



NOUVEOL

Pôle portuaire dédié à l'éolien flottant



**Port
LaNouvelle**

Realising opportunity

Compte rendu

Réunion publique d'ouverture

Port-La Nouvelle

21 septembre 2026

CONCERTATION PRÉALABLE

Du 21 septembre

au 13 novembre 2026



Funded
by



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



www.concertation-projet-nouveol.fr

INTERVENANTS

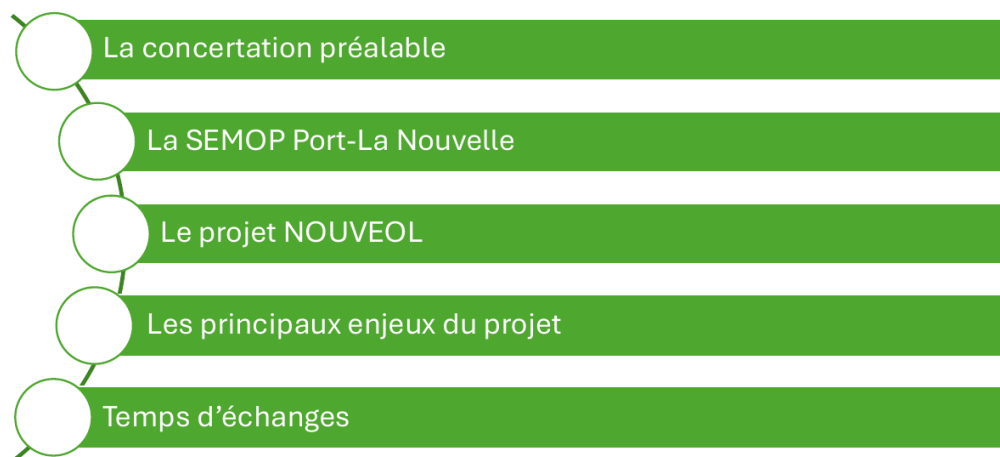
NOM	PRÉNOM	FONCTION
SEMOP PORT-LA NOUVELLE		
KERSTENS	Hans	Directeur général
STEGA	Roman	Directeur technique
DEBIZE	Thomas	Chef de projet NOUVEOL
LASSUS	Stéphanie	Responsable développement durable
ANIMATION 2concert		
DAVID	Mathieu	Animateur
JUIN	Étienne	Animateur

COMPTE-RENDU SYNTHÉTIQUE DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DU 21 SEPTEMBRE 2026

La réunion publique d'ouverture de la concertation préalable sur le projet NOUVEOL s'est tenue le lundi 21 septembre 2026, à 18 h, à l'Espace Jacques Brel de Port-La Nouvelle, en présence d'une quarantaine de participants, de M. Thierry Mailles, Sous-Préfet de Narbonne, et de M. Henri Martin, Maire de Port-La Nouvelle.

Dans son mot d'accueil, M. le Sous-Préfet a présenté NOUVEOL comme un projet d'aménagement portuaire étroitement lié au développement de l'éolien flottant, une activité appelée à s'accélérer avec le déploiement des futurs parcs en mer. Il a invité le public à s'informer et à participer tout au long de la concertation, en rappelant que celle-ci ne se limitait pas à la seule réunion d'ouverture.

À la suite de cette introduction, le déroulé de la réunion a été présenté au public :



LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable s'ouvre le jour même de la réunion et se déroule pendant sept semaines, du 21 septembre au 13 novembre 2026, sur un périmètre de huit communes du Grand Narbonne : Port-La Nouvelle, commune d'accueil du projet, Bages, Gruissan, La Palme, Leucate, Narbonne, Peyriac-de-Mer et Sigean. Elle a été annoncée quinze jours avant son ouverture par voie d'affichage dans les mairies du périmètre et par annonce légale dans la presse locale.

Plusieurs outils d'information et de participation sont mis à la disposition du public :

- **un site internet dédié**, www.concertation-projet-nouveol.fr, qui rassemble l'ensemble de la documentation (dossier de concertation et sa synthèse) et comporte **une rubrique participative permettant de donner son avis et d'adresser ses questions au maître d'ouvrage** ;
- **des registres papier** dans les mairies du périmètre, pour les personnes moins à l'aise avec les outils numériques ;
- **huit temps d'échange** : deux réunions publiques, deux ateliers thématiques, deux rencontres de proximité, une permanence d'information et une visite du port.

Le programme de la concertation

21 septembre – 13 novembre



Les rencontres de proximité visent à aller au-devant des publics qui ne viendraient pas d'eux-mêmes en réunion publique. La réunion publique de clôture, le 4 novembre à la CCI de l'Aude à Narbonne, permettra de revenir sur les principaux enseignements de la concertation ; il sera ensuite encore possible de participer en ligne jusqu'au 13 novembre.

LA SEMOP PORT-LA NOUVELLE, MAÎTRE D'OUVRAGE

Hans Kerstens, le directeur général de la SEMOP Port-La Nouvelle a souhaité placer la démarche sous le signe de la transparence. Il a excusé l'absence de Didier Codorniou, président de la SEMOP, retenu sur la route par un incendie.

Longtemps propriété de la Région et géré par la Chambre de commerce et d'industrie, le port voyait son activité décliner, notamment en raison d'un tirant d'eau insuffisant. Au début des années 2010, la Région a fait le choix d'investir plutôt que d'accepter une érosion progressive du trafic. Ne disposant ni de la capacité de conduire seule les travaux ni du réseau nécessaire au développement du port, elle a lancé un appel d'offres, remporté par le consortium Nou Vela, avec lequel elle a créé en 2021 la SEMOP Port-La Nouvelle, dans le cadre d'un contrat de concession de 40 ans.

Le capital de la SEMOP est réparti entre la Région Occitanie (34 %), la Caisse des Dépôts (15 %) et le consortium Nou Vela (51 %). Celui-ci réunit notamment :

- **DEME Concessions**, premier actionnaire du consortium, développeur de ports dans le monde entier, également présent dans l'éolien, en charge des travaux des nouvelles infrastructures ;
- **Euroports**, présenté comme le premier manutentionnaire européen de marchandises non conteneurisées (vracs secs et liquides), qui assure les opérations dans le port historique et sur les nouveaux quais ;

- **Qair**, entreprise française chargée de la production et de la distribution des énergies renouvelables dans le port ;
- **la CCI de l'Aude**, dont la présence garantit la continuité avec l'histoire du port.

LE PROJET NOUVEOL

Un cadre national qui accélère sur l'éolien flottant

Thomas Debize, chef de projet de NOUVEOL, a rappelé que l'État a multiplié ces dernières années les mesures destinées à faciliter le développement de la filière, de la loi de transition énergétique de 2015 à la troisième programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3), adoptée en début d'année, qui fixe une feuille de route pour l'éolien en mer. En Méditerranée, le développement portera exclusivement sur l'éolien flottant.

Trois catégories de projets coexistent sur la façade :

- **les fermes pilotes** (Provence Grand Large, EFGL et Eolmed), parmi les premières éoliennes flottantes installées au monde ;
- **l'appel d'offres n°6** : 500 MW attribués en 2024 à deux projets d'une quinzaine d'éoliennes chacun, au large de Narbonne (Ocean Winds) et du golfe de Fos (EDF Power Solutions), pour une mise en service en 2032 ;
- **les projets en cours de procédure** : 3,2 GW, soit environ 180 éoliennes flottantes, dont l'attribution est prévue début 2027 et la réalisation échelonnée jusqu'à l'horizon 2040.

Les deux projets de l'appel d'offres n°6 devant être réalisés simultanément, ils nécessiteront des capacités portuaires d'intégration disponibles au même moment : c'est l'un des fondements du dimensionnement de NOUVEOL.

Une stratégie portuaire de façade révisée

Jusqu'en 2025, la stratégie élaborée avec le Grand Port Maritime de Marseille et l'État reposait sur deux ports capables chacun de couvrir un projet en totalité, de l'assemblage des flotteurs à l'intégration des turbines. La concertation sur le projet DEOS, équivalent de NOUVEOL à Marseille-Fos, a mis en évidence des servitudes aériennes militaires qui interdisent les opérations d'intégration dans le bassin ouest, compte tenu de la hauteur des turbines et des pales.

Un nouveau schéma logistique a donc été défini conjointement par les deux ports et l'État : compte tenu des contraintes aériennes du site de Fos, l'assemblage des flotteurs, l'intégration des turbines et les opérations de maintenance lourde ont été attribués à Port-La Nouvelle. NOUVEOL doit ainsi permettre de couvrir ces besoins pour l'ensemble de la façade méditerranéenne française, Port-La Nouvelle étant aujourd'hui le seul port de la façade en capacité d'accueillir ces opérations de levage.

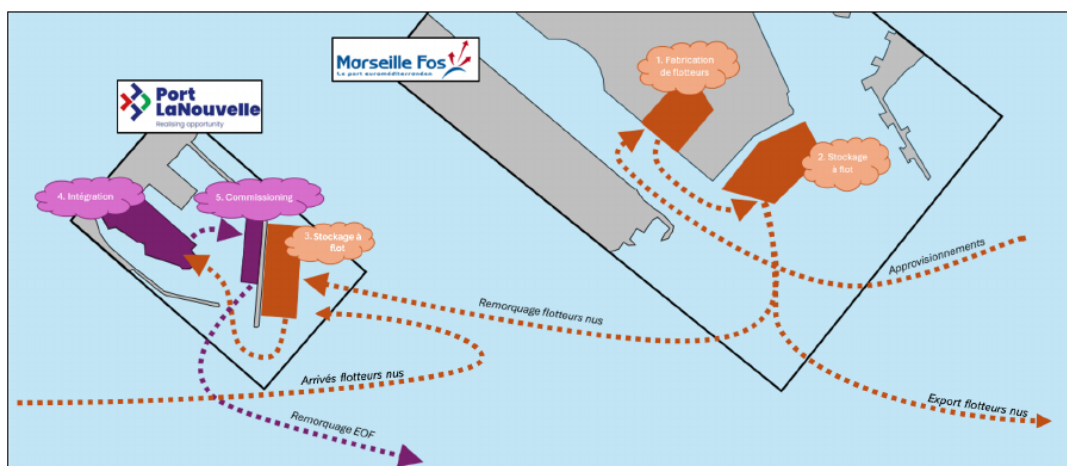
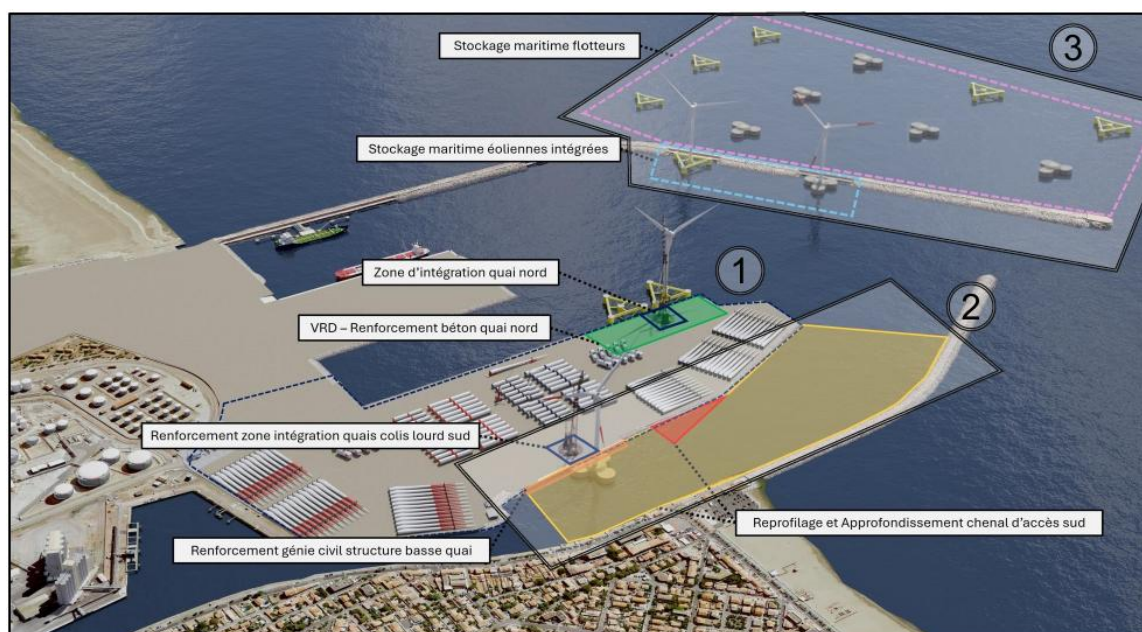


Schéma logistique opérationnel après réunion interministérielle officialisant les contraintes liées aux servitudes aériennes

Les infrastructures sont conçues pour rester flexibles et évolutives, afin d'être réutilisées pour les projets suivants, et pour doter le territoire d'un outil de développement.

Les aménagements prévus

Roman Stega, directeur technique de la SEMOP, a présenté les aménagements, qui mobilisent 40 hectares pour permettre deux projets d'intégration simultanés, conformément à la planification de l'État. Ils s'organisent en trois volets.



1. Zone d'intégration n°1 au nord du Môle Vert

- Revêtement en béton le long du quai pour le stockage des pièces d'éoliennes et des colis lourds ;
- Zone renforcée de 60 m × 60 m supportant 30 t/m², pour accueillir des grues de nouvelle génération pouvant atteindre 250 m de haut et installer des nacelles de plus de 1 000 tonnes à 150 m de hauteur, pour des turbines de 15 à 20 MW (contre des turbines de 10 MW pour les fermes pilotes).

2. Zone d'intégration n°2 au sud du Môle Vert

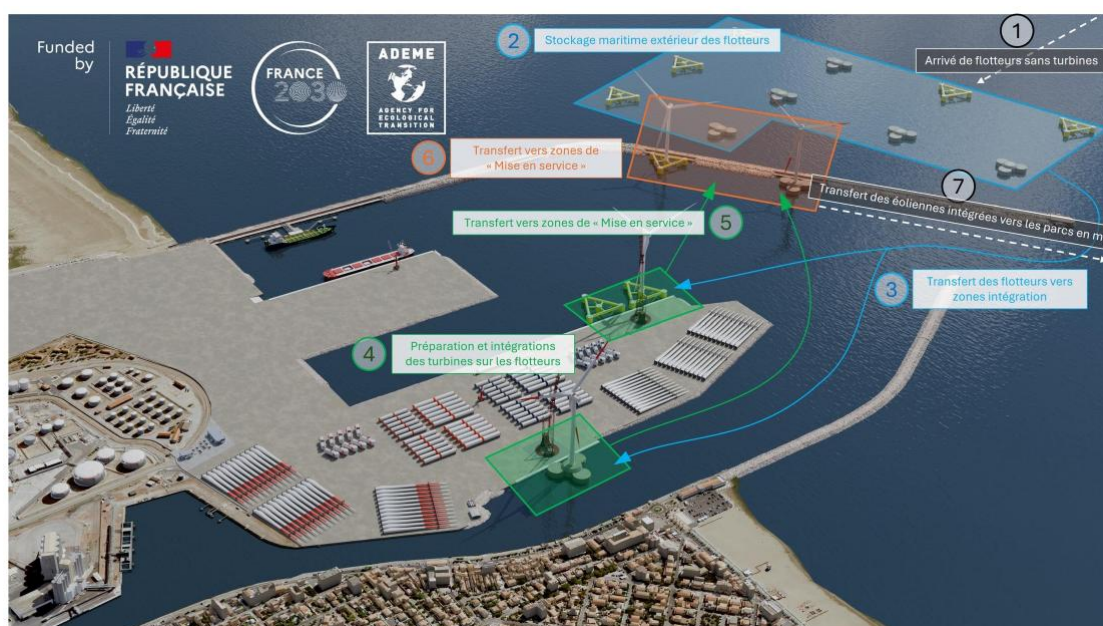
- Reprofilage d'une partie du Môle Vert pour porter la largeur du chenal à 150 m, afin de permettre le passage de flotteurs pouvant atteindre 100 m de côté, soit le double des flotteurs des fermes pilotes ;

- Dragage du chenal d'accès sud de –11 m à –14 m, pour répondre au tirant d'eau des flotteurs équipés de leur turbine ;
- Renforcement de la structure basse des quais, rendu nécessaire par l'approfondissement ;
- Agrandissement de la zone renforcée existante, portée de 40 m × 40 m à 60 m × 60 m (30 t/m²).

3. Zones de stockage maritime

- **Zone interne** : deux postes le long de la digue Est, équipés d'une plateforme de type poutre treillis (126 m) avec défenses et bollards, où seront amarrées les éoliennes intégrées pour la phase de mise en service (derniers tests et réglages) avant leur remorquage vers les parcs ;
- **Zone externe** : dix emplacements pour des flotteurs sans turbine (cinq par projet), hors du bassin portuaire mais dans son périmètre administratif, constituant le stock tampon nécessaire au processus d'intégration.

Le schéma logistique résume l'enchaînement des opérations : arrivée des flotteurs nus, construits dans d'autres ports comme Fos-sur-Mer ; stockage dans la zone externe ; transfert vers les zones d'intégration nord et sud pour l'assemblage des nacelles et des pales ; transfert vers la zone de mise en service ; enfin, remorquage vers l'emplacement définitif en mer.



Les chiffres clés



Le chef de projet a notamment retenu une enveloppe de 83,6 millions d'euros, une livraison à l'horizon 2030, en cohérence avec le calendrier de l'appel d'offres n°6, et une capacité de production annuelle de 30 éoliennes, soit environ 500 MW par an. Ce dernier chiffre a été volontairement établi de manière conservatrice, en intégrant les contraintes propres à Port-La Nouvelle, notamment le vent.

LES ENJEUX DU PROJET

La démarche environnementale

Stéphanie Lassus, responsable développement durable de la SEMOP, a rappelé que le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation environnementale, comprenant une étude d'impact, et qu'il est conçu selon la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) : éviter en priorité les impacts, à défaut les réduire au maximum, et en dernier recours seulement les compenser.

Le programme d'études, voulu le plus complet possible, s'organise en quatre thématiques :

- **Milieu physique** : changement climatique et bilan carbone du projet ; nature des fonds marins et qualité du milieu (eau, sédiments) ; courantologie et dynamique hydro-sédimentaire ;
- **Milieu biologique** : écosystèmes marins (mammifères marins et cétacés, organismes des fonds marins ou benthos) ; écosystèmes terrestres (oiseaux, chauves-souris, faune) ; acoustique sous-marine, avec des modélisations des effets sur les mammifères marins ;
- **Milieu humain, activités et usages** : activités socio-économiques et retombées du projet ; navigation maritime ; acoustique terrestre, avec modélisation des bruits aériens ;
- **Paysage et patrimoine** : modélisations et photomontages de l'insertion du projet dans le paysage ; consultation des services compétents (DRASSM) sur le patrimoine archéologique sous-marin.

Le dossier sera instruit par les services de l'État.

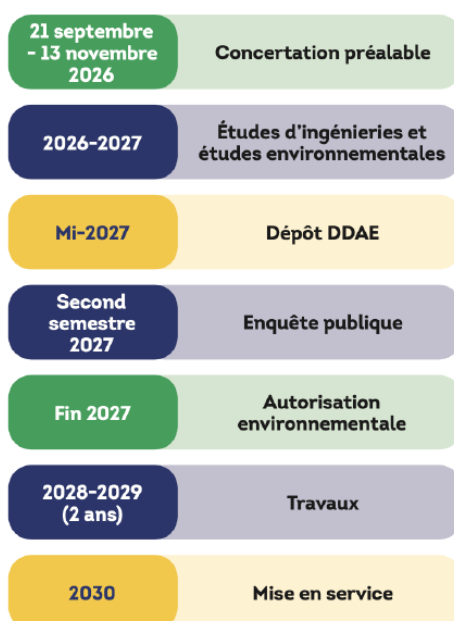
Les retombées socio-économiques

Le chef de projet a présenté de premières estimations, appelées à être vérifiées et, le cas échéant, corrigées par les études en cours. Elles portent sur deux phases :

- **la phase travaux** (réalisation des infrastructures NOUVEOL) : environ 400 emplois sont attendus. À titre de comparaison, les précédents travaux du port ont mobilisé environ 150 personnes sur cinq ans ;
- **la phase opérationnelle** (réalisation des projets éoliens flottants, pilotée par les opérateurs économiques) : pour les fermes pilotes, l'assemblage des flotteurs a mobilisé 200 à 250 personnes sur le port et l'intégration 50 à 70 personnes. Pour un projet commercial de 250 MW (environ 15 éoliennes), l'activité d'intégration est estimée à 80 emplois équivalent temps plein (techniciens, conducteurs d'engins, encadrement...).

Au-delà de l'intégration, les retombées devraient s'étendre plus largement aux entreprises du territoire, de la région et au-delà.

Le calendrier prévisionnel



Menées en parallèle de la concertation, les études d'ingénierie et environnementales doivent permettre un dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale à la mi-2027, suivi d'une enquête publique au second semestre 2027 et d'une autorisation attendue fin 2027. Les travaux se dérouleraient en 2028 et 2029, pour une mise en service en 2030.

TEMPS D'ÉCHANGE

À l'issue de la présentation, la parole a été donnée au public. L'ensemble des 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

- **Articulation avec la concertation préalable en cours sur la modification du PLU de Port-La Nouvelle**

Une participante a indiqué qu'une consultation en cours en mairie de Port-La Nouvelle comportait très peu d'indications sur la zone de stockage externe.

La SEMOP a précisé que ces deux démarches distinctes se déroulent en parallèle : la présente concertation, au titre du code de l'environnement, qui porte sur l'ensemble du projet et une

concertation au titre du code de l'urbanisme, liée au plan local d'urbanisme, conduite par la commune de Port-La Nouvelle, qui ne concerne que la zone de stockage des flotteurs sans turbine.

- **Emprise, distances et ancrages**

La même participante a souhaité connaître la surface de la zone de stockage externe, sa localisation, l'espacement entre les flotteurs et leur mode de fixation.

La SEMOP a indiqué que les études de faisabilité, qui n'ont pas soulevé de difficulté technique, portent sur une surface d'environ 140 hectares, hypothèse jugée conservatrice. Le premier flotteur serait situé à environ 1,5 km de la plage (au droit de la Vieille Nouvelle) et les flotteurs seraient espacés de plus de 400 mètres. Le mode d'ancrage n'est pas arrêté et dépendra des résultats de l'étude d'impact : les premières études reposent sur des pieux battus, mais le recours à des ancres à succion, moins bruyantes pour le milieu marin, n'est pas exclu. La SEMOP cherchera également à mutualiser les ancrages, certains pieux pouvant retenir plusieurs flotteurs.

- **Cohabitation avec la navigation**

Interrogée sur la possibilité, pour les bateaux de plaisance notamment, de traverser la zone, la SEMOP a rappelé que ce secteur a toujours été associé à l'exploitation portuaire : il accueillait jusqu'au début de l'année le *sealine*, inerté depuis, les activités de vracs liquides ayant été rapatriées à l'intérieur du port. Les conditions de passage seront analysées au regard de la sécurité, sur la base des recommandations d'experts portuaires.

L'accès au port pendant les travaux

- **Passage de la petite plaisance**

Un plaisancier a souligné que la petite plaisance attend déjà vingt à trente minutes à chaque entrée de navire, et s'est interrogé sur les conditions de passage pendant les travaux d'approfondissement. La SEMOP a assuré que l'entrée du port ne serait pas bloquée pendant les travaux : ceux-ci seront organisés de façon à permettre en permanence l'accès des navires du port historique, des pêcheurs et des plaisanciers.

Les flotteurs et les éoliennes

- **Échelle des visuels**

Une participante a demandé si les visuels du projet respectaient l'échelle réelle des futures éoliennes, dont la hauteur est parfois annoncée à 300 mètres.

La SEMOP a confirmé que les visuels sont à l'échelle des éoliennes envisagées pour les parcs commerciaux. La taille définitive n'étant pas encore connue, les dimensions maximales communiquées par les développeurs et les constructeurs de flotteurs ont été retenues, pour des turbines pouvant atteindre 20 MW. Plusieurs types de flotteurs (en béton ou en acier, de formes différentes) ont été représentés afin de préserver la flexibilité des infrastructures.

- **Choix des flotteurs et des turbines**

La SEMOP a précisé que ce choix revient à chaque développeur : deux projets intégrés simultanément à Port-La Nouvelle pourront recourir à des flotteurs et des turbines identiques ou différents. Pour les fermes pilotes, Eolmed avait ainsi retenu un flotteur carré et EFGL un flotteur triangulaire, avec la même turbine. Fos ne réalisera plus d'intégration en raison de la proximité de la base aérienne d'Istres, mais y construira des flotteurs.

- **Recours au ferrociment**

Un participant a suggéré l'utilisation du ferrociment pour les flotteurs, matériau qu'il juge très résistant et favorable à la colonisation par les coquillages, et donc à l'enrichissement du milieu.

La SEMOP a répondu que ce choix technique relève des constructeurs de flotteurs et qu'aucune technologie ne se distingue à ce jour entre l'acier et le béton. La colonisation des flotteurs par la faune et la flore marines est étudiée de près par les projets et prise en compte dès la conception.

Les études environnementales

- **Méthode d'évaluation et de suivi**

Une participante a demandé quels outils sont utilisés pour établir un état des lieux et suivre l'évolution du milieu, en particulier pendant les travaux.

La SEMOP a indiqué qu'un état initial est en cours d'élaboration pour servir de référence avant-projet ; les mesures ERC seront définies à partir de ses résultats et des technologies retenues. L'hypothèse la plus impactante est étudiée en priorité (par exemple pour les ancrages de la zone de stockage externe), afin de définir les mesures les plus poussées ou de privilégier une technique moins intrusive. Les protocoles d'étude ont été présentés en amont à la DREAL pour validation.

- **Moyens d'étude**

Interrogée sur les dispositifs utilisés (bouées, robots...), la SEMOP a précisé que chaque volet est confié à un bureau d'études spécialisé. Des mesures de la qualité de l'eau à partir de moules ont notamment été engagées il y a quelques mois. S'agissant du paysage, des photomontages à hauteur de piéton seront réalisés depuis différents points stratégiques de la commune et au-delà.

L'animateur a rappelé que l'atelier thématique du 13 octobre à Sigean, consacré aux enjeux environnementaux, permettra d'approfondir ces sujets.

Changement climatique et régime des vents

- **Baisse de la tramontane**

Un participant a relevé que la tramontane avait peu soufflé cet été et s'est demandé si les effets du changement climatique étaient étudiés.

La SEMOP a indiqué que ces évolutions sont intégrées à la conception des infrastructures à partir de prévisions de long terme. Un vent moins fréquent est par ailleurs plutôt favorable aux opérations portuaires : durant l'été 2025, très venté, les opérations des fermes pilotes avaient connu de nombreux arrêts pour raisons météorologiques, par sécurité pour les grues. En mer, les premiers retours sont jugés très convaincants : raccordées au réseau depuis quelques mois, les éoliennes d'Eolmed et d'EFGL produisent souvent à un niveau proche de leur capacité maximale.

Le dispositif de concertation

- **Rencontre de proximité du 22 septembre**

En réponse à une question, l'animateur a précisé qu'il ne s'agit pas d'une réunion mais d'un stand d'information installé à côté de l'office de tourisme de Port-La Nouvelle (La Demi-Lune), permettant aux équipes de la SEMOP d'aller à la rencontre des habitants et des touristes.

La position de la municipalité

En fin de réunion, M. le Maire a exposé la position de la commune :

- **Un avis favorable** : la municipalité a rendu un avis favorable au projet, les trois élus d'opposition s'étant abstenus. Selon M. le Maire, les retours de la population sont à 85 % favorables à l'énergie éolienne en général et à ces projets en particulier.
- **Un projet préféré à d'autres usages de la zone** : M. le Maire a rappelé l'opposition de la commune à un projet antérieur, qui prévoyait l'implantation d'un navire visant à dissocier l'ammoniac pour produire de l'hydrogène, procédé qu'il juge porteur de risques pour l'environnement et les populations.

- **Un faible impact visuel** : les fermes pilotes se situent à environ 18 km au large de Gruissan ; interrogée sur la distance des futurs parcs, la SEMOP a indiqué que le parc Narbonnaise se situera à plus de 25 km de la côte la plus proche, dans le secteur d'Agde. M. le Maire estime que l'impact visuel ne sera donc pas plus marqué qu'aujourd'hui.
- **Une perspective d'indépendance énergétique** : M. le Maire a évoqué l'idée d'une boucle énergétique locale permettant à la ville de continuer à fonctionner en cas de crise.
- **Une exigence de sérieux** : M. le Maire a appelé la SEMOP à s'en tenir à des chiffres réalistes, comme ceux présentés au cours de la réunion, compatibles avec le parc de logements disponible pour accueillir les ouvriers du chantier. Ces questions seront au cœur de l'atelier thématique du 30 septembre.

PROCHAINES ÉTAPES

- **Mardi 22 septembre, 10 h-12 h** : rencontre de proximité n°1 à la demi-lune, Port-La Nouvelle
- **Mercredi 30 septembre 2026, 18 h** : atelier thématique n°1 « L'intégration du projet dans l'économie locale », Maison de la Méditerranée, Gruissan.
- **Jeudi 1er octobre 2026, 10 h-12 h** : rencontre de proximité n°2, centre commercial La Galerie, Narbonne.
- **Mardi 13 octobre 2026, 18 h** : atelier thématique n°2 « Les enjeux environnementaux », salle de l'Étang-Boyé, Sigean.
- **Mercredi 14 octobre 2026** : permanence d'information en mairie de La Palme (10 h-12 h) et visite du port (14 h-16 h, sur inscription).
- **Mercredi 4 novembre 2026, 18 h** : réunion publique de clôture, CCI de l'Aude, Narbonne.
- **Vendredi 13 novembre 2026** : clôture de la concertation préalable.
- Un bilan sera ensuite établi par la SEMOP Port-La Nouvelle et publié sur le site de la concertation.