert, clapage, battage de pieux des zones de stockage) sont susceptibles d'engendrer une augmentation temporaire de la turbidité au cours des travaux. Dans ce cadre, des protocoles de suivi environnementaux seront élaborés afin d'éviter les impacts potentiels des travaux.

En phase d'exploitation, les activités liées à l'intégration des éoliennes pourraient générer des incidences sur la qualité de l'eau liées à la gestion des eaux de ballast contenues dans les flotteurs, selon les modalités d'exploitation définies.

Dans le cadre du projet NOUVEOL, une étude spécifique sur la qualité des eaux sera menée. Celle-ci comporte notamment des analyses de qualité de l'eau dans les zones de stockage intérieure et extérieure à partir de prélèvements de moules indigènes.

La qualité des eaux au niveau du chenal fait d'ores et déjà l'objet d'un suivi par la Région Occitanie depuis 2019. Grâce au recul des données de turbidité disponibles sur ce secteur, des protocoles environnementaux sur mesures et adaptés au projet actuel seront rédigés et enrichis par les résultats antérieurs.

Des mesures de suivi en phase d'exploitation seront ensuite définies pour s'assurer de la préservation de la qualité des eaux côtières.

MISSIONS DE CONSEIL, D'ETUDES, D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE
POUR LE PORTAGE DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ET DE
L'ENSEMBLE DES ETUDES NECESSAIRES A LA CONCERTATION POUR
L'OBTENTION DE L'ARRETE PREFECTORAL DU PROJET



SEANEO

Légende

- Zone sensible
- Zones d'emprise du projet
Nouveol 2.0
- Prélèvements de moules
indigènes pour analyser la
qualité des eaux

0 250 500 m

Figure 26 : Zone de prélèvements de moules indigènes afin d'étudier la qualité des eaux.

MILIEU NATUREL MARIN ET CÔTIER

Le projet est situé sur deux zones Natura 2000 (Côte Languedocienne et Côtes Sableuses de l'infra littoral languedocien), et à proximité d'autres zones Natura 2000 : Étangs du Narbonnais, Étang de Lapalme, Complexe Lagunaire de Bages-Sigean et complexe lagunaire de Lapalme.

Le périmètre est également situé à proximité de plusieurs périmètres de protection du milieu naturel, avec le Parc Naturel Régional (PNR) de la Narbonnaise à 200 m au sud du Môle vert, le Parc Naturel Marin (PNM) du Golfe du Lion à 6 km au sud, et le site de Sainte-Lucie à environ 1 km au nord.

L'ensemble de ces périmètres sont pris en compte dans les études environnementales.

Les études environnementales permettront d'identifier précisément les espèces et habitats présents, d'évaluer les incidences potentielles du projet et de définir les mesures adaptées afin de préserver les oiseaux et les équilibres écologiques.

Une **étude des écosystèmes marins** est prévue afin d'identifier les potentiels impacts du projet sur la faune marine, et notamment :

- Les peuplements benthiques, c'est-à-dire les espèces vivant sur les fonds marins ;
- Les populations de poissons (l'ichtyofaune) ;

- Les mammifères marins susceptibles de fréquenter les eaux concernées par le projet (cétacés, tortues marines).

Pour ces derniers, des campagnes d'observations ont été lancées en mars 2026 pour recenser leur présence autour du port.

Une **étude acoustique sous-marine** viendra également compléter le suivi sur les mammifères marins. L'étude permettra notamment de modéliser les effets sonores potentiels des travaux sur la faune marine, d'évaluer l'impact acoustique et, in fine, de définir des mesures de réduction des effets (rideaux de bulles, etc.) et d'évaluer les gains acoustiques associés afin d'éviter les impacts sur le milieu.

En fonction des résultats obtenus au cours des études menées durant l'état initial, un suivi acoustique sous-marin serait mis en place en phase travaux, pour veiller à l'effectivité des mesures de réduction déployées.

MILIEU NATUREL TERRESTRE

Une **étude des écosystèmes terrestre** sera réalisée afin d'identifier les potentiels impacts du projet, en particulier sur l'avifaune et les chiroptères.

A ce stade, des campagnes d'observations sont en cours, portant sur l'ensemble des groupes biologiques terrestres (flore, invertébrés, amphibiens, reptiles, oiseaux et mammifères – dont chiroptères) afin de recenser leur présence, leurs déplacements et les éventuelles interactions avec le projet.

Cet état initial doit ensuite permettre d'évaluer **les mesures d'évitement ou de réduction des impacts** qui devront être prises dans le cadre du projet. Le projet sera ainsi conçu de façon à éviter et minimiser son impact sur le milieu.



Les incidences potentielles du projet sur le cadre de vie

PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

La zone de stockage externe au port n'a pas été couverte par des investigations archéologiques.

En raison des potentialités du secteur en termes de patrimoine archéologique, une saisine du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) sera effectuée pour la réalisation d'un diagnostic d'archéologie préventive.

INTÉGRATION PAYSAGÈRE

Le projet entraînerait une évolution du paysage portuaire, liée à l'aménagement de ces nouvelles infrastructures et à la présence temporaire de flotteurs et de turbines.

Toutefois, le projet s'inscrit dans un environnement déjà fortement marqué par les activités industrielles-portuaires. La zone d'étude ne compte aucun site inscrit ou classé, ni aucune protection au titre des abords des monuments historiques.

Une analyse paysagère permettra d'étudier l'intégration du projet dans son environnement et d'identifier les éventuels enjeux de perception depuis les espaces habités et les zones littorales. Dans le cadre de cette analyse, une **simulation visuelle** des flotteurs et des éoliennes, à la fois sur la zone de stockage interne et externe sera réalisée, avec des photomontages depuis les principaux points de vue (plage de la Vieille Nouvelle, centre-ville, massif de la Clape, etc.).

QUALITÉ DE L'AIR

En phase chantier, les incidences potentielles du projet sur la qualité de l'air seraient liées aux déplacements de navires, d'engins et des opérations logistiques associées. Les études à venir permettront d'évaluer ces effets temporaires et de définir, le cas échéant, les mesures adaptées pour en limiter les impacts.

En phase d'exploitation, les trafics permis dans le cadre du développement de ces nouvelles infrastructures s'inscriront dans la démarche générale de transition énergétique du port visant notamment à encourager l'optimisation des flux de transport, le recours à des équipements moins émissifs ainsi que l'amélioration des performances énergétiques des infrastructures.

À terme, ce projet d'infrastructures portuaires, destiné à permettre l'installation d'éoliennes en mer, a pour objectif de favoriser la production d'une électricité décarbonée. Il participerait ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre aujourd'hui générées par les énergies fossiles.

TRAFIC ROUTIER

Pendant la phase de chantier, le projet générerait de manière temporaire des déplacements supplémentaires liés à l'acheminement des matériaux, des équipements et des équipes mobilisées. Ces flux, comparables à ceux déjà observés lors de précédents travaux portuaires, resteront encadrés et limités dans le temps, avec une organisation visant à assurer une bonne cohabitation avec les usages existants.

En phase d'exploitation, l'activité des infrastructures portuaires se traduirait par des flux supplémentaires de marchandises, de matériels et de personnels, inscrits dans le cadre du fonctionnement courant et organisé du port.

Les études de trafic viendront préciser ces évolutions et, le cas échéant, définir les ajustements nécessaires afin d'accompagner ces flux dans des conditions optimales, en cohérence avec l'organisation existante et les usages locaux.

NAVIGATION MARITIME

L'installation de la zone de stockage à l'extérieur du bassin portuaire s'inscrit au sein d'espaces portuaires déjà dédiés et réglementés. Un balisage du périmètre serait mis en place afin de faciliter la navigation maritime aux abords de cette zone.

Les conditions d'exploitation de cette zone feront l'objet d'une évaluation afin de définir, si nécessaire, les mesures adaptées, dans l'objectif de garantir la sécurité ainsi que la bonne coexistence des différents usages.

Une étude du trafic maritime sera réalisée afin de préciser les modalités d'exploitation associées au projet et d'en apprécier les éventuels ajustements nécessaires. Le cas échéant, des mesures adaptées pourront être définies pour accompagner ces évolutions et en assurer la maîtrise.

NUISANCES SONORES

Les principales incidences sonores du projet concerneraient la phase chantier. Certaines opérations ponctuelles, telles que la mise en place de pieux, pourraient entraîner une augmentation temporaire des niveaux sonores et vibratoires. Le port veillera à la mise en œuvre de solutions techniques reconnues permettant de limiter ces effets, telles que des dispositifs d'atténuation adaptés (par exemple des rideaux à bulles), ainsi qu'une organisation des travaux visant à réduire les gênes pour l'environnement proche.

En phase d'exploitation, les activités portuaires et logistiques associées au projet pourraient générer des émissions sonores liées notamment aux mouvements de véhicules, aux opérations de manutention et aux déplacements maritimes. Ces niveaux sonores s'inscriraient toutefois dans la continuité des activités portuaires existantes, en particulier celles observées lors de l'intégration de projets pilotes récents.

Des études acoustiques complémentaires sont prévues pour évaluer précisément ces incidences potentielles et confirmer les mesures plus adaptées permettant de limiter les nuisances, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.

Le niveau sonore fait l'objet d'un suivi par la Région Occitanie depuis 2019, puis par la SEMOP Port-La Nouvelle depuis 2024. L'historique disponible, enrichi par les mesures complémentaires du projet NOUVEOL, permettra de rédiger des protocoles adaptés au projet.

5

Les retombées socio-économiques du projet

Le chapitre suivant présente les principales retombées socio-économiques du projet NOUVEOL identifiées à ce stade. Une étude socio-économique sera réalisée par la SEMOP Port-La Nouvelle pour préciser ces retombées et assurer l'intégration du projet dans l'économie du territoire.

Une dynamique de revitalisation du port et du territoire

Face à l'évolution progressive des trafics historiques du port, notamment les trafics céréaliers et d'hydrocarbures, **le projet NOUVEOL accompagne la diversification des activités portuaires vers de nouveaux secteurs à forte valeur ajoutée.**

Le projet implique le développement et la réorganisation des activités au sein du port, autour des activités suivantes :

- **Opérations maritimes** : des opérations maritimes spécifiques seront nécessaires, notamment les manœuvres entre les différents postes portuaires, la gestion des ensembles éolien-flotteur, ainsi que leur remorquage vers les sites d'installation en mer.
- **Activités logistiques** : le projet induit une intensification des activités logistiques, couvrant la réception des composants, leur déchargement, leur acheminement et leur stockage sur les terre-pleins, ainsi que la gestion de zones dédiées au stockage de flotteurs et d'équipements à forte valeur ajoutée.
- **Nouvelles activités industrielles liées à l'éolien en mer flottant** : le développement du projet s'accompagne de la mise en place d'activités spécifiques, telles que les opérations d'intégration des éoliennes sur flotteurs, de l'assemblage des équipements, les phases de tests préalables à leur départ en mer (« pre-commissioning »), ainsi que des activités de maintenance, de réparation et de support industriel, contribuant à structurer durablement une filière locale.

Ces nouvelles **activités non délocalisables** s'accompagneront du développement de **métiers spécialisés** dans les secteurs de la fabrication, construction, logistique, maintenance, maritime, pour lesquels le territoire pourra mobiliser des compétences locales.

Le projet NOUVEOL contribuerait également à la **diversification de certaines activités locales**, comme la pêche et le tourisme. Dans le cadre du développement de l'éolien flottant, de nouvelles prestations pourraient être confiées aux acteurs locaux pour des opérations de maintenance légère, de surveillance en mer, de transport de personnel ou encore de suivi environnemental des parcs offshore. Plusieurs professionnels de la pêche du territoire se sont déjà engagés dans cette dynamique de diversification à travers l'association PMS (Pêcheurs Méditerranée Services), créé afin de permettre aux pêcheurs de participer aux activités de service liées aux énergies marines renouvelables comme le transport de techniciens, la mise à disposition de navire et de personnel pour des campagnes scientifiques.

Le développement de la filière serait également susceptible de générer des retombées pour le tourisme local à travers l'émergence d'un tourisme industriel et scientifique autour des énergies marines renouvelables. À l'image d'autres territoires portuaires engagés dans la transition énergétique, Port-La Nouvelle pourrait voir se développer des activités de médiation, de découverte des infrastructures portuaires et de sensibilisation aux enjeux de l'éolien en mer et de la décarbonation.

Un effet d'entraînement pour le tissu économique local est donc attendu, avec à la clé un renforcement de l'attractivité du territoire susceptible d'attirer de nouvelles entreprises et de développer de nouvelles compétences.

Une contribution à la souveraineté énergétique française et au développement de la filière éolienne flottante

Le projet NOUVEOL participe directement à la stratégie nationale de transition énergétique, illustrant l'ambition de Port-La Nouvelle de devenir le port de la transition énergétique tout en s'inscrivant pleinement dans la stratégie REPOS portée par la Région Occitanie.

Fort du soutien de partenaires publics comme l'ADEME et riche de son expérience issue de l'accueil de fermes éoliennes pilotes, le port ambitionne désormais de devenir **un hub industriel de référence pour l'éolien flottant en Méditerranée**, capable d'accompagner les futurs projets commerciaux issus des appels d'offres nationaux. Les infrastructures développées permettraient de couvrir l'ensemble de la chaîne de valeur : assemblage et mise à l'eau de flotteurs, intégration des turbines, maintenance lourde et logistique offshore.

La région Occitanie bénéficie déjà d'un **tissu économique structuré autour des énergies renouvelables**, avec une cinquantaine de structures impliquées dans l'éolien flottant et plus de 200 entreprises régionales reconnues dans les domaines de l'ingénierie, de la métallurgie ou des activités offshore². Cette dynamique contribue à structurer une filière industrielle française compétitive au service de la transition énergétique et de la souveraineté énergétique nationale.

Au-delà du marché français, des opportunités pourraient être saisies dans le cadre des futurs parcs éoliens européens, notamment en Méditerranée avec des zones propices au développement de l'éolien flottant identifiées au large de la Catalogne et des îles Baléares et de nombreux projets en développement en Italie.

Le projet s'inscrit dans une **stratégie territoriale plus large** autour du développement industriel de l'éolien flottant, en complémentarité avec les autres ports de la façade méditerranéenne. Il contribuerait ainsi à la structuration d'une nouvelle filière industrielle et économique, depuis les phases amont (activités de développement, fabrication des composants) jusqu'à la phase aval (gestion des parcs, maintenance, suivi, etc.).

À titre d'exemple, l'entreprise SLB porte avec l'Agile Factory un projet de 75 millions d'euros de transformation de son usine de Béziers vers la production de pièces de flotteurs pour éolien flottant..

2 Données Wind'Occ/Observatoire de l'Énergie et de la Mer.

Les créations d'emploi

Le projet NOUVEOL représente une **opportunité majeure pour le territoire en termes de création et de pérennisation d'emplois locaux, tant pendant la phase de construction des infrastructures** portuaires que dans le cadre du développement de la filière de l'éolien flottant à plus long terme.

Les travaux de construction des aménagements du port nécessiteront la mobilisation de nombreux emplois, essentiellement issus de la filière génie civil.

Sur toute la durée de la phase travaux (2028-2029), ce sont près de 400 postes équivalent temps plein (ETP) qui seraient nécessaires, dont environ 300 rattachés aux entreprises de construction et 130 chez les sous-traitants et fournisseurs des entreprises de construction.

Le territoire dispose d'un tissu conséquent d'entreprises dans le secteur des travaux publics, avec près de 400 entreprises et environ 1 750 salariés à l'échelle du département de l'Aude. Certaines activités plus spécifiques, comme la fabrication et l'installation de postes de stockage à flot, nécessiteraient toutefois des compétences techniques émergentes, qui pourraient conduire à des besoins de formation et de montée en compétences à l'échelle régionale.

Au-delà de la phase de construction, **les activités d'intégration et de mise en service des éoliennes feront également appel à d'importants besoins en main-d'œuvre à Port-La Nouvelle.** Le tableau suivant présente les perspectives de besoins en ETP autour des futurs parcs éoliens flottants annoncés, jusqu'en 2038 :

Parcs commerciaux français prévus	Puissance installée envisagée par PLN	ETP mobilisés à PLN pour l'intégration des turbines	ETP mobilisés à PLN pour la logistique avec flotteurs assemblés (sans activités de construction)	Total
AO 6 (2030 - 2032) 2 x 250MW	2 x 250MW (éoliennes)	160	250	410
AO 9 (2032 - 2034) 2 x 500 MW	2 x 500MW (éoliennes)	240	380	620
AO 10 - GLC (2035-2038) 2 GW	2 GW (éoliennes)	320	500	820
Total	3,5 GW	720	1 130	1 850

Dès 2031-2032, les opérations liées aux deux premiers parcs commerciaux en Méditerranée³ nécessiteront ainsi la mobilisation de **plus de 400 postes** équivalent temps plein (ETP), à la fois pour l'intégration des turbines que pour logistique associée. Cette dernière mobilisera tout particulièrement la main d'œuvre portuaire, par exemple pour des activités de pilotage et de remorquage.

Ce besoin en main-d'œuvre à Port-La Nouvelle devrait monter en puissance pour les parcs suivants, avec environ 620 postes nécessaires entre 2032 et 2034 et jusqu'à environ 820 postes entre 2035 et 2038.

En termes de compétences, les métiers techniques sont les plus attendus pour ce type de projet, avec 75% des emplois correspondant à des compétences de techniciens et conducteurs.



La démarche Wind'Occ

Portée par la Région Occitanie et son agence de développement économique AD'OCC, la démarche Wind'Occ vise à structurer et accélérer le développement de la filière éolienne en mer à travers une approche collaborative associant industriels, collectivités, organismes de formation et acteurs de l'emploi. Depuis plusieurs années, le réseau a identifié la disponibilité des compétences comme un facteur clé de réussite pour accompagner la montée en puissance des projets éoliens offshore en Méditerranée.

Dans ce cadre, un important travail est mené pour anticiper les besoins en main-d'œuvre et adapter l'offre de formation, tant en formation initiale que continue.

L'un des atouts majeurs du territoire régional réside dans la présence, depuis les années 1990, du secteur des énergies renouvelables, mais également dans le potentiel de reconversion et de diversification des filières aéronautique, pétrolière et de l'offshore pétrolier. Les savoir-faire techniques développés dans ces filières présentent de fortes complémentarités avec les métiers des énergies renouvelables, et plus particulièrement avec ceux de l'éolien en mer.

La démarche Wind'Occ favorise également les synergies territoriales entre entreprises, organismes de formation et acteurs institutionnels afin de sécuriser les parcours professionnels et de renforcer l'attractivité des métiers.

Consciente de la nécessité d'anticiper les besoins en compétences pour accompagner durablement le développement de la filière, la Région Occitanie a mis en place des démarches adaptées avec l'État et ses partenaires, à l'exemple du projet MECENE, piloté par l'Université de Montpellier, qui vise à renforcer les formations dédiés aux technologies offshore, à la transition énergétique et à l'ingénierie maritime.

3 Narbonnaise Sud Hérault 1 (EFLO) et Golfe de Fos 1 (Méditerranée Grand Large).



Les scénarios alternatifs

6

L'élaboration du projet du projet NOUVEOL a conduit à examiner plusieurs options, différenciées par leur niveau d'aménagement, leur capacité industrielle finale et leurs implications techniques, économiques et environnementales.

La configuration retenue s'est imposée comme le scénario de compromis le plus pertinent au regard des objectifs poursuivis par la SEMOP Port-La Nouvelle et des contraintes identifiées depuis le démarrage du projet en 2022.

Le scénario d'absence d'aménagement complémentaire (« option zéro »)

Cette alternative consisterait à ne pas réaliser les aménagements portuaires prévus dans le cadre du projet NOUVEOL et à conserver les infrastructures existantes dans leur configuration actuelle. L'absence de réalisation du projet NOUVEOL impliquerait, en contrepartie, l'absence d'impacts liés aux travaux, mais également un amoindrissement des retombées économiques et industrielles attendues pour le territoire.

Par ailleurs, au regard des besoins aujourd'hui identifiés par la filière, cette option ne permettrait pas de disposer, sur la façade méditerranéenne française, d'infrastructures adaptées au changement d'échelle attendu dans le déploiement de l'éolien en mer flottant.

L'absence de réalisation du projet NOUVEOL compromettrait la mise en œuvre des futurs parcs commerciaux d'éolien flottant en Méditerranée française, en particulier ceux attendus dans le cadre des appels d'offres en cours.

Une répartition de l'intégration entre plusieurs ports méditerranéens

Une alternative étudiée consistait à partager les activités d'assemblage des flotteurs et d'intégration des turbines entre le port de Port-La Nouvelle et le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), dans une logique de répartition des rôles entre ports méditerranéens. Ce schéma prévoyait que cette mutualisation complète la répartition envisagée pour l'assemblage des flotteurs.

Toutefois, la proximité de la base militaire aérienne Istres-Le Tubé a conduit l'État à acter l'impossibilité de réaliser des activités d'intégration sur les bassins Ouest du GPMM, excluant ainsi cette hypothèse.

Un projet de capacité plus limitée

Cette alternative consisterait à envisager une version réduite du projet, fondée sur une capacité d'intégration unique, des besoins de stockage maritime réduits et des aménagements nautiques plus limités.

Une telle configuration offrirait moins de flexibilité opérationnelle et ne permettrait pas de répondre conformément à la planification actuellement envisagés de l'État français, notamment à travers l'incapacité à traiter simultanément plusieurs projets commerciaux.

Une solution d'aménagement plus ambitieuse

Une configuration plus étendue avait également été envisagée, reposant sur la création d'infrastructures plus importantes et sur une spécialisation plus poussée des différents espaces portuaires, pour chaque étape du processus industriel.

Cette solution aurait offert davantage de confort opérationnel et une capacité industrielle supérieure. Elle a toutefois été écartée en raison de son coût, d'impacts environnementaux plus importants et d'un niveau d'aménagement jugé disproportionné au regard des besoins pouvant être couverts par une solution plus optimisée, et du souci de maintenir une diversité d'activités à Port-La Nouvelle (trafic conventionnels, filière industrielle autour de l'hydrogène vert et activités liées à l'éolien offshore).

Annexes



Liste des abréviations

- **AMI** : Appel à manifestation d'intérêt
- **AO** : Appel d'offres
- **CNDP** : Commission nationale du débat public
- **CCI** : Chambre de commerce et de l'industrie
- **DDAE** : Dossier de demande d'autorisation environnementale
- **DGITM** : Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
- **DRASSM** : Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines
- **DSF** : Documents stratégiques de façade
- **EFGL** : Éoliennes Flottantes du Golfe du Lion
- **EFLO** : Éoliennes Flottantes d'Occitanie
- **EMGL** : Éoliennes Méditerranée Grand Large
- **ERC** : Éviter, Réduire, Compenser
- **ETP** : Équivalent Temps Plein
- **GPMM** : Grand Port Maritime de Marseille-Fos
- **GW** : Gigawatt (unité de puissance)
- **Ha** : hectare
- **kWh** : Kilowattheure (unité d'énergie)
- **MW** : Mégawatt (unité de puissance)
- **PLU** : Plan local d'urbanisme
- **PNM** : Parc Naturel Marin
- **PNR** : Parc Naturel Régional
- **PPE** : Programmation pluriannuelle de l'énergie
- **REPOS** : Région à énergie positive
- **RTE-T** : Réseau transeuropéen de transport
- **SDDR** : Schéma décennal de développement du réseau
- **SEMOP** : Société d'économie mixte à opération unique
- **SNML** : Stratégie nationale pour la mer et le littoral

Lexique

ADEME (Agence de la transition écologique) : Établissement public chargé de coordonner ou de réaliser des opérations en faveur de l'environnement, notamment dans les domaines de l'énergie, du climat et de l'économie circulaire.

Bilan carbone : Outil de quantification des émissions de gaz à effet de serre associé à des produits ou services, intégrant à la fois l'énergie primaire et l'énergie finale nécessaires à leur production et à leur utilisation.

Bollard : Élément fixé sur le quai pour permettre l'amarrage des bateaux dans les ports.

Clapage : Opération consistant à déverser en mer des substances, généralement des produits de dragages, par l'intermédiaire d'un navire dont la cale s'ouvre par le fond. Cette opération se fait dans des zones autorisées et contrôlées, lorsque la qualité des sédiments est jugée compatible avec la réglementation environnementale.

Documents stratégiques de façade : Documents de planification qui déclinent, à l'échelle de chaque façade maritime française, les objectifs de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral. Ils définissent notamment les zones propices aux différentes activités en mer, comme la pêche, le transport maritime ou les énergies marines renouvelables.

Dragage : Opération qui consiste à extraire des matériaux situés sur le fond de la mer, souvent des sédiments accumulés au fond des ports et des chenaux d'accès. Ces opérations sont indispensables pour maintenir les profondeurs nécessaires à l'évolution des navires.

Enquête publique : L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Elle doit permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information avant de prendre une décision. L'enquête publique est menée par un commissaire-enquêteur désigné, selon le cas, par le président du Tribunal administratif ou par le préfet territorialement compétent.

Énergies renouvelables : Énergies dérivées de processus naturels en perpétuel renouvellement. On distingue parmi les sources d'énergies renouvelables, le soleil (photovoltaïque ou thermique), le vent (éolienne), l'eau des rivières et des océans (hydraulique, marémotrice etc.), la biomasse ainsi que la chaleur de la terre (géothermie) et celle extraite par des pompes à chaleur.

Éolienne flottante : Éolienne installée en mer sur une structure flottante ancrée au fond marin par des câbles ou des lignes d'ancrage. Contrairement aux éoliennes posées sur des fondations fixes, les éoliennes flottantes peuvent être implantées dans des zones maritimes plus profondes, éloignées des côtes, où les vents sont généralement plus forts et plus réguliers.

Étude d'impact : L'étude d'impact est un document réglementaire réalisé dans le cadre de l'évaluation environnementale d'un projet. Elle vise à analyser les effets potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine, notamment sur l'air, l'eau, les sols, la biodiversité, le paysage, le climat, le bruit ou encore le cadre de vie des populations. Elle présente également les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les impacts identifiés, ainsi que les solutions de substitution étudiées et les raisons du choix du projet retenu.

Flotteur : Structure métallique ou en béton de grande dimension servant de support à une éolienne flottante en mer. Le flotteur permet de maintenir l'éolienne stable malgré les effets du vent, des vagues et des courants marins. Il est assemblé à quai puis remorqué en mer avant d'être ancré au fond marin à l'aide de lignes d'ancrage et de systèmes de fixation spécifiques.

Gaz à Effet de Serre (GES) : Les gaz à effet de serre sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuent ainsi au phénomène d'« effet de serre ». L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre, et notamment le dioxyde de carbone (CO₂), est un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique.

Grue « Ring Crane » : Grande grue de levage dont la structure circulaire (« ring ») lui permet de soulever des charges extrêmement lourdes, comme les composants d'éoliennes en mer.

Intégration : Ensemble des opérations réalisées pour assembler les différents éléments d'une éolienne (mât, nacelle, pales, etc.) avant leur transport et leur installation en mer.

Mix électrique : Ce terme désigne les sources d'énergie utilisées dans la production d'électricité d'un pays.

Mouvements hydrodynamiques : Déplacements de l'eau sous l'effet des courants, des vagues, des marées ou du vent. Ils influencent le fonctionnement des milieux marins

Mouvement hydrosédimentaires : Déplacements des sédiments (sable, vase, graviers...) sous l'action des courants, des vagues et des marées. Ces mouvements façonnent les fonds marins et les plages.

Neutralité carbone : Équilibre entre les émissions de CO₂ et leur absorption par des mécanismes naturels ou technologiques.

Peuplements benthiques : Ensemble d'organismes vivant sur les fonds marins et rassemblés dans un même milieu biogéographique.

Peuplements ichthyologiques : Ensemble des espèces de poissons présentes dans un milieu aquatique.

PLU : Le Plan local d'urbanisme est un document d'urbanisme élaboré à l'échelle communale ou intercommunale qui définit les règles d'aménagement et d'utilisation des sols sur un territoire. Le PLU précise notamment les zones constructibles, les espaces naturels à préserver, les règles de construction et les orientations de développement urbain. Toute évolution d'un projet d'aménagement doit être compatible avec les dispositions du PLU en vigueur.

Stratégie nationale pour la mer et le littoral : Document élaboré par l'État qui fixe les grandes orientations pour protéger, aménager et développer durablement les espaces maritimes et littoraux français.

Tapis anti-affouillement : Dispositif installé autour des fondations d'un ouvrage maritime pour empêcher que les courants et les vagues n'emportent les sédiments situés à leur base, ce qui pourrait fragiliser la structure.

Turbidité : La turbidité est la mesure de l'aspect plus ou moins trouble de l'eau. Une eau est dite plus turbide lorsqu'elle contient davantage de particules en suspension (sable, vase, matière organique...), ce qui la rend plus trouble.

Index des illustrations

Figure 1 : Schéma organisationnel de la SEMOP Port-La Nouvelle	p.4	Figure 15 : Adaptation de la zone d'intégration existante sur le quai sud du Môle Vert	p.27
Figure 2 : Objectif d'évolution de la production des énergies renouvelables entre 2015 et 2050 en Occitanie par filière (Source : Région Occitanie)	p.14	Figure 16 : Mise en place d'un revêtement en béton sur les quais nord	p.27
Figure 3 : Panorama des parcs éoliens en mer attribués et prévus en Méditerranée	p.17	Figure 17 : Travaux accès nautiques chenal d'accès sud	p.28
Figure 4 : Projets éoliens en Méditerranée, juin 2025 (source : Cerema)	p.18	Figure 18 : Zone identifiée pour le stockage d'éoliennes flottantes (zone interne)	p.28
Figure 5 : Hypothèse de mise en service en Méditerranée (source : DGTIM, Les ports et l'éolien offshore, 2025)	p.19	Figure 19 : Zone identifiée pour le stockage de flotteurs sans turbines	p.28
Figure 6 : Les installations NOUVEOL, en phase d'intégration des turbines	p.23	Figure 20 : Aménagements prévus dans le cadre du projet NOUVEOL	p.29
Figure 7 : Localisation du Port de Port-La Nouvelle	p.24	Figure 21 : Éoliennes en mer flottantes (source : DGEC)	p.29
Figure 8 : Mise en flottaison d'un flotteur EOLMED, septembre 2025 (crédit QAIR/EOLMED)	p.24	Figure 22 : Émissions de gaz à effet de serre (gCO ₂ eq) pour un kWh d'électricité (source : Ministère de la transition énergétique)	p.29
Figure 9 : Terminal EMR de 7 ha - 2021	p.25	Figure 23 : Flotteur EOLMED, septembre 2025 (crédit QAIR/EOLMED)	p.30
Figure 10 : Construction des digues extérieures - 2022	p.25	Figure 24 : Les installations NOUVEOL, en phase d'intégration des turbines	p.34
Figure 11 : Le Môle Marchandise (trafic RoRo) et la jetée P1 (trafic vracs liquides) en exploitation - Juin 2026	p.25	Figure 25 : Zone de prélèvements de sédiment	p.35
Figure 12 : Môle Vert - Avril 2026	p.25	Figure 26 : Zone de prélèvements de moules indigènes afin d'étudier la qualité des eaux	p.36
Figure 13 : Illustration des différentes phases d'aménagement du projet d'extension du port	p.26		
Figure 14 : Création d'une zone d'intégration sur le quai nord du Môle Vert	p.27		

Liste des textes réglementaires

CODE DE L'ENVIRONNEMENT :

Article L.121-16

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037313465

Article L.121-17

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000036671196

Article L.121-19

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042655088

Article R.121-2

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000053610513

Article R.121-19

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043743293

Article R.121-25

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043743302

Article R.122-2

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042087601

Article R.181-13

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000049913528

CODE DE L'URBANISME :

Article L.103-2

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000052866507

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORF-TEXT000031044385/>

Loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORF-TEXT000047294244/>

Décret n° 2025-1101 du 19 novembre 2025

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORF-TEXT000052657111>

PROGRAMMATIONS PLURIANNUELLES DE L'ÉNERGIE :

PPE n°1 (2016-2023)

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/PPE%20intégralité.pdf>

PPE n°2 (2019-2028)

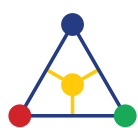
<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/20200422%20Programmation%20pluriannuelle%20de%20l%27énergie.pdf>

PPE n°3 (2026-2035)

<https://www.economie.gouv.fr/files/files/2026/ppe3.pdf?v=1772447721>

Règlement européen 2024/1679 du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport

<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj?e-liuri=eli%3Areg%3A2024%3A1679%3Aoj&locale=fr>



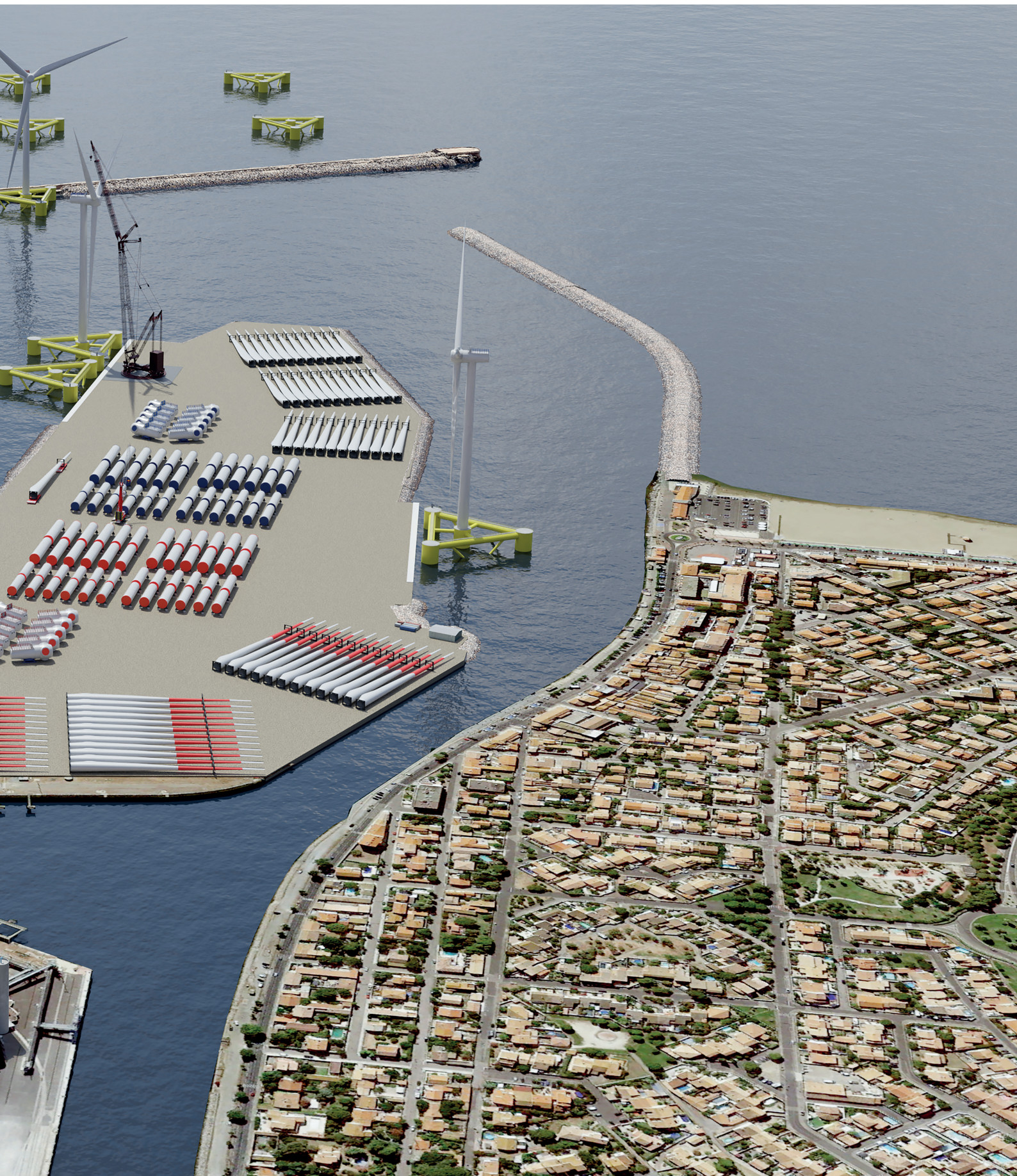
NOUVEOL

Pôle portuaire dédié à l'éolien flottant



**Port
LaNouvelle**
Realising opportunity







Plus de détails sur le projet sur :
www.concertation-projet-nouveol.fr



Funded
by

