

Compte rendu
Atelier thématique n°2
Les enjeux
environnementaux
Sigeon, 13 octobre 2026

CONCERTATION PRÉALABLE
Du 21 septembre
au 13 novembre 2026

Funded
by



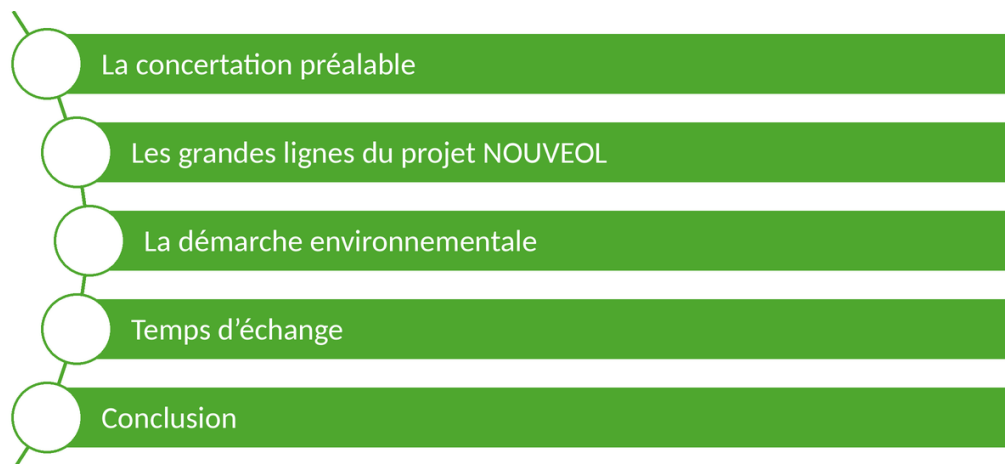
INTERVENANTS

NOM	PRÉNOM	FONCTION
SEMOP PORT-LA NOUVELLE		
DEBIZE	Thomas	Chef de projet NOUVEOL
LASSUS	Stéphanie	Responsable développement durable
INTERVENANTS EXTERNES		
ROUX	Charlotte	Ingénieure de projet, Suez Consulting, en charge du dossier réglementaire
ANIMATION 2concert		
DAVID	Mathieu	Animateur
JUIN	Étienne	Animateur

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER THÉMATIQUE N°2 « LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX » DU 13 OCTOBRE 2026

Le second atelier thématique de la concertation préalable sur le projet NOUVEOL, consacré aux enjeux environnementaux, s'est tenu le mardi 13 octobre 2026, à 18 h, salle de l'Étang-Boyé à Sigean.

Le déroulé de l'atelier a été présenté aux participants :



LA CONCERTATION PRÉALABLE

Étienne Juin (2concert) a rappelé que la concertation préalable, menée au titre du code de l'environnement, se déroule du 21 septembre au 13 novembre 2026, soit sept semaines, sur un périmètre de huit communes : Port-La Nouvelle, Bages, Gruissan, La Palme, Leucate, Narbonne, Peyriac-de-Mer et Sigean. Elle a été annoncée quinze jours avant son ouverture par affichage dans les mairies et par voie de presse.

Le public peut s'informer et participer sur le site internet www.concertation-projet-nouveol.fr, qui comporte une rubrique participative permettant de poser des questions à la SEMOP ou de donner son avis, ainsi que sur des registres papier mis à disposition dans les mairies du périmètre.

Huit temps d'échange sont proposés. Après la réunion publique d'ouverture à Port-La Nouvelle, deux rencontres de proximité (sur le front de mer de Port-La Nouvelle et dans une galerie commerciale de Narbonne) ont permis d'aller au-devant des habitants, et un premier atelier a porté sur l'intégration du projet dans l'économie locale. L'atelier de Sigean constitue le second atelier thématique.

Le programme de la concertation

21 septembre – 13 novembre



LES GRANDES LIGNES DU PROJET NOUVEOL

La SEMOP Port-La Nouvelle, maître d'ouvrage

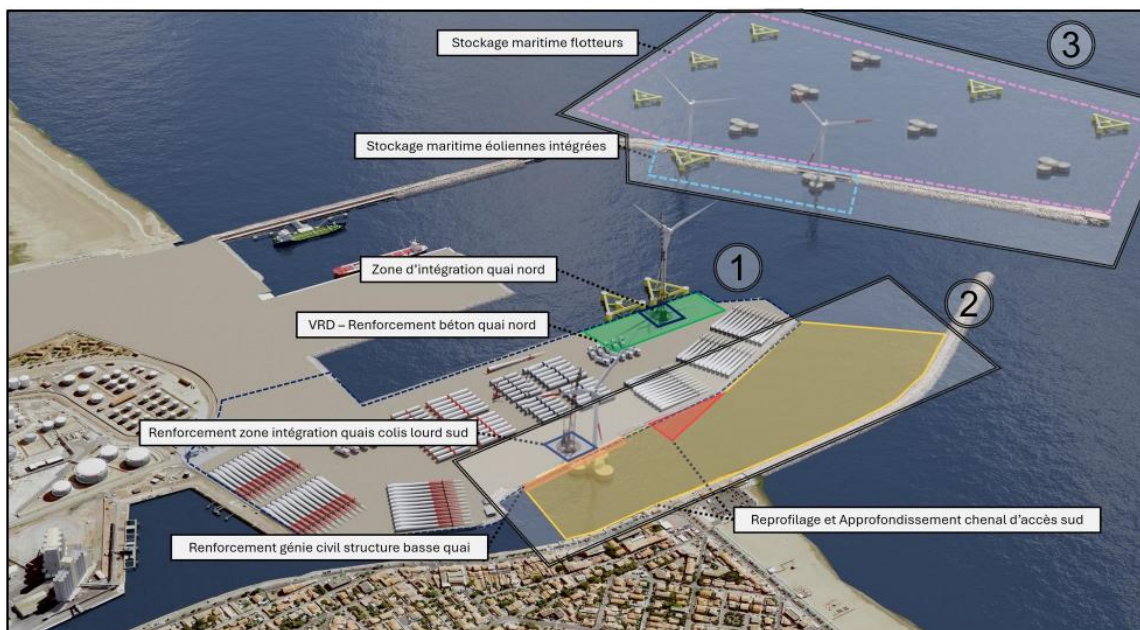
Thomas Debize, chef de projet, a rappelé que la SEMOP Port-La Nouvelle est une société d'économie mixte à opération unique, titulaire depuis 2021 de la concession du port de commerce, propriété de la Région Occitanie, pour une durée de 40 ans, jusqu'en 2061. Elle a pour missions de gérer, de commercialiser et d'aménager le port. Son actionnariat associe des acteurs publics et des partenaires privés, ces derniers détenant 51 % du capital. Trois sous-contrats encadrent son activité : DEME, constructeur d'ouvrages maritimes, pour les aménagements ; Euroports, opérateur mondial, pour la gestion des terminaux et des trafics ; Qair, énergéticien, pour le schéma énergétique et l'électrification du port.

Le développement de l'éolien flottant en Méditerranée

Deux projets commerciaux sont en cours de développement, pour une construction à l'horizon 2030-2031 : l'un au large du golfe de Fos (EDF Power Solutions), l'autre au large de Narbonne (Ocean Winds), soit deux fois quinze éoliennes, situés à au moins 25 km des côtes. Le parc au large de Narbonne se trouvera à 39 km de Port-La Nouvelle. Une nouvelle procédure portant sur 3,2 GW est en cours ; ses lauréats devraient être connus en février-mars 2027, pour des réalisations jusqu'à l'horizon 2040-2045. Au total, environ 180 éoliennes flottantes sont envisagées en Méditerranée.

À la demande de l'État, une stratégie de façade a été définie avec le Grand Port Maritime de Marseille : Port-La Nouvelle se concentrera sur l'intégration, c'est-à-dire l'installation de la nacelle et des pales sur le flotteur déjà à l'eau, ainsi que sur la maintenance lourde, tandis que Marseille-Fos accueillera la fabrication des flotteurs, des servitudes aériennes y empêchant les travaux en hauteur.

Les aménagements prévus



- **Zone n°1, au nord du Môle Vert** : renforcement d'un quai existant pour accueillir une grue « à anneau », du type de celles utilisées dans le nucléaire, capable de lever des nacelles d'environ 1 000 tonnes à plus de 150 mètres de hauteur ;
- **Zone n°2, au sud du Môle Vert** : seconde zone d'intégration, permettant de traiter deux projets simultanément conformément à la planification de l'État, avec un approfondissement du chenal d'accès pour garantir une marge de sécurité sous les flotteurs alourdis par leur turbine, et la préparation des sols du quai sud ;
- **Zone n°3, stockage maritime** : flotteurs sans turbine à l'extérieur des digues, afin d'absorber les aléas météorologiques et logistiques, notamment entre les ports, et flotteurs équipés de leur turbine à l'intérieur du port pour les derniers tests avant leur remorquage vers les parcs.

Les chiffres clés et le calendrier



Le projet représente un investissement de 83,6 millions d'euros, pour une livraison en 2030 synchronisée avec les besoins de la filière. La capacité annuelle, volontairement estimée de manière conservatrice, est de 30 éoliennes par an. Les retombées en emplois, en phase chantier comme en phase d'exploitation, ont fait

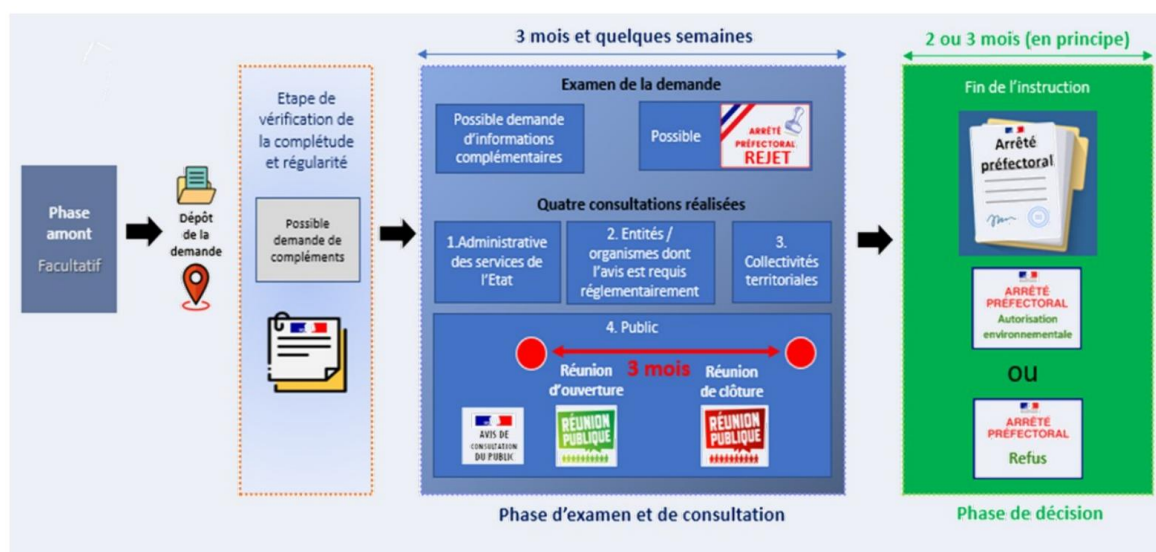
l'objet du premier atelier thématique. Le dépôt de la demande d'autorisation environnementale est prévu vers la mi-2027, pour un démarrage des travaux en 2028.

LA DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE

La procédure d'autorisation environnementale

Stéphanie Lassus, responsable développement durable à la SEMOP, a présenté le contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale : une présentation technique détaillée des installations, des méthodes de travaux et des moyens de suivi, et une étude d'impact analysant de manière approfondie les effets potentiels du projet sur l'environnement. Celle-ci suit la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) : éviter en priorité les impacts, directs ou indirects, temporaires ou permanents ; à défaut, les réduire au maximum ; et, en ultime recours seulement, les compenser.

Le projet est aujourd'hui en phase amont : la concertation se déroule en parallèle des études environnementales, conduites par Suez Consulting et un groupement de bureaux d'études spécialisés. Après le dépôt du dossier, les services de l'État vérifieront qu'il est complet et régulier. Suivra une phase d'examen d'un peu plus de trois mois, au cours de laquelle seront consultés les services de l'État, les organismes concernés, les collectivités et le public, tout au long d'une phase de consultation du public (cf. schéma ci-dessous). La décision, un arrêté préfectoral d'autorisation ou de refus, interviendra deux à trois mois plus tard.



Mathieu David (2concert) a souligné qu'à ce stade, la réunion ne visait pas à présenter des résultats, mais la démarche et les protocoles d'étude : les études finalisées seront mises à la disposition du public lors de la consultation prévue fin 2027.

Les principales études environnementales

Charlotte Roux, ingénieure de projet chez Suez Consulting, en charge des dossiers réglementaires, a indiqué que Suez Consulting assure depuis 2018 le suivi environnemental du chantier d'extension du port, ce qui lui donne une bonne connaissance du site. La méthodologie des études et les plans d'échantillonnage reposent sur des protocoles scientifiques et ont été validés en amont de leur mise en œuvre par les services de l'État.

Le périmètre de l'étude d'impact porte sur les travaux prévus dans le cadre du projet NOUVEOL : l'exploitation des futures activités relèvera de dossiers réglementaires propres aux exploitants, et les parcs éoliens en mer font l'objet de leurs propres études d'impact et de leur propre concertation.

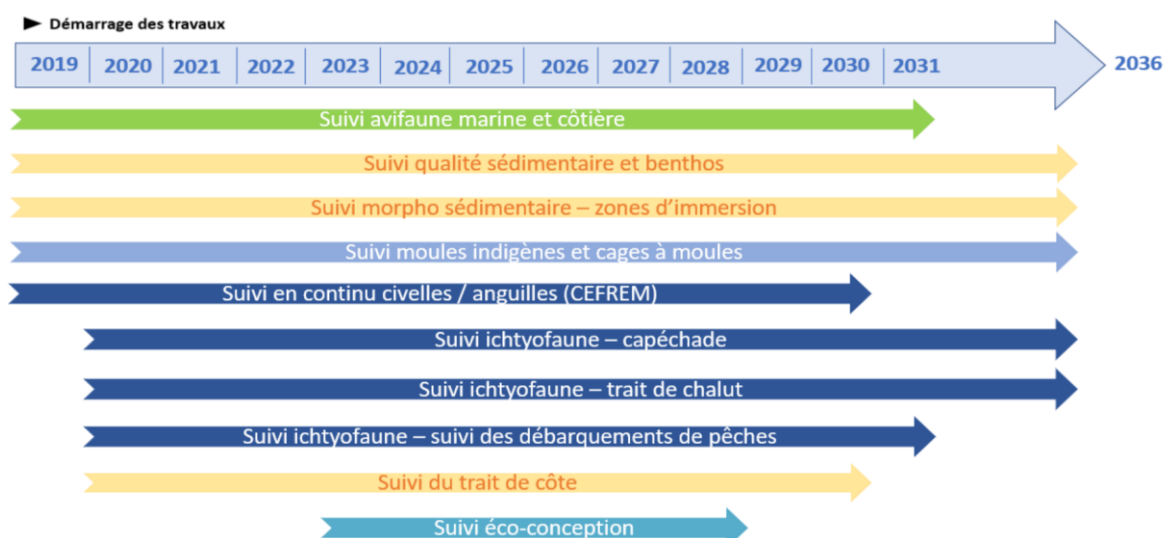
Les études s'organisent par grands enjeux :

- **Milieu physique** : bilan carbone du scénario d'aménagement retenu ; modélisation de la courantologie et de la dynamique hydrosédimentaire (érosion ou dépôt de sédiments autour des nouveaux ouvrages), sur la base d'un modèle déjà construit lors des phases précédentes en lien avec la DREAL et IFREMER ; prélèvements pour analyser la qualité des sédiments et l'état des peuplements benthiques (vers, crustacés, mollusques...) ; suivi de la qualité de l'eau par des moules placées plusieurs mois sur site des ouvrages existants ;
- **Milieu biologique** : observations des mammifères marins depuis le phare de la digue (onze suivis de deux heures et demie sur trois périodes), plongée dans la zone portuaire et la zone de stockage extérieure, inventaire des poissons et analyse bibliographique, le secteur étant situé dans le Parc naturel marin du golfe du Lion ; inventaires terrestres de mars à juillet, de jour et de nuit (oiseaux, reptiles, chauves-souris, flore) ; enregistrements acoustiques sous-marins dans les trois zones de travaux, croisés avec l'étude des mammifères marins, particulièrement sensibles au bruit ;
- **Milieu humain** : mise à jour de l'étude socio-économique ; modélisation des risques liés au trafic maritime avant et après travaux ; modélisation acoustique terrestre à partir des données du suivi en continu engagé depuis 2019 ;
- **Paysage et patrimoine** : le secteur n'est concerné par aucun site inscrit ou classé, monument historique ou zone de présomption archéologique ; la consultation du DRASSM sur le patrimoine sous-marin constitue une formalité réglementaire. Des photomontages des futures infrastructures seront réalisés depuis des points plus ou moins éloignés, notamment à Gruissan, depuis Port-La Nouvelle et depuis la mer.

Stéphanie Lassus a ajouté que la SEMOP dispose déjà d'une base de données solide, issue des suivis menés lors des premières phases de travaux, notamment sur les populations de poissons et sur l'avifaune.

Les suivis environnementaux liés aux travaux d'extension du port

Stéphanie Lassus a enfin présenté les suivis environnementaux pilotés par la Région Occitanie dans le cadre des travaux d'extension du port. Engagés pour la plupart en 2019, ils se poursuivront jusqu'en 2030 ou 2036, et donc en parallèle des travaux de NOUVEOL en 2028-2029.



Elle a notamment cité :

- Le suivi des civelles et des anguilles mené avec le CEFREM, le un des plus poussé de Méditerranée sur ces espèces, compte tenu de l'enjeu des échanges entre les étangs et la mer ;
- Le suivi des débarquements de pêche, réalisé avec les pêcheurs ;
- Le suivi du trait de côte par webcams depuis la construction des nouvelles digues ;
- Le suivi de la colonisation des équipements d'éco-conception installés sur les digues nord et sud.

Ces suivis, examinés par les services de l'État (DREAL) et par des instituts de recherche, permettent d'observer la réaction de l'écosystème aux travaux mais aussi au changement climatique, notamment à la hausse des températures. Certaines de leurs données pourront alimenter les études de NOUVEOL.

TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

À l'issue des présentations, la parole a été donnée aux participants. Les questions et remarques formulées ont donné lieu à des réponses de la SEMOP Port-La Nouvelle, regroupées ci-dessous par thématique :

La zone de stockage externe des flotteurs

- **Localisation et études**

Un habitant de Port-La Nouvelle a demandé ce que recouvre la zone de stockage externe, dont les incidences sur le cadre de vie ne lui paraissaient pas prises en compte dans le dossier.

la SEMOP a précisé qu'il s'agit de la zone figurant en violet sur les visuels : « externe » signifie qu'elle se trouve à l'extérieur de la zone abritée par les digues, mais elle reste dans les limites administratives du port. La SEMOP a indiqué que cette zone sera l'une des plus étudiées : bruit sous-marin, qualité des sédiments et du benthos, mouvements hydrodynamiques et hydrosédimentaires.

- **Accès et cohabitation avec la plongée et la pêche**

Un plongeur et pêcheur, représentant de la Fédération française d'études et de sports sous-marins (FFESSM), a demandé si l'accès à cette zone, où se pratique la plongée le long de la digue, serait réglementé, relayant de nombreuses interrogations à ce sujet. L'animateur a indiqué qu'une contribution sur ce thème a été déposée sur le site de la concertation et qu'une réponse y sera apportée en ligne.

La SEMOP a expliqué que la zone, située dans les limites administratives du port, est soumise à ses règles d'exploitation et accueillera des activités industrielles exigeantes, dont la sécurité devra être garantie. Au démarrage, elle serait balisée et les activités extérieures au projet n'y seraient pas autorisées. La SEMOP prévoit par ailleurs, comme pour les digues et le Môle Vert, une démarche d'éco-conception des ouvrages, destinée à favoriser la protection et la reproduction des espèces, avec des effets attendus sur les abords de la zone, y compris pour la pêche. Le périmètre administratif du port figure dans le dossier de concertation (page 28).

- **Sécurité des flotteurs et moyens de remorquage**

Le même participant s'est inquiété du risque qu'un flotteur dérive vers le littoral, au regard des distances en jeu.

La SEMOP a indiqué que ce point a été finement étudié pour les projets pilotes. Amarrés, les flotteurs sont retenus par plusieurs lignes. Les opérations de déplacement ne sont déclenchées que lorsque les assureurs du porteur de projet, présents sur place, constatent que le vent, la houle et l'état de la mer le permettent, avec une fenêtre météorologique deux fois plus longue que la durée de l'opération. Elle a reconnu que les projets pilotes avaient constitué un cas particulier : pour six à huit

mois d'opérations, il n'était pas possible de justifier l'acquisition de remorqueurs permanents, dont le coût se chiffre en millions d'euros. Le trafic désormais accueilli au Môle Marchandise justifie de nouveaux remorqueurs, besoin que l'éolien flottant viendra renforcer et qui sera précisé d'ici 2030.

La cohabitation avec les autres trafics du port

- **L'usage du Môle Marchandise**

Un habitant de Port-La Nouvelle s'est interrogé sur une illustration montrant une éolienne au Môle Marchandise et sur le risque que le stockage gêne les autres trafics, en particulier les vracs liquides, alors que la chambre régionale des comptes a recommandé de développer rapidement d'autres trafics que l'éolien pour couvrir les charges du port.

La SEMOP a précisé qu'il s'agit d'une photo réelle des projets pilotes, prise il y a quelques années, et que le Môle Marchandise ne sera à l'avenir pas utilisé pour l'intégration des éoliennes. Il accueille aujourd'hui un trafic roulier (Ro-Ro), que la SEMOP entend poursuivre et développer, ce type d'infrastructure pouvant aussi servir au déchargement des nacelles de 800 à 1 000 tonnes à l'aide de véhicules multi-roues. Elle a rappelé que la transition énergétique, et notamment l'éolien flottant, est à l'origine de l'extension du port, et que l'impact de l'éolien sur les autres trafics est étudié.

- **La mise en service du Môle Vert**

Un participant a demandé si le Môle Vert serait mis en service et si d'autres trafics y seraient développés avant NOUVEOL.

La SEMOP a confirmé que les infrastructures maritimes du Môle Vert, quai et dragage à -16 m sur sa face nord, doivent être réceptionnées en novembre. Des projets sont à l'étude pour le commercialiser dès à présent, afin de faire vivre l'ensemble de l'écosystème portuaire (pilotes, capitainerie, remorqueurs, entreprises des terminaux) d'ici l'arrivée de l'éolien flottant.

La conception du projet

- **Le choix de la zone d'intégration sud**

Un participant a demandé qui avait conçu les aménagements et pourquoi le prolongement du Môle Vert ne pouvait pas être utilisé, plutôt que de reprendre une digue récemment construite.

La SEMOP a indiqué que l'État a défini la stratégie de façade et la répartition des activités entre les ports, et que la SEMOP a proposé la meilleure réponse en matière d'infrastructures. Ce prolongement du Môle Vert, afin d'utiliser le linéaire de quai restant a été étudiée en 2023-2024. Ce secteur, hors de la première phase des travaux d'extension, présente aujourd'hui des profondeurs de deux à trois mètres et des enrochements, et serait entièrement à construire. La comparaison technique et financière lui a été défavorable. Le choix a aussi été guidé par la priorité opérationnelle : permettre à deux développeurs de travailler simultanément de façon indépendante, en limitant les interfaces et en conservant un sens d'entrée et de sortie des flottes. La seconde phase d'extension du port reste prévue avant la fin de la concession, d'ici 2061.

- **L'accès à la zone sud et l'avenue de la Mer**

Une habitante de Port-La Nouvelle a demandé si l'aménagement de la zone n°2 entraînerait un trafic supplémentaire sur l'avenue de la Mer (long de la digue rive sud en direction du phare).

La SEMOP a précisé que la zone n°2 désigne les travaux sur le chenal et que la zone d'intégration se situe sur le Môle Vert : il n'y aura pas d'impact sur la circulation en ville. La digue sud, construite à partir de 2019, et son phare resteront inchangés, la SEMOP a privilégié un élargissement du chenal sud en reprofilant le Môle Vert plutôt que de draguer en direction de la rive sud et de s'approcher des fondations de la digue sud. La zone reprofilée concerne une partie de l'ancienne digue nord déjà présente avant les travaux d'extension du port. Visuellement, la situation restera la même. Les opérations seront comparables à celles d'Eolmed et d'EFGL en 2025, avec des turbines de 15 à 20

MW au lieu de 10 MW et une nacelle portée à environ +150 mètres de hauteur, contre 120 mètres pour les projets pilotes.

- **Le dimensionnement des infrastructures**

Un habitant a demandé si les infrastructures étaient surdimensionnées pour anticiper la croissance de la taille des éoliennes, estimant que le surcoût serait limité, et une habitante s'est interrogée sur la capacité des quais à supporter des grues encore plus imposantes.

La SEMOP a indiqué surdimensionner « de manière raisonnable ». Depuis la conception des premières infrastructures en 2018, la filière a gagné en maturité. Deux constats se dégagent : la croissance des éoliennes atteindra un seuil, les grues capables de lever 1 000 tonnes à 120 mètres étant très rares ; et, à terme, les industriels qui s'adapteront aux standards portuaires, les investissements des ports étant faits pour 50 à 100 ans. En tant que port pionnier, Port-La Nouvelle a pour objectif de contribuer à la définition de ces standards : pour y parvenir plus d'une cinquantaine de groupes de travail ont été menés entre 2022 et 2025 avec les développeurs, constructeurs et concepteurs de flotteurs et levageurs afin de collecter les besoins et de la filière et identifier les différents schémas opérationnels possibles. Les infrastructures sont dimensionnées sur la base de gabarits d'éoliennes de 20 MW, avec des hypothèses conservatrices. La faisabilité technique a été validée au stade des études de projet, présentées aux services de l'État, et sera vérifiée par des études plus détaillées avant les travaux.

L'avenir du projet

- **Les scénarios en cas de remise en cause de l'éolien flottant**

Un habitant a demandé comment le projet serait réutilisé si la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) était remise en cause ou si le développement de l'éolien flottant s'arrêtait, compte tenu notamment des échéances électorales de 2027.

La SEMOP a indiqué que ses décisions d'engagement interviendront après le début de l'année 2027, ce qui lui laissera de la visibilité sur l'attribution des projets et les décisions de l'État, et la possibilité de redimensionner le projet et son investissement. En cas de changement d'orientation ultérieur, les infrastructures sont conçues pour être flexibles et réutilisables pour d'autres trafics, à l'exception des zones de stockage maritime, propres à l'éolien flottant.

Les décisions seront prises au plus près des besoins de la filière pour limiter l'exposition aux risques.

Le cadre de vie

- **Les nuisances du dragage**

Une habitante proche de l'entrée du port a fait part des nuisances sonores et olfactives, de jour comme de nuit, causées par la drague mobilisée lors des précédents travaux, et a souhaité qu'elles ne se reproduisent pas.

La SEMOP a indiqué que les travaux d'extension ont nécessité le dragage d'environ 10 millions de m³ de sédiments, dont un peu moins de la moitié a été réutilisé en remblai des môles et de la zone logistique ; le reste a été immergé en zone définitive pour les sédiments fins ou en zone temporaire pour les sédiments de très qualité, susceptibles d'être réutilisés pour recharger des plages. NOUVEOL représenterait environ 500 000 m³, soit moins de 10 % de ce volume, pour des travaux plus courts et une drague de taille plus réduite, probablement comparable à celle utilisée par la Région pour l'entretien du chenal.

CONCLUSION ET PROCHAINES ÉTAPES

L'animateur a rappelé que la visite du port du 14 octobre, sur inscription, est complète.

- **Mercredi 14 octobre 2026** : permanence d'information en mairie de La Palme (10 h-12 h) et visite du port (14 h, sur inscription, complète).
- **Mercredi 4 novembre 2026, 18 h** : réunion publique de clôture, CCI de l'Aude, Narbonne.