

COMMUNE DE

La Londe les Maures

Déclaration de projet
emportant mise en compatibilité du PLU n°2
Projet d'aménagement des Bormettes

Notice de présentation

12 décembre 2025 – Version Approbation

SOMMAIRE

I. PREAMBULE.....	4
A. Objet de la procédure	4
B. Déroulé de la procédure	4
1. Cadre règlementaire.....	4
2. Concertation.....	6
3. Procédure	6
II. PRESENTATION DU PROJET	7
1. Localisation.....	7
2. Occupation du sol.....	10
3. Historique du site	15
4. Sensibilités du site	20
C. Présentation du projet.....	23
1. Un projet basé sur la complémentarité.....	23
2. La mise en œuvre opérationnelle du projet :	23
3. Un projet composé de 3 espaces complémentaires qui répondent à une logique d'aménagement d'ensemble.....	24
D. Description des principaux éléments du projet et de son intégration sans le secteur Sud de la commune	25
1. Le réaménagement du schéma viaire	25
2. Un espace public dédié à un équipement sportif.....	25
3. Le traitement de la façade littorale (extrait de l'étude réalisée par Guillermin Paysagiste)	27
4. Les principes d'intégration paysagère du projet dans le secteur	32
5. Des secteurs de préservation de la biodiversité.....	34
III. JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL.....	35
IV. MODALITES DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU AVEC LE PROJET	37
A. PLU en vigueur	38
B. Evolutions apportées dans le cadre de la mise en compatibilité	40
1. Mise en compatibilité du Zonage	40
2. Création d'une OAP sur le secteur	41
3. Mise en compatibilité du règlement	43
4. Mise à jour de la liste des emplacements réservés	43
5. Création d'une annexe	43
V. CADRAGE REGLEMENTAIRE : ARTICULATION ET COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS SUPERIEURS.....	44
A. Compatibilité avec la loi Littoral	44
1. Principe d'urbanisation en continuité des agglomérations et villages existants.....	44
2. Principe d'extension limitée de l'urbanisation	46
3. Principe de non-urbanisation dans la bande des 100 m dans les espaces non déjà urbanisés.....	48

B. Documents cadres	49
1. SCOT Provence Méditerranée	49
2. Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) Provence-Alpes-Côte d'Azur	52
3. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)	52
4. Plan de Gestion des Risques Inondations (PGRI)	55
5. Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)	57
VI. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	58
A. Etat initial de l'environnement	58
1. Le contexte paysager et patrimonial	58
2. La biodiversité et les continuités écologiques	65
3. Les risques naturels et technologiques	85
4. Ressources et réseaux	96
5. Les nuisances, la gestion des déchets et la qualité de l'air	100
6. Synthèse des enjeux environnementaux	111
B. Justification des choix au regard du scénario au « fil de l'eau »	112
C. Incidences sur l'environnement et mesures retenues pour éviter, réduire ou compenser les effets dommageables	113
1. Incidences prévisibles sur le paysage et le patrimoine	113
2. Incidences prévisibles sur l'accessibilité à la commune et à la zone 3AU	117
3. Incidences prévisibles sur les milieux naturels et la biodiversité terrestres	127
4. Incidences prévisibles sur les risques	128
5. Incidences prévisibles sur les ressources et les réseaux	129
6. Incidences prévisibles sur les nuisances, la gestion des déchets et la qualité de l'air	135
D. Etude d'incidences Natura 2000	138
1. Le contexte règlementaire, Natura 2000 et les documents d'urbanisme	138
2. Présentation simplifiée de la déclaration de projet	139
3. Présentation des sites Natura 2000 à proximité du site	139
4. Incidences de la déclaration de projet sur le réseau Natura 2000	145
5. Conclusion	146
E. Indicateurs de suivi	148
F. Résumé non technique	148
1. Résumé de la présentation du projet et la justification de l'intérêt général	148
2. La mise en œuvre opérationnelle du projet	149
3. Un projet composé de 3 espaces complémentaires qui répondent à une logique d'aménagement d'ensemble	151
4. Résumé de la mise en compatibilité du PLU	153
5. Résumé de cadrage règlementaire : articulation et compatibilité avec les documents supérieurs ..	153
6. Résumé de l'état initial de l'environnement	154
7. Résumé des incidences sur l'environnement et des mesures retenues pour éviter, réduire ou compenser les effets dommageables éventuels	156

I. PREAMBULE

A. Objet de la procédure

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de La Londe-les-Maures a été approuvé après délibération du conseil municipal le 19 juin 2013. Le PLU en vigueur a fait l'objet d'une révision allégée approuvée le 22 février 2018, ainsi que quatre modifications approuvées respectivement : le 7 avril 2015 (modification n°1), le 27 novembre 2015 (modification n°2), le 17 octobre 2019 (modification n°3) et le 30 novembre 2020 (modification n°4). Une modification simplifiée a été approuvée en juin 2022.

Une mise en compatibilité du PLU a été également approuvée dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique relative aux travaux d'aménagement du Pansard et du Maravenne.

Le présent dossier de Déclaration de Projet valant mise en compatibilité du PLU a pour objet l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU des Bormettes. Il s'agit par cette procédure de renforcer la qualité de l'offre dans le domaine de la recherche industrielle militaire navale avec **l'aménagement d'un site de recherche industriel et tertiaire porté par Naval Group (ex-DCNS) ainsi que de renforcer la qualité des équipements publics de la commune**. De l'habitat pourra également être envisagé en fonction de l'expression des besoins recensés.

B. Déroulé de la procédure

1. Cadre réglementaire

- La mise en compatibilité du PLU par une déclaration de projet

Le présent dossier s'inscrit dans le cadre de la procédure de déclaration de projet établie par le Code de l'urbanisme, notamment aux articles L.300-6, L 153-51, L.153-54 à L.153-59 et suivants. Le Code de l'urbanisme confère aux collectivités territoriales la capacité de se prononcer après enquête publique sur l'intérêt général d'une action ou opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

Article L.300-6 du Code de l'Urbanisme :

L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. Les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'État, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.

Article L.153-31 du Code de l'urbanisme :

I.-Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier.

5° Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté.

Article L.153-54 du Code de l'urbanisme :

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

Article L.153-55 du Code de l'urbanisme :

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

- a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
- b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Article L.153-57 du Code de l'urbanisme :

À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

▪ L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme

L'article R.104-9 du code de l'urbanisme précise les occasions dans lesquelles les procédures d'évolution des documents d'urbanisme donnent lieu à une évaluation environnementale.

Article R.104-9 du Code de l'Urbanisme :

Les plans locaux d'urbanisme, dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

- 1° De leur élaboration ;
- 2° De leur révision ;

3° De leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31.

Dans les autres cas, le projet fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas.

La présente Déclaration de Projet est soumise à évaluation environnementale obligatoire, le projet ayant pour effets cumulés, au titre de l'article L153-31 :

- de réduire une zone naturelle et forestière ;
- d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation et n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune.

L'avis de la MRAE sera joint au dossier d'enquête publique.

NB // Le PLU en vigueur ne fait pas l'objet d'autres procédures d'évolution en parallèle de nature à produire des effets cumulés avec d'autres modifications.

2. Concertation

La mise en compatibilité du PLU étant soumise à évaluation environnementale, celle-ci requiert l'organisation d'une concertation préalable, conformément à l'article L. 103-2 1°, c) du Code de l'urbanisme et il incombe à l'organe délibérant de la commune de définir les objectifs et modalités de la concertation.

Par ailleurs, une concertation préalable est également requise, en application des articles L. 103-2, 3° et R. 103-1, 2° du code de l'urbanisme, au titre des équipements publics ayant vocation à être intégrés au périmètre faisant l'objet de la mise en compatibilité du PLU (il s'agit notamment de voiries destinées à desservir les nouvelles constructions) et à faire l'objet d'une convention de projet urbain partenarial à conclure ultérieurement avec le maître d'ouvrage du projet des Bormettes.

La délibération de lancement de la procédure du 7 février 2023 fixe les modalités de la concertation suivantes :

- Mise à disposition d'un registre ;
- Mise à disposition d'une note de synthèse ;
- La tenue d'une réunion publique de présentation ;
- La parution d'au moins un article dans le journal municipal ou le site internet.

Il a été décidé d'organiser une concertation à partir du 15/04/2023 jusqu'au 30/06/2023.

Le bilan de la concertation a été tiré en conseil municipal le 20 septembre 2023.

3. Procédure

La procédure de déclaration de projet se traduit par :

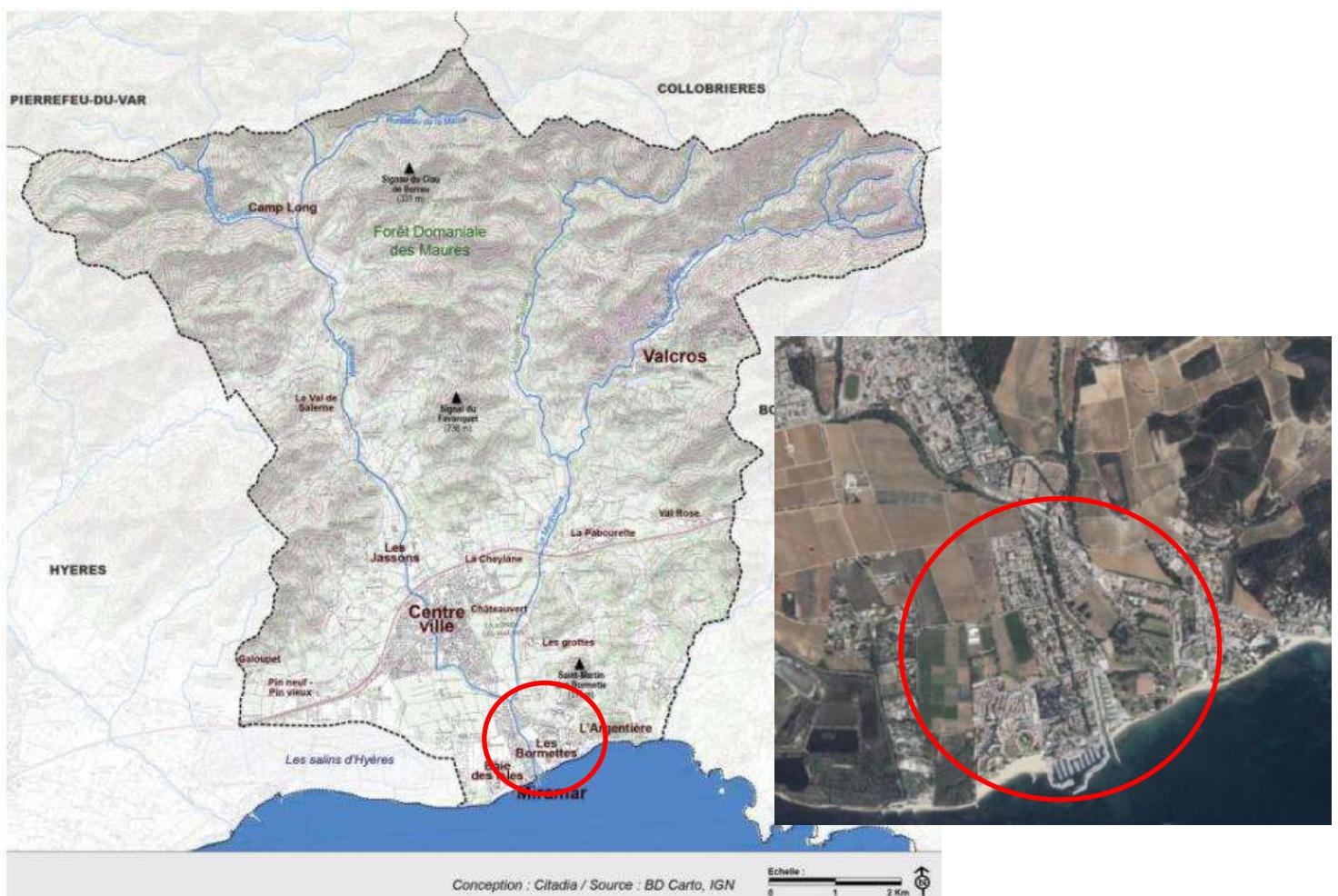
- l'organisation d'une concertation, dont les modalités de concertation sont fixées dans la délibération de prescription de la déclaration de projet. Une délibération spécifique tirera le bilan de cette concertation.
- la saisine de la MRAE pour avis sur l'évaluation environnementale.
- l'organisation d'une réunion d'examen conjoint associant les personnes publiques associées (PPA).
- l'organisation d'une enquête publique d'une durée d'un mois minimum.
- l'approbation de la déclaration de projet éventuellement modifiée pour tenir compte de l'avis des personnes publiques associées, du commissaire enquêteur et de la population.

II. PRÉSENTATION DU PROJET

1. Localisation

Le secteur des Bormettes est localisé au Sud du territoire communal de La Londe-les-Maures, **au sein de l'agglomération littorale de Miramar – l'Argentière**. Elle se situe à l'intersection de la rue du Pont Blanc et de l'avenue Henri Paul Schneider sur sa partie Est et longe la traverse des Pêcheurs et le fleuve côtier du Maravenne à l'Ouest. Il s'agit d'un ténement foncier déjà urbanisé (ancienne usine de Naval Groupe), représentant une superficie de 21,2 hectares.

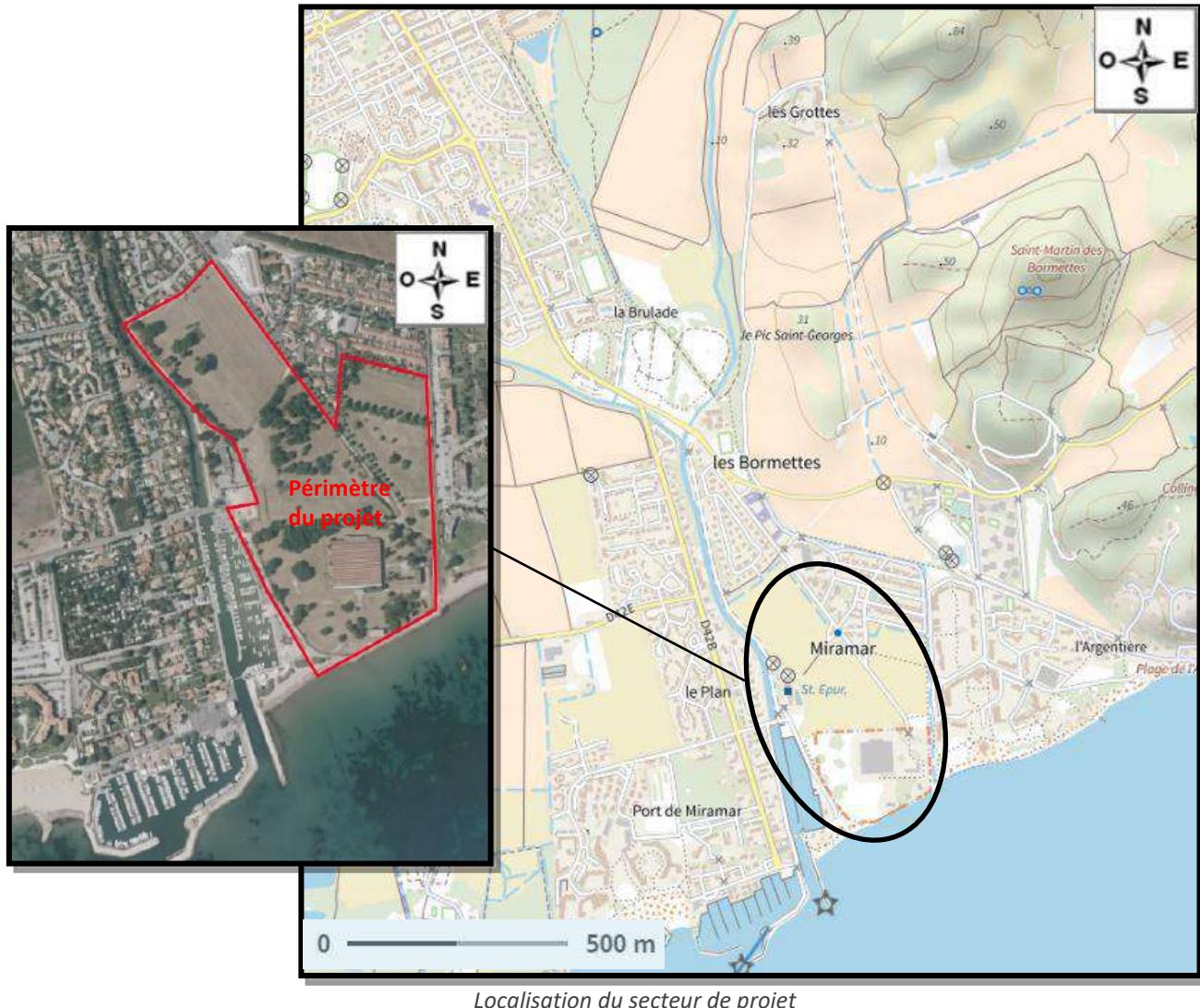
Ce ténement foncier regroupe les parcelles BA 0002-0003-0004-0005-0006-0007-0008-0009-0018-0019-0020-0021-0022-0066, AW 0067-0068-0070-0109-0215-0217, ainsi que les parcelles BA0001-0010-0216, AW 0065-0069, correspondant à des voies de desserte. Il s'agit d'un ténement foncier dont Naval Group (ex-DCNS) est propriétaire.

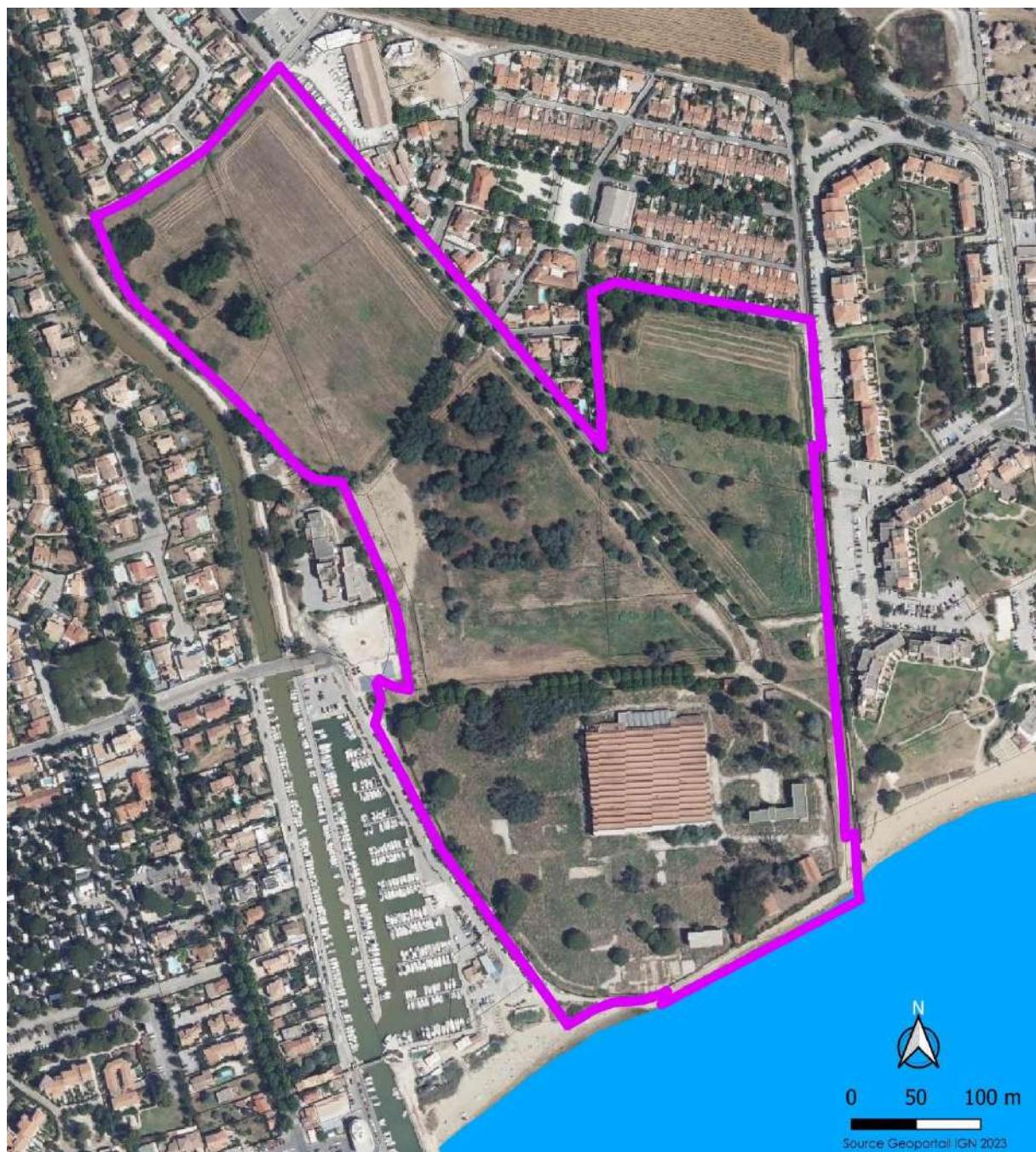


Bénéficiant d'une position privilégiée au sein de l'agglomération Londoise entre ville et mer, le site des Bormettes s'inscrit dans un contexte urbain qui se compose de :

- **Au Nord, deux zones pavillonnaires** qui s'étendent sur près de 13 hectares, avec des hauteurs de bâti variant du RDC au R+1, témoin d'un héritage de la cité ouvrière de l'ancienne usine. Elles
- **A l'Est, les quartiers touristiques de l'Argentière** regroupant résidences de vacances, commerces et habitations, avec des hauteurs de bâti variant du R+2 au R+4; les aménagements de loisirs et les aires de stationnement, sur près de 20 hectares.

- **A l'Ouest, le long du Maravenne, les quartiers touristiques et portuaires** regroupant résidences de vacances, commerces et habitations, deux infrastructures portuaires et leurs activités nautiques et de loisirs, un camping et la station d'épuration de l'agglomération. L'ensemble occupe près de 45 hectares.
- Au Sud, le sentier du littoral et la mer Méditerranée.





Zoom sur le secteur de projet (fond Géoportal)

2. Occupation du sol

L'occupation du site est multiple :

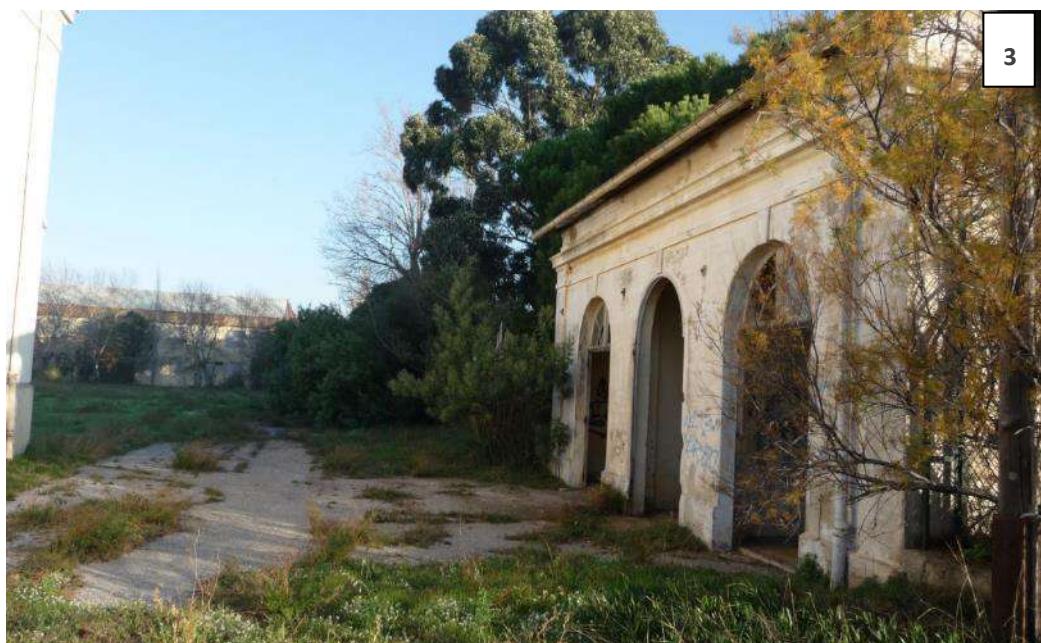
- Les parcelles situées au Nord du terréne sont occupées par une friche agricole.
- Les parcelles centrales accueillaient autrefois des jardins potagers collectifs en lien avec la cité ouvrière des Bormettes située au Nord. Certaines de ces parcelles étaient bâties jusque dans les années 70.
- Les parcelles situées au Sud sont les plus urbanisées et correspondent aux anciens bâtiments de l'usine d'armement (sur 7,3 ha environ), en activité jusqu'en 1993. Subsistent de cette activité, le hangar principal plus de 8000 m²), la maison du directeur et plusieurs anciens bâtiments administratifs sur le front de mer.

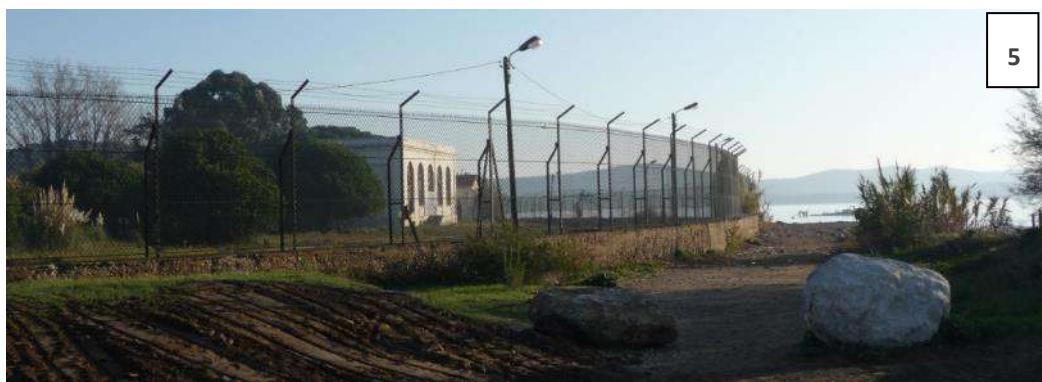
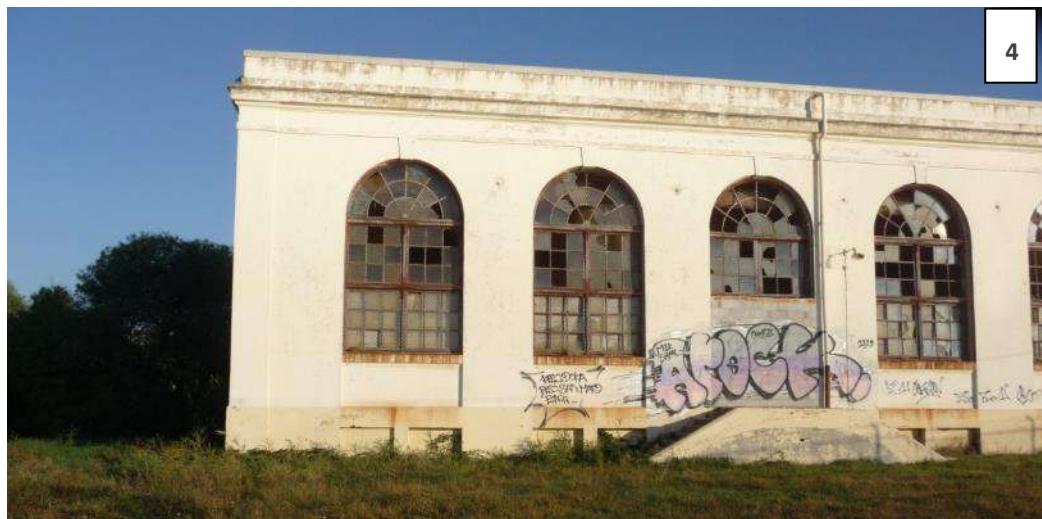


Le site en 1968 (source Géoportail – remonter le temps)



Carte d'occupation du sol. Les numéros renvoient aux photographies ci-dessous.







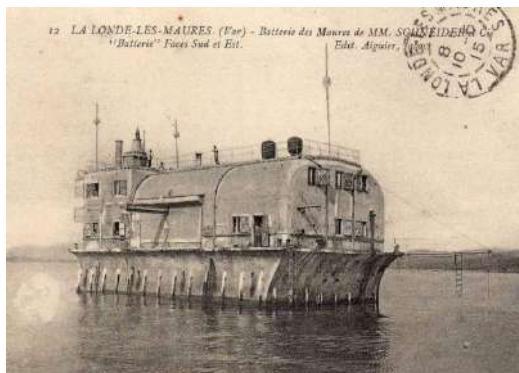
3. Historique du site

Crédits photos et ressources : Michèle LAMBINET - <https://etc-etc.fr/media/schneider.pdf>

L'occupation industrielle du site des Bormettes est ancienne et démarre au début du XXe siècle.

Dans le cadre de leurs recherches pour le développement de torpilles, les usines Schneider & Cie du Creusot acquièrent, en 1907, 250 ha sur le littoral londais afin de tester leurs prototypes. Cette localisation est idéale compte tenu de la proximité du port militaire de Toulon et de la rade d'Hyères et de la disponibilité de main-d'œuvre issue de la Société des Mines des Bormettes, alors en difficulté.

La société Schneider crée tout d'abord un atelier de réglage des torpilles, fabriquées dans les usines d'Harfleur et du Creusot et simplement préparées au lancement à La Londe. Les essais de lancement s'effectuaient sur un îlot artificiel en béton armé, aménagé sur une base d'enrochements à 3km de l'usine. Devant l'usine de La Londe-les-Maures, les fonds marins ne permettent pas en effet l'implantation d'un îlot lance-torpilles. C'est au large du domaine de Léoube (commune de Bormes-les-Mimosas) que la Société Schneider et Cie a installé, en 1908, cet îlot en béton armé.



Îlot de lancement des torpilles



Embarquement des torpilles sur des chaloupes avant départ vers l'îlot artificiel de lancement

À partir de 1912, à la suite d'une commande importante, un bureau d'étude du Havre s'installa aux Bormettes pour fabriquer les torpilles in situ. En 1913, un immense atelier de 1000m², composé d'une couverture en shed et des structures métalliques produites par l'entreprise Eiffel, est construit. À la veille de la Première Guerre mondiale, 234 torpilles y avaient été fabriquées. Une deuxième usine fut ouverte à Saint-Tropez en 1912. De 1914 à 1918, les hommes étant au front, les deux usines emploient un nombre important de femmes et fabriquent des pièces d'avions et des obus. À partir de 1921, l'usine retrouve sa vocation initiale de fabrique d'armement et compte jusqu'à 750 salariés. Les essais et les études sont cependant réalisés à l'arsenal de Toulon.

Sous le Front populaire, les usines d'armement sont nationalisées. La Société Schneider est expropriée le 7 avril 1937 et l'usine de La Londe jumelée à celle de Saint-Tropez pour devenir l'ECAN "Établissement des Constructions Armes Navales" sur une surface de soixante-six hectares dont cinquante-sept à La Londe. Cet établissement sera rattaché aux arsenaux, qui deviendront par la suite DCAN, DCN, DCNS puis Naval Group.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, sous l'occupation, l'usine se consacre à la fabrication de machines destinées à l'agriculture (épurateurs, centrifugeuses, écrêmeuses, pompes...).

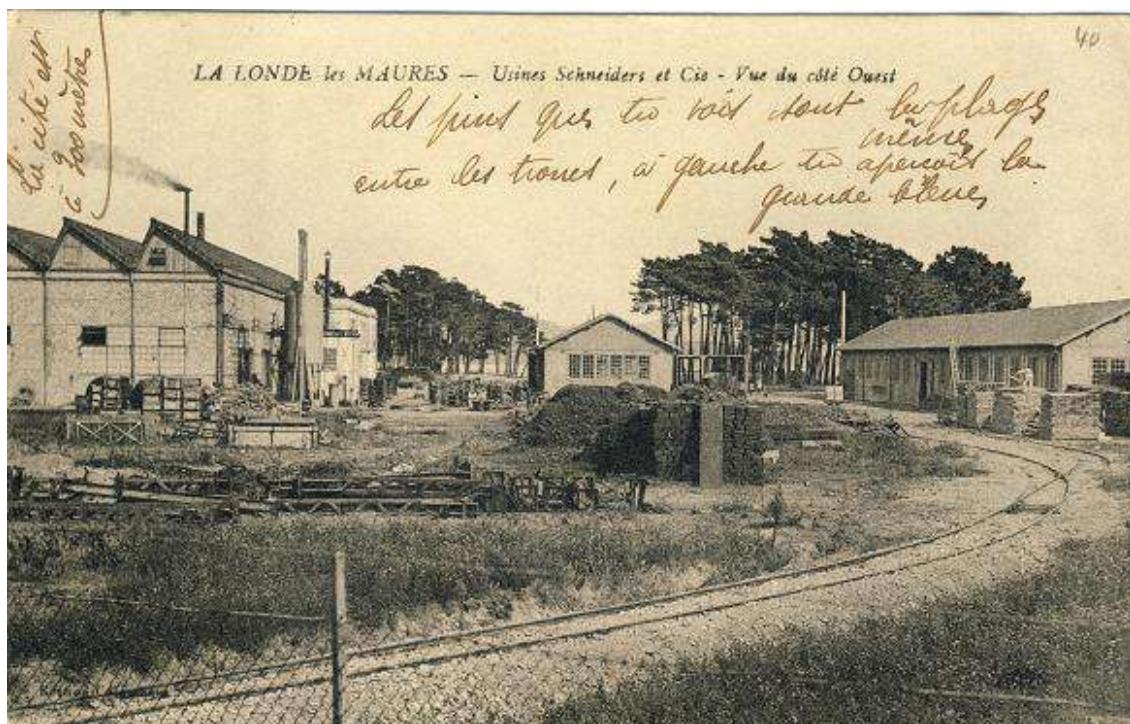
Après la Deuxième Guerre, le centre d'études, de recherches et de réalisation de prototypes est concentré à Saint-Tropez. Le site de La Londe, qui compte alors environ 320 employés, est ainsi uniquement dédié à la fabrication des pièces mécaniques, du montage et du réglage.

La fin de la guerre froide et la rationalisation des coûts engagées au regard de la concurrence conduisent à la fermeture définitive du site en 1993. Le site comptait alors 280 salariés environ.

Site des Bormettes avant les années 1950



Ateliers de montage



Une voie ferrée reliait l'usine à la gare jusqu'à la fermeture de la ligne du littoral en 1948



Vue d'avion (1960)



Villa du Directeur de l'usine et du quai d'embarquement des torpilles

Site des Bormettes dans les années 1970

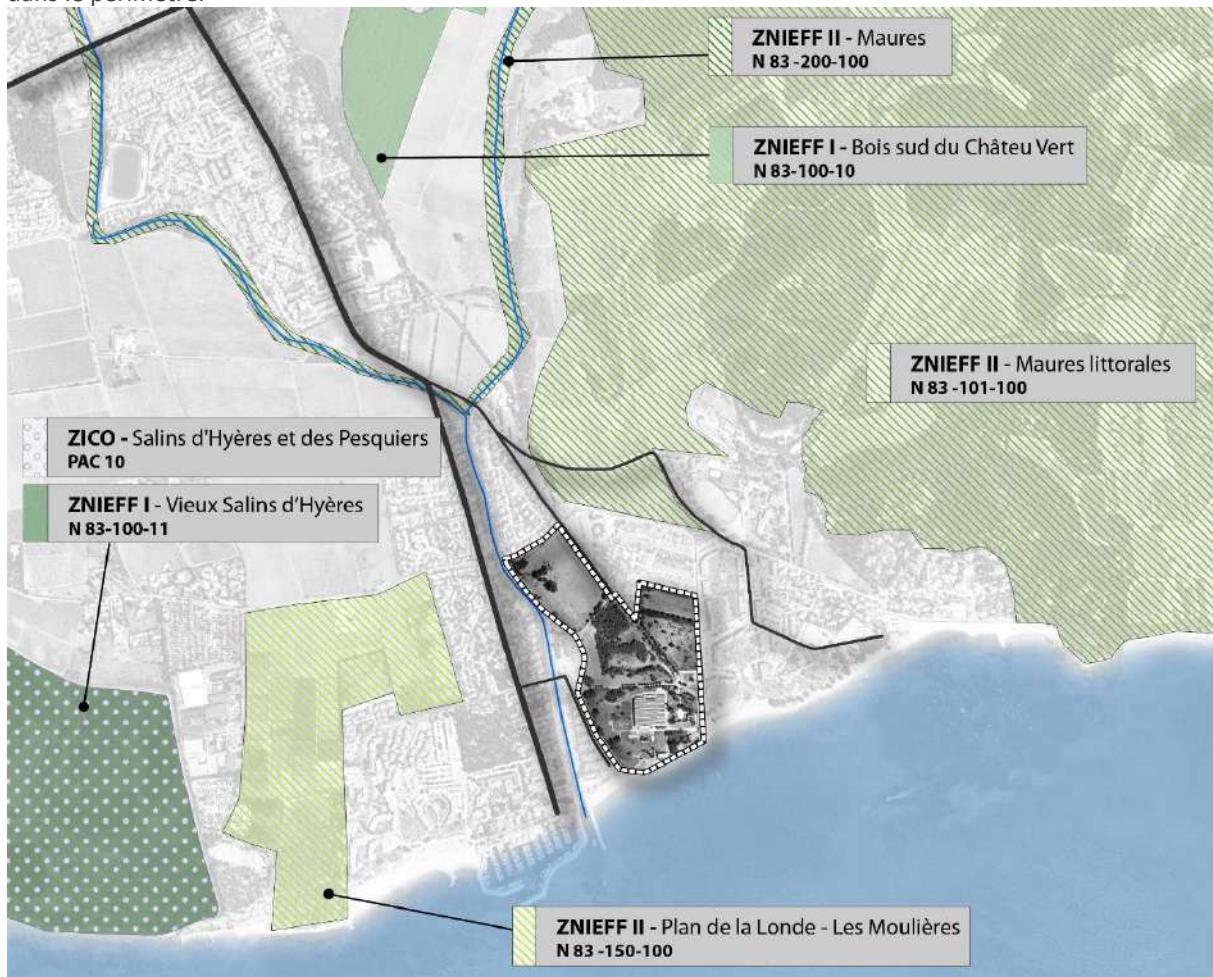




Vue de l'usine après sa fermeture en 1993

4. Sensibilités du site

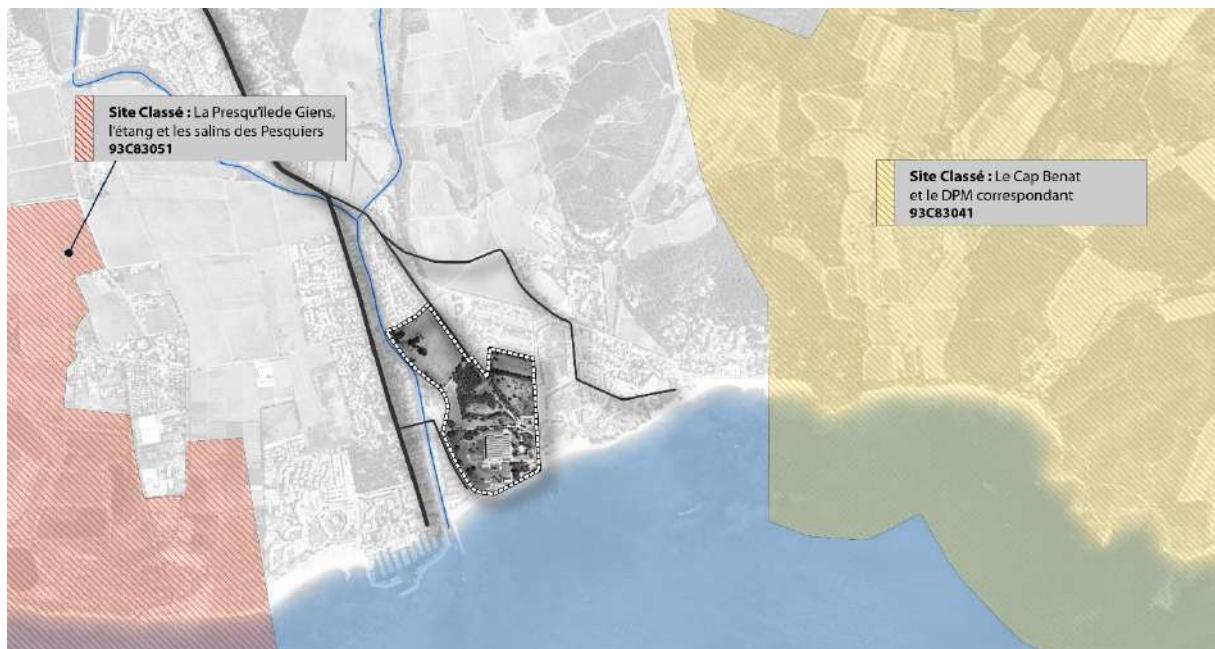
Le site se situe à proximité de différentes Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et d'une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) mais ne se situe pas directement dans le périmètre.



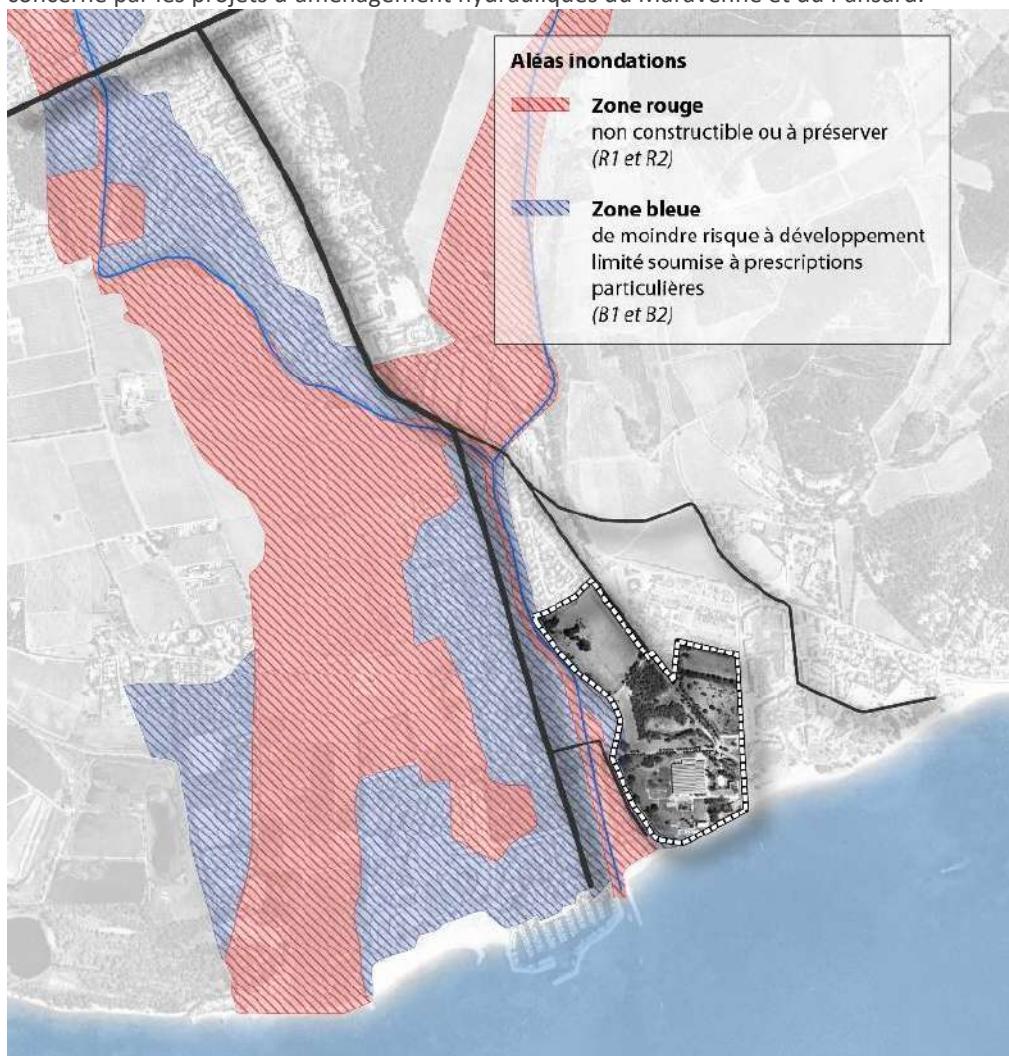
Le site jouxte la Zone de Protection Spéciale (ZPS) des îles d'Hyères du Réseau Natura 2000 et se situe à proximité d'une autre ZPS mais pas directement dans le périmètre.



Le site se situe à proximité de deux sites classés mais ne se situe pas directement dans le périmètre.

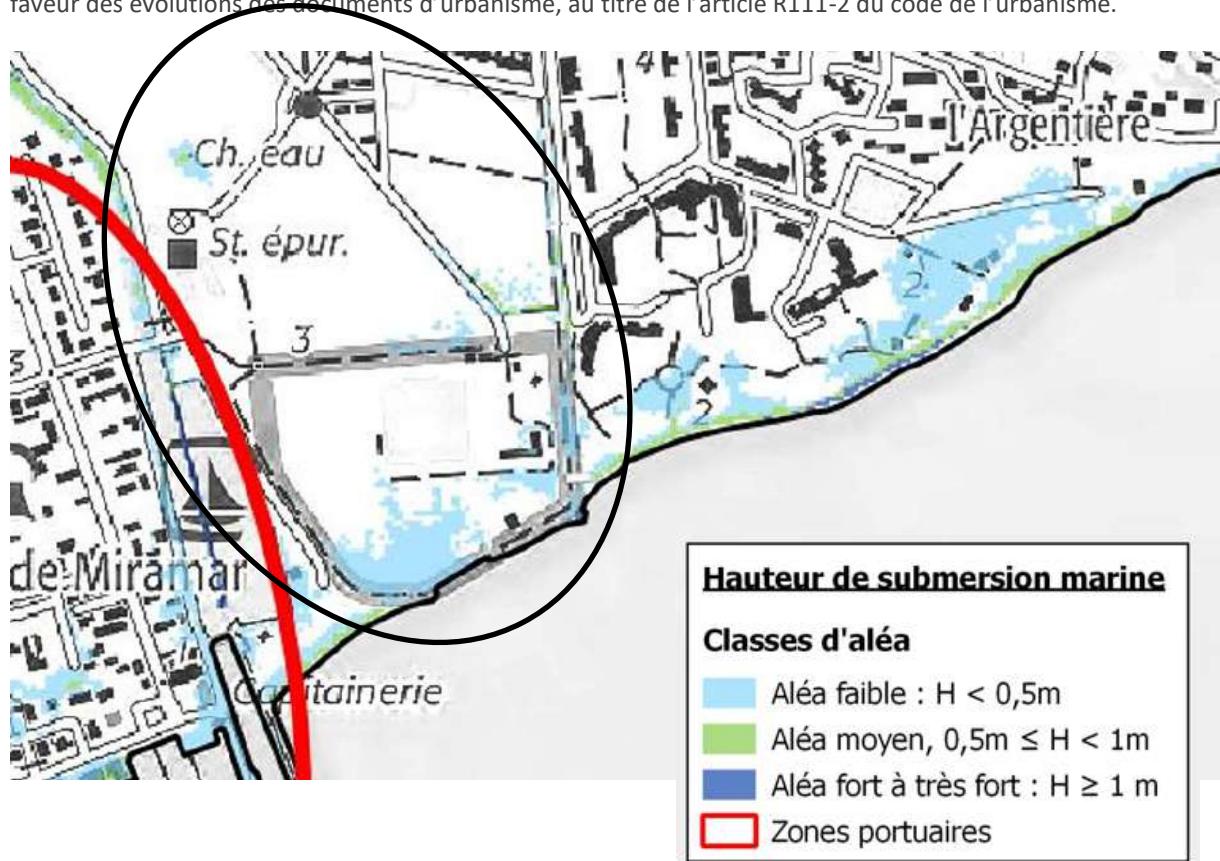


Le site est limitrophe des zones de risques identifiées par le Plan de Prévention des Risques. Il est toutefois concerné par les projets d'aménagement hydrauliques du Maravenne et du Pansard.



Le site est concerné par l'aléa submersion marine.

En mars et décembre 2019, les services de l'État ont transmis à l'ensemble des communes littorales varoises des portés à connaissance concernant l'aléa submersion marine. Ces portés à connaissance impliquent pour les collectivités une maîtrise de l'urbanisation, notamment à la faveur des évolutions des documents d'urbanisme, au titre de l'article R111-2 du code de l'urbanisme.



Le porté à connaissance n'établit pas de règles précises, mais, à moins d'études complémentaires précisant l'aléa, une inconstructibilité sur les espaces concernés est recommandée (et non pas interdite).

La sensibilité environnementale du site est détaillée dans l'évaluation environnementale.

C. Présentation du projet

1. Un projet basé sur la complémentarité

Naval Group a lancé début 2022 une étude prospective d'urbanisme et de paysage sur son site historique de La Londe Les Maures. Ce site d'environ 20ha a été désaffecté en 1993 et dépollué en 2007.

Son souhait est d'y projeter, en partenariat avec la commune et la communauté de communes, une vision à long terme pour les quinze ans à venir : celle à la fois d'un pôle de référence, développement, recherche pour Naval Goup et d'un lieu de vie et d'échange pour les londaises et londais.

Pour répondre à cet objectif, les réflexions ont abouti à la proposition d'un programme mixte essentiellement dédié à l'activité industrielle tertiaire qui s'articulent avec des occupations complémentaires. Le projet se compose donc :

- Sur environ 10 hectares, d'une programmation technique et tertiaire dédiée à l'activité et à l'usage de Naval Group.
- Sur la surface restante : activités tertiaires de partenaires de Naval Group, hôtellerie, logements collectifs, espaces verts et espaces naturels, parcs de stationnement... Autant d'éléments permettant d'assurer les coutures et accroches urbaines favorisant la réindustrialisation du site.

2. La mise en œuvre opérationnelle du projet :

La reconquête du quartier des Bormettes est une opération d'aménagement d'ensemble. Néanmoins, le développement et l'aménagement du quartier feront l'objet de plusieurs tranches opérationnelles qui permettront d'échelonner les constructions dans le temps.

La réalisation des équipements publics nécessaires à la viabilisation du site ainsi que la construction et l'aménagement du secteur central, dédié au développement de l'outil de production industrielle de Naval Group, feront l'objet d'une première tranche opérationnelle, dont le démarrage est prévu avant 2027.

Le pôle d'activités tertiaires en vue d'accueillir des partenaires de Naval Group ainsi que la programmation de logements, d'un équipement sportif et d'hébergement pourront être réalisés dans un deuxième temps en parallèle du renforcement du maillage viaire permettant de fluidifier la circulation dans le quartier.

3. Un projet composé de 3 espaces complémentaires qui répondent à une logique d'aménagement d'ensemble

Le projet d'aménagement des Bormettes se structure autour de 3 espaces complémentaires et interdépendants :

- **Un site industriel et tertiaire pour la recherche militaire sous-marine, porté par Naval Group**

Afin de s'adapter aux transformations profondes qui vont bouleverser le fonctionnement des marines militaires dans les années à venir, la société NAVAL GROUP entend investir afin de renforcer ses capacités de recherche et de développement en matière de drones sous-marins. Comme par le passé, le site des Bormettes présente une localisation idéale à proximité du port militaire de Toulon, sur le littoral de la rade d'Hyères. Il s'agit pour Naval Group de créer un complexe sécurisé à vocations tertiaire (recherche) et industrielle (production et test). Les bâtiments auront une hauteur comprise entre 4 et 14 mètres, correspondant à des niveaux allant de RdC à R+3, avec ponctuellement une nef pouvant avoir une hauteur supérieure. Le complexe sera d'un seul tenant et ne pourra pas être traversé pour des raisons de sécurité.

Un accès mer devra être conservé afin d'utiliser l'infrastructure portuaire de type « ponton » pour le chargement / déchargement des drones. L'accessibilité du littoral sera alors interrompue le temps des manœuvres pour la sécurité des personnes (durée réduite à quelques dizaines de minutes pour effectuer les manœuvres).

Un aménagement paysager autour du site sera prévu afin d'intégrer cette nouvelle zone d'activité au paysage existant mais aussi en vue de préserver la biodiversité présente sur le site.

- **Un pôle d'équipement sportif au sein du site et un aménagement paysager qualitatif le long du littoral**

Dans une logique d'intégration du projet au tissu urbain existant, un espace dédié au développement d'un équipement public pouvant profiter aux usagers du quartier mais aussi aux habitants de la commune sera aménagé au sein du secteur de projet. Il s'agit de proposer un espace d'équipement sportif fédérateur pour recréer du lien entre le quartier des Bormettes et le secteur de projet longtemps fermé au public au travers d'un équipement sportif public et d'un restaurant.

Au Sud, un traitement végétalisé du site sera également réalisé. Une requalification du chemin du littoral sera opérée pour offrir une ambiance paysagère qualitative et pour optimiser la connexion modes doux entre le Port à l'Ouest et le quartier de l'Argentière à l'Est.

- **Un programme d'habitat et d'hébergement complémentaire**

Une partie du site est destinée à accueillir de l'habitat et de l'hôtellerie, permettant de répondre notamment aux besoins des salariés du complexe industriel et tertiaire ainsi qu'au besoin en hébergements d'affaires ou touristique. Cette partie pourrait, dans sa configuration la plus importante, accueillir environ 25 logements en habitat de type coron (en R+1) ainsi qu'un hôtel d'environ 80 chambres.

La réussite de l'intégration du projet dans le quartier et plus largement dans le territoire communal de la Londe-les-Maures tient à cette mixité des fonctions proposée afin de favoriser voire rétablir les liens interquartiers.

L'objectif du projet est donc de créer un aménagement d'ensemble prônant la mixité urbaine et s'intégrant parfaitement dans son environnement urbain et paysager.

D. Description des principaux éléments du projet et de son intégration sans le secteur Sud de la commune

Les aménagements publics de la zone seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage publique (Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures) dans le cadre d'une convention de PUP.

1. Le réaménagement du schéma viaire

En termes de circulation, le projet répond à différents enjeux :

- La desserte du pôle industriel et d'activité des Bormettes ;
- Le calibrage des voiries en fonction de la fréquentation future ;
- Amélioration / sécurisation de la circulation piétonne et de l'accès au littoral ;

Le projet a fait l'objet d'étude de circulation permettant de définir la situation actuelle et la situation future en termes de trafics. Ainsi, le calibrage des voies a été choisi au regard de la situation future et en vue de minimiser les impacts en termes de fonctionnement urbain (bouchons, nuisances, pollution...). L'aménagement d'un giratoire en entrée de zone est envisagé et sa faisabilité devra être confirmée.

La réurbanisation de ce site entre ville et mer présente le risque de restreindre l'accès piéton à cet espace végétalisé. C'est pourquoi l'un des moteurs principaux du projet est de conserver l'esprit arboré et végétalisé de la friche actuelle. La limitation de l'impact de la voiture est également prioritaire (restreindre les flux, conserver des cheminements piétons).

Un accès exclusif mode doux depuis l'avenue Schneider vers le littoral est prévu au sein de l'emprise du projet. **Le projet prévoit un schéma viaire spécifique mode doux en lien direct avec les usages et parcours existants.**

Enfin, le littoral sera aménagé pour permettre un meilleur accès et offrir un paysage qualitatif. **Suite à la réalisation du canal du Maravenne, le bouclage modes doux sera permis par l'installation d'une passerelle piétonne.** Néanmoins, une partie du chemin littoral pourra occasionnellement et de manière très ponctuelle (courte durée) être interdit à la circulation lors de l'utilisation de l'infrastructure portuaire de type « ponton ». Le bouclage piéton se fera donc par l'intérieur du site, depuis l'avenue Schneider.

Vue d'ambiance de la requalification de l'avenue Henri Paul Schneider



2. Un espace public dédié à un équipement sportif

Une partie du secteur de projet, située à proximité du quartier résidentiel des Bormettes a vocation à accueillir un espace public (maitrisé par la commune de la Londe les Maures) afin d'offrir des espaces supplémentaires pour la pratique sportive sur la commune.

Ce pôle à vocation publique permettra la création d'équipements sportifs au bénéfice de l'ensemble de la population londaise. Par ailleurs, afin de répondre aux enjeux de stationnements, l'aménagement intégrera la création de places utilisables par les usagers du pôle public mais aussi par les londais ou les estivants.

Afin d'assurer son rôle d'interface entre le quartier existant et le secteur de projet, l'intégration paysagère et l'insertion urbaine feront l'objet du plus grand soin afin de garantir la qualité des perméabilités piétonnes, les relations visuelles et la composition paysagère.

Vue d'ambiance du complexe sportif et de son aire de stationnement paysagée



3. Le traitement de la façade littorale (extrait de l'étude réalisée par Guillermin Paysagiste)

Le projet des Bormettes intègre dans son périmètre la façade littorale au Sud.

Le projet va permettre de mettre en œuvre la requalification du sentier du littoral en offrant non seulement une mise en valeur paysagère de l'interface terre/mer mais aussi d'assurer la continuité des déplacements en modes actifs. Cet aménagement va profiter aux habitants des Bormettes mais aussi plus largement à l'ensemble des usagers (habitants de toute la commune et touristes).



Schéma d'intention d'aménagement

Le traitement de la façade littorale du projet du quartier des Bormettes s'intègre entre les plages naturelles de Tamaris à l'Ouest et de l'Argentière à l'Est.

3.1. ETAT DES LIEUX

Le traitement de la façade littorale du projet du quartier des Bormettes s'intègre entre les plages naturelles de Tamaris à l'Ouest et de l'Argentièr à l'Est.



Plage de Tamaris

Le sentier littoral assure la liaison piétonne. Il est bordé côté mer par des enrochements et coté propriété de Naval Group par une clôture.



Figure 1 : Partie Ouest du site

Figure 2 : Partie centrale du site



Figure 3 : Partie Est du site



3.2. AMBITION DE PROJET

Le projet de requalification de la promenade littorale des Bormettes est l'occasion unique de créer littoral public de 250 ml de très grande qualité devant l'usine d'un fleuron national de l'armement qui doit être également requalifiée et modernisée. La promenade littorale au Sud du terrain va permettre de créer une liaison piétonne très qualitative qui fait aujourd'hui défaut, entre le Port de la Londe, la plage de Tamaris côté Ouest et l'emblématique plage de l'Argentièrre côté Est. La nouvelle définition très qualitative de la limite sud du terrain naval Group a permis de développer un projet d'espaces publics bien plus vaste, confortable et ambitieux tout en permettant d'intégrer spatialement et harmonieusement l'ouvrage portuaire de type « ponton » d'essai de Naval Group, implanté de manière perpendiculaire par rapport au littoral.

// PROJETS TECHNIQUES

Le projet de la façade littorale doit pouvoir synthétiser plusieurs projets techniques et d'aménagement indispensables pour la réussite du projet global faisant appel à des maîtrises d'ouvrages différentes et complémentaires dans leurs compétences.

- Le canal et La passerelle - projet PAPI portée par la CCMPM via le canal de Provence.
- Le projet d'une infrastructure portuaire type « ponton » pour les essais porté par Naval Group, implanté de manière perpendiculaire par rapport au littoral.
- Le nouveau projet d'aménagement de la parcelle Naval Group intégrant la nouvelle limite sud en recul, vis à vis de la limite sud actuelle du terrain Naval Group

// LA FAÇADE LITTORALE

Parti d'aménagement :

La façade littorale londaise au droit du projet des Bormettes s'étire sur un linéaire de 250m et représente une surface d'aménagement de 7000 m². Cette nouvelle promenade littorale va être constituée de plusieurs séquences paysagères assez contrastées. En façade littorale, on distingue successivement d'Ouest en Est 3 secteurs qui devront s'articuler harmonieusement :

1/ ZONE OUEST : Cette zone sera animée par un ouvrage de franchissement type passerelle piétonne qui enjambera le canal de dérivation du PAPI, avant son exutoire à l'Est de la plage de Tamaris. L'ouvrage de Génie civil ne fait pas partie du projet d'aménagement de la zone d'activités des Bormettes . Ce principe de franchissement sera mis au point dans le cadre des travaux du PAPI et permettra aux piétons et véhicules d'entretenir d'emprunter la promenade littorale.

2 / ZONE CENTRALE : Sur un linéaire d'environ 100m, après le canal de dérivation, une promenade littorale d'environ 6,5m de largeur viendra qualifier la nouvelle façade littorale Sud du projet des Bormettes, permettant une déambulation confortable, une halte ombragée face à la baie avec plantations et bancs adossés à la nouvelle clôture. Ce secteur de promenade va s'articuler harmonieusement avec l'infrastructure portuaire de type « ponton » de Naval Group. Ce secteur un peu plus étroit intègre la séquence du petit pavillon historique du terrain Naval Group.

3/ LE PARC OUEST : Après le secteur central décrit ci-avant, la promenade littorale emprunte un « espace parc » bien plus généreux en surface. En effet, sur une surface totale de 3 500m², le projet de parc va permettre de créer un espace inédit, ombragé et apaisé qui sera complémentaire de la promenade en balcon sur la Mer. La recherche d'une vraie identité naturelle de projet de parc est souhaitée et sera directement inspirée et liée à la proximité de la mer.

Ce parc devra respecter l'ensemble des contraintes environnementales identifiées dans les études préalables. Après les démolitions des bâtiments existants et la disparition de toutes traces d'artificialisations passées, la mise en valeur de la végétation méditerranéenne existante sera une priorité. En effet, ce capital végétal doit être entretenu et protégé. Des plantations arbustives au sol seront proposées selon les secteurs.

Des cheminements en matériaux drainant permettront aux promeneurs de découvrir des espaces de repos et détentes ombragés qui permettront des haltes contemplatives face à la baie.

Le parc pourra être animé d'une aire de jeux d'enfants thématique dans sa partie arrière et ombragée. Une clôture soignée type grille de parc marquera la limite Nord avec le projet des Bormettes.

// TRAITEMENT DU TRAIT DE CÔTE :

Deux temporalités sont prévues se déclinant en fonction de l'aménagement du site des Bormettes et des études.

La phase 1 consiste à requalifier le sentier littoral. Cette requalification consiste à :

- Un traitement qualitatif et paysager de la promenade en recul de l'actuelle emprise du sentier du littoral. Notamment en traitant les espaces cheminés avec un revêtement drainant de type béton drainant ;
- Un traitement provisoire des emprises actuelles du sentier du littoral en attente des études liées au trait de côte (qui vont se dérouler à partir de 2025 sur l'ensemble du littoral de la commune).

La phase 2, sera réalisée à la suite des études du traitement du trait de côte qui définira les travaux définitifs à mettre en œuvre sur ce linéaire de littoral, en cohérence avec la stratégie qui sera déterminée à l'échelle de la commune.

Vue d'ambiance sur le front de mer



Schéma d'ambiance sur le littoral réaménagé (Source : Etude paysagère M Guillermin)

4. Les principes d'intégration paysagère du projet dans le secteur

L'assiette du projet bénéficie d'une position privilégiée au sein de l'agglomération Londaise, dans la zone urbaine littorale du territoire communal. Dans le contexte proche du site le paysage est varié, il est possible de le qualifier par les différents éléments listés ci-dessous :

- **Au Nord, deux zones pavillonnaires** qui s'étendent sur près de 13 hectares, avec des hauteurs de bâti variant du RDC au R+1, témoin d'un héritage de la cité ouvrière de l'ancienne usine.
- **A l'Est, les quartiers touristiques de l'Argentière** regroupant résidences de vacances, commerces et habitations, avec des hauteurs de bâti variant du R+2 au R+4; les aménagements de loisirs et les aires de stationnement, sur près de 20 hectares.
- **A l'Ouest, le long du Maravenne, les quartiers touristiques et portuaires** regroupant résidences de vacances, commerces et habitations, deux infrastructures portuaires et leurs activités nautiques et de loisirs, un camping et la station d'épuration de l'agglomération. L'ensemble occupe près de 45 hectares.
- **Au Sud, le sentier du littoral et la mer Méditerranée.**

Afin de respecter au mieux cet environnement, le projet prévoit de rester sur les espaces d'interface avec l'existant dans des gabarits et hauteurs équivalentes et d'éviter les volumes trop imposants pouvant faire écran au littoral et bloquant ainsi la circulation de l'air venant de la mer.

La gestion de la limite est déterminante pour la qualité d'intégration paysagère du projet. Ainsi, les limites du quartier seront traitées par une large bande plantée afin de garantir un écrin de verdure sur l'ensemble du quartier. Cette lisière végétale permet de répondre aux enjeux d'insertion urbaine et paysagère.

Le stationnement est organisé en plusieurs poches, ces espaces sont largement plantés et intègrent des noues paysagères qui ont deux objectifs : participer à la limitation de l'imperméabilisation des sols et faciliter le drainage des eaux de pluies. Ces espaces en creux peuvent également stocker et ralentir les eaux, constituant un système de prévention contre les inondations. Ils sont largement plantés pour offrir de l'ombre aux visiteurs et à leurs véhicules.

Le parking, traité en revêtements perméables, pourra accueillir des essences ornementales résistantes à la sécheresse, les noues seront généreusement plantées pour absorber l'eau et maintenir les continuités hydrauliques à l'intérieur du site.

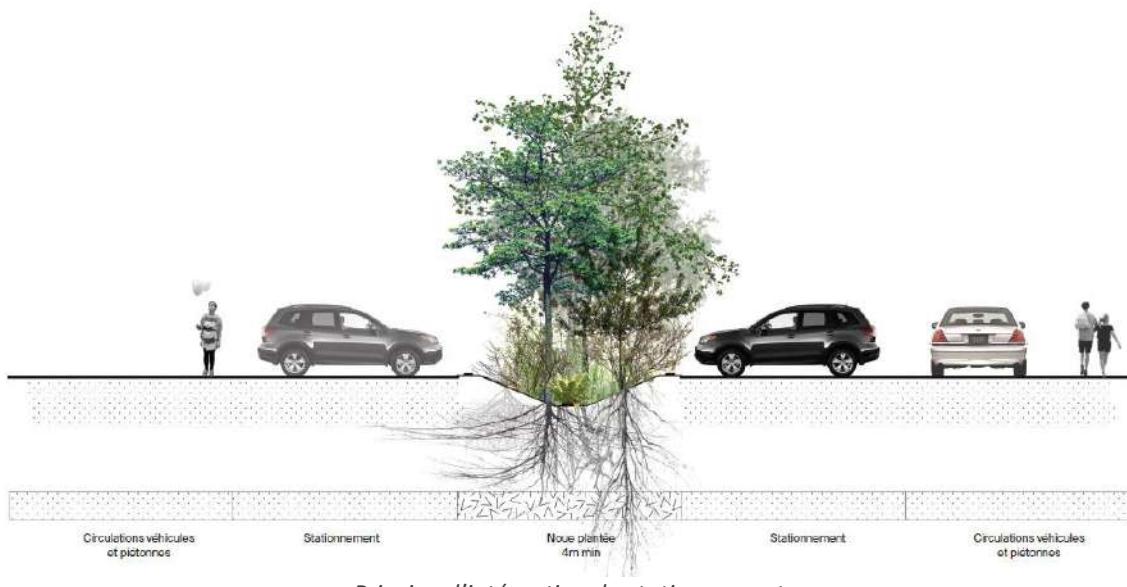




Photo référence aménagement d'un parking paysager

VUE D'AMBIANCE SUR LE RESTAURANT D'ENTREPRISE ET L'HÔTEL



5. Des secteurs de préservation de la biodiversité

Plusieurs espèces protégées sont présentes sur le secteur. La démarche environnementale consiste à s'appuyer sur le « déjà là » pour renforcer, conforter et enrichir les milieux écologiques.

Bien que la partie terrestre du projet ne soit directement concerné que par le site Natura 2000 de la rade de Hyères, le projet s'intègre dans un contexte naturel relativement riche à large échelle (plusieurs ZNIEFF et sites Natura 2000). L'aire d'étude participe à la trame verte du territoire.

Le système est-ouest du littoral caractérisé par l'alternance de zones boisées et de zones sablonneuses. Le site est identifié comme un réservoir complémentaire de biodiversité en grande partie boisé.

Le système nord-sud est représenté par le système hydraulique lié à la présence du Maravenne: fleuve côtier très présent en amont du site, depuis le massif des Maures mais en grande partie anthropisé. Le projet prévoit de retrouver une continuité écologique à travers son rapport au fleuve jusqu'au littoral.

Ainsi, le projet repose sur le principe des "stepping stones": succession de secteurs naturels, distants les uns des autres mais s'intercalant entre deux réservoirs de biodiversité et qui constituent des espaces relais à la faune et à la flore locale.

Des secteurs de sanctuaires de biodiversité ont été identifiés en lien avec la séquence « Éviter-réduire-compenser » qui doit guider la réalisation des projets. En effet, des mesures d'évitement des zones les plus sensibles pour la biodiversité sont d'ores et déjà définies et sont sanctuarisés dans le cadre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation.



Localisation des sanctuaires de biodiversité au sein du périmètre de l'OAP

III. JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL

Ce projet présente plusieurs motifs d'intérêt général :

- **Résorber une friche industrielle**

La reconquête de ce site présente un intérêt général au regard de l'état actuel :

- Enclave impénétrable dans le tissu du quartier des Bormettes.
- Détérioration de la qualité paysagère notamment depuis le littoral.

Il s'agit de redonner une vocation à cette friche et de réaffirmer son rôle dans le fonctionnement urbain et littoral de la commune.

Ce réaménagement revêt un intérêt général pour la population londaise qui pourra se réapproprier le site et profiter des aménagements prévus notamment le long du littoral.

- **Maintenir et renforcer les capacités militaires navales nationales**

L'industrie militaire navale est une activité très ancienne sur le territoire national et a permis à notre pays de rayonner à travers les siècles. Elle revêt un caractère stratégique à travers la capacité de la France à développer de manière indépendante sa force de projection, de protection et de dissuasion dans le monde.

Cependant, le secteur de la Défense doit sans cesse se renouveler et innover afin de rester compétitif. Cela est d'autant plus vrai au regard du durcissement du contexte géopolitique, de la concurrence de nouveaux acteurs, de la faiblesse de la coopération européenne, etc. Les industriels doivent ainsi développer sans cesse de nouvelles technologies.

Naval Group, par son expertise historique en France et en Europe, s'inscrit pleinement dans cette dynamique. La société souhaite ce faisant renforcer ses activités de recherche et de production dans les drones sous-marins.

Les drones sont devenus des équipements militaires indispensables aux armées modernes, en atteste leur utilisation dans les différents récents conflits ou lors des opérations extérieures. Alors que de nombreux investissements ont été consentis pour la recherche et la production de drones aériens (à l'instar du Système de combat aérien du futur (Scaf) qui devrait être opérationnel à horizon 2025, ou le Neuron développé par DASSAULT), la recherche concernant les drones sous-marins est beaucoup plus faible.

La création d'un pôle industriel sur la commune de La Londe-les-Maures, sur un site de recherche et de production historique et idéalement localisé, en bord de mer et à proximité de la plus grande base navale de Méditerranée, permettra de combler ce besoin.

Par ailleurs, l'implantation de ce futur pôle développera de manière considérable les opportunités d'emplois locaux directs et indirects. De surcroit, ce secteur industriel est porteur d'enjeux et vecteur d'attractivité, dont les retombées économiques sont significatives à l'échelle nationale, au-delà des attentes locales.

- **La création de liens fonctionnels forts entre les quartiers Est et Ouest des Bormettes et le Centre-ville**

Le projet d'aménagement proposé comporte un volet équipements publics et accroche urbaine depuis le Nord du Secteur d'études. Il s'agit de créer des liens fonctionnels entre le site et le reste de la commune. Ces liens sont aujourd'hui inexistant et renforcent cette image de site enclavé.

L'intérêt général réside dans la création de liens entre le futur site d'activités et le reste de la commune. Ce lien se fera en particulier via l'aménagement du secteur Nord, le recalibrage des voiries, la création d'itinéraires modes doux et la requalification du chemin du littoral.

- **Une réflexion d'ensemble avec le programme Petite Ville de Demain (P.V.D.)**

Dans un élan de revitalisation territoriale des centralités urbaines, le programme Petite Ville de Demain accompagne les acteurs de la ville dans la mise en place de projets durables et attractifs. Le 14 novembre 2020, la Londe sur Maures a été sélectionnée pour faire partie du dispositif durant au moins 6 ans.

Les priorités identifiées par la commune sont, la restructuration des espaces publics, la sobriété énergétique de l'habitat, les mobilités douces, la mise en place d'un Plan Territorial Alimentaire...

La reconquête du site des Bormettes s'inscrit dans la continuité de la dynamique de relance économique et dans la cohérence urbaine portées par le programme Petite Ville de Demain. Les partenaires du programme, notamment la Banque des Territoires et l'Agence Nationale de Cohésion Territoriale (A.N.C.T.) peuvent soutenir financièrement le projet par l'apport de subventions.

Le réaménagement du site des Bormettes consiste, finalement, à réaffirmer la vocation urbaine et économique de cette friche et d'y intégrer les fonctions lui permettant de jouer un rôle dans le fonctionnement urbain de la commune en :

- **Implantant des fonctions urbaines complémentaires dont la portée dépasse largement celle du quartier : économie, habitat, hôtellerie / tourisme, équipements collectifs.**
- **Veillant à ce que les projets s'insèrent dans le tissu urbain existant tant d'un point de vue paysager qu'architectural, tout en maintenant une accessibilité piétonne / douce autour du site économique.**
- **Facilitant les liaison modes doux (résorbant les ruptures de continuité du chemin des Annamites) et routières avec le centre-ville.**

IV. MODALITES DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU AVEC LE PROJET

Dans le PADD du PLU en vigueur, le site des Bormettes est identifié comme devant accueillir une technopole tertiaire sur l'ensemble du site.

Le site des Bormettes est actuellement classé en zone 3AU et N (pour la partie littorale) dans le PLU en vigueur.

Cette zone 3AU, insuffisamment équipée, est destinée à recevoir un pôle d'activités à vocation touristique, nautique, industrielle, commerciale, de bureaux, de services, et d'habitat. Cette zone est concernée par divers risques et nuisances (risques naturels, bruits...) délimités aux documents graphiques ou en annexes du PLU. Dans cette zone, seules peuvent être autorisées les occupations ou utilisations du sol relatives aux travaux d'extension de la station d'épuration.

Le PLU dans son état actuel ne permet donc pas de réaliser le projet précédemment décrit. Une mise en compatibilité est donc nécessaire.

Afin de permettre la réalisation de ce projet, une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU a été retenue.

La mise en compatibilité du PLU comprendra :

- **La création d'une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation).**
- **La règlementation associée de la zone 3AU et son ajustement aux contours du projet.**
- **La création d'une zone Nb spécifique à l'aménagement paysager du parc du littoral.**
- **La mise à jour des emplacements réservés.**
- **La création d'une annexe (7C5) concernant les risques submersion marine et inondation**
- **La présente notice explicative.**

A. PLU en vigueur

Dans le PADD du PLU en vigueur, le site des Bormettes est identifié comme devant accueillir une technopole tertiaire sur l'ensemble du site.

Extrait de l'Orientation n°2 du PADD

2- Renforcer le potentiel des zones d'activités économiques

2-1 Un projet de technopôle tertiaire sur le site des Bormettes

Dans le cadre d'un projet de technopôle tertiaire sur le site des Bormettes, il est nécessaire de déterminer une réserve foncière permettant la réalisation du projet. Cette opération de renouvellement urbain sera définie comme une zone de mixité fonctionnelle assurant l'équilibre entre l'emploi, l'habitat et les équipements qui leurs sont liés (commerces, services, hôtellerie, équipements et espaces publics).

Extrait de l'Orientation n°3 du PADD

2- Structurer le pôle urbain littoral

2-1 Achever la ZAC de la Baie des Isles

L'achèvement de la ZAC de la Baie des Isles devra s'effectuer sans modification de son périmètre ni extension des droits à construire.



2-2 Favoriser le renouvellement urbain sur le site des bormettes

Proposer sur le site des Bormettes une urbanisation future destinée à la réalisation d'un pôle technologique (cf orientation2 paragraphe 2-1) liée au retour de la DCN sur le site.

2-3 Aménager le site de l'IRET sous la forme d'un aménagement d'ensemble

Proposer sur le site de l'IRET une urbanisation future sous la forme d'un aménagement d'ensemble prenant en compte la totalité du foncier concerné (cf orientation 2 paragraphe 3-2).

Le PADD permet bien la création de l'OAP et l'aménagement du site tel qu'envisagé par la présente procédure. Il n'est pas nécessaire de modifier le PADD.

Le site des Bormettes est actuellement classé en zone 3AU et N (pour la partie littorale) dans le PLU en vigueur.

Cette zone 3AU, insuffisamment équipée, est destinée à recevoir un pôle d'activités à vocation touristique, nautique, industrielle, commerciale, de bureaux, de services, et d'habitat. Cette zone est concernée par divers risques et nuisances (risques naturels, bruits...) délimités aux documents graphiques ou en annexes du PLU. Dans cette zone, seules peuvent être autorisées les occupations ou utilisations du sol relatives aux travaux d'extension de la station d'épuration.

En zone N, les constructions et installations nouvelles sont interdites (sauf exceptions précisées).

De plus, la zone 3AU est concernée par :

- Le périmètre de la station d'épuration des Bormettes, qui restreint les capacités de constructions

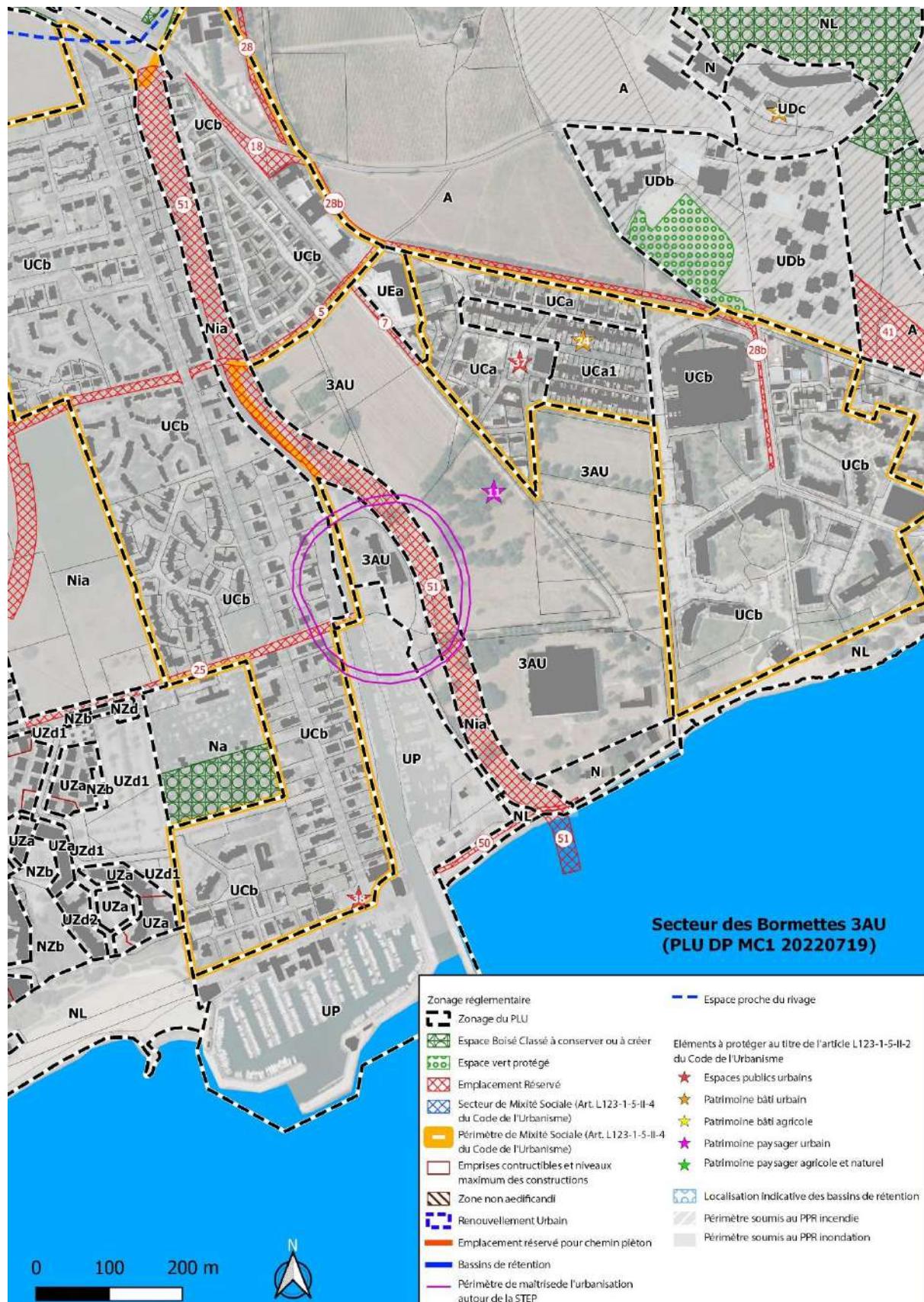
VOISINAGE DE LA STEP

La Station d'épuration génère un certain nombre de nuisances, notamment olfactives.

A l'intérieur du périmètre déterminé aux documents graphiques, les nouvelles constructions à usage d'habitation sont interdites. Cette disposition ne s'applique pas pour les extensions et surélévations des constructions déjà existantes à la date d'approbation du PLU ainsi que pour les reconstructions des bâtiments légalement autorisés, ayant fait l'objet d'une destruction ou d'une démolition.

- L'élément végétal à protéger n°11, relatif à un cyprès chauve.

Le PLU dans son état actuel ne permet pas de réaliser le projet précédemment décrit. Une mise en compatibilité est nécessaire.



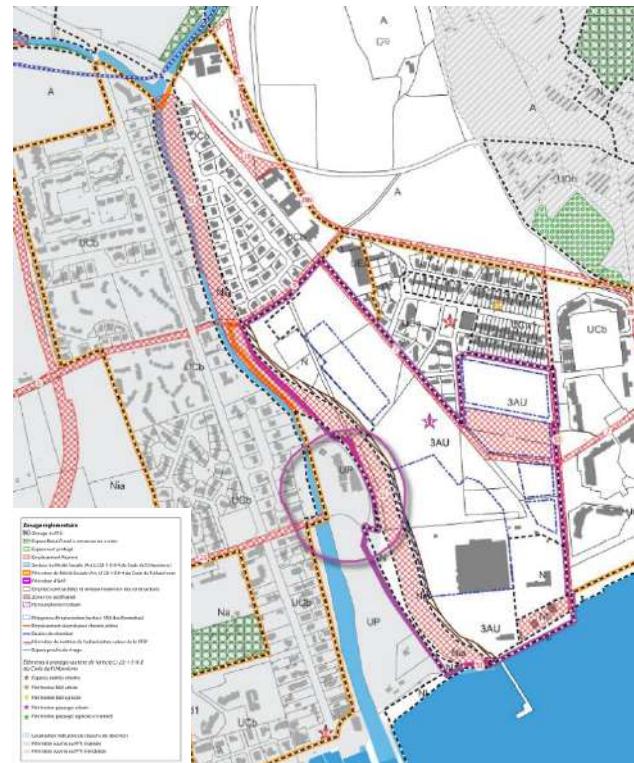
Extrait du zonage du PLU en vigueur

B. Evolutions apportées dans le cadre de la mise en compatibilité

1. Mise en compatibilité du Zonage

Au sein du zonage, le périmètre du projet est maintenu en zone 3AU à l'exception de :

- A l'ouest, une frange correspondante aux stationnements existants intègre la zone UP du port du Maravenne.
- Les zones de biodiversité qui sont transcrives en zones N.
- Le secteur de réaménagement et mise en valeur du littoral qui devient une NI.
- Le projet de parc paysager devient une zone Nb.



2. Création d'une OAP sur le secteur

L'OAP est créée et constitue un document qui est joint au dossier du PLU.



PERIMETRE ET LIMITES

— — — Périmètre de l'OAP

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI



Activités industrielles / tertiaires Naval Group
(32 000m² SDP sur le technopôle)



Activités industrielles / tertiaires des entreprises partenaires
(8 000m² SDP)



Pôle public - équipement sportif



Habitat (Environ 25 logements) - Aspect similaire à l'existant



Restaurant d'entreprises (1600 m² SDP)



Hôtel (Environ 80 chambres)



Bâtiment technique (850 m² SDP)



Bâtiment existant réhabilité



Espaces de stationnement Naval Group ou partenaires



Espace de stationnement public



Zone inconstructible (non aedificandi)



Aménagement d'une infrastructure portuaire type ponton

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

↔ Creation d'un accès technique à mer

↔ Principes de gestion des eaux pluviales

— — — Ouvrage hydraulique de protection du quartier des Bormettes

↔— Principes de franchissement de récupération des eaux pluviales

— — — Marge de recul des bâtiments

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS



Principe de carrefour giratoire à créer



Principe de desserte principale



Principe de liaisons piétonnes / douces



Voie piétonne à valoriser



Principe de passerelle au dessus du canal



Voie à requalifier pour gestion des eaux pluviales et intégration de cheminement modes doux

3. Mise en compatibilité du règlement

Le règlement du secteur 3AU est modifié et intégré au règlement.

Le secteur Nb est créé et règlementé.

Le règlement de la zone UP est amendé pour prendre en compte la modification de zonage sur le secteur de la STEP et du parking du port du Maravenne, de la zone 3AU vers la zone UP.

4. Mise à jour de la liste des emplacements réservés

Le projet comporte des emprises qui sont destinées à devenir publiques. Le PLU traduit ces emprises par la création d'emplacements réservés.

Les emplacements réservés suivants sont créés ou modifiés :

- ER 7 : il est destiné à l'élargissement de l'avenue Henri Paul Schneider et la rue des Dauphins
- ER 52 : il est destiné à l'équipement sportif et son aire de stationnement public.
- ER 53 : il doit encadrer la bonne réalisation des canaux pluviaux.
- ER 54 : il recouvre l'espace dédié au parc public paysager du bord de mer.
- ER50 : réduction de l'ER 50 au droit de la Plage Tamaris
- ER51 : Réduction de l'ER 51 pour se limiter à la partie terrestre

5. Crédation d'une annexe

La problématique de prise en compte des risques naturels et littoraux est de plus en plus prégnante. L'aménagement des Bormettes tient compte de ces aléas dans sa conception. Le règlement fait référence à une annexe 7C5 qui précise les dispositions concernant la submersion marine et le risque inondation.

V. CADRAGE REGLEMENTAIRE : ARTICULATION ET COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS SUPERIEURS

A. Compatibilité avec la loi Littoral

La commune de La Londe-les-Maures est concernée par l'application de la Loi Littoral. A ce titre, le projet doit respecter plusieurs dispositions réglementaires propres aux communes littorales.

Les dispositions applicables de la Loi Littoral sont les suivantes :

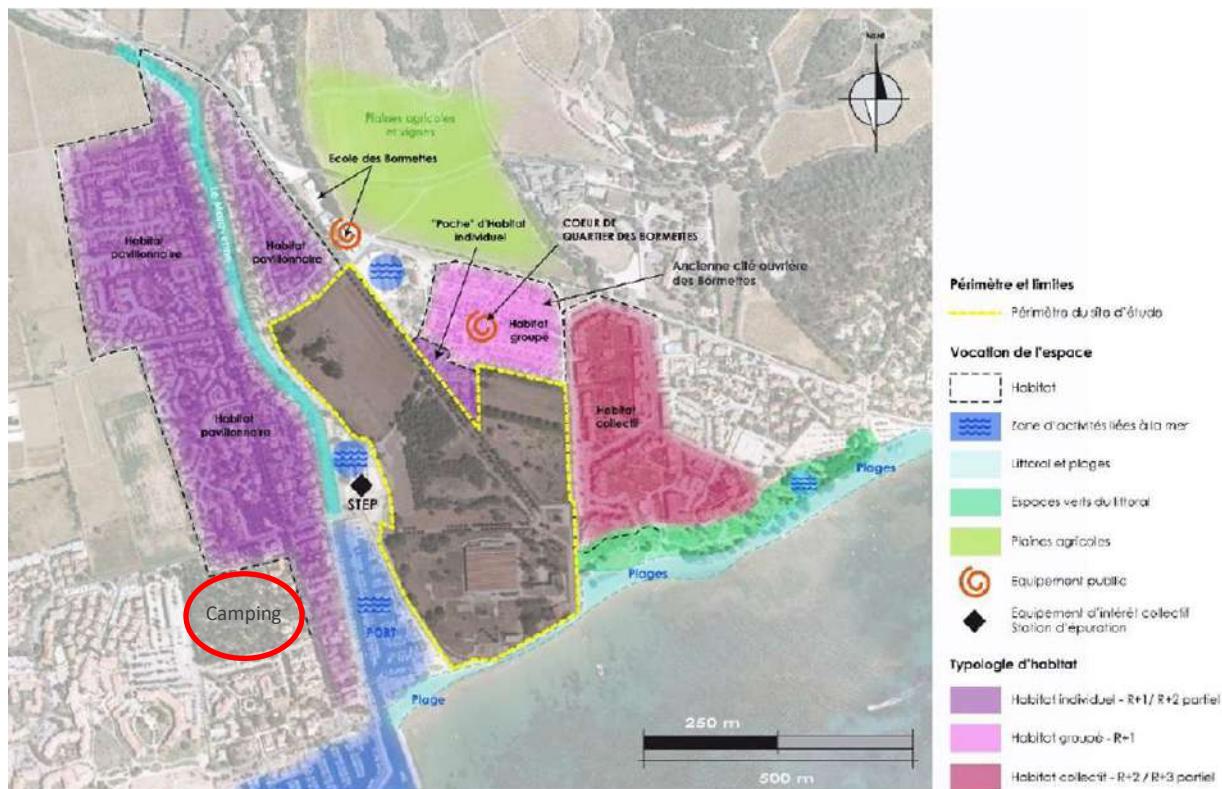
1. Principe d'urbanisation en continuité des agglomérations et villages existants

En prévoyant que l'urbanisation nouvelle soit réalisée en continuité des agglomérations et villages existants, la Loi Littoral entend interdire à la fois les constructions isolées en rase campagne et la création en site vierge d'agglomérations nouvelles importantes, ou la greffe sur un petit groupe de maisons de telles agglomérations. Cette notion a pour but de lutter contre le mitage et d'agir pour une gestion économe de l'espace.

La distance et l'obstacle physique (configuration des lieux) constituent les deux critères permettant de qualifier la notion de « continuité » et limitant l'extension de l'urbanisation. Il y a continuité si l'extension prévue est directement contiguë à un espace urbanisé. En présence d'un obstacle (route large, d'une voie de chemin de fer, d'une rivière, d'un canal...), seule la conception d'un véritable projet urbain peut laisser envisager de surmonter ce critère de discontinuité. Pour permettre l'extension de l'urbanisation, le projet urbain doit alors apporter, dans sa conception et sa définition, l'argumentation nécessaire à la justification de la continuité par rapport à l'agglomération ou au village existant.

En l'occurrence, **le projet développé sur le site de Bormettes se situe en continuité de l'agglomération** formée par l'ensemble urbain Miramar -Bormettes -Argentière.

- il est encadré sur sa façade Nord par des ensembles d'habitat individuel (cité ouvrière des Bormettes, lotissements) ainsi que quelques activités artisanales. Il n'en est séparé que par des chemins de terre ou des routes de faible gabarit (entre 5 et 9 m avec bas-côtés), qui ne sont pas constitutifs d'obstacles / coupures d'urbanisation.
- il est encadré sur sa façade Est par des ensembles d'habitat collectif (résidences Argentière, Baie des îles...) dont il est directement jointif aux aires de stationnement.
- il est encadré sur sa façade Ouest par la station d'épuration et les équipements portuaires fluviaux du Maravenne. Ce dernier fait pleinement partie de l'agglomération avec, à l'ouest, plus de 40 hectares de lotissements et activités économiques de loisirs, ainsi que le port de Miramar.



Contexte urbain de proximité du secteur, au sein de l'agglomération littorale des Bormettes



Habitat collectif en bordure Est du site (en R+2 / R+3 partiel)

2. Principe d'extension limitée de l'urbanisation

L'article L.121-13 du code de l'urbanisme dispose que dans les espaces proches du rivage, l'extension de l'urbanisation doit être limitée.

Le Conseil d'État juge que doivent être regardées comme une extension de l'urbanisation au sens de l'article L.121-13 du Code de l'urbanisme, l'ouverture à la construction de zones non urbanisées ainsi que la densification significative de zones déjà urbanisées (CE, 11 avr. 2018, Commune d'Annecy, req. n° 399094). C'est en l'occurrence le cas du site des Bormettes.

De manière constante, la jurisprudence considère qu'une opération d'urbanisation présente un caractère limité dès lors qu'elle ne modifie pas de manière significative les caractéristiques du bâti avoisinant. Cette appréciation du caractère limité d'une extension de l'urbanisation doit être réalisée en fonction des caractéristiques du quartier, mais rappelle le juge, pas à l'échelle du territoire couvert par le PLU (CE, 11 avril 2018, Commune d'Annecy, req. n° 399094).

Le projet développé dans le quartier des Bormettes reprend ces caractéristiques :

- les hauteurs autorisées sur le site ne dépassent pas 17 mètres au-dessus du plancher nécessaire à la mise hors d'eau, ce qui respecte les caractéristiques de l'urbanisation existante, considérant que les constructions situées à l'Est du site de projet présentent déjà des hauteurs allant de R+2 à R+4 partiel.



Bâtiments en R+4 partiel situés le long du Boulevard Plage de l'Argentière



Habitat collectif en bordure Est du site (en R+2 / R+3 partiel)

- les densités projetées au sein de l'extension de l'urbanisation respectent également les densités observées ou autorisées. L'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée, l'OAP fixant des superficies maximales de plancher en fonction des destinations. Actuellement, les articles 9 et 13 de la zone UC, qui fixent les emprises, ne sont pas réglementés. L'OAP demande que l'habitat envisagé soit similaire en volume et en densité à l'existant des lotissements environnants.



Des habitations présentant de fortes densités situées au Nord du site de projet

Le projet d'aménagement des Bormettes respecte ainsi les caractéristiques d'une extension de l'urbanisation intégrée à son environnement immédiat.

3. Principe de non-urbanisation dans la bande des 100 m dans les espaces non déjà urbanisés

L'article L. 121-4 du code de l'urbanisme qui dispose que : « Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque **leur localisation répond à une nécessité technique impérative** ». Si l'on considère que le projet NAVAL GROUP n'entre pas expressément dans les catégories listées au L 121-4 (même si la production des drones peut participer à la défense nationale), certaines composantes du projet peuvent déroger au principe de non-urbanisation dans la bande des 100 mètres au titre de l'article L121-17.

En effet, le développement des produits de Naval Group nécessite des essais en mer. Ces essais seront effectués sans aucune charge active. Pour cela, il est nécessaire de mettre en place un ponton permettant l'accès à la mer. Le bâtiment essais mer situé à proximité comprend des espaces tels que local de rinçage torpille, local plongeur et des zones de stockage et ateliers ainsi que l'installation d'un poste de commandement donnant sur la mer et des moyens de communication.

Dans ce cadre, le projet prévoit un bâtiment technique de 850 m² maximum dans la bande des 100m, dont l'emprise au droit du secteur de projet est déjà fortement artificialisée (plusieurs constructions, mur d'enceinte, enrochements sur la frange littorale). La construction d'un bâtiment technique répond à la nécessité impérative d'accès à la mer pour les activités de Naval Group et se justifie au regard de l'article L121-17 du Code de l'Urbanisme qui dispose que « L'interdiction prévue à l'article L 121-16 ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau ».

Au regard de l'article L 121-17 du code de l'Urbanisme, la construction de ce bâtiment peut donc déroger à l'inconstructibilité dans la bande des 100m.



Les espaces concernés par la bande des 100 m – Géoportail

B. Documents cadres

1. SCOT Provence Méditerranée

La commune de La Londe-les-Maures est incluse dans le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Provence Méditerranée comprenant la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures, qui a été approuvé le 6 septembre 2019.

Le DOO approuvé établit les orientations suivantes :

1. Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire

1. Identifier les espaces à préserver du réseau vert, bleu et jaune
2. Délimiter, préserver et valoriser les espaces du réseau vert, bleu et jaune dans les documents d'urbanisme locaux
3. Organiser le développement en suivant les principes de recentrage et de cohérence urbanisme-transport
4. Maîtriser le développement dans les enveloppes urbaines
5. Définir et mettre en œuvre une politique foncière

2. Afficher les axes de développement

1. Affirmer les filières économiques stratégiques
2. Affirmer les espaces et les sites de l'ambition métropolitaine
3. Poursuivre les travaux de grands équipements du territoire
4. Implanter les activités compatibles avec l'habitat dans les centres-
5. Villes et les quartiers de gares, maîtriser le développement économique le long des axes routiers
6. Métropoliser les pôles tertiaires
7. Faire des centres-villes une localisation prioritaire pour le commerce, maîtriser le développement des grandes polarités commerciales périphériques
8. Dédier les zones d'activités (hors pôle tertiaire) à l'accueil des activités et services incompatibles avec l'habitat
9. Développer les outils d'observation du développement
10. Économique et développer des schémas de développement économique
11. Fixer les principes et objectifs généraux de la politique de l'habitat
12. Planifier la production d'au moins, en moyenne, 3 500 logements par an jusqu'en 2030, centrée au minimum à 60 % dans la métropole Toulon Provence Méditerranée
13. Améliorer et réhabiliter le parc de logements
14. Mesurer et comprendre les comportements
15. Développer les transports en commun
16. Planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs
17. Développer et répartir les aires de covoitage
18. Développer l'intermodalité
19. Développer les outils numériques en lien avec les déplacements
20. Développer les mobilités propres
21. Achever le réseau autoroutier, compléter et aménager le réseau routier
22. Réduire et mieux organiser les flux de transports de marchandises

3. Promouvoir un cadre de vie de qualité, répondre au défi de la transition énergétique et de la réduction des gaz à effet de serre

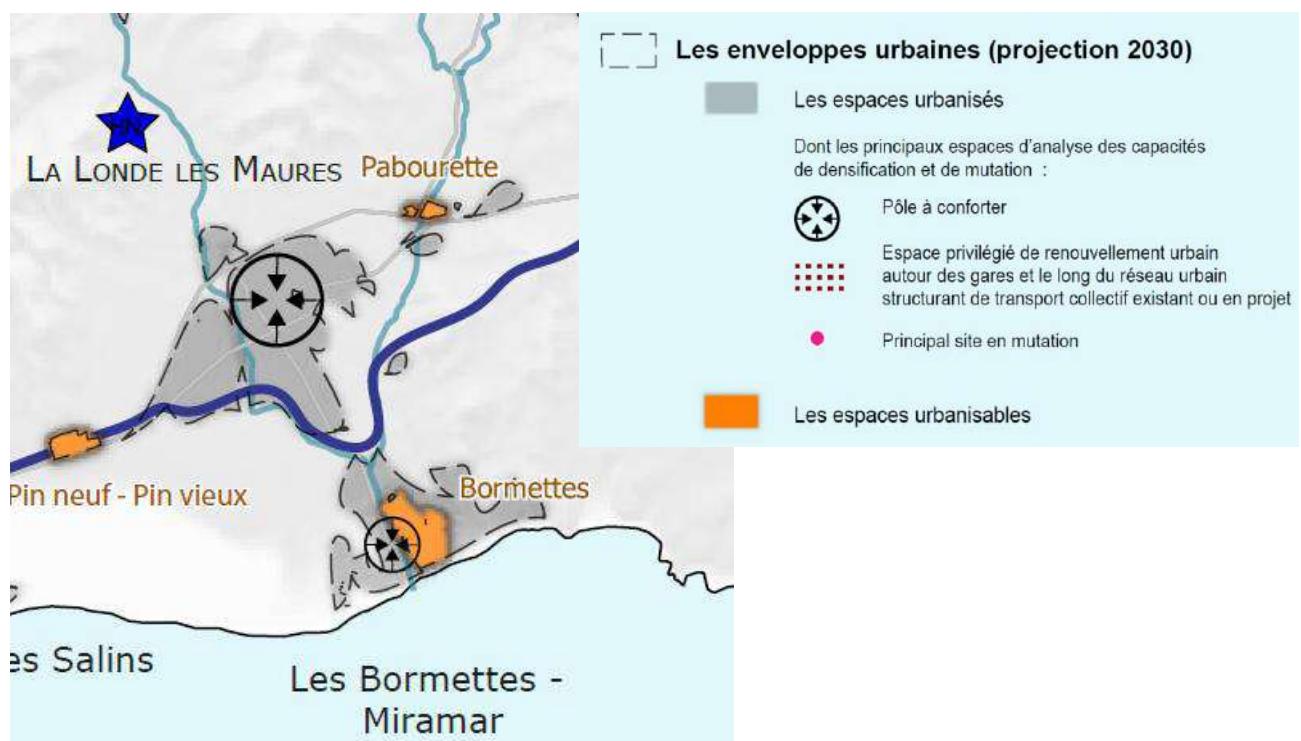
1. Améliorer la qualité et le maillage des espaces publics
2. Améliorer la qualité de l'interface terre-mer
3. Préserver les sites bâtis d'intérêt paysager spécifique qui constituent en partie le patrimoine bâti de Provence Méditerranée
4. Dans le Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume, requalifier les secteurs pavillonnaires de moindre qualité

5. Améliorer la qualité des zones d'activités économiques
6. Améliorer la qualité des entrées d'agglomérations, de villes et de villages
7. Favoriser l'intégration paysagère des réseaux secs aériens
8. Améliorer la qualité des projets d'aménagement
9. Aménager une armature de parcs et jardins
10. Diminuer l'exposition aux nuisances et aux pollutions
11. Accroître la connaissance
12. Accroître la sobriété énergétique et réduire les émissions de GES du territoire
13. Développer les énergies renouvelables pour assurer un mix énergétique diversifié et décentralisé

4. Gérer durablement les risques et les ressources, réduire la vulnérabilité du territoire au changement climatique

1. Prendre en compte les risques naturels et réduire la vulnérabilité au changement climatique
2. Gérer les risques technologiques
3. Promouvoir des opérations d'aménagement environnementales
4. Viser une gestion parcimonieuse de la ressource en eau
5. Valoriser la ressource forestière
6. Conforter et accroître la gestion durable des déchets dans une logique d'économie circulaire
7. Assurer et pérenniser la ressource en granulats de Provence Méditerranée.

Le secteur des Bormettes est identifié par le SCOT, parmi les principales opportunités foncières du territoire pour le développement économique, ainsi que parmi les principaux sites de densification et de mutation.





La déclaration de projet est ainsi compatible avec les orientations du DOO du SCoT Provence Méditerranée.

2. Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) Provence-Alpes-Côte d'Azur

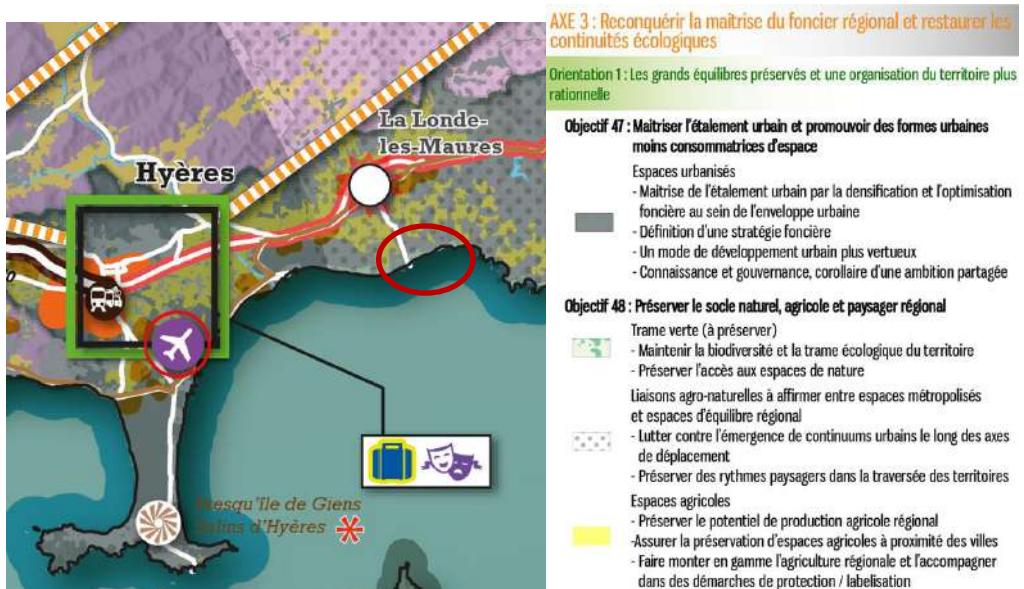
Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a été approuvé le 15 octobre 2019. Instauré par la loi NOTRe, il fixe une stratégie régionale à moyen et court termes (2030-2050) sur divers domaines : l'environnement, les infrastructures d'intérêt régional, l'habitat, l'équilibre des territoires et les transports.

Le SCOT et, de fait, le PLU, doivent être compatibles avec les règles du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) et prendre en compte ses objectifs.

Le SRADDET a choisi de suivre trois lignes directrices :

1. Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional :
 - Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique ;
 - Concilier attractivité et aménagement durable du territoire ;
 - Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource ;
2. Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau :
 - Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités ;
 - Mettre en cohérence l'offre de mobilité et stratégie urbaine ;
 - Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques ;
3. Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants :
 - Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires ;
 - Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie ;
 - Développer échanges et réciprocités entre territoires.

Aucun focus spécifique n'est fait par le SRADDET sur le site des Bormettes, mais le projet participe au rayonnement économique régional tel que programmé par celui-ci.



Extrait de la carte du SRADDET

La déclaration de projet est ainsi compatible avec les règles générales du SRADDET.

3. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée est un outil de planification qui fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt générale et le respect de la Directive Cadre sur l'Eau. Il s'agit d'un document d'aménagement stratégique dont les principales orientations s'appliquent directement au PLU.

Orientations du SDAGE	Déclaration de projet	Compatibilité
S'adapter aux effets du changement climatique	Concerné	<p>Le projet des Bormettes intègre des mesures permettant de limiter l'imperméabilisation complète du site. En effet, le projet prévoit la préservation d'espaces de pleine terre intégrant les enjeux en matière de sensibilité écologique et de maintien de la végétation existante en faveur de l'intégration paysagère et l'aménagement d'espaces de stationnement perméables.</p> <p>De même, le projet intègre des principes de desserte dans le but de valoriser les pratiques de mobilités durables et d'améliorer la circulation favorisant ainsi le report modal. Les nouveaux bâtiments répondront également aux nouvelles normes de constructions afin d'améliorer la performance énergétique.</p>
Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	Non concerné	/
Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques	Concerné	<p>La gestion des eaux est au centre des aménagements du site. En effet, l'OAP intègre des principes d'aménagements paysagers afin d'intégrer la gestion de l'eau. Ainsi un système de franchissement et de récupération de eaux pluviales est introduit dans l'opération d'aménagement pour assurer un rejet direct à la mer et une atténuation du risque inondation par débordement.</p> <p>L'OAP prévoit également des aménagements paysagers à proximité de ces espaces pour préserver au mieux la qualité des cours d'eau. De même, lors de la phase chantier, le projet devra respecter une charte de chantier propre et mettra en place des mesures pour limiter le rejet de polluants sur ces espaces lors de la phase pré-opérationnelle.</p> <p>Le respect des 100 m par rapport au trait de côte est conservé.</p>
Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau	Non concerné	/
Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux	Non concerné	/

Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé	Concerné	<p>Le projet des Bormettes identifie des aménagements pour limiter les incidences négatives de la nouvelle imperméabilisation du site. Pour cela, des espaces de biodiversités et des aménagements paysagers sont identifiés à proximité des cours d'eau et de la mer afin de limiter les potentiels pollutions (hydrocarbures, rejets domestiques, etc.). A noter que l'ensemble des sites artificialisés seront raccordés aux réseaux d'eau potable et d'assainissement de la commune.</p> <p>Le projet de Naval Groupe devra également contrôler ces rejets pour limiter la pollution de l'eau et définir des mesures précises lors de la phase pré-opérationnelle.</p> <p>Le projet intègre également des objectifs de développement de la desserte et des mobilités durables pour limiter l'utilisation de la voiture et ainsi la pollution par hydrocarbures.</p>
Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides	Concerné	<p>Le projet des Bormettes prévoit de préserver la qualité des milieux aquatiques situés à proximité. Pour cela, il instaure les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préservation des espaces végétalisés à proximité des cours d'eau et de la mer - Respect des 100 m par rapport au trait de côte - Raccordement des futures constructions aux réseaux d'eau potable et d'eaux usées <p>Lors de la phase pré-opérationnelle du projet de Naval Group, des mesures plus précises pourront être développées pour réduire les potentielles incidences sur la qualité des masses d'eaux situées à proximité.</p>
Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	Concerné	<p>Le projet sera raccordé au réseau d'eau potable communal ce qui limite le prélèvement direct et permet le suivi des consommations.</p>
Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques	Concerné	<p>Le projet d'OAP intègre l'aléa inondation au sein des principes d'aménagement. Ainsi, le secteur doit recevoir des aménagements liés au programme d'actions de prévention des inondation (PAPI). La construction du projet sera donc conditionnée par ces aménagements.</p>

4. Plan de Gestion des Risques Inondations (PGRI)

Le PGRI est un outil stratégique élaboré sur chaque grand bassin qui définit les objectifs de la politique de gestion des inondations à l'échelle du bassin et fixe les dispositions permettant d'atteindre ces objectifs. Le PGRI 2022-2027 a été approuvé le 21 mars 2022. Les objectifs du PGRI sont déclinés au sein de stratégies locales de gestion des risques d'inondation pour les Territoires à Risques Importants d'Inondation.

La commune de la Londe-les-Maures n'est pas concernée par un TRI.

Objectifs	Compatibilité
<i>Grand objectif 1 : Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation</i>	
1. Améliorer la connaissance et réduire la vulnérabilité du territoire	Le projet des Bormettes intègre au sein de son OAP les aménagements prévus par le PAPI dans le but de diminuer le risque inondation du secteur.
2. Respecter les principes d'un aménagement du territoire intégrant les risques d'inondations	De même, des études hydrauliques sont prévus dans le cadre de l'aménagement des bâtiments de Naval Group pour définir des mesures précises de réduction du risque.
<i>Grand objectif 2 : Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques</i>	
1. Agir sur les capacités d'écoulement	Le projet d'OAP prévoit des mesures pour limiter les effets de l'imperméabilisation du site : définition d'un coefficient d'espaces verts par lot, préservation des espaces végétalisés à proximité des cours d'eau et de la mer, utilisation de revêtement poreux pour les zones de stationnement, etc. De même, le projet identifie des linéaires favorables à la gestion des eaux pluviales
2. Prendre en compte les risques torrentiels	Non concerné
3. Prendre en compte l'érosion côtière du littoral	Le projet respecte les 100 m par rapport au trait de côte et identifie cette zone comme un espace de biodiversité à préserver.
4. Assurer la performance des systèmes de protection	Non concerné
<i>Grand objectif 3 : Améliorer la résilience des territoires exposés</i>	
1. Agir sur la surveillance et la prévision	Non concerné
2. Se préparer à la crise et apprendre à mieux vivre avec les inondations	
3. Développer la conscience du risque des populations par la sensibilisation, le développement de la mémoire du risque et la diffusion de l'information	
<i>Grand objectif 4 : Organiser les acteurs et les compétences</i>	
1. Favoriser la synergie entre les différentes politiques publiques : gestion des risques, gestion des milieux, aménagement du territoire et gestion du trait de côte	Pas à l'échelle du PLU
2. Garantir un cadre de performance pour la gestion des ouvrages de protection	
<i>Grand objectif 5 : Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation</i>	

1. Développer la connaissance sur les risques d'inondation	<p>Le projet des Bormettes intègre au sein de son OAP les aménagements prévus par le PAPI dans le but de diminuer le risque inondation du secteur.</p> <p>De même, des études hydrauliques sont prévus dans le cadre de l'aménagement des bâtiments de Naval Group pour définir des mesures précises de réduction du risque.</p>
2. Améliorer le partage de la connaissance	Non concerné

5. Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Enjeu majeur de santé publique, la qualité de l'air s'améliore depuis plusieurs années. Entre 2007 et 2018, les populations exposées à une qualité de l'air dégradée ont été divisées par 4 sur la zone du Plan de Protection de l'Atmosphère du Var.

La lutte contre la pollution atmosphérique nécessite de prendre des mesures pérennes portées par l'ensemble des acteurs territoriaux. Le PPA constitue l'outil privilégié de la mise en œuvre de ces mesures. Il se concrétise en différentes actions dans les secteurs des transports, de l'industrie, du chauffage résidentiel, de l'agriculture, etc. Le PPA s'articule avec les démarches de planification et les programmes d'actions engagés par les collectivités pour améliorer la qualité de l'air tels que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, les Plans Climat Air Énergie Territoriaux, Plans de Déplacement Urbains et Plans Locaux d'Urbanisme. Sa réalisation incombe au préfet de département.

La directive européenne 2008/50/CE sur la qualité de l'air, retranscrite dans les articles L.222-4 à L.222-7 et R. 222-13 à R.222-36 du Code de l'Environnement, impose l'élaboration d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ce qui est le cas de l'agglomération de Toulon.

Suite à l'évaluation du PPA 2013-2018, et dans la mesure où quelques dépassements des normes de la qualité de l'air perdurent malgré une amélioration constatée, le préfet du Var a engagé la révision du PPA le 17 janvier 2019, parallèlement à celles des PPA des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes.

Pour le PPA du Var approuvé le 17 mars 2022, l'enjeu n'est donc plus d'atteindre les seuils réglementaires. Le défi est de tendre vers un seuil plus exigeant, celui des valeurs recommandées en 2005 par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) de 20 µg/m³/an pour les particules fines pour améliorer la santé de la population. C'est pourquoi le PPA révisé mettra en œuvre un plan d'une cinquantaine d'actions, ambitieux et partagé avec tous les partenaires du territoire et en particulier les collectivités.

Le PPA se fixe les objectifs suivants :

- Conserver sur toute la durée du PPA le respect des seuils réglementaires pour l'ensemble des stations fixes de surveillance de la qualité de l'air
- À l'horizon 2025 :
 - o Plus aucune population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires (sur la base des modélisations réalisées par AtmoSud).
 - o Tendre vers les seuils recommandés par l'OMS en 2005 pour les PM10 et PM2,5 (respectivement 20µg/m³ et 10µg/m³ en moyenne annuelle)

Le PPA a ainsi établi un programme d'actions par catégorie : maritime (4 actions), transport terrestre (8 actions), industrie (1 action), biomasse (3 actions), résidentiel (2 actions) et communication (2 actions).

La déclaration de projet valant mise en comptabilité du PLU est compatible avec le PPA notamment avec l'objectif 7 « Développer les alternatives à la voiture individuelle ». En effet, le projet prévoit de favoriser l'utilisation des modes de transports propres et souhaite mettre en avant les pratiques de mobilités durables. De même, le projet de DP est conforme avec le PPA en conservant des espaces de biodiversité préservant ainsi des zones de captages de carbone.

VI. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

A. Etat initial de l'environnement

1. Le contexte paysager et patrimonial

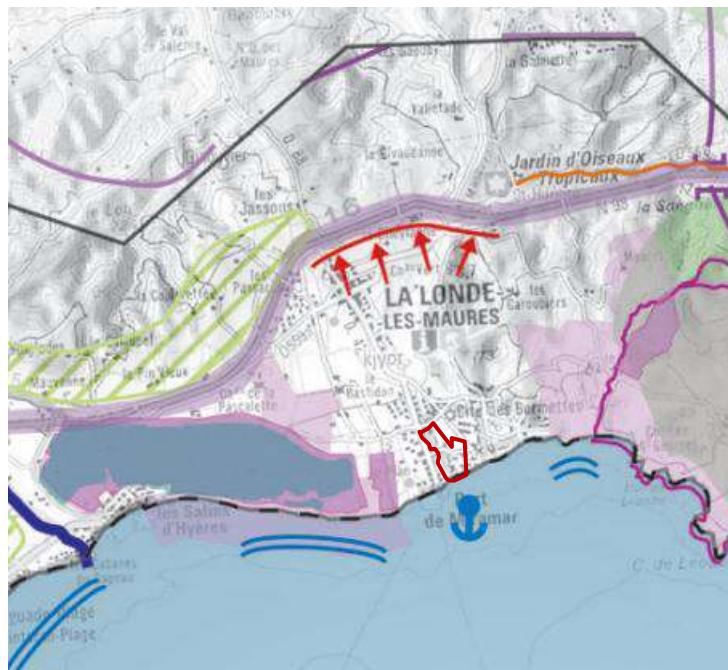
Le paysage communal

La-Londe-les-Maures se trouve au cœur d'un vaste ensemble paysager remarquable. Les forêts londaises du Nord de la commune se prolongent vers les forêts de Pierrefeu du Var et de Collobrières, tandis que les collines boisées du Sud-Est sont en continué avec les collines de Bormes les Mimosas. La plaine londaise prolonge à l'Est la plaine agricole et les milieux humides d'Hyères, quant au littoral, il marque la position centrale de La-Londe-les-Maures dans la rade d'Hyères.

Au regard de la topographie et de la fonctionnalité des espaces, le secteur de projet est situé sur l'entité paysagère du littoral et du pôle urbain touristique. Cette dernière commence à partir du site de la Brûlade et descend au Sud en s'évasant jusqu'à la mer. Localisé en retrait immédiat de la façade littorale, à l'Est de la centralité portuaire, le quartier des Bormettes constitue un espace mixte, occupé par une friche industrielle en bord de mer, des habitations et des équipements, cette situation apparemment paradoxale conférant au lieu une identité particulière.

En partie Nord du site, est implantée l'ancienne cité ouvrière, développée sur la base d'alignement bâtis de faible hauteur sur le modèle des corons. Cette typologie d'habitat individuel groupé, est encadrée par des villas de facture architecturalement plus élaborée, des espaces publics centraux largement dimensionnés achevant de structurer un ensemble doté d'une remarquable qualité urbaine.

Le secteur de projet est compris dans l'Unité Paysagère de « Hyères et les îles d'Or », ce dernier n'identifie pas d'enjeux au sein du secteur même. Le site est situé à proximité de sites classés et d'une structure littorale ou portuaire.



	Constats	Enjeux/Effets
	Principale structure rurale de qualité	Equilibre/Harmonie et identité des terroirs
	Ensemble mixte forêt/agriculture à dominante forestière	Gestion/Maintien des équilibres
	Progression de l'habitat diffus	Maîtrise de l'évolution/Préservation des espaces agricoles et naturels
	Arrêt ou coupure d'urbanisation	Limite donnée au tissu urbain / Conservation de continuité paysagère, espace de respiration
	Site classé	Maintien, gestion des sites patrimoniaux, littoraux et urbain / Mise en valeur des richesses patrimoniales identitaires du département, tourisme et accueil du public
	Site inscrit	Maintien, gestion des sites patrimoniaux, littoraux et urbain / Mise en valeur des richesses patrimoniales identitaires du département, tourisme et accueil du public
	Propriété du Conservatoire du Littoral	
	Grand axe de vue (autoroute et voie ferrée)	Sensibilité particulière des premiers plans et des panoramas / Maintien de la diversité et de la qualité des paysages perçus
	Structure littorale ou portuaire	Gestion de l'aménagement et de la fréquentation / Accès privilégié au littoral artificialisé
	Secteur de plage aménagé	

Figure 4 : Enjeux localisés sur le secteur de projet (en rouge) par l'Atlas des Paysages du Var

Le paysage sur le site et aux abords immédiats

Situé à l'intersection de la rue du Pont Blanc et de l'avenue Henri Paul Schneider sur sa partie Est et longeant la traverse des Pêcheurs et le fleuve côtier du Maravenne à l'Ouest, le secteur n'est que peu artificialisé. Le site Open Friche Map identifie trois parcelles en tant que friche agricole : BA125, BA22 et AW67. Cette dernière parcelle est cependant déjà urbanisée en partie et présente un potentiel agronomique relativement faible. Néanmoins, les deux autres parcelles, ainsi que le nord du site, n'ont pas été exploitées depuis de nombreuses années et leur proximité avec les habitations rendent la mise en culture complexe d'un point de vue conflit d'usage.

Le secteur de projet présente une topographie relativement plane et offrant peu d'obstacle visuel depuis les points de vue proches. Les points de vue sur le site permettent de percevoir un espace relativement végétalisé et comprenant de nombreux alignements d'arbres qualitatifs comprenant des platanes ainsi que des palmiers.



Figure 5 : Points de vue proches du secteur de projet





Figure 6 : Point de vue recensé sur le secteur de projet (Source : Google Street)

Concernant les points de vue lointains, le secteur n'est pas visible depuis les routes principales telles que la D98 ou encore la D42A qui sont encadrées par des alignements d'arbres limitant la visibilité sur les alentours.

Le site est situé au niveau de la façade maritime du territoire communal et présente donc des enjeux d'intégration important depuis le littoral et depuis le site.

Le patrimoine remarquable aux alentours

La-Londe-les-Maures possède un riche passé archéologique avec quelques 36 sites répertoriés. Sur différents lieux de la commune, on observe de nombreuses preuves d'occupation romaine (Les Jassons, Tamary, ...), mais aussi 3 sites préhistoriques, 4 sites protohistoriques et 1 site médiéval. La commune recense également un patrimoine religieux, avec l'église paroissiale de la commune et historique (Château du Bastidon, cité ouvrière des Bormettes, etc.). Aucun de ces patrimoines n'est situé à proximité ou n'est compris dans le secteur de projet.

La commune recense également un monument historique inscrit « Le Dolmen de Gaoutabry ». Ce dolmen pourrait être daté vers 2500 av. J.-C., fin du Néolithique donc, comme l'attestent des fouilles effectuées sur le site. Cependant, il n'a été redécouvert qu'en 1876 par le baron Gustave Charles Ferdinand de Bonstetten.

Le secteur de projet comprend la cité ouvrière des Bormettes considéré comme un patrimoine bâti communal. Ce recensement n'induit pas de prescriptions spécifiques.

Le site recense un patrimoine paysager, il s'agit du Cyprès chauve à protéger.

La commune est concernée par deux sites classés :

- « Le Cap Bénat et le Domaine Public Maritime correspondant » : L'objectif du classement est de maintenir l'unité esthétique de cet ensemble naturel qui constitue un point fort du littoral varois

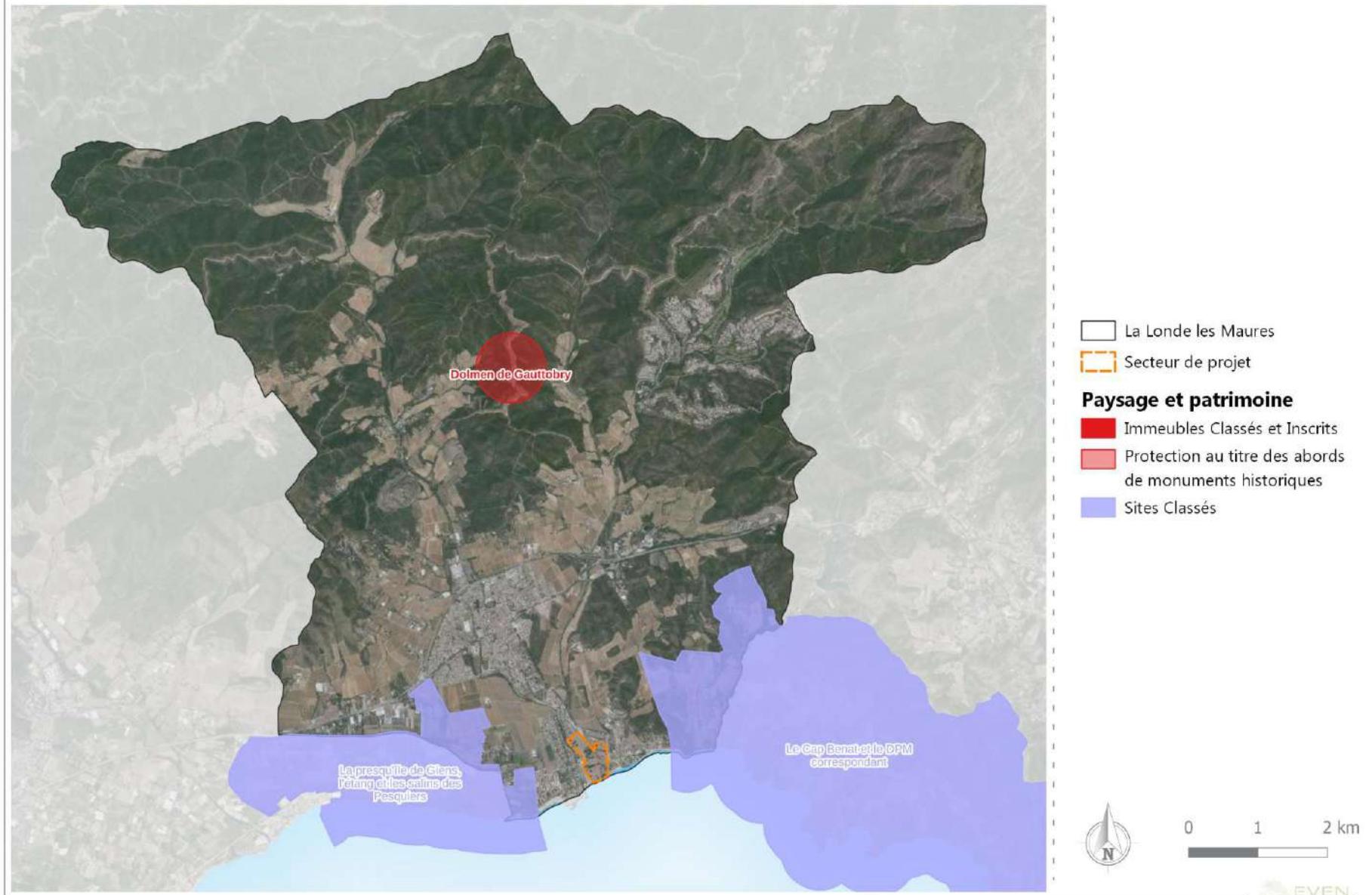
encore bien caractérisé par la forêt, le vignoble et une succession de plages à l'état naturel. C'est un paysage caractérisé par les collines boisées en pin et en chêne liège, les vignobles structurant la plaine et un littoral découpé par des criques de sable fin et des pointes rocheuses. Aujourd'hui, les enjeux paysagers portent sur l'équilibre et la pérennisation de ces paysages, sur ces interfaces entre le naturel et le cultivé, sur la richesse paysagère et environnementale des lieux.

- « La presqu'île de Giens, l'étang et les salins des Pesquiers » : Le site est aujourd'hui géré par le Conservatoire du Littoral et protégé pour sa grande qualité paysagère et environnementale. Il accueille une végétation naturelle variée en fonction des milieux allant des roselières et des algues dans les canaux, en passant par les sansouïres sur les berges des canaux, les prés salés à jonçais maritimes, les pelouses sur les digues de sable, et les bosquets de tamaris et de pins parasols. Le site est également un refuge pour de nombreux oiseaux migrateurs (tel l'échasse blanche, l'avocette élégante, le flamant rose... etc.), qui nichent sur les digues de sable naturel.

Le site n'est concerné directement par aucun périmètre patrimonial, en revanche sa proximité importante (moins d'1 km) confère au projet une certaine responsabilité dans le traitement de son insertion paysagère est situé à moins de 1 km des sites inscrits de la commune.

Déclaration de Projet du PLU de La Londe les Maures

Patrimoine remarquable à proximité du site



Septembre 2023 / Source : Atlas du patrimoine, Ortho, IGN

ENJEUX SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE :

- Un secteur **majoritairement non-artificialisé** comprenant des **d'alignements d'arbres qualitatifs** encadrant les chemins le traversant
- Une interface maritime à préserver
- Peu de covisibilités depuis les accès directs du fait de la topographie plane
- Des parcelles identifiées en tant que **friche agricole** par l'outil Open Friche Map non cultivées depuis de nombreuses années

Les enjeux sur le paysage et le patrimoine sont donc **modérés**.

2. La biodiversité et les continuités écologiques

La commune de la Londe-les-Maures est concernée par différents sites et périmètres de protection écologique, parmi lesquels on retrouve :

- 4 sites Natura 2000, de type Zone Spéciale de Conservation (ZSC) et Zone de Protection Spéciale (ZPS) ;
- 8 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) (terrestres de type I et II et mer de type II) ;
- Un Arrêté de Protection de Biotope ;
- 3 Espaces Naturels Sensibles ;
- 2 Terrains du Conservatoire du Littoral ;
- Le Parc National de Port Cros.

Les périmètres d'inventaires et de protection écologique

• Le réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels remarquables (terrestres, ou marins), localisés sur le territoire européen, et identifiés pour leur rareté et/ou la fragilité des espèces et des habitats qui le composent. Il a pour objectif principal de contribuer à préserver la biodiversité en assurant le maintien ou le rétablissement, dans un état de conservation favorable, des habitats naturels et des espèces animales et végétales d'intérêt communautaire en s'appuyant la mise en place d'une gestion contractualisée.

La constitution de ce réseau se base sur la directive européenne « Habitats » du 21 mai 1992, qui prévoit la création de Zones Spéciales de Conservation (ZSC), complétant ainsi la directive « Oiseaux » de 1979, qui œuvre pour la protection des oiseaux sauvages à travers les Zones de Protection Spéciale (ZPS). Les ZSC ne sont pas des réserves intégrales, desquelles sont exclu tout type d'activité économique, mais des zones dans lesquels l'accent est mis sur le maintien des processus écologiques naturels et la préservation des habitats naturels et des espèces associées. De ce fait, tout projet programmé dans une zone inscrite dans le réseau doit faire l'objet d'une étude d'incidences environnementales pouvant impliquer la définition de mesures de compensation.

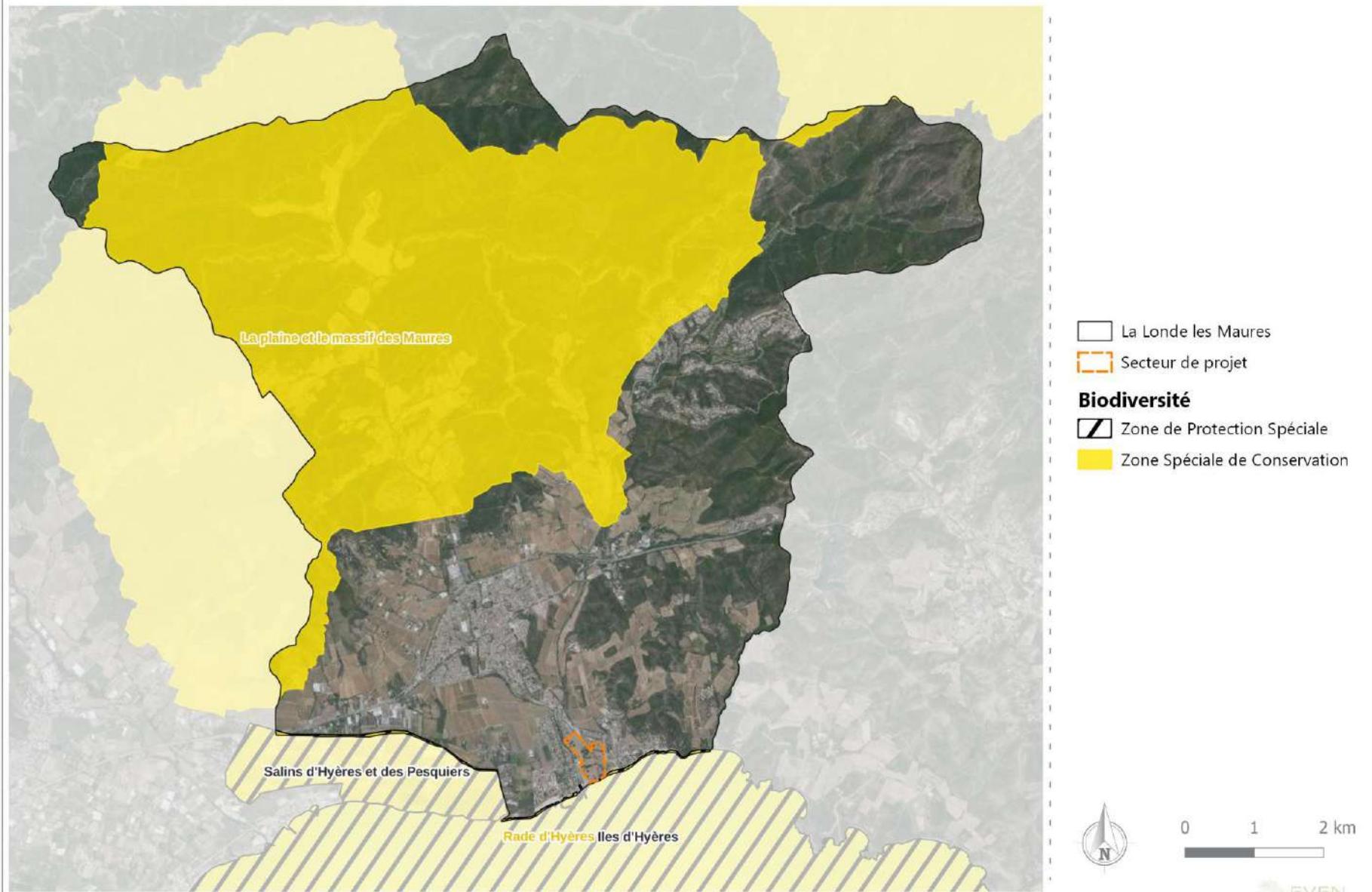
La commune de La Londe-les-Maures est concernée par les sites Natura 2000 suivants :

- La ZPS « Iles d'Hyères » - **FR9310020**
- La ZPS « Salins d'Hyères et des Pesquiers » - **FR9312008**
- La ZSC « La plaine et le massif des Maures » - **FR9301622**
- La ZSC « Rade d'Hyères » - **FR9301613**

La partie terrestre du projet n'est pas directement concernée par les sites Natura 2000 mais est à proximité directe de la ZPS « Iles d'Hyères » et de la ZSC « Rade d'Hyères ». Il est également localisé à moins de 3 km de la ZSC « La plaine et le massif des Maures » et à un peu plus de 1 km de la ZPS « Salins d'Hyères et des Pesquiers ».

Déclaration de Projet du PLU de La Londe les Maures

Réseau Natura 2000 à proximité du site



- **Les Zones d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique**

Les ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) n'ont pas de portée réglementaire directe. Elles sont fondées sur un recensement et un inventaire exhaustif des espaces naturels dont l'intérêt repose tant sur la dynamique et la richesse de l'écosystème que sur la présence d'espèces faunistiques ou floristiques rares ou menacées. Elles représentent ainsi un atout et une richesse du territoire et peuvent être une indication de la présence possible d'espèces protégées (L 441-1 du code de l'environnement).

Il existe deux types de ZNIEFF :

- Les ZNIEFF de type I, d'une superficie généralement limitée, définies par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional ;
- Les ZNIEFF de type II qui sont des grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

La commune de La Londe-les-Maures est concernée par les ZNIEFF suivantes

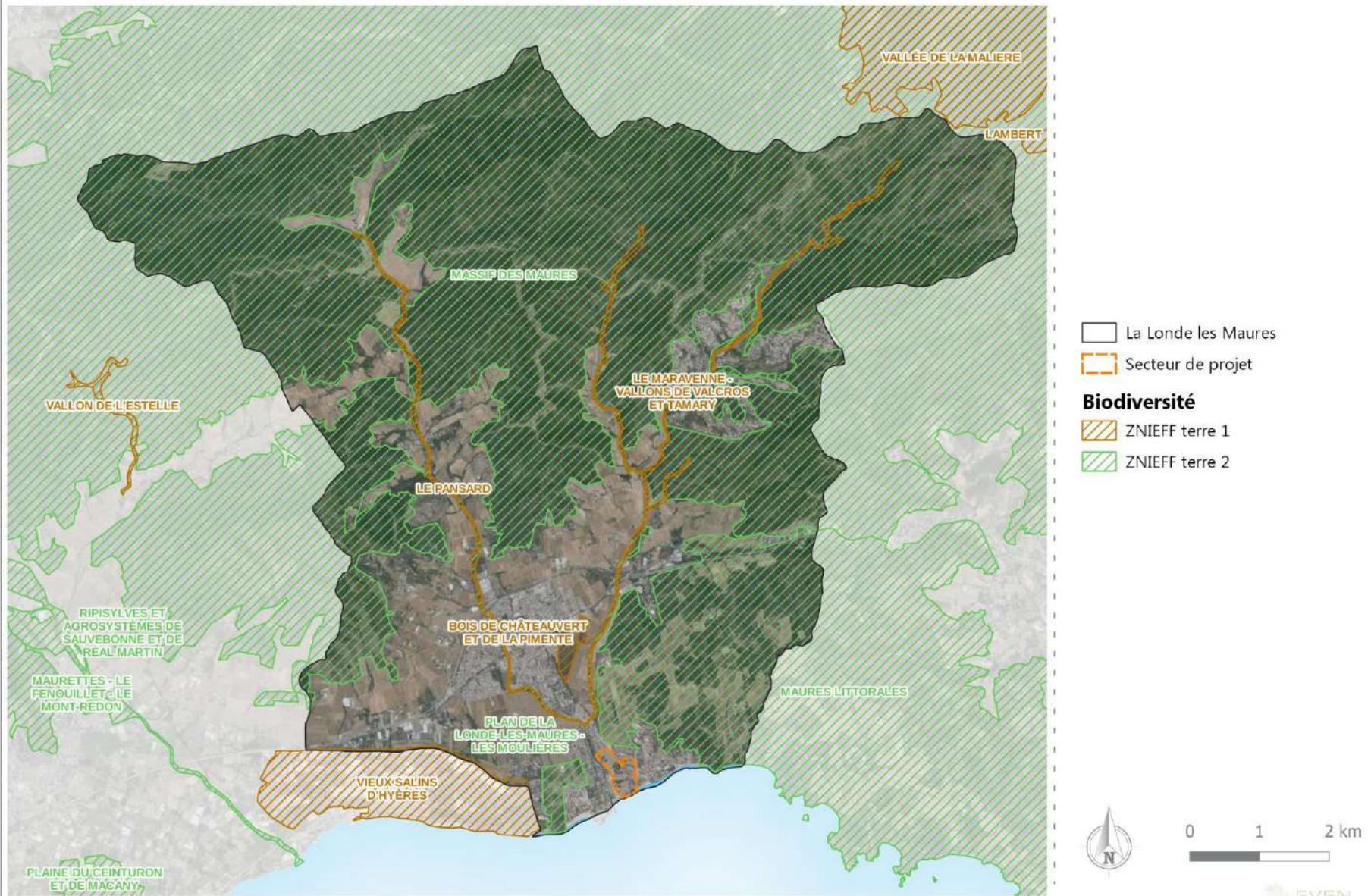
- ZNIEFF terrestre de type 1 :
 - « Vieux salins d'Hyères » - **930012508**
 - « Le Pansard » - **930012518**
 - « Le Maravenne – Valons de Valcros et Tamary » - **930012519**
 - « Bois de Châteauvert et de la Pimente » - **930020234**
- ZNIEFF terrestre de type 2 :
 - « Maures Littorales » - **930012515**
 - « Massif des Maures » - **930012516**
 - « Plan de la Londe-les-Maures » - **930020269**
- ZNIEFF maritime de type 2 « Rade d'Hyères » - **93M000078**

La partie terrestre du projet n'est pas comprise dans les périmètres des ZNIEFF localisées sur la commune mais est situé à proximité direct de la ZNIEFF maritime de type 2 « Rade d'Hyères ». Il est à proximité des ZNIEFF suivantes :

ZNIEFF	Distance
ZNIEFF de type 1	
« Vieux salins d'Hyères »	1,1 km
« Le Pansard »	440 m
« Le Maravenne – Valons de Valcros et Tamary »	420 m
ZNIEFF de type 2	
« Maures littorales »	60 m
« Plan de la Londe-les-Maures »	250 m
« Massif des Maures »	440 m

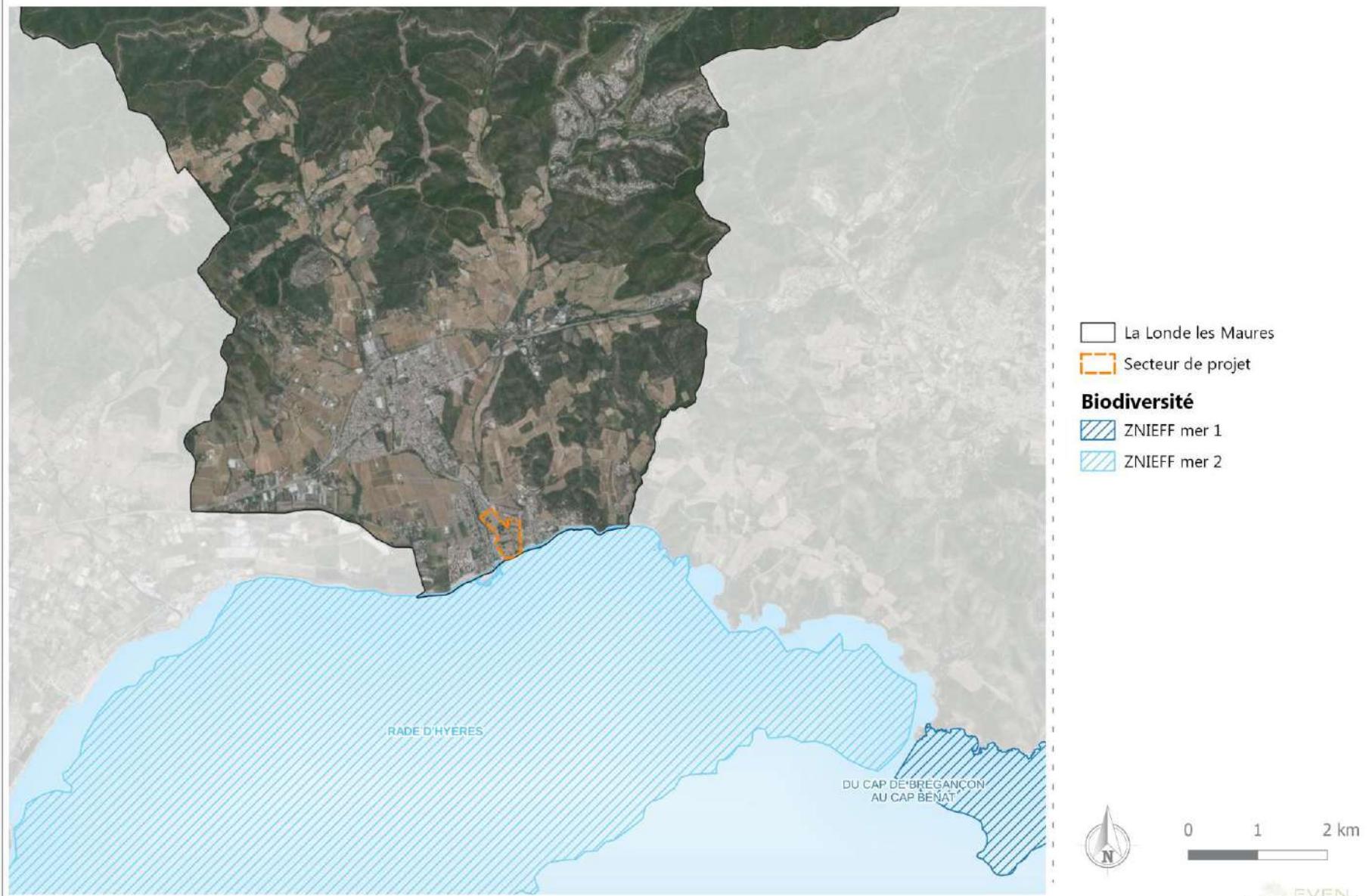
Déclaration de Projet du PLU de La Londe les Maures

ZNIEFF terreste à proximité du site



Déclaration de Projet du PLU de La Londe les Maures

ZNIEFF maritime à proximité du site



Les protections contractuelles

• **Les Arrêtés de Protection de Biotope**

Les arrêtés de protection de biotope visent à protéger les habitats nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie d'espèces protégées. Les mesures qu'ils fixent permettent de favoriser la protection ou la conservation de biotopes, qui peuvent être par exemple :

- Des haies, marécages, marais, bosquets, landes, dunes, pelouses, récifs coralliens, mangroves, ou toutes autres formations naturelles peu exploitées par l'homme ;
- Mais aussi des bâtiments, ouvrages, mines et carrières (sous certaines conditions), ou tous autres sites bâtis ou artificiels, à l'exception des habitations et des bâtiments à usage professionnel.

Les arrêtés de protection de biotope sont pris :

- Par le préfet, lorsque sont concernés des espaces terrestres,
- Ou par le représentant de l'Etat en mer, pour les espaces maritimes,
- Avec cosignature du préfet de département concerné si les mesures prise en mer concernent du domaine public maritime.

Les mesures ainsi prises par arrêté peuvent entre autres interdire certaines actions pouvant porter atteinte à l'équilibre écologique des milieux. Suivant leur contenu, ces arrêtés peuvent donc avoir pour effet d'interdire, le cas échéant, certaines actions préalables à des constructions ou aménagements ou certains des types de constructions.

La commune présente un Arrêté de Protection de Biotope : Ancienne mine de Valcros. Cette dernière présente un enjeu important pour la conservation de différentes espèces de chauve-souris. Le site de projet n'est pas directement concerné par un Arrêté de Protection de Biotope mais est situé à plus de 6km de cet arrêté.

• **Les Terrains du Conservatoire du Littoral**

Le Conservatoire du littoral est un établissement public administratif de l'Etat placé sous la tutelle du ministre chargé de la protection de la nature. Les missions du Conservatoire du littoral sont de préserver le littoral qui répond à 4 enjeux principaux :

- La conservation d'espaces dont la valeur patrimoniale engage notre responsabilité à l'égard des générations futures ;
- La préservation d'un capital naturel et historique fondamental pour l'attractivité de notre territoire ;
- Le bien-être social de tous par l'accueil équitable et partagé des populations ;
- La protection des biens et des personnes contre les phénomènes climatiques extrêmes en permettant un espace tampon entre l'océan et les enjeux humains.

Le territoire communal recense 3 terrains du Conservatoire du Littoral :

- « Pinède du Bastidon »
- « Cap Benat »
- « Les Vieux Salins »

Le secteur de projet n'est pas concerné par un terrain du Conservatoire du Littoral mais est situé à 700 m des terrains de la Pinède du Bastidon et à 1,2 km des Vieux Salins.

• **Les Espaces Naturels Sensibles**

Les Espaces Naturels Sensibles, dits ENS, sont des sites situés en milieux littoraux, humides ou forestiers, remarquables par leur diversité biologique. Ils sont, par nature, fragiles, rares ou menacés. Nés de la volonté de freiner l'expansion urbaine sur l'ensemble du département, ils sont à disposition du public, dans un souci de partage, excepté en cas d'extrême fragilité.

Ces trésors de biodiversité sont gérés en fonction de cette fragilité. Des aménagements appropriés valorisent ainsi leurs richesses et évitent une surfréquentation néfaste sur les milieux. Le Conseil Départemental s'attache à :

- Préserver les sites remarquables et les paysages ;
- Assurer la sauvegarde des habitats naturels ;
- Accueillir le public.

La commune est concernée par trois Espaces Naturels Sensibles :

- La Brûlade : Situé à mi-chemin entre le centre du village et les plages, cet ENS est un site paysager planté de nombreuses essences d'arbres. Traversé par la piste des Anamites (ancienne voie de chemin de fer) c'est une étape avant de rejoindre le port de La Londe-les-Maures ;
- Le Jardin des Oliviers : en plein centre-ville de La Londe, ce jardin paysager est un havre de paix où l'on vient se promener sur ses sentiers aménagés ou se poser sur un banc à côté de la grande fontaine pour lire un livre ou simplement écouter les clapotis de l'eau ;
- Le Domaine de Tamary : niché au cœur des premiers contreforts des Maures, cet ENS est un lieu de passage aux croisements des pistes équestres remontant dans l'arrière-pays et celle redescendant vers la mer et les vignobles londais. Sur sa sortie est, vous tomberez sur le golf de Valcros.

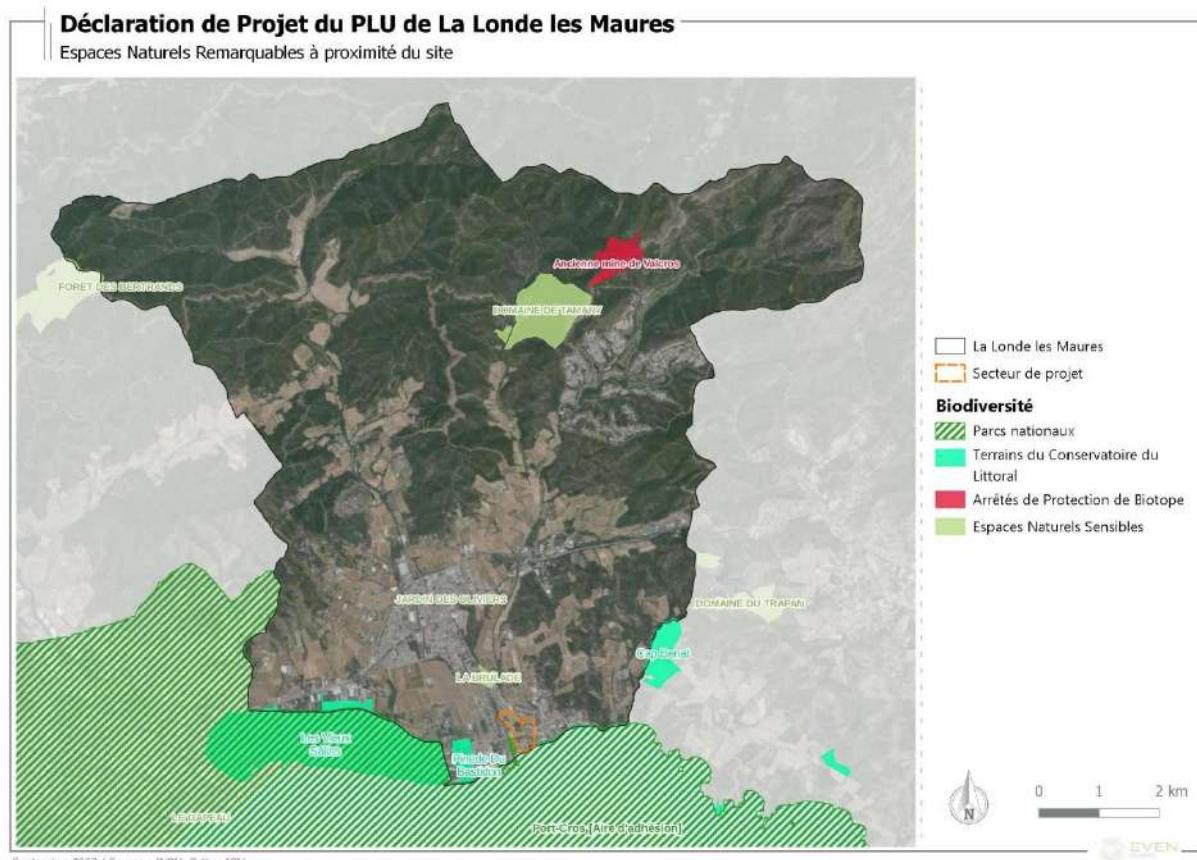
Aucun ENS communal n'est compris dans le périmètre du secteur de projet mais il est situé à moins de 450 m de l'ENS « La Brûlade ».

- **Le Parc National de Port-Cros**

Le Parc national a été créé le 14 décembre 1963 et comprend les îles Port-Cros et Porquerolles qui occupent 1 700 ha de terres émergées et 2 900 ha de surfaces marines. Il constitue le plus ancien parc marin en Europe et en France.

Il comporte deux « coeurs » comprenant des espaces de protection et d'accueil du public avec l'île de Port-Cros et des espaces naturels ainsi que leur frange marine jusqu'à une distance de 600 m ; l'« aire d'adhésion », espace de projet de développement durable élaboré avec les communes de La Garde, Le Pradet, Hyères-les-Palmiers, La Croix-Valmer et Ramatuelle ; et l'« aire maritime adjacente », réplique en mer de l'aire d'adhésion qui couvre l'espace marin au droit de La Garde à Ramatuelle et étendue jusqu'à 3 milles marins au sud des îles d'Hyères.

La commune de la Londe ne fait pas partie du Parc National de Port Cros car elle n'a pas signé la Charte. A ce titre, le secteur de projet bien que situé à proximité de l'aire d'adhésion du Parc National de Port-Cros n'est pas concerné par les ambitions du Parc.



Inventaire des zones humides

Le Département du Var a réalisé des inventaires pour recenser les zones humides en se basant sur la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 : « On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ». Au total, 645 zones ont été reconnues comme zones humides dans le Var.

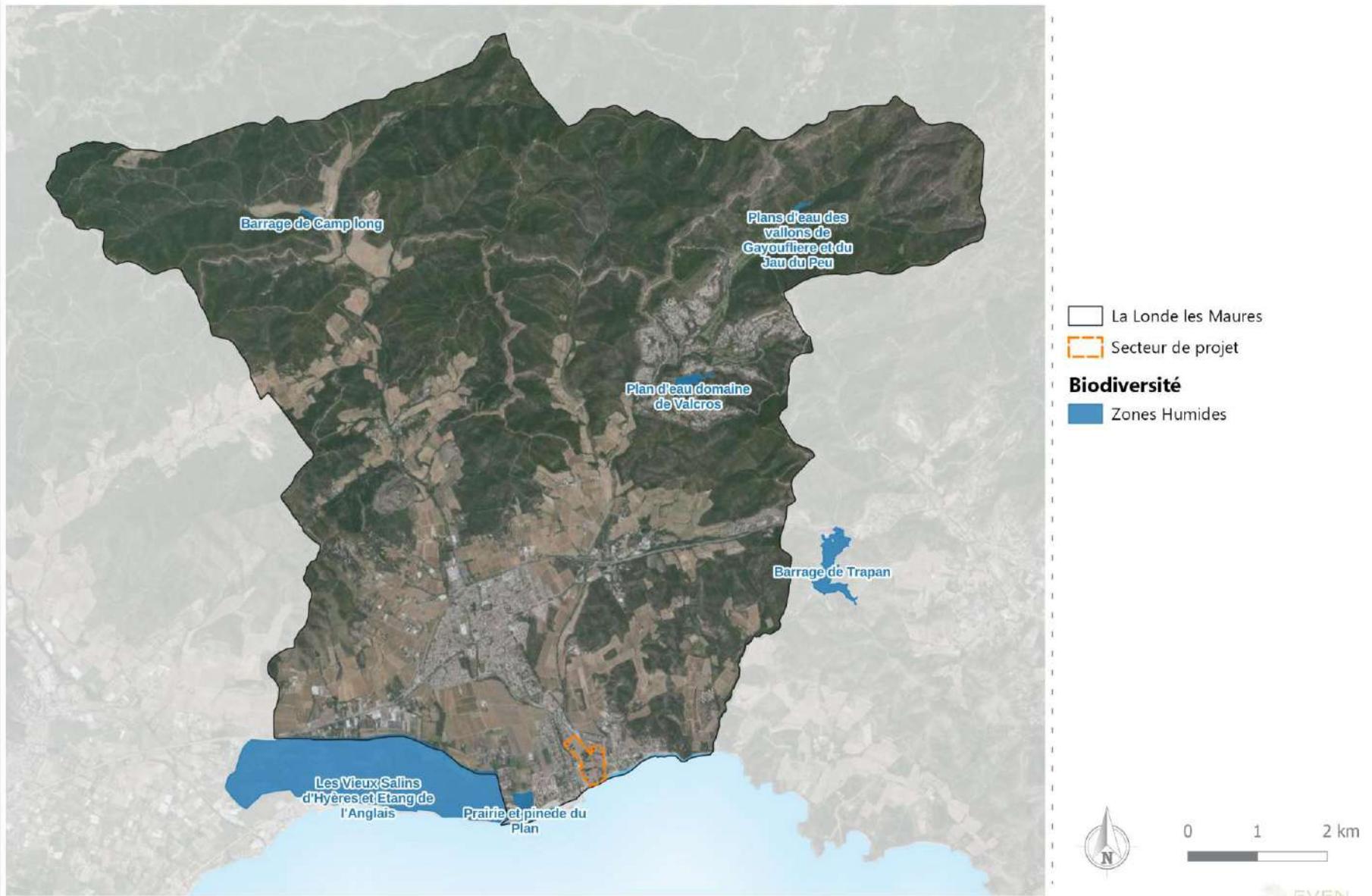
La commune de La Londe-les-Maures recense 5 zones humides sur son territoire :

- Les vieux Salins d'Hyères et Etang de l'Anglais – **83CGLVAR0044**
- Plan d'eau domaine de Valcros – **83CGLVAR0013**
- Barrage de Camp Long – **83CGLVAR0011**
- Plans d'eau des Vallons de Gayouflière et du Jau du Peu – **83CGLVAR0475**
- Prairie et pinède du Plan – **83CGLVAR0043**

Aucune zone humide n'est comprise dans le secteur de projet, néanmoins ce dernier est situé à moins de 800 m de la zone humide « Prairie et pinède du Plan ».

Déclaration de Projet du PLU de La Londe les Maures

Zones Humides à proximité du site



Inventaires écologiques

Des inventaires écologiques ont été réalisés par le bureau d'études Eco-Med sur le secteur de projet. Les principaux enjeux suivants ont été recensés pour la faune et la flore (complétés dans le cadre du dossier d'autorisation Environnementale Unique):

Espèces	Enjeux	Statut	Cycle
Flore			
Euphorbe de Terracine	EZE fort	Protégée	
Romulée de Rolli	Fort		
Sérapias à petite fleur	Fort		
Sérapias négligé	Modéré		
Astragale double scie	Modéré		
Scille fausse jacinthe	Modéré		
Anthémis précoce	Faible		
Invertébrés			
Truxale occitane	EZE modéré		Cycle biologique complet
Amphibiens			
Pélodyte ponctué	EZE modéré	Protégé	Cycle biologique complet
Crapaud calamite	EZE faible		
Crapaud épineux	EZE faible		
Reptiles			
Couleuvre de Montpellier	EZE faible	Protégée	Cycle biologique complet
Lézard des murailles			
Tarente de Maurétanie			
Couleuvre à échelons (potentielle)			
Orvet de Vérone (potentielle)			
Lézard à deux raies (potentielle)			
Oiseaux			
Hirondelle rousseline	EZE modéré	Protégée	Alimentation
Huppe fasciée			Nidification et alimentation
Petit-duc scops			
Cisticole des joncs :	EZE faible	Protégée	Nidification et alimentation
Loriot d'Europe			
Moineau friquet			
Pic épeichette			Alimentation
Tarier pâtre			
Hirondelle de fenêtre			
Hirondelle rustique			
Rougequeue à front blanc			

Espèces	Enjeux	Statut	Cycle
Tarin des aulnes			
Chiroptères			
Minioptère de Schreibers	EZE modéré	Protégé	Alimentation et transit
Murin à oreilles échancrées			Gîte anthropique potentiel, alimentation et transit
Molosse de Cestoni			Alimentation et transit
Noctule de Leisler			Gîte arboricole potentiel, alimentation et transit
Pipistrelle pygmée			Gîte anthropique ou arboricole potentiel, alimentation et transit
Pipistrelle de Kuhl			Gîte anthropique avéré, alimentation et transit
Oreillard gris			Gîte anthropique potentiel, alimentation et transit
Sérotine commune	EZE faible	Protégé	Gîte arboricole potentiel, alimentation et transit
Murin cryptique			Gîte arboricole potentiel, alimentation et transit
Murin de Daubenton			Gîte arboricole potentiel, transit
Pipistrelle commune			Gîte anthropique potentiel, alimentation et transit
Vespère de Savi			Alimentation et transit
Pipistrelle de Natusius (potentille)			Gîte arboricole potentiel, alimentation et transit
Mammifères			
Hérisson d'Europe	EZE faible	Protégé	Cycle de vie complet

EZE : Enjeux Zone d'Etude

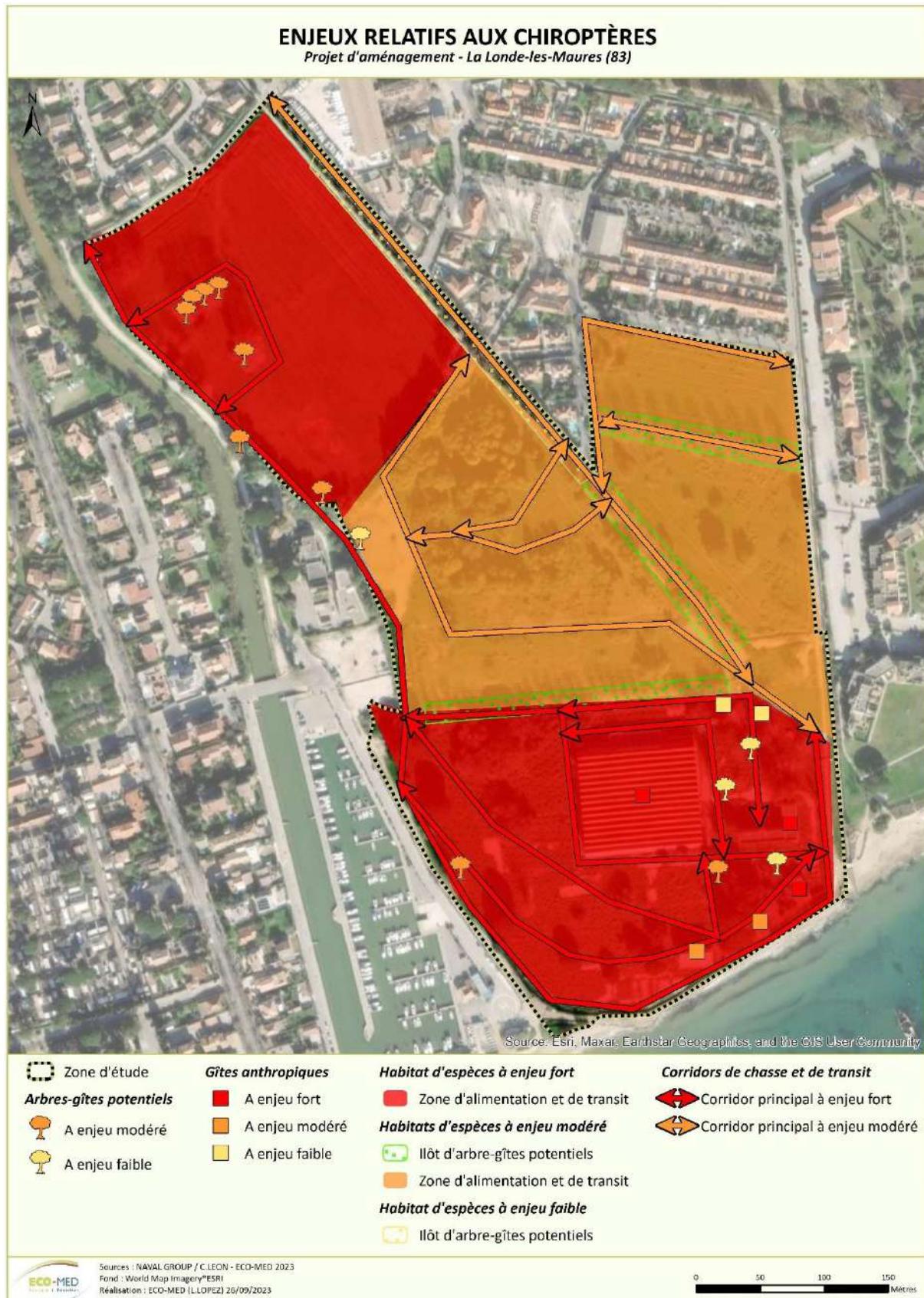












Les enjeux écologiques du site sont considérés comme **modérés à forts** pour la flore notamment au sud et au nord-ouest du secteur. Pour la faune, les enjeux sont identifiés comme modérés notamment pour les mammifères, invertébrés, les amphibiens, les oiseaux et les chiroptères et comme faibles pour les reptiles.

Les enjeux forts sont donc localisés au Nord-Ouest du site et au Sud.

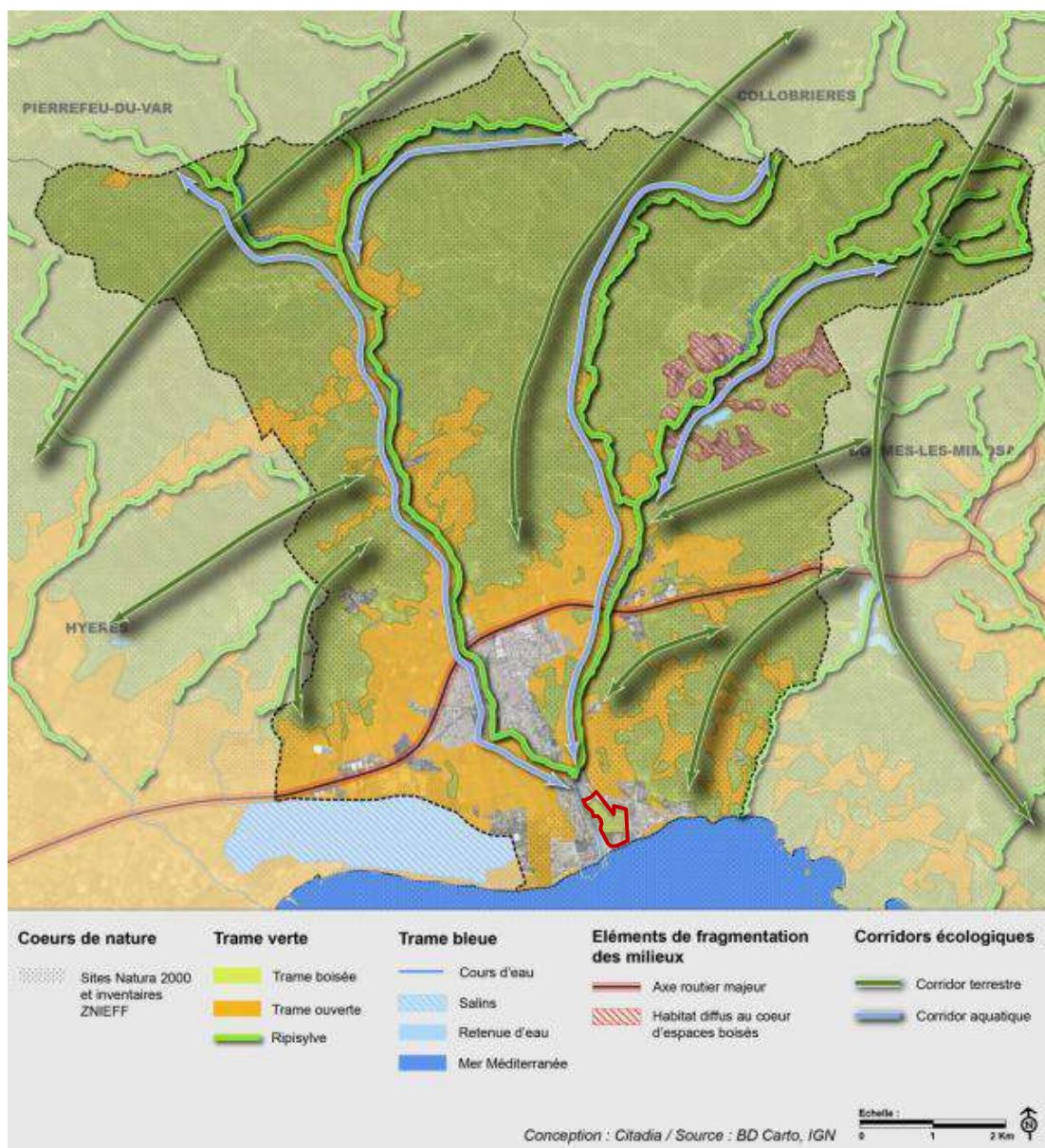
Trame Verte et Bleue communale

La Trame Verte et Bleue de la commune de la Londe-les-Maures identifie plusieurs trames :

- Trame boisée ;
- Trame ouverte ;
- Trame bleue (salins et retenue d'eau).

Au Nord de la commune, un couvert forestier important recouvre les collines des Maures occidentales au sein desquelles la forêt domaniale bénéficiant du régime forestier représente 715 ha (Camp Long, Pas des Vanades). La trame boisée de la plaine est complétée par une trame ouverte, constituée d'espaces cultivés ou en friche. Les secteurs non couverts par des périmètres de protection ou d'inventaires écologiques représentent des zones relais potentielles pour la préservation de la biodiversité.

La commune de La-Londe-les-Maures bénéficie d'un cordon littoral relativement préservé de l'urbanisation qui a gardé un aspect « naturel ». En effet, la seule emprise conséquente est l'aménagement du port de Miramar, qui représente environ 1/5ème du linéaire littoral.



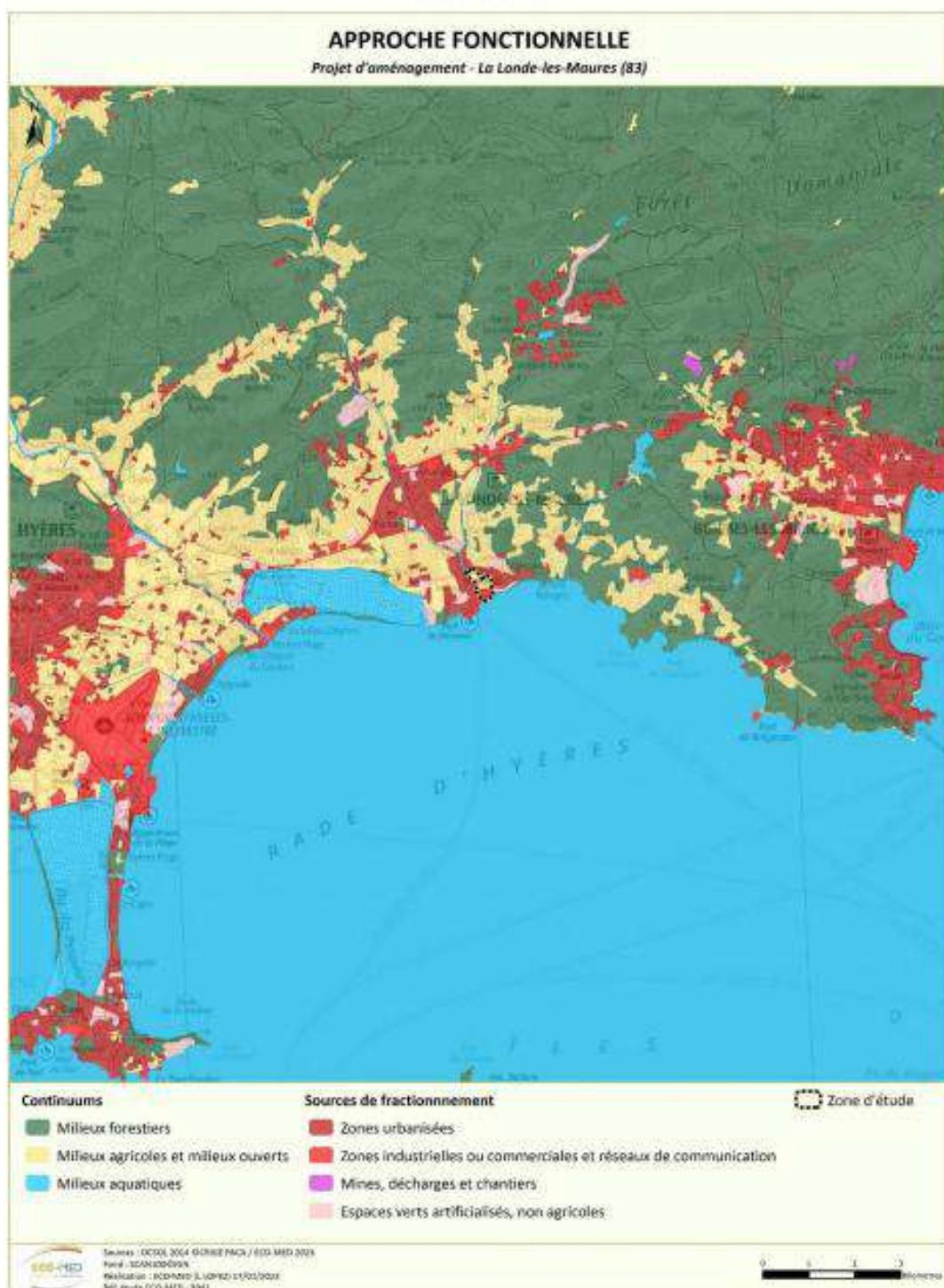
Le nord du site de projet est identifié en tant que trame boisée et est situé à proximité d'une trame ouverte. Cet espace constitue une zone de respiration au niveau du tissu résidentiel du secteur et garantit un espace végétalisé dans une zone imperméabilisée.

L'analyse de la situation du site au regard des continuités écologiques locales a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du volet naturel de l'étude d'impact. Ainsi, l'analyse fonctionnelle démontre que compte tenu de la situation du site au sein des espaces urbanisés, les continuités écologiques sont faibles.

La zone d'étude intersecte dans sa bordure littorale un réservoir de biodiversité « à remettre en bon état » et se trouve en partie incluse dans un espace de mobilité des cours d'eau., d'après le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). (Cf. Carte 9 : SCRE) La zone d'étude est inscrite en partie dans l'ancienne plaine agricole de La Londe les Maures, en zone péri-urbaine peu dense. Elle est délimitée à l'ouest par le Maravenne (petit fleuve côtier qui prend sa source au nord-est de la commune de la Londe-les-Maures). A l'est, au nord, mais aussi à l'ouest au-delà du fleuve, la zone d'étude est cernée par les aménagements urbains et, de fait, fortement perturbée par la présence humaine.

Les connexions écologiques entre la zone d'étude et les espaces naturels alentours (notamment les éléments de la trame verte et bleue identifiés dans le SRCE) ne semblent plus être fonctionnelles. Cette connexion est interrompue par l'urbanisation de La Londe les Maures présente tout autour de la zone d'étude, principalement pour les espèces à faible capacité de dispersion (reptiles, amphibiens, petits mammifères).

Quelques corridors peuvent néanmoins encore être exploités par certaines espèces à grande capacité de dispersion, comme le Maravenne à l'ouest ou certains alignements d'arbres et de haies. Les chauves-souris et les oiseaux peuvent par exemple utiliser ces éléments fonctionnels pour circuler entre les zones agricoles et milieux forestiers du secteur d'étude comme celui des Maures littorales ou bien des milieux aquatiques d'importance comme les vieux Salins d'Hyères.



ENJEUX SUR LA BIODIVERSITE ET LES CONTINUITES ECOLOGIQUES :

- La partie terrestre du projet située en dehors des périmètres de protection ou d'inventaires telles que les sites Natura 2000 et les ZNIEFF mais est à proximité directe d'une Zone de Protection Spéciale, d'une Zone Spéciale de Conservation, d'une ZNIEFF maritime de type II ainsi que du Parc National de Port-Cros. Des mesures devront être mises en place pour limiter les impacts sur ces espaces
- Le site recense des espèces floristiques protégées à enjeux forts : **la Romulée de Rolli et le Tamaris d'Afrique**. Plusieurs espèces à enjeux modérés ont été recensés comprenant 4 espèces floristiques, 1 invertébré, 1 amphibiens, 3 oiseaux et 7 chiroptères. La majorité de ces espèces sont protégées. Des mesures devront être mises en place par le projet pour préserver ces espaces et ces espèces ou du moins limiter les impacts
- La Trame Verte et Bleue communale identifie les parcelles nord du secteur de projet en tant que trame boisée. Cette dernière devra être prise en compte dans l'aménagement en mettant en place des mesures d'évitement et de réduction.

Les enjeux sur la biodiversité et les continuités écologiques sont donc **forts**.

3. Les risques naturels et technologiques

Les risques naturels

La commune de La Londe-les-Maures est concernée par deux Plans de Protection des Risques ainsi que plusieurs aléas.

▪ Inondation par débordement

Approuvé le 30 décembre 2015, le PPR Inondation du Pansard et du Maravenne identifie 4 zones :

- La zone bleue B1 de risque faible où la construction est possible sous certaines conditions. La majeure partie urbanisée de la commune est dans cette situation ;
- La zone bleue B2 de risque élevé ;
- La zone rouge R1 de risque très fort où aucune construction ou installation nouvelle ne peut être autorisée. C'est le cas des zones qui jouxtent le lit mineur des rivières Le Pansard et Le Maravenne.
- La zone rouge R2 où deux cas se présentent :
 - Zone d'expansion des crues
 - Zone de risque fort

Le secteur de projet est situé à proximité directe d'une zone rouge R1 et en partie dans une zone bleue B1.

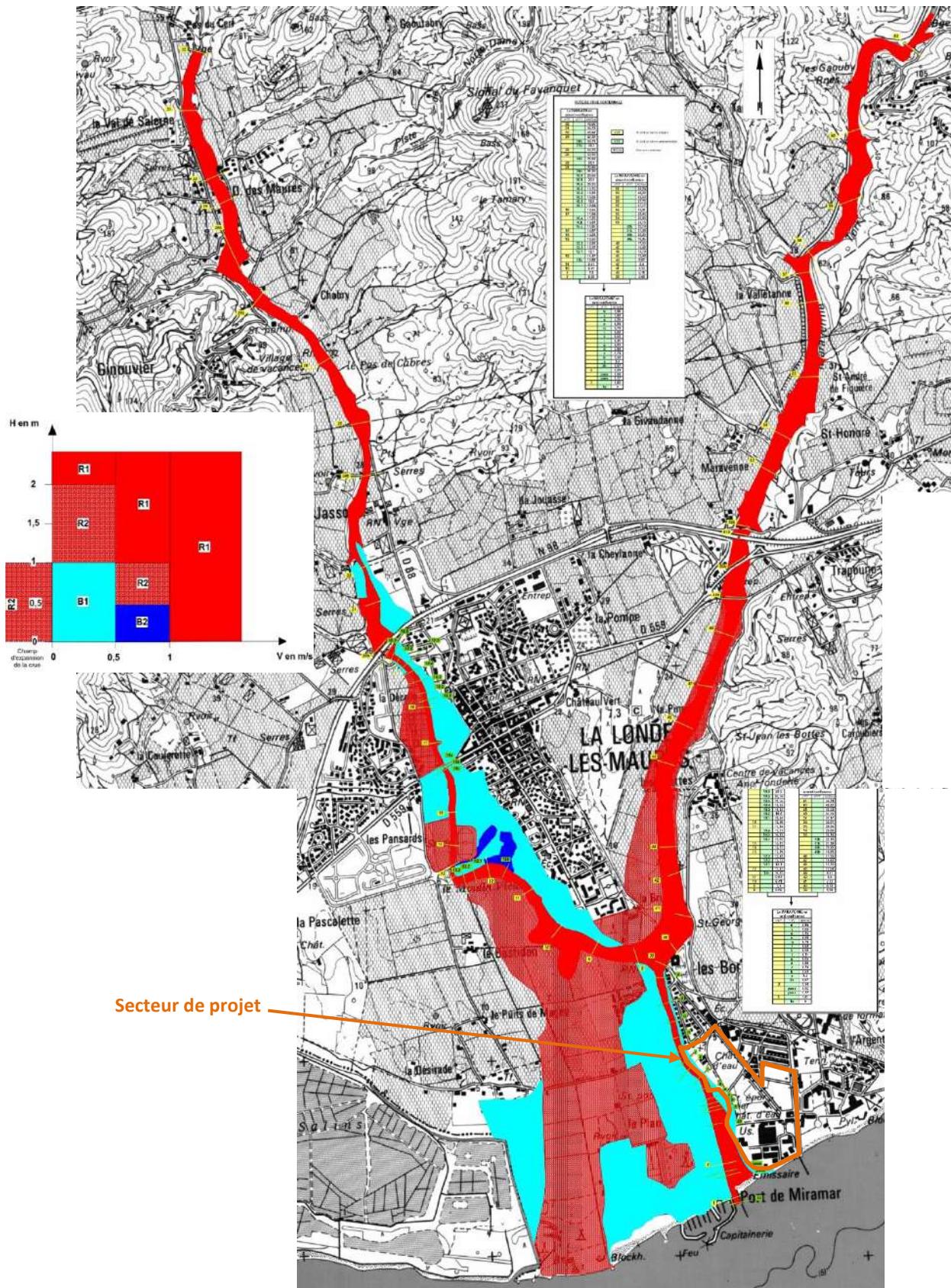


Figure 8 : Zonage du PPR Inondation du Pansard et du Maravenne (Source : var.gouv.fr)

- Inondation par ruissellement

Une étude hydraulique a été réalisée sur le secteur de projet par le bureau d'étude SAFEGE, afin de dresser l'état des lieux vis-à-vis de l'inondabilité du secteur.

En l'état actuel et au droit du projet, on note que :

- Le secteur est partiellement inondé pour une crue 100 ans, avec des hauteurs d'eau de l'ordre de 50 cm sur le terrain, ce qui correspond à un alea modéré ;
- Le niveau d'eau au droit de l'usine est de 2.70 m NGF dans le cas d'une crue centennale avec rupture du merlon ;
- Des poches de zone en aléa fort, selon la grille de croisement hauteur / vitesse appliquée par la DDTM du Var (Figure 9), sur la partie Nord du site ainsi que sur l'avenue Schneider et à proximité du cours d'eau à l'Est du site (canal béton – cours d'eau du Carrubier)

La grille d'alea hauteur (H) / vitesse d'écoulement (VE) est ainsi la suivante :

H > 2 m	Très fort	Très fort	Très fort
1 m < H < 2 m	Fort	Très fort	Très fort
50 cm < H < 1 m	Modéré	Fort	Fort
25 cm < H < 50 cm	Modéré	Fort	Fort
H < 25 cm	Modéré	Modéré	Modéré
	VE < 0,5 m/s	0,5 m/s < VE < 1 m/s	VE > 1 m/s

Grille d'alea H/VE en cas de vitesse de montée des eaux rapide

Figure 9 : Grille d'alea DDTM 83

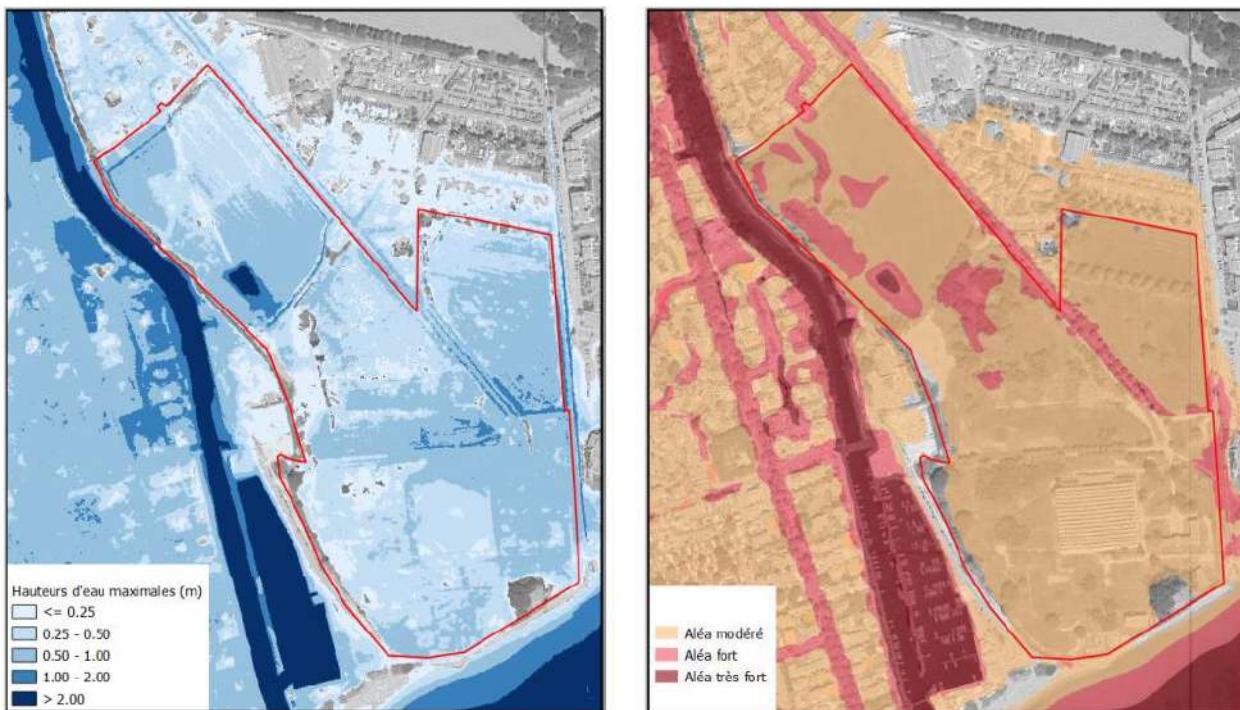


Figure 10: Hauteurs d'eau et alea sur le site en cas de crue centennale avec rupture de la digue (Source : SAFEGE, 2023)

Ainsi le secteur de projet est concerné par un **alea modéré à fort**.

Ce risque doit être pris en considération au regard du dérèglement climatique qui peut augmenter l'intensité et l'occurrence des phénomènes extrêmes notamment pour les inondations. Des mesures sont donc à prendre en

compte dans le projet de développement en cumulant des mesures de réduction ou de compensation à l'échelle du projet cumulées aux actions prévues dans le cadre du PAPI.

- **Risques côtiers (submersion marine)**

Un Porter à connaissance complémentaire de l'aléa submersion marine sur les communes du littoral varois a été transmis aux communes en 2019. Ce dernier présente une étude réalisée en 2017 par le BRGM qui établit une cartographie sur l'ensemble du littoral.

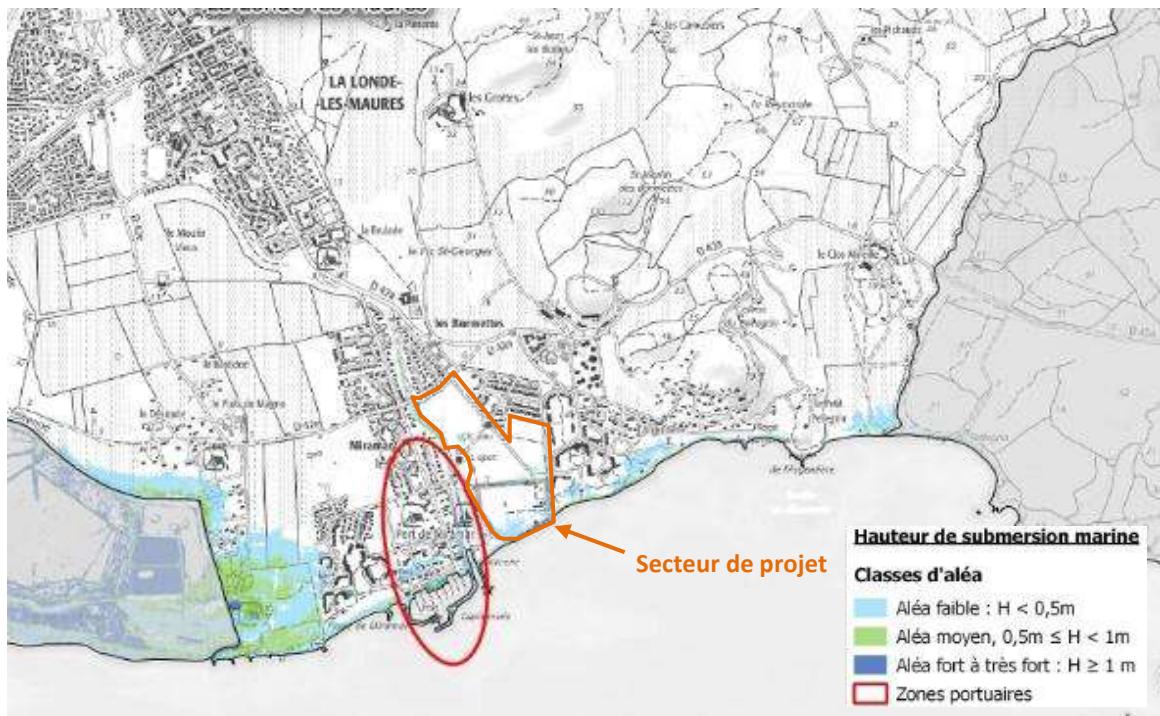


Figure 11 : Aléa submersion marine sur la commune de La Londe-les-Maures (Source : DREAL PACA/BRGM)

Le secteur de projet est concerné au sud par un aléa faible de submersion marine. Cette zone autorise tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, sous réserve que la côte de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 2m NGF. Les travaux d'aménagements sans changement de destination sont également autorisés.

- **Séisme**

Un nouveau zonage sismique des communes françaises est en vigueur depuis le 1^{er} mai 2011. Ce dernier identifie la commune en zone sismique faible. En conséquence, les nouvelles constructions doivent respecter les exigences réglementaires Eurocode 8 notamment pour les bâtiments de catégorie III (Etablissement Recevant du Public, habitations collectives et bureaux, etc.) et IV (bâtiments indispensables à la sécurité civile, assurant le maintien de la communication, etc.).

- **Mouvement de terrain**

Les caractéristiques géologiques de la commune avec notamment la présence de schistes, de phyllades, et d'anciennes galeries d'exploitations minières au nord et au sud de la commune peuvent présenter des risques d'affaissement et de ravinement.

A ce titre, les points sensibles sont les anciennes mines de l'Argentière et des Bormettes près du littoral, au Nord-Ouest les anciennes mines de Camp Long et du Pas du Cerf, au Nord les anciennes mines de Mirabelet et au Nord-Est l'ancienne exploitation de fer située à hauteur du Mas de Valcros.

Le secteur de projet est situé en dehors des zones à risques identifiées sur la commune.

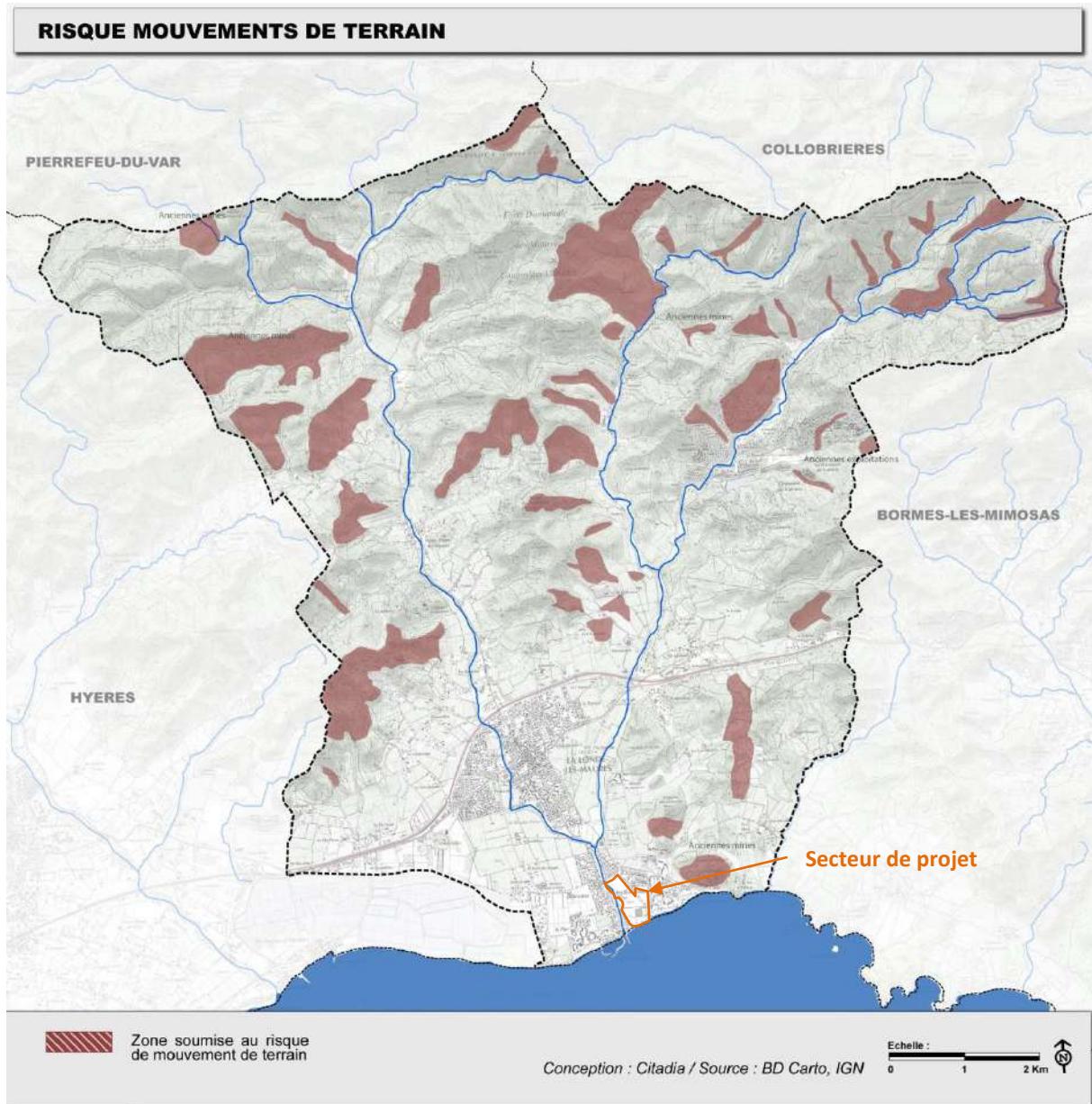


Figure 12 : Risque Mouvements de terrain sur La Londe-les-Maures (Source : PLU de La Londe-les-Maures)

- Retrait gonflement des argiles

Extrait du PAC Retrait-gonflement des argiles :

Les formations argileuses affleurent sur plus de 30 % de la surface communale totale. Dans le cadre de l'établissement, en 2007, de la carte départementale d'aléa retrait-gonflement des sols argileux, les formations argileuses affleurantes ont fait l'objet d'un regroupement à l'échelle départementale.

Il s'agit principalement d'alluvions (28% de la surface communale totale) engendrées par les différents cours d'eau qui traversent la commune. Ces alluvions, composées de sables, graviers, cailloutis et souvent de limons sont faiblement sensibles au phénomène de retrait-gonflement. Trois sinistres ont été recensés sur cette formation sur la commune dans le cadre de l'étude de 2007.

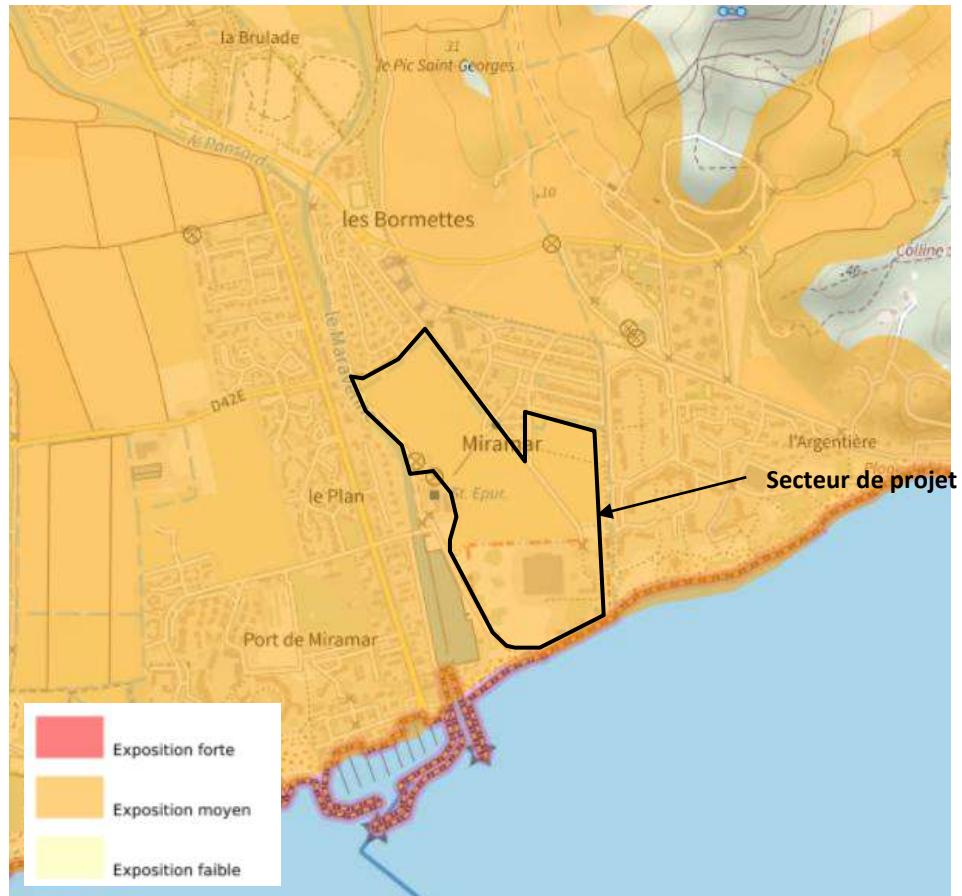


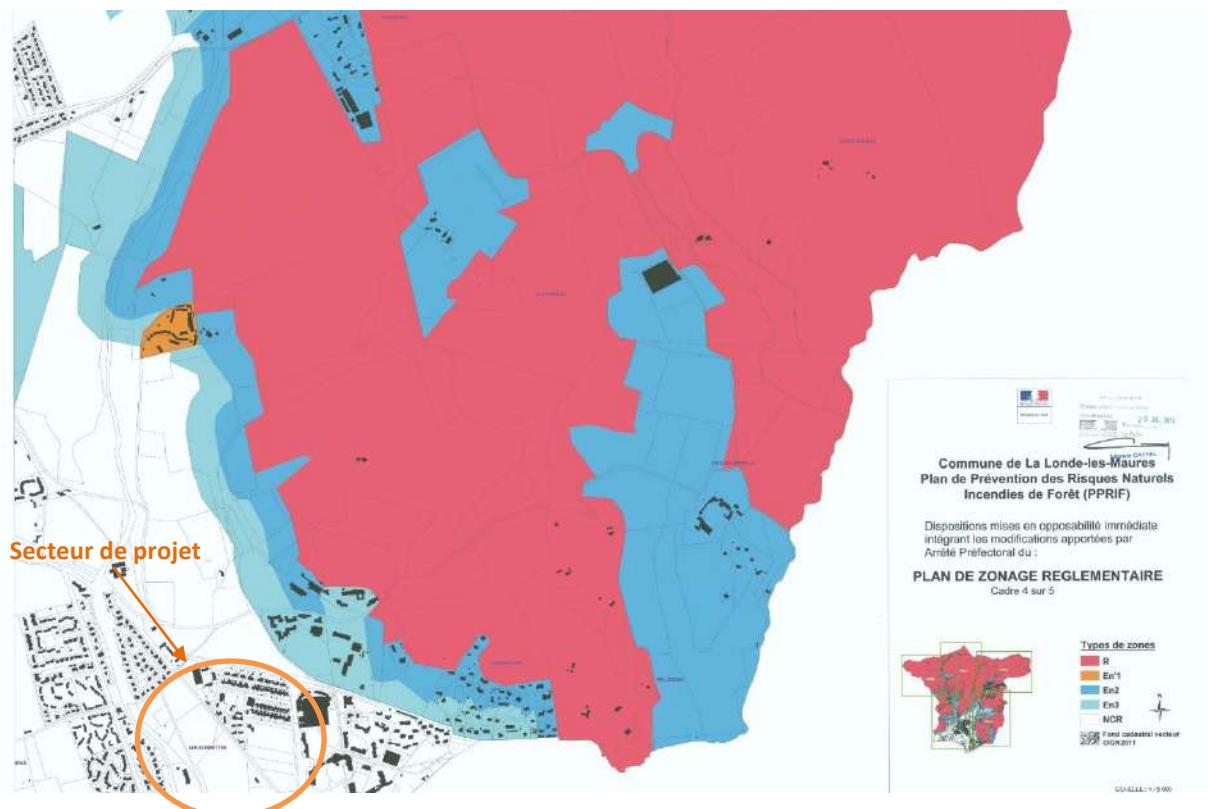
Figure 13 : Aléa retrait-gonflement des argiles

Le secteur de projet est concerné par une zone soumise à aléa **moyen**.

- Feu de forêt

Approuvé le 29 juillet 2014, le PPR incendie de forêt identifie 6 zones :

- **Zones rouges (R)** correspondant à un niveau d'aléa moyen à très élevé ne présentant pas d'enjeux particuliers, mais aussi zones non directement exposées au risque où certaines occupations ou utilisations du sol pourraient aggraver celui-ci ou en créer de nouveaux ;
- **Zones à enjeux (Enx)** correspondant à un niveau d'aléa faible à très élevé
 - Niveau 1 : **zonage En1**, risque fort à très fort appliquée à des zones bâties pour lesquelles toute forme d'extension de l'urbanisation existante est proscrite
 - Niveau 2 : **zonage En'1**, risque fort à très fort appliquée à des zones bâties ou non bâties pour lesquelles la constructibilité future est proscrite
 - Niveau 3 : **zonage En2**, risque modéré à fort appliquée à des zones bâties ou non bâties sur lesquelles est admise une constructibilité future sous réserve de prise en compte d'un certain nombre de prescriptions
 - Niveau 4 : **zonage En3**, risque faible à modéré appliquée à des zones bâties ou non bâties sur lesquelles est admise une constructibilité future sous réserve de prise en compte d'un certain nombre de prescriptions
- **Zones « non concernées par le risque » (NCR).**



Le secteur de projet n'est pas concerné par le risque incendie de forêt. Il est néanmoins situé à proximité d'un risque faible à modéré.

- Radon

La commune de La Londe-les-Maures est concernée par un risque radon important. Le radon est un gaz radioactif naturel. Il est présent dans le sol, l'air et l'eau. Il présente principalement un risque sanitaire pour l'homme lorsqu'il s'accumule dans les bâtiments.

Les prescriptions conseillées sont les mesures afin de définir l'exposition moyenne et ainsi identifier les facteurs susceptibles de favoriser la présence du radon (améliorer l'étanchéité, la ventilation ou encore le système de chauffage).

Les risques technologiques

- Pollution des sols

Un site pollué est un site présentant une pollution résultant d'une ancienne activité pouvant induire des stockages de déchets ou encore une infiltration de substances polluantes. La commune de La Londe-les-Maures en recense 7 anciens sites industriels ou activités de service.

Dans le cadre de la demande d'Autorisation Environnementale, le projet de reconquête du site des Bormettes a fait l'objet d'une analyse de la pollution des sols. Le site a déjà fait l'objet de plusieurs opérations de dépollution en 2007 et 2014. Cet enjeu a donc bien été pris en compte dans le cadre du projet.

Bases de données Géorisques

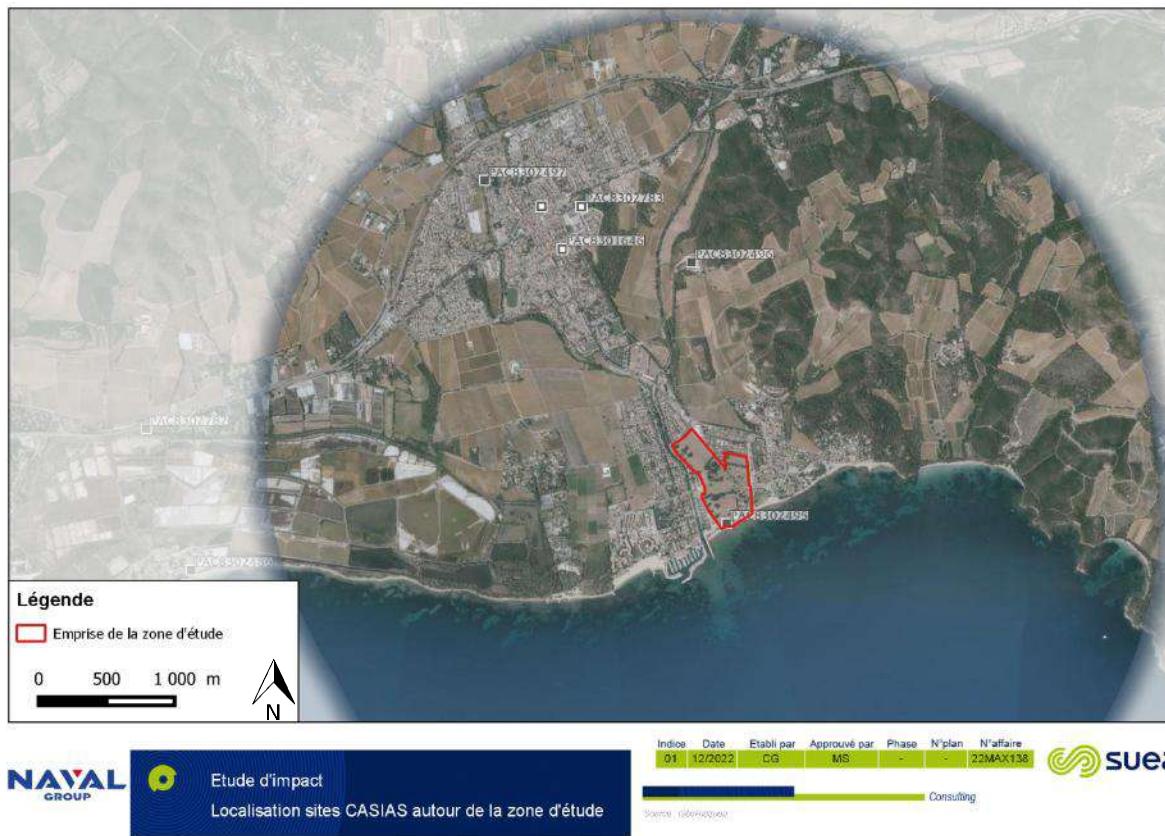
Anciennes activités polluantes

La Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Services (CASIAS) recense les anciennes activités susceptibles d'être à l'origine d'une pollution des sols. Il peut s'agir d'anciennes activités industrielles (qu'il s'agisse d'industries lourdes, manufacturières, etc.) ou encore d'anciennes activités de services potentiellement polluantes (par exemple les blanchisseries, les stations-services et garages, etc.). Elle témoigne notamment de l'histoire industrielle d'un territoire depuis la fin du 19ème siècle.

Dans un rayon de 3 km autour du site du projet, 6 sites sont recensés par la CASIAS, dont un au droit du site. Leurs caractéristiques sont présentées dans le tableau ci-dessous et ils sont localisés sur la figure en page suivante.

Tableau 1. Sites CASIAS recensés dans un rayon de 3 km autour de la zone d'étude

Code	Commune	Nom	Activité	Etat de l'activité	Site réaménagé	Localisation
PAC8302495	La Londe-les-Maures	Schneider et Cie	Usine de fabrication de torpille. Dépôt d'essence (DLI)	Terminée	Non	Au droit de la zone d'étude
PAC8302496	La Londe-les-Maures	ND	ND	ND	ND	1,2 km au Nord
PAC8301646	La Londe-les-Maures	Blanchisserie Londaise	Dépôt de gaz combustibles liquéfiés	ND	ND	1,6 km au Nord-Est
PAC8302783	La Londe-les-Maures	Magasin Casino	Station-service	ND	ND	1,8 km au Nord-Est
PAC8300102	La Londe-les-Maures	-	Dépôt de gaz butane	ND	ND	1,9 km au Nord-Est
PAC8302497	La Londe-les-Maures	ND	ND	ND	ND	2,4 km au Nord



Localisation des sites CASIAS aux environs de la zone d'étude

Sites présentant une pollution suspectée ou avérée

La nécessité de connaître les sites pollués (ou potentiellement pollués), de les traiter le cas échéant, en lien notamment avec l'usage prévu, d'informer le public et les acteurs locaux, d'assurer la traçabilité des pollutions et des risques y compris après traitement a conduit le ministère chargé de l'environnement à créer la base de données BASOL. Les données reprises de cette base de données historique sont aujourd'hui diffusées dans GéoRisques en tant qu'information de l'administration concernant une pollution suspectée ou avérée.

Aucun site présentant une pollution suspectée ou avérée n'est présent dans la zone d'étude rapprochée.

Secteurs d'Information sur les Sols

Les SIS comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et la mise en place de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publique et l'environnement. Ils sont mis à disposition du public après consultation des mairies et information des propriétaires.

Dans le département du Var, l'inventaire et la validation des SIS est encore en cours.

Aucun SIS n'est présent dans la zone d'étude rapprochée.

Diagnostic de l'état du sous-sol

Historique et actions de dépollutions menées

Le secteur Sud de la zone d'étude (voir zone en bleu sur la figure en page suivante) correspond à **l'ancienne usine de Naval Group (anciennement DCNS)**. L'ensemble du site était utilisé pour l'activité de Naval Group (stockage de barres et tubes sur la partie Nord notamment).

Suite à la cessation de l'activité en 1993, des actions de dépollution ont été menées en 2007, et la mise à l'arrêt officielle a été prononcée en 2010.

En 2014, de nouvelles opérations dépollutions ont été réalisées par SOLEO, sous la maîtrise d'œuvre de SOL-2E.

Il est à noter également que le site a fait l'objet d'une étude historique et technique de pollution pyrotechnique en 2015 qui n'a pas mis en évidence des activités ou événements susceptibles d'avoir occasionné une pollution pyrotechnique.

Études sur la pollution des sols

Ainsi, cinq études ont été réalisées à des dates différentes sur plusieurs secteurs de la zone d'étude, selon la figure en page suivante :

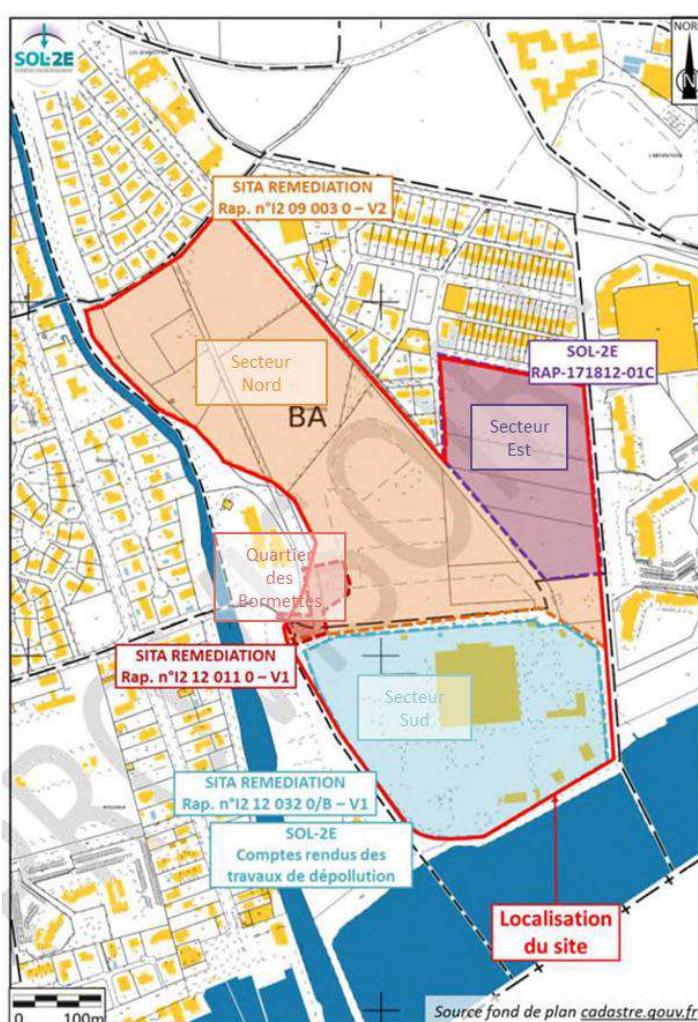
SITA REMEDIATION – Diagnostic des sols et recherches historiques, 29 juin 2009,

SITA REMEDIATION – Caractérisation des terrains superficiels, 23 mai 2012,

SITA REMEDIATION – Proposition d'un plan de gestion, 30 mai 2013,

SOL-2E – Comptes rendus des travaux de dépollutions réalisés par SOLEO, avril à juin 2014,

SOL-2E – Diagnostic de la qualité environnementale des sols, 10 janvier 2018.



Emprise des différentes études de pollution des sols réalisées

Source : Synthèse des données environnementales, Sol Expertises Environnement (SOL2E), avril 2021

Synthèse des principaux résultats des études

Suite à la cessation d'activités, plusieurs opérations de dépollutions ont été menées entre 2007 et 2014.

A ce jour, il est à noter que le site a fait l'objet d'une étude historique et technique de pollution pyrotechnique en 2015 qui n'a pas mis en évidence des activités ou événements susceptibles d'avoir occasionné une pollution pyrotechnique et a donné lieu à une attestation du ministère de la Défense en date du 12 octobre 2015.

Le site a également fait l'objet d'une étude historique et technique de pollution pyrotechnique en 2015 qui n'a pas mis en évidence des activités ou événements susceptibles d'avoir occasionné une pollution pyrotechnique et a donné lieu à une attestation du ministère de la Défense en date du 12 octobre 2015.

- Transport de matière dangereuse

Il s'agit du risque consécutif à un accident se produisant lors du transport de matières dangereuses, par voie routière, ferroviaire, aérienne ou d'eau.

Le secteur de projet est situé à proximité de la RD42 bis, identifié comme voie de transport de matière dangereuse par le Document Communal Synthétique, qui dessert les installations militaires. Cependant, la désaffection du site lui confère moins d'enjeu par rapport aux autres voies.

ENJEUX SUR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES :

- Un secteur à proximité des zones à risques du PPR inondation du Pansard et du Maravenne ainsi que le PPR incendie de forêt. L'étude hydraulique identifie le secteur en aléa modéré à fort en cas de crue centennale. Ce risque est à prendre en considération au regard du dérèglement climatique
- Secteur concerné par un risque radon fort nécessitant des mesures lors de la phase projet
- Aléa modéré du retrait-gonflement des argiles devant faire l'objet de mesures de constructibilité
- Aléa faible de submersion marine et sismique
- Des sols potentiellement pollués du fait de la présence d'un ancien site de torpilles. Des études devront être réalisées pour préserver la qualité des sols et la santé des futurs habitants/travailleurs

Les enjeux sur les risques naturels et technologiques sont donc **forts**, notamment concernant le risque inondation.

4. Ressources et réseaux

Eau potable et eaux usées

L'importance du projet va induire une augmentation des besoins en eau potable et des quantités d'eaux usées à traiter. En effet, le projet prévoit le développement d'équipements publics, de logements ainsi que des activités économiques et industrielles qui peuvent potentiellement générer des consommations d'eau potable et des rejets d'eaux usées conséquents. Ces derniers devront être mis en regard avec les capacités d'approvisionnement, la disponibilité de la ressource et la capacité de traitement de la commune.

Afin de confirmer la capacité de la ressource en eau potable, du réseau de distribution, du réseau de collecte et la capacité de traitement des effluents, VEOLIA, en qualité de gestionnaire a été associé au dimensionnement des réseaux du projet.

- **Estimation des besoins**

En fonction du nombre d'employés ou d'usagers (effectif) et des besoins des différentes activités ou occupations, les besoins en eau potable et les volumes d'effluents à terme ont été évalués, en intégrant également les besoins en eau nécessaires à la mise en œuvre des process industriels.

Les besoins, dont les estimations sont détaillées ci-dessous, sont les suivants :

- Besoin en eau potable pour utilisation sanitaire, industrielle et d'arrosage : 286 m³/j, soit 3,3 l/s en moyenne journalière, et 104 390 m³/an.

Besoin instantané de pointe : 48 m³/h

- Un total de 1140 eqH pour l'ensemble du projet

Destination	Superficie de lot (m ²) indicative	Effectif prévisionnel	Ratio de calcul EH	Nd d'équivalent habitant (EH)	EU	AEP
		Artisanat : 1/100 m ² Administration : 1/10m ² hôtel : 1/20m ² tertiaire divers :1/50m ²				
Logements individuels	12050	100	4 EH /logement	100	9	
Complexe sportif	10108	100	Fréquentation max 100 EH	100	9	
Hôtel 80 chambres	4832	126	2 EH /chambre	160	20	
NAVAL-Restaurant	3830	900	0,2 EH /employé	180	15	
NAVAL - Activités économiques et industrielles - Centre d'excellence	74020	900	0,5 EH/ employé	450	85	
NAVAL - Activités économiques complémentaires	22071	300	0,5 EH/ employé	150	85	
Arrosage	8560				63	
	184430	2426			1140	286

- **S'agissant de l'eau potable**

La commune de La Londe est intégralement alimentée par un achat d'eau auprès du Syndicat Intercommunal d'Alimentation en Eau Potable des Communes de la Région Est de Toulon (SIAECRET). Le débit souscrit par la commune auprès du SIAECRET est actuellement de 83 litres/seconde (l/s).

Le rapport annuel 2022 du service de l'eau potable précise que depuis le 1^{er} juillet 2008 et pour une durée de 18 ans (jusqu'au 30 juin 2026), le syndicat intercommunal d'alimentation en eau (SIAE) des communes de la région est de Toulon a délégué l'exploitation du service à son fermier VEOLIA.

Le Syndicat présente 5 captages :

- La retenue de Carcès ;
- Le barrage de Carcès ;
- Le Lac de Vins ;
- La Combe cave ;
- La retenue du Trapan.

La Gestion Coordonnée de la Ressource (GCR) permet au SIAE de limiter ses prélèvements sur CARCES et de bénéficier d'un tarif GCR auprès de la SCP. Les besoins en eau du Syndicat ont en effet baissé ces dernières années de manière significative, ceci en relation avec la modification par certaines adhérentes de leur stratégie de mobilisation de ressources propres.

// Capacité de la ressource en eau potable (Analyse de VEOLIA)

La commune de La Londe-les-Maures est alimentée par l'eau produite par l'usine des Maurettes. En 2022, il a été vendu 1 179 816 m³ d'eau potable à la commune.

Sur le plan quantitatif, le SIAE dispose actuellement d'une ressource en eau suffisante pour faire face aux besoins des communes. Sur le plan qualitatif, l'eau traitée est bonne et respecte les limites réglementaires, cela démontre l'adéquation de la qualité de l'eau brute avec les procédés de traitement. La qualité de l'eau est contrôlée au niveau de l'eau brute, de la production et de la distribution.

L'historique sur 3 ans des prélèvements au SIAECRET est présenté ci-dessous.

Année	Souscription de débit au SIAECRET (l/s)	Soit volume annuel (m3 - prélèvement 20h/j)	ax prélevé(l/s)	olume annuel prélevé (m3)
2022	83	2 181 240	78,34	1 179 816
2023	83	2 181 240	68,49	1 067 800
2024	83	2 181 240	73,01	1 080 955
Maximales	83	2 181 240	78,34	1 179 816

La capacité résiduelle sur les maximales des 3 dernières années est donc :

- De l'ordre de 4,6 l/s pour la souscription de débit ;
- De l'ordre de 1 000 000 m³ pour le volume annuel.

Les besoins du quartier des Bormettes (respectivement 3,3 l/s et 104 000 m³/an), pourront donc être assumés. Il conviendra d'examiner avec attention le comportement de la pointe annuelle de prélèvement, afin d'ajuster la souscription de débit au SIAECRET si nécessaire.

// Capacité du réseau de distribution (Analyse de VEOLIA)

Le débit pris en compte pour l'examen de la capacité du réseau, a été celui de la DECI (soit 180 m³/h), largement

supérieur au débit (y compris de pointe) des besoins stricts du projet.

Veolia a procédé à une simulation de la desserte en eau du projet via une modélisation hydraulique. Les résultats ont été rendus sous la forme d'un rapport remis le 26 septembre 2024 et contenant un certain nombre de préconisations :

- Renforcement de la conduite existante (DN 150 mm) rue de la Fonderie à partir de la connexion sur le DN 350 mm de la route du Pellegrin, par une conduite en DN 250 mm qui descendra jusqu'au projet ;
- Desserte interne du projet par un réseau central en DN 250 mm permettant d'assurer les débits nécessaires aux besoins en eau potable et à la défense incendie
- Maillage en partie sud-est du projet, de l'extrémité du réseau central en DN 250 mm sur la conduite PVC DN 160 mm de la rue des Dauphins, via une nouvelle conduite DN 150 mm.

Le débit nécessaire à l'alimentation en eau du projet ainsi qu'à sa défense contre l'incendie, pourra être acheminé sous réserve de la réalisation préalable des travaux préconisés ci-dessus.

- **S'agissant des eaux usées**

Capacité du réseau de collecte (Analyse de VEOLIA)

Le PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations) des fleuves côtiers des Maures, prévoit que soit construit un chenal de dédoublement du fleuve Maravenne en bordure ouest de la friche des Bormettes.

Le projet coordonné d'implantation de Naval Group intègre cette contrainte, avec des propositions de solutions du convoiement des eaux usées du projet de développement des Bormettes et des quartiers existants des Bormettes et de l'Argentière vers la station d'épuration.

A date et suite à plusieurs réunions auxquelles les équipes de Veolia ont contribué, le sujet est à l'étude par les services de la CCMPM pour proposer la meilleure solution technique via la construction d'un poste de refoulement permettant de raccorder le réseau d'eaux usées à la station située de l'autre côté à travers :

Capacité de la station d'épuration

La station d'épuration est dimensionnée (Arrêté Préfectoral d'autorisation du 3 mars 2006) pour recevoir une charge polluante journalière de 36 000 équivalents habitants (EH), soit 2160 kg de DBO5/j.

Actuellement, elle reçoit une charge moyenne (moyennée sur l'année) de 469,3 kg de DBO5/j, soit 7822 EH. La situation en pointe est présentée dans le tableau ci-dessous, où sont reportées les charges reçues les jours de pointe de 2022 à 2024.

Charge Step en pointe	m ³ /jour	kg DBO5/j	kg DCO/j	kg MES/j	EH	% charge
Capacité nominale Step	7 000	2 160	5 400	2 520	36 000	NS
Pointe 2022 : 04 Août	2 936	892,5	1 973,0	939,5	14 875	41%
Pointe 2023 : 13 Août	2 909	930,9	2 199,2	1 076,3	15 515	43%
Pointe 2024 : 18 Juillet	2 290	785,5	2 116,0	1 259,5	13 092	36%

Notons que la station d'épuration n'a pas de capacité particulière à traiter des effluents autres que domestiques aussi chaque demande de raccordement devra être examinée et analysée finement afin de qualifier le type d'effluent à attendre :

- Eaux usées domestiques ;
- Eaux usées autres que domestiques.

Pour les eaux usées autres que domestiques, le raccordement au réseau public d'assainissement est soumis à l'obtention d'une autorisation préalable de la Collectivité. L'arrêté d'autorisation délivré par la Collectivité peut prévoir des conditions techniques et financières adaptées à chaque cas. Il peut notamment imposer la mise en place de dispositifs de prétraitement dans les installations privées.

Les 1140 EH supplémentaires, générés par le projet Naval Group (soit 3,2% de la capacité de la station), pourront être acceptés par la station d'épuration à condition que les effluents autres que domestiques soient qualifiés et autorisés (avec, le cas échéant, la mise en place de prétraitements). Ces 1140 EH supplémentaires laisseront une capacité résiduelle de traitement importante.

Les eaux pluviales

Les eaux pluviales sont collectées dans les parties agglomérées par des ouvrages maçonnés, notamment le Canal du Carrubier ou des noues végétalisées qui limitent l'imperméabilisation et favorisent l'infiltration sur site. Les eaux récoltées sont ensuite évacuées sans traitement vers le milieu marin.

Pour le reste du territoire, elles sont drainées par les moyens d'écoulement naturels constitués par les fossés et les ruisseaux.

Le zonage d'assainissement pluvial identifie le secteur de projet en zone EP2. Tout projet devra donc mettre en place un dispositif de stockage sur la base d'un volume de 60 L par m² de surface imperméable supplémentaire. Le rejet dans le réseau d'eau pluvial sera limité à 60l/s/ha de surface imperméable supplémentaire.

ENJEUX SUR LES RESSOURCES ET RESEAUX :

- S'assurer de la capacité des réseaux d'eau potable et d'assainissement de la commune
- Un site actuellement peu imperméabilisé et favorable à une infiltration naturelle des eaux pluviales

Les enjeux sur les ressources sont **faibles à modérés** du fait de sa faible artificialisation et donc son intérêt dans la gestion des eaux pluviales.

5. Les nuisances, la gestion des déchets et la qualité de l'air

Les nuisances sonores

En matière de nuisances sonores, dans le département du Var, le classement sonore des infrastructures de transport terrestres a fait l'objet d'arrêtés préfectoraux en date :

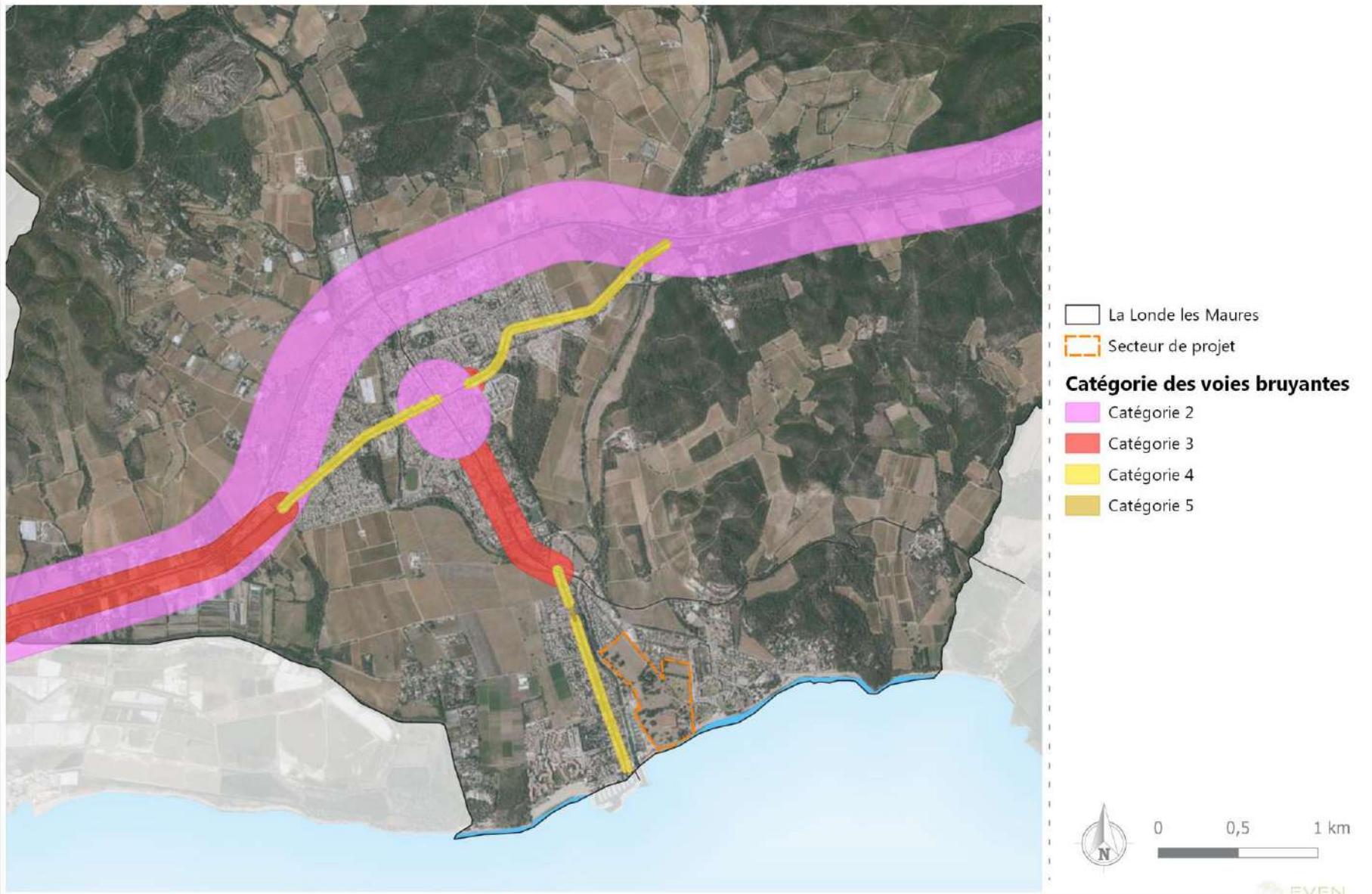
- Du 27 mars 2013 pour les autoroutes ;
- Du 1^{er} août 2014 pour les routes départementales ;
- Du 8 décembre 2015 pour les voies communales.

Ce classement devant être révisé tous les 5 ans, un arrêté préfectoral du 9 janvier 2023 a depuis lors été pris en vue de la révision du classement sonore des voies bruyantes pour les voies routières du Var.

Le secteur de projet est situé à proximité de la D42b classée en catégorie 4. La zone d'influence de cette dernière ne recoupe néanmoins pas le site, le projet n'est donc pas concerné par les nuisances sonores de cette voie.

Déclaration de Projet du PLU de La Londe les Maures

Classement des voies bruyantes



Une étude trafic a été réalisée par le bureau d'études Transitec. Ce dernier établit le diagnostic suivant :

Le site de projet est situé sur le littoral à l'extrémité sud de la commune. Il est par conséquent **enclavé**, sa connexion au réseau structurant s'effectuant à travers le centre-ville de la Londe pour rejoindre la RD98 ou la RD12.

L'accès ouest se pique sur les voiries locales du bord de mer mais assure des itinéraires piétons qui évitent le centre-ville (via Chemin du Pansard). Au contraire, l'accès nord se pique rapidement sur l'axe principal (avenue du Général de Gaulle) mais dirige d'avantage les itinéraires vers le centre-ville.

Le calibrage du réseau viaire aux abords du site est relativement resserré, en cohérence avec le caractère local et peu fréquenté en basse saison. Le site est également enclavé à une échelle locale avec la présence du Maravenne à l'ouest et du Canal à l'est.



Figure 15 : Réseau viaire aux abords du site (Source : Transitec, 2023)

Concernant le plan de charges journalier ouvré en **basse saison**, les volumes de trafic sont relativement réduits avec un trafic journalier inférieur à 3 500 unités de véhicules particuliers (uvp)/jour/voie sur les axes principaux de la commune. La RD98 est la plus sollicitée avec près de 5 400 uvp/jour/voie. Toutefois seule la moitié des logements est occupée à l'année sur la commune, un écart majeur est donc à attendre avec la situation en haute

saison. Lors des heures de pointes (8h-9h et 17h-18h), le **réseau routier est faiblement sollicité** avec moins de 500 upv/heure sur l'ensemble des axes, y compris les principaux.

En **haute saison**, les volumes de trafic journalier sont plus importants avec 3 000 à 5 000 upv/jour/sens en centre-ville. Les axes les plus sollicités, avec 5 000 à 7 500 upv/jour/sens sont la connexion à la RD98 ouest et l'avenue du Général de Gaulle permettant d'accéder aux plages. Lors des heures de pointe, le **réseau routier est fortement sollicité** notamment avec une augmentation du trafic sur le centre de La Londe et en accès la plage et vers la route de l'Estagnol. Les volumes de trafic restent toutefois contenus en valeur absolue.

Concernant les **transports collectifs**, La Londe-les-Maures ne possède pas de réseau de transport collectif urbain régulier. Toutefois elle dispose d'une desserte par les cars régionaux, de services scolaires régionaux et d'une navette d'été entre le village et la plage. En l'état, les transports collectifs ont **peu de potentiel** pour la desserte du site ; ils ne le desservent pas directement et le niveau de service est peu attractif pour des usages réguliers. Un potentiel de desserte du site est donc relativement limité.

Concernant les **modes actifs**, l'environnement et les aménagements sont propices sur le centre-ville et le front de mer. De même, la commune dispose de quelques aménagements cyclables et une liaison piétonne vers le centre-ville est assurée via la promenade des Annamites. De nombreuses promenades sont aménagées offrant des perméabilités pour les modes actifs sur le front de mer où le maillage viaire est lâche. Le site présente donc des opportunités pour accompagner les nouveaux usagers vers des pratiques de mobilités vertueuses.

Concernant le **stationnement**, le secteur offre 373 places non réglementées dont 331 places marquées et 42 places non marquées mais pour lesquelles le stationnement est toléré.

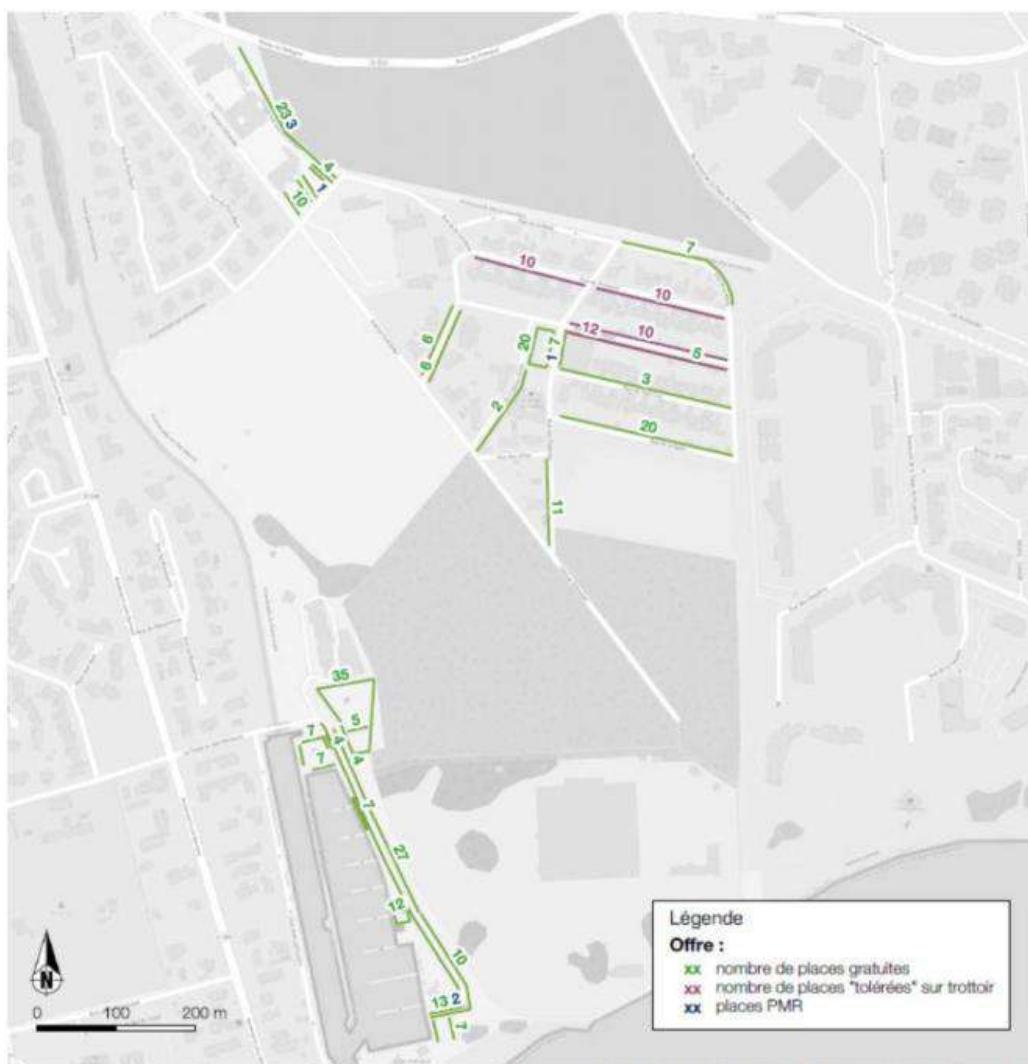


Figure 16 : Stationnement aux abords du site (Source : Transitec, 2023)

Le taux de congestion est de 85% soit 314 véhicules stationnés pour 373 places. Les marges de manœuvre sont donc faibles à modérées sur ce secteur en haute saison.

La gestion des déchets

La Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures a été créée par arrêté préfectoral du 30 juillet 2010. Elle regroupe, lors de sa création, les communes de Bormes-les-Mimosas, Cuers, La Londe-les-Maures et Pierrefeu-du-Var. Depuis 2012, elle compte deux communes supplémentaires : Collobrières et Le Lavandou.

La compétence relative à « l'élimination et valorisation des déchets des ménages et déchets assimilés » est une compétence obligatoire des Communautés de communes au 1^{er} janvier 2017.

En 2019, la Communauté de communes a collecté 14 164 tonnes de déchets pour les communes de la Bormes, La Londe et le Lavandou, soit 573,5 kg/an/hab. Deux sites de traitement sont utilisés par le prestataire pour la valorisation des déchets ménagers et des encombrants ; l'Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) de Roumagayrol à Pierrefeu et l'Unité de Valorisation Énergétique (UVE) de Lagoubran.

Concernant le tri, les communes de la Londe, le Lavandou et Bormes les Mimosas ont collectés 2 029 tonnes de verres et multimatériaux.

Le secteur de projet sera compris dans le réseau de gestion des déchets.

La qualité de l'air

Au niveau du site de projet, les concentrations enregistrées par AtmoSud en 2022 sont les suivantes :

- 112 µg/m³ en ozone soit 2 fois plus que le seuil recommandé par l'OMS pour la protection de la santé



Figure 17 : Concentration en ozone sur le site en 2022 (Source : AtmoSud)

- 9,6 µg/m³ en dioxyde d'azote, correspondant au seuil recommandé par l'Oms pour la protection de la santé



Figure 18 : Concentration en dioxyde d'azote sur le site en 2022 (Source : AtmoSud)

- 9,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en PM2,5 soit presque 2 fois plus que le seuil recommandé par l'OMS pour la protection de la santé



Figure 19 : Concentration en PM2,5 sur le site en 2022 (Source : AtmoSud)

- 16,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en PM10 correspondant à un peu plus du seuil recommandé par l'OMS pour la protection de la santé

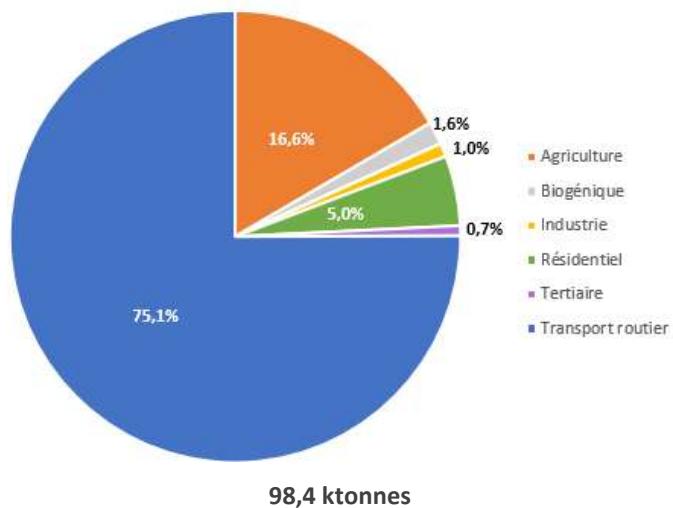


Figure 20 : Concentration en PM10 sur le site en 2022 (Source : AtmoSud)

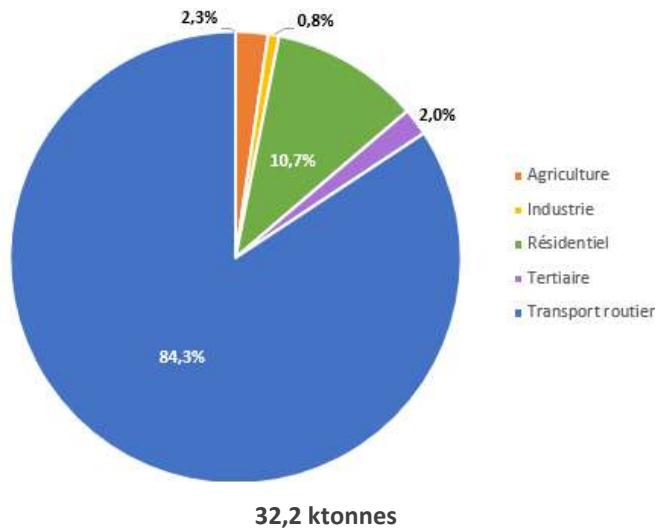
Le secteur de projet est situé à proximité de zone résidentielle ainsi que de la D42 b, il est exposé à une pollution de fond qui concerne l'ensemble du territoire. Le site étant peu artificialisé, il présente une fonction de captage du carbone non négligeable au vu de la forte imperméabilisation des alentours.

Les données locales concernant la part des différentes activités dans les émissions de polluants ont permis de recenser les concentrations suivantes :

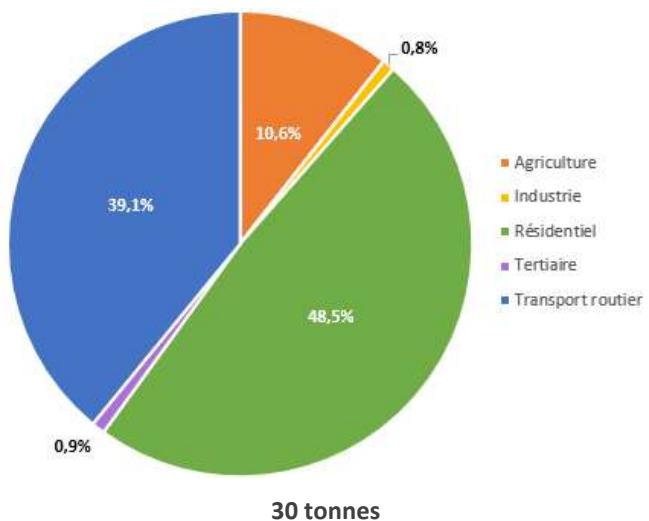
Les **oxydes d'azote (NO_x)** proviennent essentiellement des véhicules. Ils provoquent une altération de la fonction respiratoire et participent à la formation de l'ozone et aux phénomènes de pluies acides. **Sur la commune, les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) proviennent pour la quasi-totalité des transports routiers (75,1%).**



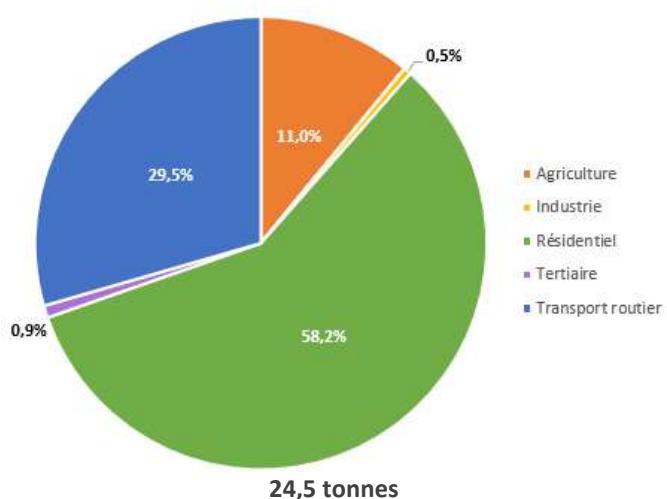
Le **dioxyde de carbone (CO₂)** est le deuxième gaz à effet de serre le plus important sur la planète. Il est émis par des sources naturelles (volcans, feux de forêt, respiration animale et végétale...) et par des sources anthropiques (chauffages, véhicules, unités d'incinération...). L'augmentation des émissions anthropiques est responsable du renforcement de l'effet de serre, ce gaz est toxique à forte concentration, il agit principalement sur les fonctions respiratoires. **A La Londe-les-Maures, les émissions de CO₂ sont émises pour la majorité par les transports (84,3%) puis le secteur résidentiel (10,7%).**



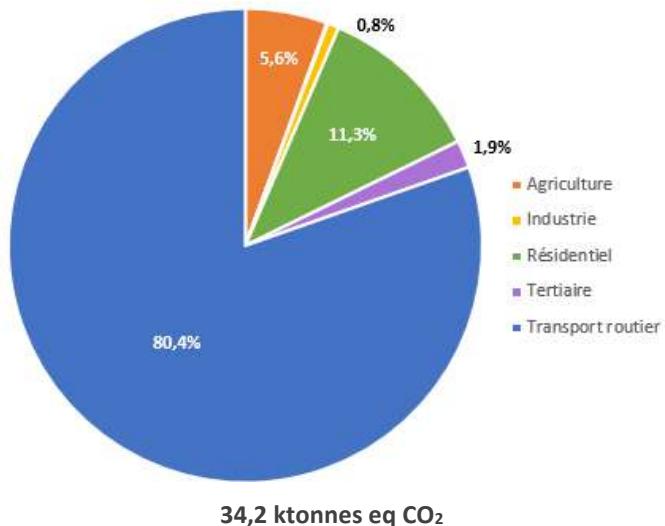
Les **particules fines (PM)** peuvent être d'origine naturelle mais aussi anthropique (industrie, transport, combustion domestique...). Ce sont les véhicules diesel qui émettent le plus de particules. Les PM peuvent provoquer des gênes voir des altérations de la fonction respiratoire. Elles sont responsables de la dégradation des monuments. **Sur la commune, les PM10 sont issues du secteur résidentiel (48,5%) puis par les transports (39,1%).**



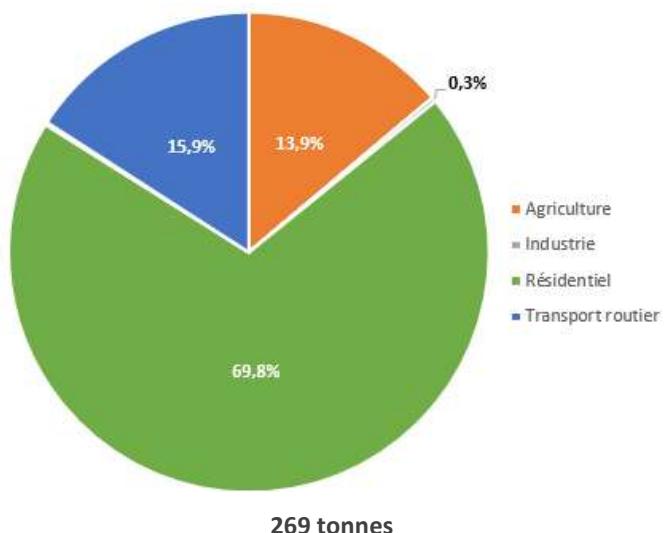
Le secteur résidentiel (58,2%) et les transports routiers (29,5%) sont les secteurs qui émettent la majorité des **PM 2,5**. Ce secteur regroupe les émissions liées au fonctionnement des bâtiments (chauffage, eau chaude, appareils électriques...).



Les émissions de **Gaz à effet de Serre (GES)** sont dominées essentiellement par le secteur des transports routiers (80,4%).



Enfin, les émissions de **monoxyde de carbone (CO)** proviennent du secteur résidentiel (69,8%), les transports routiers (15,9%) et l'agriculture (13,9%).



Globalement, les polluants les plus émis sur le territoire sont le monoxyde (CO) et le dioxyde d'azote (CO₂), ces polluants sont essentiellement issus du secteur des transports et résidentiel. Les sources de pollutions sont assez facilement identifiables sur le territoire communal. La commune du La Londe-les-Maures constitue un territoire résidentiel traversé par la D98 qui constitue le principal accès depuis Hyères vers les communes du Golfe de Saint-Tropez. Un effort doit être réalisé sur ces deux secteurs pour la suite du projet.

L'énergie communale

Les données CIGALE recensent les consommations communales. Ainsi en 2021, la commune a consommé 198,5 GWh dont 52% provient des transports routiers et 31% du secteur résidentiel.

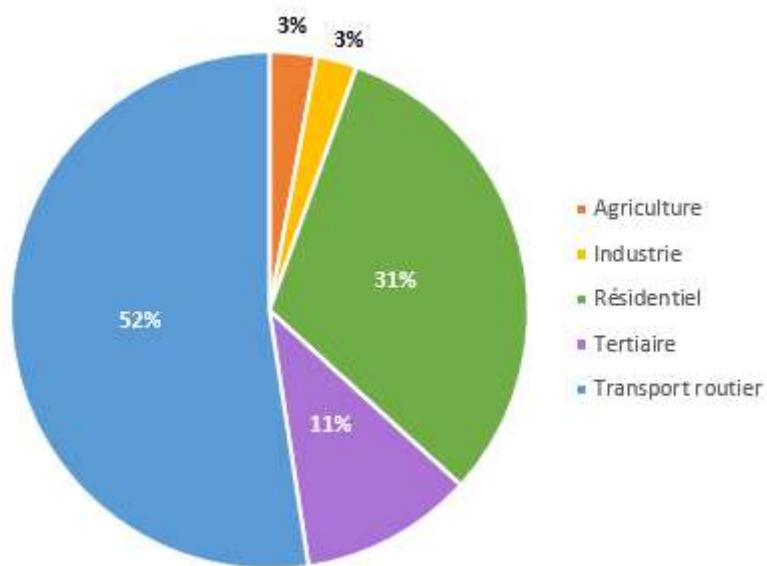


Figure 21 : Répartition de la consommation en énergie par secteurs d'activités (Source : CIGALE, 2021)

Cette consommation provient en grande majorité de produits pétroliers (52%), les énergies renouvelables étant peu utilisées (9%).

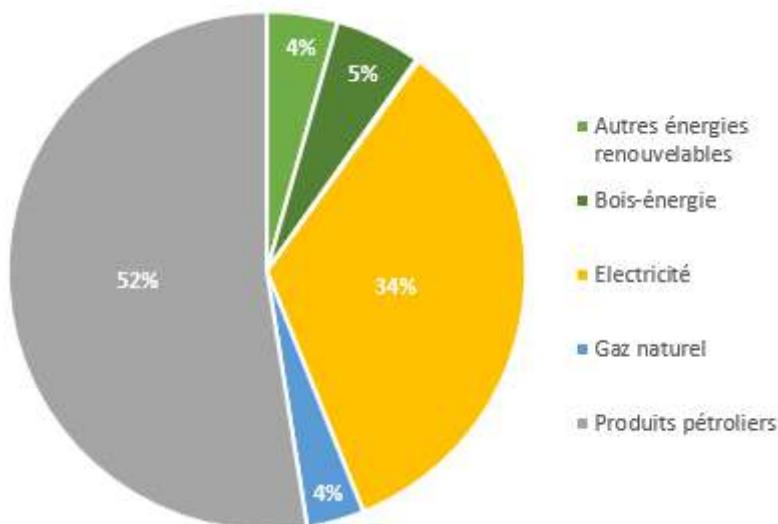


Figure 22 : Répartition de la consommation en énergie par type d'énergie (Source : CIGALE, 2021)

Concernant la production, le territoire produit environ 12,5 GWh d'énergie soit 6% de sa consommation. Cette production provient majoritairement de la biomasse (87%).

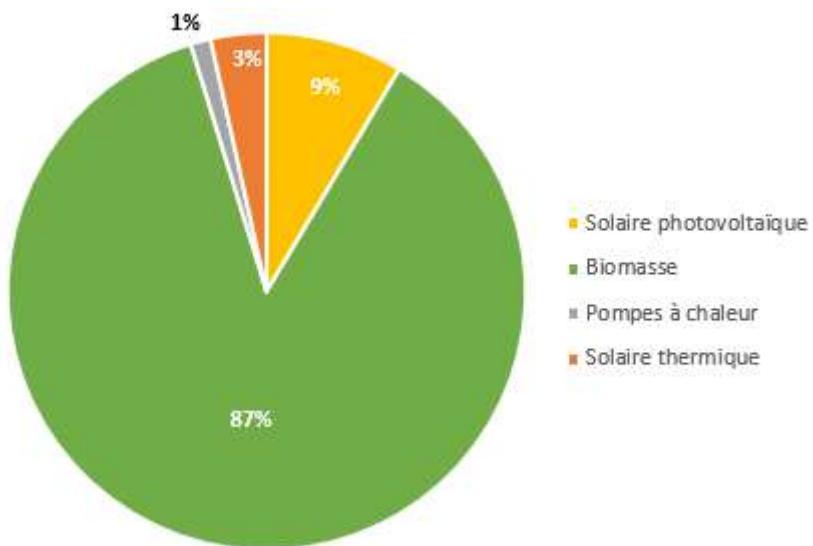


Figure 23 : Répartition de la production par type d'énergie (Source : CIGALE, 2021)

La commune présente un fort potentiellement de développement de ces énergies notamment au niveau de l'ensoleillement. Le site de projet présente des surfaces pouvant permettre l'installation de panneau solaire.

ENJEUX SUR LES NUISANCES, LA GESTION DES DECHETS ET LA QUALITE DE L'AIR :

- Un site épargné par le classement des voies et donc non exposé au bruit
- Un secteur enclavé à l'échelle communale et locale avec un réseau faiblement sollicité en basse saison du fait de la faible occupation des logements et fortement sollicité en haute saison mais qui reste contenus en valeur absolue.
- Secteur possédant un faible potentiel de développement des transports collectifs mais avec un important développement des modes actifs
- Un fort taux de congestion (85%) concernant le stationnement, nécessitant des aménagements pour des occupations futures du secteur
- Un service de collecte et un traitement des déchets efficents qui desservira le secteur de projet
- Un secteur exposé à une qualité de l'air moyenne du fait des concentrations de polluants significatifs, au-delà des seuils OMS pour certains. Le secteur, quant à lui, rejette peu du fait de sa faible artificialisation et du rôle de captage de carbone des espaces végétalisés.
- Faible production communale en énergie renouvelable malgré le potentiel d'ensoleillement. Le projet devra constituer une opportunité pour le développement des énergies renouvelables

Les enjeux sur ces thématiques sont **modérés** du fait de la qualité de l'air moyenne et des mobilités.

6. Synthèse des enjeux environnementaux

Thématiques	Constats	Enjeux
Paysage et patrimoine	Préserver le caractère végétalisé du site (faible artificialisation et alignements d'arbres qualitatifs)	Modérés
	Interface maritime à préserver	
	Faibles co-visibilités depuis les accès directs du fait de la topographie plane	Faibles
	Des parcelles identifiées en friches agricoles non cultivées depuis de nombreuses années	
Biodiversité et continuités écologiques	Limiter les incidences sur les sites Natura 2000 situé à proximité directe du secteur de projet	Forts
	Secteur concerné par des espèces floristiques protégée à enjeux forts et des espèces faunistiques à enjeux modérés.	
	Des parcelles au nord du secteur de projet identifiées en tant que trame boisée par la TVB communale.	Modérés
Risques naturels et technologiques	Un aléa inondation évalué de modéré à fort en cas de crue centennale pouvant être aggravé par les effets du dérèglement climatique	Forts
	Un risque radon fort à intégrer dans les normes de constructibilité	
	Aléa modéré du retrait-gonflement des argiles nécessitant des mesures de constructibilité	Modérés
	Des sols potentiellement pollués (ancien site de torpilles) nécessitant des études de prévention	
	Aléa faible de submersion marine et sismique	Faibles
Ressources et réseaux	S'assurer de la capacité des réseaux d'eau potable et d'assainissement de la commune	Faible
	Un site peu artificialisé et favorable à une infiltration naturelle des eaux pluviales	Modérés
Services, déchets et qualité de l'air	Un site non exposé au bruit	Faibles
	Réseau viaire faiblement sollicité en basse saison et fortement sollicité en haute saison mais qui reste contenus	Modérés
	Faible potentiel de développement des transports collectifs mais fort potentiel pour les modes actifs	
	Un fort taux de congestion de stationnement	
	Un service de collecte et un traitement des déchets efficents	Faibles
	Qualité de l'air moyenne et faible rejet du site qui constitue une zone de captage de carbone	Modérés
	Développer le potentiel d'énergie renouvelable du site	

B. Justification des choix au regard du scénario au « fil de l'eau »

La présente procédure induit une évolution de l'imperméabilisation du site qui, aujourd'hui, présente une occupation globalement végétalisée, notamment sur la partie Nord. Le projet induira également une augmentation de la consommation en eau potable et de la production des eaux usées, liées à la nouvelle occupation et la nouvelle exploitation industrielle.

Le risque lié au ruissellement urbain sera plus important du fait de l'imperméabilisation du site et l'augmentation du nombre de personnes exposés au risque. Les nuisances sonores seront augmentées du fait d'un trafic plus important qui impactera la qualité de l'air atmosphérique en plus de la future activité (locaux, habitations, restaurants, etc.). Cependant, les risques étant pris en compte dans le projet, plusieurs mesures de réduction et de compensation permettront de ne pas les aggraver.

La consommation en énergie sera également plus importante.

Néanmoins, le projet porté par le propriétaire Naval Group, permet la requalification d'une friche industrielle occupée par un bâtiment désaffecté depuis plus de 30 ans, qui en l'absence de requalification pourrait devenir dangereux et qui constitue au-delà du témoignage historique de l'activité industrielle de la commune des bâtiments peu esthétiques dans le secteur.



Vue de l'usine après sa fermeture en 1993

Le choix de reconquête de cette friche permet également d'éviter les zones naturelles et agricoles à proximité de l'eau sur le territoire communal ou au-delà pour assurer le développement d'activités sur le territoire communal.

C. Incidences sur l'environnement et mesures retenues pour éviter, réduire ou compenser les effets dommageables

L'objet de la présente Déclaration de Projet est l'ouverture à l'urbanisation des zones 3AU des Bormettes. Il s'agit ici de renforcer la qualité de l'offre dans le domaine de la recherche industrielle militaire navale avec l'aménagement d'un site de recherche industriel et tertiaire porté par Naval Group ainsi que de renforcer la qualité des équipements publics de la commune. Le projet prévoit également l'aménagement de logements ainsi que d'un hôtel.

1. Incidences prévisibles sur le paysage et le patrimoine

Incidences

La Déclaration de Projet a pour conséquence l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU, secteur des Bormettes. La zone 3AU actuelle correspond à un secteur insuffisamment équipé, destinée à recevoir un pôle d'activités à vocation touristique, nautique, industrielle, de bureaux, de services et d'habitat. A l'état actuel aucune construction n'est autorisée exceptée pour les extensions de la station d'épuration, celles nécessaires aux travaux d'aménagement et de lutte contre les inondations. La création d'un règlement adéquat et d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dédiée constituent la nouvelle zone 3AU ouverte à l'urbanisation. Le règlement de cette zone permet ainsi d'encadrer le projet et conditionne sa réalisation via une urbanisation au fil de l'eau soumise pour partie à la réalisation du PAPI et des aménagements.

L'OAP prévue en conséquence prévoit donc la création d'activités industrielles/tertiaires, d'un hôtel, d'un pôle public ou gymnase, des habitations individuelles, des bâtiments de restauration ainsi que des espaces de stationnements (publics et pour Naval Group). Ces aménagements causent ainsi une imperméabilisation supplémentaire et modifieront les perceptions du site, pouvant apparaître comme un espace de respiration, notamment depuis le littoral. De même, les alignements d'arbres qualitatifs relevés dans l'état initial seront préservés à l'exception d'un alignement qui devra être abattu pour permettre l'aménagement du site.

Le secteur va également induire la revalorisation de l'ancien site ouvrier de torpilles des Bormettes pour l'activité de Naval Group, perpétuant ainsi l'activité historique du site. Au vu de la proximité des périmètres patrimoniaux bâtis et naturel, une bonne insertion paysagère du projet est nécessaire.

La présente procédure permet également la création de 3 Emplacements Réservés permettant la création de voie de desserte, d'équipement sportif, de stationnement, d'aménagements de gestion des eaux pluviales et d'un espace dédié au parc public paysager du bord de mer. Ce dernier permet ainsi un accès aux habitants, notamment au niveau du parc littoral, permettant ainsi une réappropriation et la création d'un nouvel espace fédérateur. Il présente donc une incidence positive.

Les incidences brutes du projet de Déclaration de Projet sur le paysage et le patrimoine sont considérées comme **fortes**.

Mesures

Plusieurs mesures sont prévues par l'OAP pour limiter les impacts sur le contexte paysager du secteur. Notamment concernant les formes urbaines, l'OAP souhaite soigner les perméabilités, les relations visuelles et la composition paysagère pour assurer le rôle d'interface entre les quartiers existants et le secteur de projet. Cette volonté se traduit par l'aménagement de frange paysagère en bordure de site et la préservation de sanctuaire de biodiversité en périphérie du périmètre de projet. Ces aménagements sont également prévus entre les différents lots d'aménagements afin de favoriser une insertion paysagère de qualité et maintenir le caractère végétalisé du site.

La mise en application du parti d'aménagement, sur la base des formes urbaines et des densités, a conduit à prévoir des emprises précises au sein de l'OAP. Ainsi chaque lot de construction présente une hauteur et une forme urbaine spécifique à ces besoins et avec pour objectif premier de s'intégrer au paysage alentour et garder une harmonie des hauteurs avec le tissu résidentiel à proximité. Cet objectif est traduit dans le règlement de la zone 3AU via une réglementation des hauteurs totales définies selon les lots. Ainsi pour les lots A et F les hauteurs

maximales sont de 8 m, de 15 m pour le lot C, de 10 pour le lot D, de 14 m pour le lot E et 6 m dans la bande des 100 m de l'OAP. Concernant les infrastructures de Naval Group, des mesures ont été mises en place pour limiter leur impact sur les visibilités depuis les habitations alentours. Ainsi une marge de recul est respectée le long de l'avenue Schneider et la hauteur autorisée correspond à du R+3. Une surélévation d'une partie du bâtiment est autorisée pour les structures techniques nécessaires à l'activité industrielle.

Le projet permet de revaloriser une friche industrielle et soigne la composition paysagère (nef centrale construite en lieu et place de l'ancienne usine, réhabilitation du futur « customer center », destruction des bâtiments abandonnés le long du littoral...). Les aménagements terrestres du projet de Naval Group ont une incidence positive sur le paysage.

Les logements, l'équipement sportif et l'hôtel s'intègrent dans le tissu urbain actuel et seront réalisés en cohérence avec l'OAP du secteur, en particulier avec des formes urbaines en liaison avec leur environnement direct. Compte-tenu de cette intégration, leur incidence est jugée faible.

Les voiries, les cheminements modes doux et les parkings bénéficient également d'un traitement paysager qualitatif et auront une incidence faible sur le paysage.

Sur le littoral, le projet a une incidence positive sur le paysage via l'aménagement de la promenade en bord de mer et du jardin public.

Enfin, le ponton bénéficie d'une intégration paysagère (travail du design...). Son incidence sur le paysage est modérée.

La recherche de compacité du projet à terre (notamment de la nef centrale) permettra de réduire l'impact du projet sur le paysage.

Le site du projet intégrera des fragments paysagers de la région (maquis, salins, pinède...).

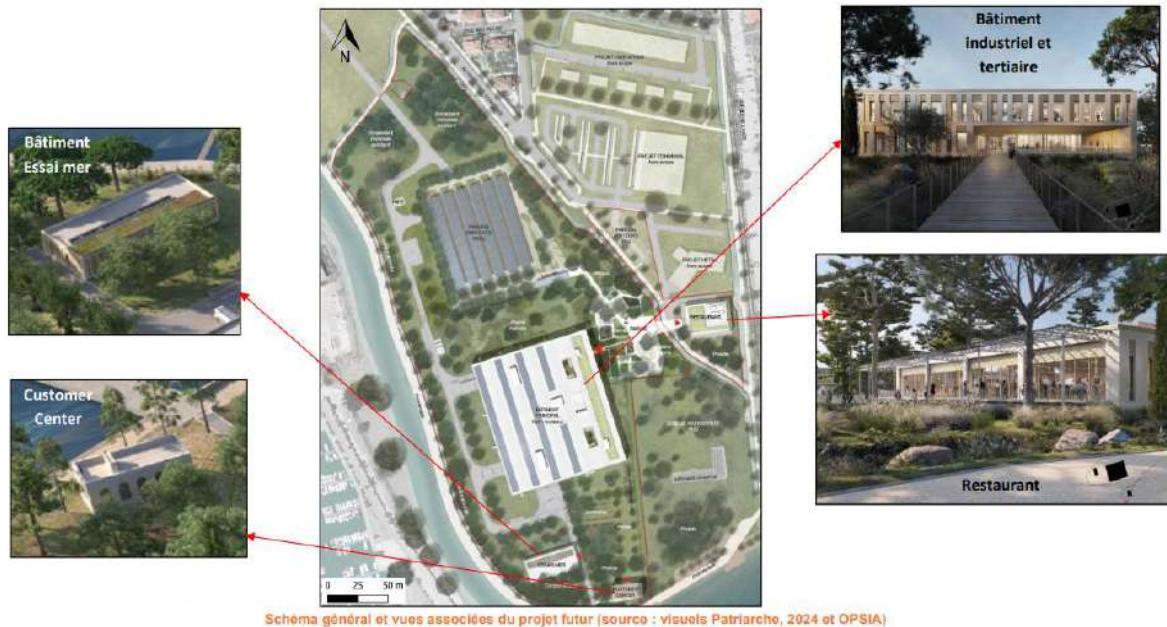
Une stratégie de végétalisation du site et la mise en place de barrières visuelles réduiront significativement l'impact du projet sur le paysage, notamment via la conservation et la plantation d'arbres (97 arbres conservés et 326 arbres plantés). Les alignements d'arbres de l'avenue Schneider et séparant les logements et l'équipement sportif seront conservés.

La hauteur du tablier du ponton a également été réduite pour améliorer son intégration paysagère et l'ouvrage a été réorientée de 3° afin de garantir un alignement visuel avec le futur « customer center ».

Les visuels permettant de simuler l'intégration paysagère du projet montrent la forte végétalisation du projet créant des filtres importants pour que les constructions se fondent dans le paysage.

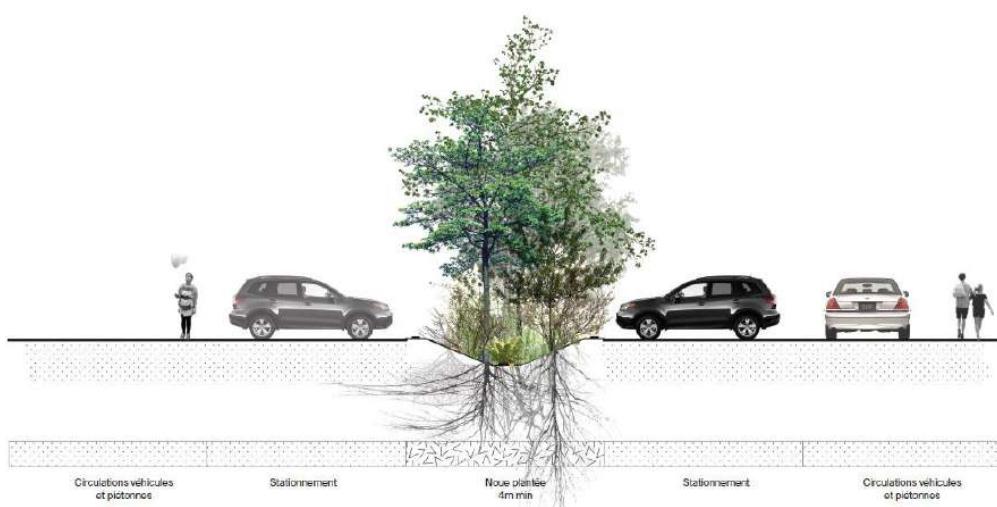


Vue d'ensemble du projet futur – hors ponton (source : visuels Patriarche, 2024)



L'un des objectifs de l'OAP est également de maintenir des points de vue sur les points d'intérêt patrimoniaux et paysagers. Cette volonté se traduit par une limitation des hauteurs et la préservation d'espaces végétalisés importants intégrant les enjeux de sensibilités écologiques et d'intégration paysagère. Les alignements d'arbres sont compensés par des alignements en périphérie du site.

Le projet prévoit également l'organisation du stationnement en poches végétalisées et intégrant des noues paysagères. Ces dernières permettent ainsi une meilleure insertion du stationnement et limite leur impact visuel par rapport à l'état initial.



VUE D'AMBIANCE DU COMPLEXE SPORTIF ET DE SON AIRE DE STATIONNEMENT PAYSAGEE



VUE D'AMBIANCE SUR LE RESTAURANT D'ENTREPRISE ET L'HÔTEL



Conclusion :

Les incidences résiduelles du projet de la présente procédure peuvent être considérées comme **faibles**.

2. Incidences prévisibles sur l'accessibilité à la commune et à la zone 3AU

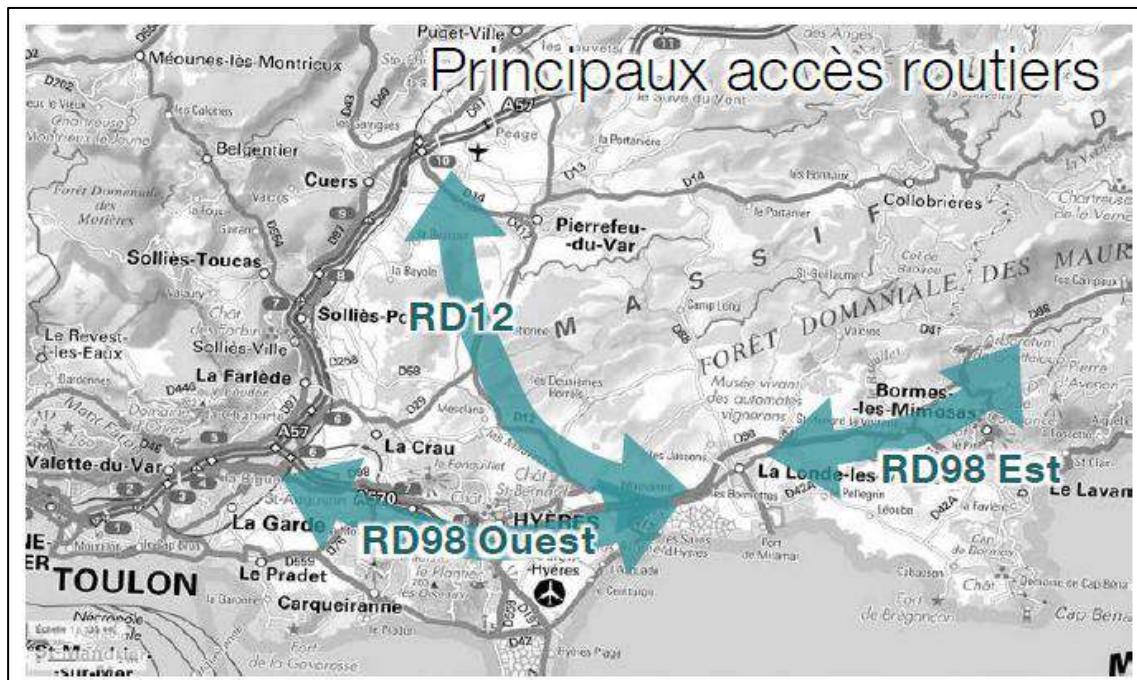
Dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, une étude complète d'accessibilité du projet (état actuel, impact du projet de Naval Group, solutions et mesures envisagées) a été réalisée par Transitec en 2022-2023 et complétée en 2024. Cette étude est présentée dans son intégralité en Annexe 5 de l'étude d'impact associée à la demande d'autorisation environnementale ; les éléments principaux de l'état initial sont repris ci-après.

> Accès à la commune de La Londe-les-Maures et à la zone d'étude

Accès routiers

Située à 25 km de Toulon, la Commune de la Londe-les-Maures dispose de **conditions de dessertes relativement favorables**. Elle est desservie (voir figure suivante) :

- par le Nord **via la RD98** qui la connecte vers l'Ouest au réseau autoroutier (A570-A57) ou vers l'Est en direction des villes côtières (Bormes-les-Mimosas / Saint Tropez).
- vers l'arrière-pays Varois **par la RD12**, ainsi qu'un itinéraire plus direct vers l'A57 Nord (en comparaison à l'A570).



Accès routiers principaux à la commune de La Londe-les-Maures

Source : Etude d'impact

Le site de projet est situé **sur le littoral à l'extrême Sud de la Commune**. Il est par conséquent relativement enclavé, sa connexion au réseau structurant s'effectuant à travers le centre-ville de la Londe pour rejoindre la RD98 ou la RD12.

Transports en commun

La Londe Les Maures ne possède **pas de réseau de transport collectif urbain régulier**. Toutefois, elle dispose (voir tableau ci-dessous) :

D'une desserte par les cars régionaux « ZOU » : 3 lignes desservant le centre-ville de La Londe (avenue George Clémenceau, pas de passage par la plage),

De services scolaires régionaux,

D'une navette d'été entre le village et la plage.

Tableau 2 : Lignes de bus régionales desservant la commune

Ligne	Trajet	Type de ligne
7801 (878)	Saint-Tropez – Toulon	Ligne régulière
7802 (879)	Saint-Tropez – Toulon	Ligne régulière
7803 (873)	Saint-Tropez – Hyères	Ligne régulière
7821 (8782)	Saint-Tropez – Hyères	Ligne scolaire
8845	La Londe-les-Maures	Ligne scolaire

Cette offre s'avère néanmoins **déséquilibrée** avec peu de bus aux heures de pointe et un nombre bien moindre d'aller-retours (deux fois moins) hors saison estivale.

En l'état, les transports collectifs ont **peu de potentiel pour la desserte du site** : ils ne le desservent pas directement et le niveau de service est peu attractif pour des usages réguliers.

Le potentiel de desserte du site est donc **relativement limité**.

Modes doux ou modes actifs

La Commune de La Londe Les Maures est très propice aux modes actifs :

Un environnement propice et des aménagements plutôt apaisés sur le centre-ville et le front de mer ;

Des aménagements cyclables et deux itinéraires cyclables structurants la traversent (bien que seule la V65 soit aménagée) ;

Une liaison piétonne vers le centre-ville est assurée via la promenade des Annamites (~2km depuis l'accès Nord du site) ;

De nombreuses promenades aménagées et qui permettent notamment d'offrir des perméabilités pour les modes actifs sur le front de mer où le maillage viaire est lâche.

De même les abords du site sont très favorables aux circulations douces (voir figure ci-après) :

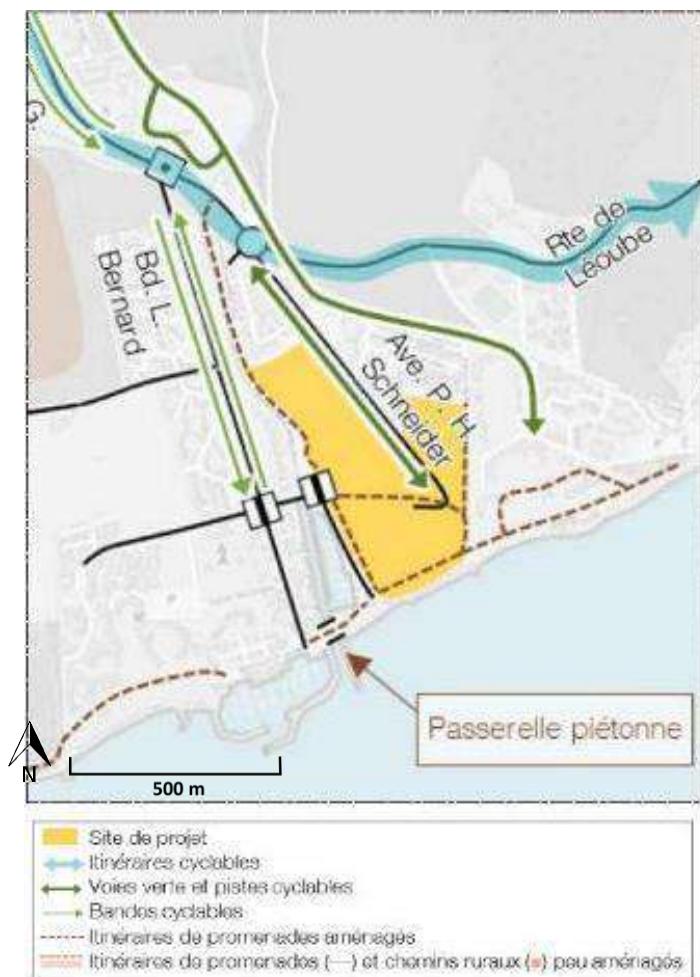
Aménagement et circulations apaisés ;

De nombreuses perméabilités traversent le site et permettent de gommer l'enclavement du secteur :

Itinéraires de promenades vers les plages et les franchissements du Maravenne.

Liaisons Nord-Sud vers l'avenue du Général de Gaulle : itinéraire de promenade et voie verte le long du Maravenne.

Il est toutefois à noter que certains des aménagements ne sont pas adaptés aux vélos : passerelle piétonne en débouché du Maravenne, chemin sablonneux vers les Bormette (Est), ...



Itinéraires pour les modes doux à proximité de la zone d'étude

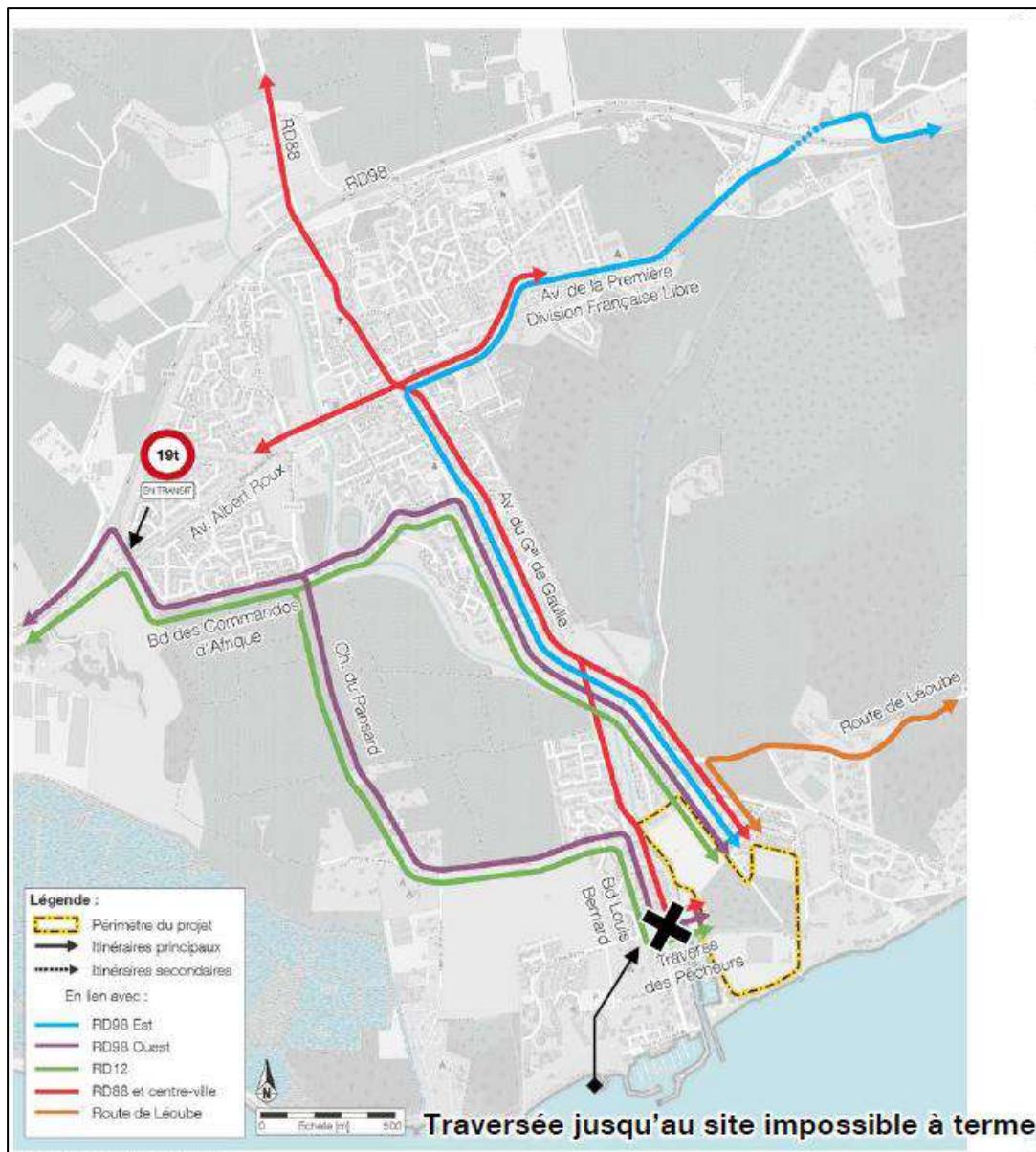
Source : Etude d'impact

> Accessibilité de la zone d'étude

Itinéraires d'accès routiers au site du projet

La majorité des itinéraires d'accès au site de projet **peut éviter l'hypercentre** de La Londe grâce au contournement via **le Chemin du Pansard et l'avenue Henri Matisse**.

Cet accès Ouest du site se pique sur des voiries de desserte actuellement apaisées (Traverse des Pécheurs et bd. Louis Bernard ; tracés en vert et en violet sur la figure ci-dessous). Compte tenu du programme d'action et de prévention des inondations (PAPI) prévu sur la commune et de création d'un chenal de dérivation du Maravenne associé, ces voies ne permettront pas d'accéder au site (pas de pont prévu pour permettre la traversée du chenal) Seuls les itinéraires avec la RD98 Est (Bormes-les-Mimosas) et le Nord (Notre-Dame des Maures) transitent plus « naturellement » par le centre (tracés en bleu et en rouge sur la figure en page suivante).



Itinéraires d'accès routiers à la zone d'étude

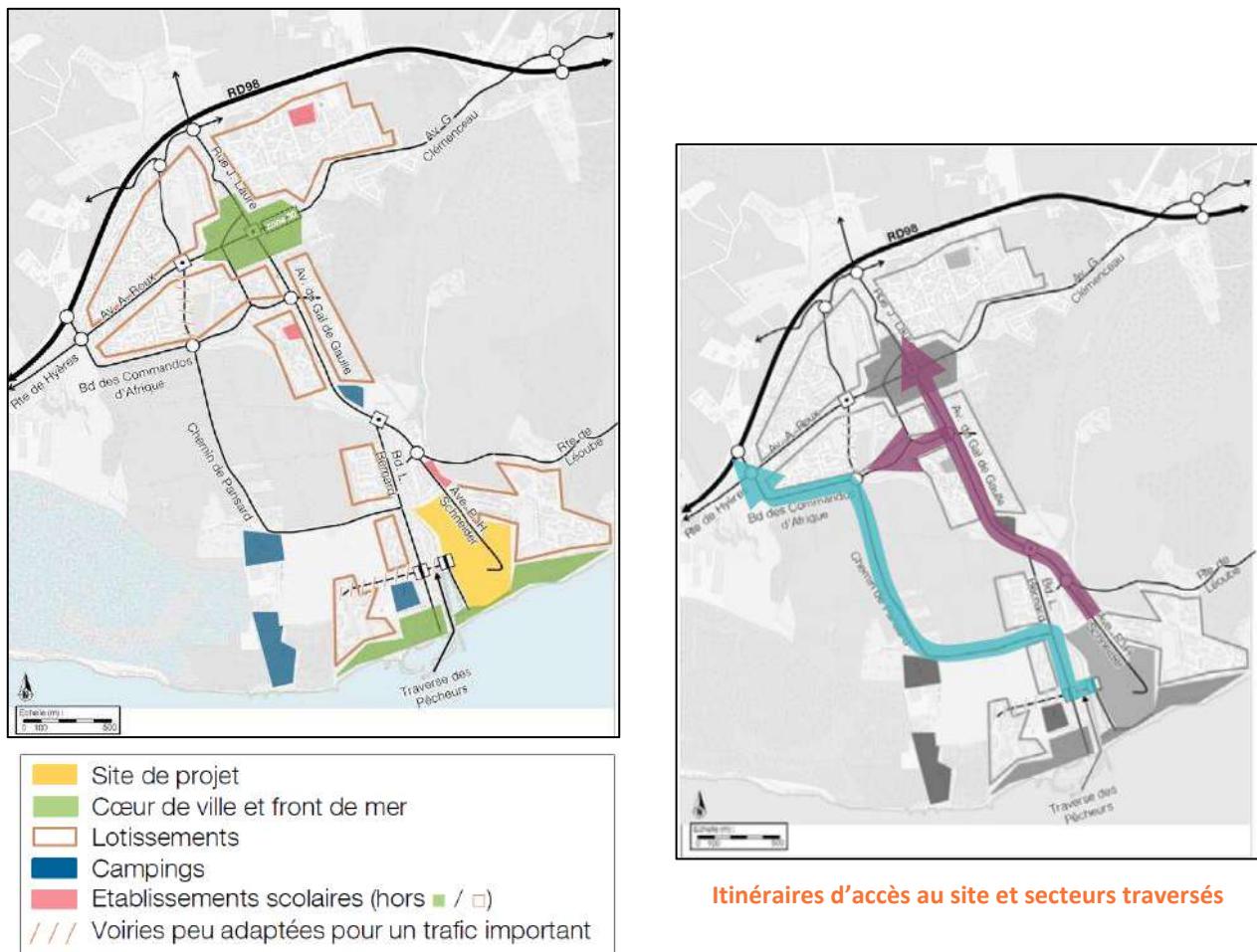
Source : Etude d'impact

A noter que le **transit des 19t par le centre-ville est interdit** à partir du rond-point Albert Roux / Bd des Commandos d'Afrique (autorisé pour l'accessibilité locale).

Sensibilité des secteurs traversés

L'itinéraire par le chemin du Pansard (en bleu sur la figure ci-dessous) transite par des secteurs moins urbanisés que les itinéraires prenant l'avenue du Général de Gaulle (en violet sur la figure ci-dessous).

Toutefois, les voiries de l'accès Ouest du site qui permettent de rejoindre le chemin du Pansard sont peu adaptées en l'état pour recevoir un trafic important. En tout état de cause, ces voies ne permettront pas à terme l'accès au site (création du chenal de dérivation du Maravenne sans pont pour le traverser).



Localisation des différents secteurs de La Londe-les-Maures

Source : Etude d'impact

L'accès envisagé à l'Ouest n'est pas envisageable à terme. Ainsi, seul l'accès Nord par l'avenue Henri Paul Schneider sera envisageable.

> Diagnostic de la mobilité terrestre

Trafic en basse saison

Pour déterminer le trafic en basse saison, **des comptages automatiques ont été effectués du 20/09/2022 au 27/09/2022** (voir figure en page suivante) et des compléments ont été réalisés du 6 au 13/02/2024.

Les volumes de trafic sont réduits en basse saison :

Le trafic journalier reste **inférieur à 3 500 uvp¹/j/voie** sur les axes principaux de la Commune ;

La connexion à la **RD98 Ouest** est la plus sollicitée avec près de **5 400 uvp/j/voie**.

Toutefois **seule la moitié des logements est occupée à l'année sur la Commune**, un écart majeur est donc à attendre avec la situation en haute saison.

L'évolution du trafic journalier reste « classique » ; le poids des heures de pointes sur l'ensemble des points de comptages est le suivant :

L'Heure de Pointe du Matin (HPM) représente près de **7% du trafic journalier** ;

L'Heure de Pointe du Soir (HPS) représente près de **9% du trafic journalier**.

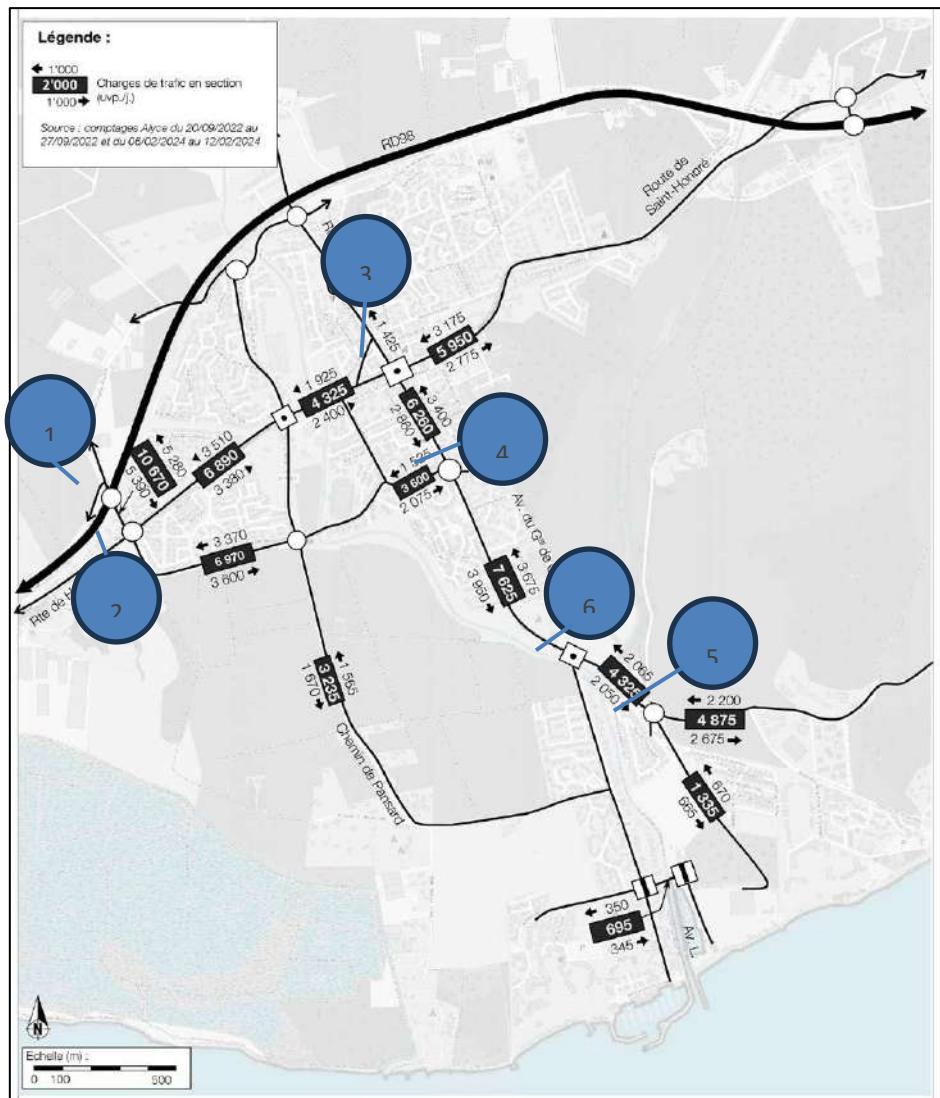
Des **comptages directionnels** ont été réalisés **au niveau des intersections et giratoires suivants** le 20/09/2022, aux HPM et HPS (voir localisation sur la figure en page suivante) :

1. Carrefour RD98/Accès à La Londe-les-Maures
2. Carrefour Route de Hyères/Accès RD98
3. Carrefour Albert Roux/Général de Gaulle
4. Carrefour Alphonse Daudet/Général de Gaulle
5. Carrefour Paul Schneider/Général de Gaulle
6. Carrefour du Pont Blanc (comptages réalisés en février 2024).

Des réserves de capacité très importantes subsistent sur l'ensemble des carrefours à l'instar de la basse saison. Le carrefour à feux du centre-ville ainsi que la branche Sud du giratoire d'accès Ouest à la RD98 sont **les plus sollicités mais restent en dessous de 50% de capacité utilisée**.

Les volumes de trafic sont **fortement réduits en basse saison** : le réseau routier est **faiblement sollicité avec moins de 500 uvp/h sur l'ensemble des axes**, y compris les principaux (voir figure ci-dessous).

¹ UVP (Unité Véhicules Particuliers) : un véhicule léger ou une camionnette = 1 UVP ; un poids-lourds de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP ; un cycle = 0,3 UVP



Comptages routiers en basse saison

Source : Etude d'impact

Trafic en haute saison

Pour déterminer le trafic en haute saison, des **comptages automatiques** ont été effectués du **03/08/2022 au 10/08/2022** (voir figure en page suivante).

Les volumes de trafic sont **plus importants en haute saison** :

Le trafic journalier atteint **3 000 à 5 000 uvp/j/sens** en centre-ville ;

Les axes les plus sollicités, **avec 5 000 à 7 500 uvp/j/sens** sont la connexion à la RD98 Ouest (comme en basse saison), ainsi que l'avenue du Général de Gaulle (barreau entre la plage et le centre-ville) qui permet d'accéder aux plages.

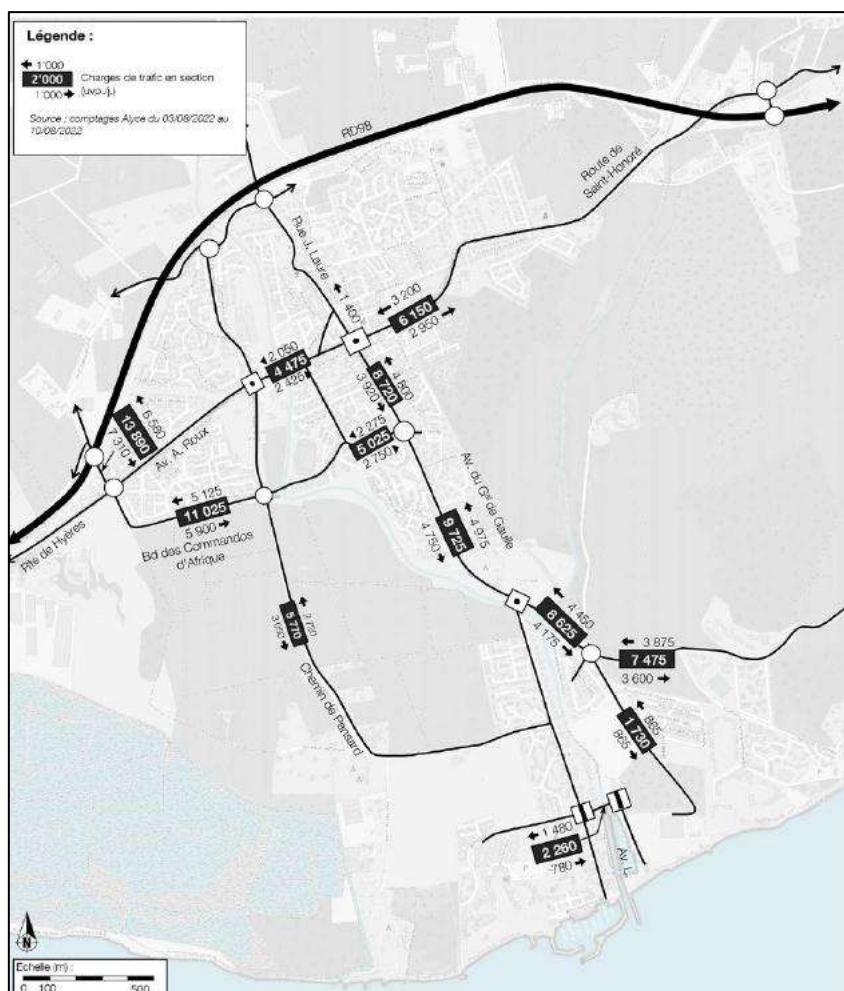
On constate également un **étalement plus important du trafic sur la journée**. Le poids de l'heure de pointe est moins marqué qu'en basse saison : elle représente près de 13% du trafic journalier, contre 16% en basse saison.

Des **comptages directionnels** ont été réalisés au niveau des mêmes intersections et giratoires qu'en basse saison (voir localisation sur la figure précédente) le 09/08/2022, aux HPM et HPS. Des **réserves de capacité très importantes** subsistent sur l'ensemble des carrefours.

Le carrefour à feux du centre-ville ainsi que la branche Sud du giratoire d'accès Ouest à la RD98 sont les plus sollicités mais restent en dessous de 55% de capacité utilisée.

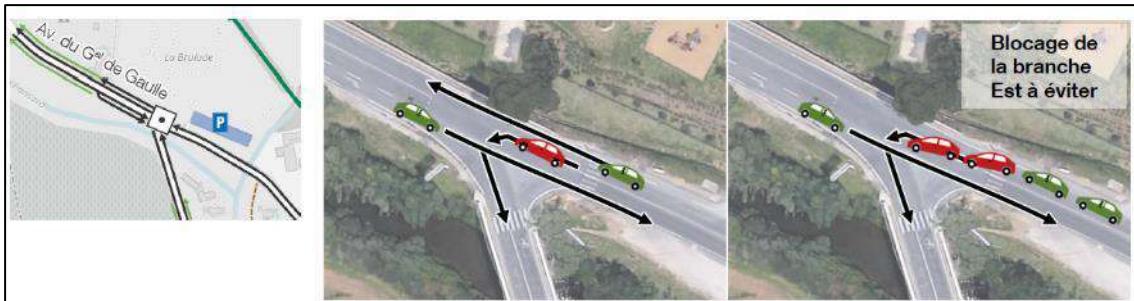
Ainsi, on constate une forte augmentation de trafic en haute saison, en particulier :
 Une augmentation à la marge sur le centre de La Londe (+3 à 4% sur le carrefour à feux principal) ;
 Une augmentation élevée en accès à la plage et vers la route de l'Estagnol (jusqu'à +25% à 45% sur l'avenue du Général de Gaulle et le giratoire d'accès au projet).

Les volumes de trafic restent toutefois contenus en valeur absolue (voir figure ci-dessous) :
 Près de 200 à 400 uvp/h/voie sur le centre de La Londe (1 véhicule toute les 9" à 18") ;
 Près de 300 à 700 uvp/h/voie sur l'avenue du Général de Gaulle en accès aux plages (1 véhicule toute les 5 à 12").



Focus sur le carrefour du Pont-Blanc

Le diagnostic de mobilité mené a permis de mettre en évidence un point actuellement problématique sur la circulation au niveau du Pont-Blanc (voir figure en page suivante).



Blocage éventuel au niveau du Pont-Blanc

Bien que le niveau de sollicitation du carrefour soit élevé, la capacité théorique est à priori suffisante en situation actuelle.

Les dysfonctionnements sur le carrefour proviennent certainement d'un phénomène d'autoblocage du carrefour causé par les véhicules en tourne-à-gauche depuis la branche Est (difficultés d'écoulement induisant le blocage de l'ensemble de la branche Est).

Des pistes de solutions ont d'ores et déjà été identifiées :

Création d'une voie de tourne-à-gauche ;

et/ou report des tourne-à-gauche sur un nouvel itinéraire rendu possible avec le nouveau pont ;

et/ou modification du fonctionnement du carrefour en trois phases (viable avec des niveaux de trafic similaires à l'actuel).

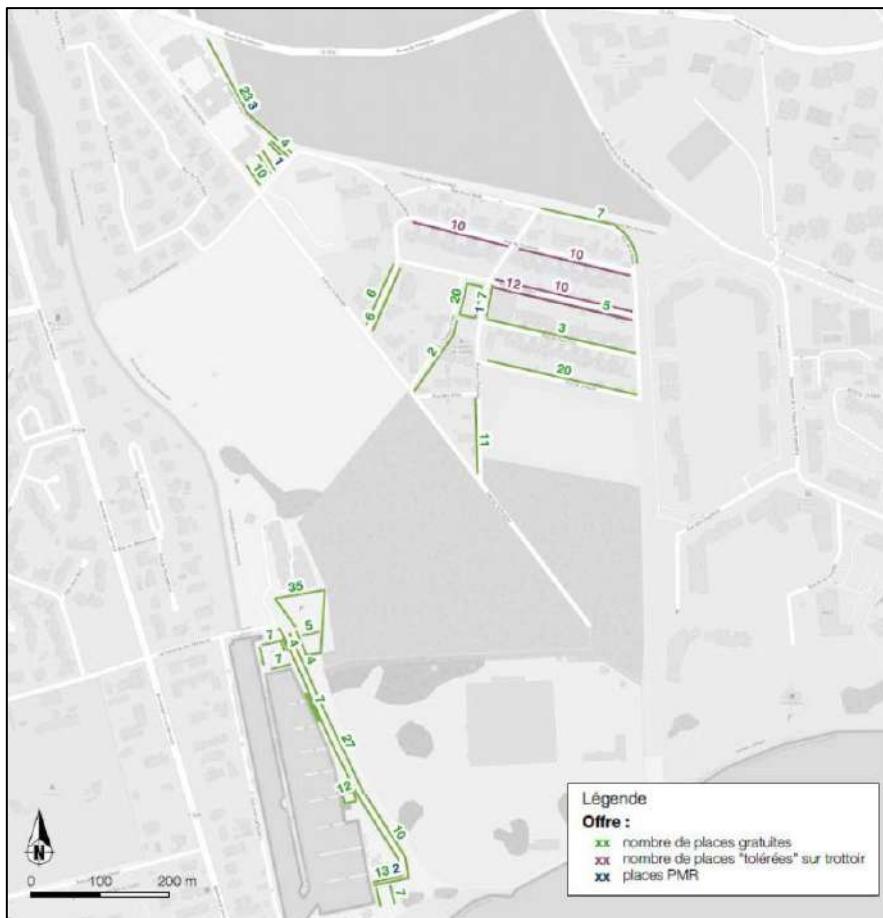
Stationnements

Le relevé des places de stationnement a été réalisé le 09/08/2022.

373 places ont été recensées dont :

331 places marquées (dont 9 places réservées aux personnes à mobilité réduite) ;

42 places non marquées pour lesquelles le stationnement est toléré.



Relevé de l'offre de stationnement effectués

Le taux de congestion en haute saison (rapport entre la demande et l'offre de stationnement) est de 85% en stationnement en journée (16h). Une cinquantaine de places restent libres (en mobilisant les places non marquées tolérées).

Située à 25 km de Toulon, la Commune de la Londe-les-Maures dispose de conditions de dessertes relativement favorables.

- par le Nord via la RD98 qui la connecte vers l'Ouest au réseau autoroutier (A570-A57) ou vers l'Est en direction des villes côtières (Bormes-les-Mimosas / Saint Tropez).
- vers l'arrière-pays Varois par la RD12, ainsi qu'un itinéraire plus direct vers l'A57 Nord (en comparaison à l'A570).

La Londe-les-Maures est desservie par le réseau de transport en commun de la région PACA, ZOU !. Ainsi, la commune compte 5 lignes de bus, qui ne desservent pas la zone d'étude.

De nombreuses pistes cyclables sont matérialisées sur le territoire communal, dans le centre-ville.

Les volumes de trafic sont fortement réduits en basse saison : le réseau routier est faiblement sollicité avec moins de 500 uvp/h sur l'ensemble des axes, y compris les principaux. La capacité utilisée des intersections est d'environ 50% aux HP.

En haute saison en revanche, on compte entre 300 à 700 uvp/h/voie sur l'avenue du Général de Gaulle en accès aux plages. Les intersections restent fluides, avec une capacité utilisée inférieure à 55 % aux HP. Ces dernières sont par ailleurs moins marquées qu'en basse saison.

L'accès au site peut se faire uniquement par le Nord (avenue du Général de Gaulle (centre-ville) et avenue Henri Paul Schneider).

Les incidences brutes du projet sont considérées comme **faibles**. Néanmoins, la création d'infrastructures adaptées permettra de garantir non seulement l'accès aux constructions du projet mais également d'améliorer l'accès à la mer de manière sécurisée en aménageant des espaces dédiés aux modes actifs.

3. Incidences prévisibles sur les milieux naturels et la biodiversité terrestres

Incidences

La partie terrestre du projet n'est pas comprise dans des zones de périmètres de protection ou d'inventaire type ZNIEFF, néanmoins l'inventaire réalisé sur le site a permis de recenser des habitats d'espèces ainsi que des espèces floristiques et faunistiques remarquables protégées. Ces derniers seront impactés par les différents objets de la déclaration de projet.

Concernant, la trame boisée identifiée par la trame verte et bleue communale, le site apparaît comme une zone naturelle avec quelques espaces boisés mais ne constitue pas une zone boisée à proprement parlé. Néanmoins, le secteur constitue un espace relai de la TVB locale avec un rôle de continuité en pas japonais. L'urbanisation du site réduira alors la qualité écologique du secteur.

En fonction des habitats et des espèces concernés, les incidences brutes du projet sont considérées comme **modérées à fortes**.

Mesures

Afin de limiter son impact sur la richesse écologique du site et du territoire, l'OAP prévoit des aménagements paysagers pour répondre au double objectif de protection des zones naturelles les plus sensibles et de la création d'espaces verts permettant de préserver le caractère végétalisé du secteur et ainsi son potentiel d'accueil de la biodiversité, entre les emprises des différentes activités et fonctions.

D'un point de vue plus opérationnel, le projet identifie des zones de réservoirs complémentaires de biodiversité en renforçant, confortant et enrichissant les milieux écologiques déjà présents. Cela se traduit par l'identification de secteurs de préservation de la biodiversité au nord-ouest du site à proximité du cours d'eau du Maravenne et au sud-est et ouest au niveau des canaux qui longent le secteur. Ils sont classés en zone N sur le zonage. De même, le projet prévoit la création de secteurs naturels distants les uns des autres mais s'intercalant entre deux réservoirs de biodiversité et qui constituent ainsi des espaces relais à la faune et à la flore locale. Cet aménagement permet ainsi de retrouver une continuité écologique. La création d'une épaisseur végétale conséquente en périphérie du site viendra renforcer les continuités écologiques du site et ainsi le déplacement des espèces au sein du territoire. Ces espaces d'échanges réduisent ainsi l'impact du projet sur la biodiversité communale.

Concernant les espèces impactées par les nouvelles constructions, des inventaires ont été réalisées afin de définir des mesures ERC précisées dans le cadre du dossier d'Autorisation Environnementale Unique. Ces dernières seront mises en place lors de la phase pré-opérationnelle du projet. Elles pourront répondre à la séquence « Eviter-réduire-compenser » via par exemple :

- Le respect, lors des phases de travaux, du cycle biologique des espèces recensées en mettant en place un calendrier de travaux spécifiques ;
- La mise en place d'une charte de chantier propre, ayant pour but de limiter la pollution des habitats préservé ;
- Le déplacement de stations d'espèces floristiques au niveau des secteurs de préservation de la biodiversité ;
- La réalisation des travaux uniquement en période diurne pour éviter la pollution lumineuse pouvant nuire aux chiroptères.

Suite à l'application de l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction, les incidences résiduelles du projet sur la biodiversité et les continuités écologiques peuvent être considérées comme **modérées à fortes** pour certaines espèces ce qui implique la définition de mesures de compensation.

4. Incidences prévisibles sur les risques

Incidence

La partie terrestre du secteur de projet est située à proximité d'une zone rouge du PPRI du Pansard et du Maravenne correspondant à un risque très fort ainsi que d'une zone bleue B1 de risque faible. L'étude hydraulique réalisée sur le site a également mis en évidence un aléa modéré à fort en cas de crue centennale. Le projet du secteur des Bormettes prévoit l'artificialisation de ces zones induisant donc potentiellement une aggravation du risque inondation par l'apport de flux de ruissellement, ajouté aux effets du dérèglement climatique. En effet, le site prévoit l'accueil de nouveaux habitants, d'usagers et de biens avec des enjeux économiques stratégiques (activités de Naval Group) au niveau de zones exposées au risque d'inondation. Cet aménagement induira une augmentation de la vulnérabilité du site et de la commune.

Cette artificialisation sera exposée aux risques retrait-gonflement des argiles et pourra induire des dégâts sur les bâtiments (fissures, fondations instables, etc.) importants. Le projet induira une augmentation de la vulnérabilité du site. De même, il occasionnera une augmentation de l'exposition de la population exposée à une concentration de radon importantes.

Le projet de Naval Group consiste en l'implantation d'une activité industrielle militaire soit potentiellement une installation classée ou une activité générant un risque industriel technologique qui exposera les usagers et la population ainsi que l'environnement alentour. Cette incidence est à croiser avec le risque inondation et de submersion marine, synonyme d'instabilité au niveau du sol.

Les incidences brutes sont donc **fortes**.

Mesures

Afin de limiter le ruissellement induit par l'artificialisation du site, l'OAP définit les mesures suivantes :

- Utiliser des matériaux poreux au niveau des aires de stationnement pour les revêtements des sols ;
- Aménager des noues paysagères généreusement plantées pour absorber l'eau et maintenir les continuités hydrauliques à l'intérieur du site. Ce principe devra favoriser l'infiltration naturelle des eaux pluviales et limiter leur écoulement sur le domaine public.
- Le maintien d'espaces libres limitant l'imperméabilisation du site au global

Ces aménagements permettent ainsi une meilleure infiltration des eaux pluviales. La gestion intégrée de ces flux permet également de réduire à la source le flux de ruissellement et donc les risques d'inondation liés.

Par ailleurs, il est important de rappeler que dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, une étude hydraulique complète réalisée par Suez Consulting a pris en compte l'ensemble des contraintes en termes d'aléas naturels liées aux inondations, en combinant les deux phénomènes de submersion marine et d'inondations en cas de crues de cours d'eau.

S'agissant de la submersion marine, cet aléa a été étudié en intégrant le changement climatique à l'horizon 2100 (Porter à Connaissance de l'aléa de submersion marine sur les communes du littoral varois signé par le Préfet le 13/12/2019) et fait état d'un aléa faible (hauteur inférieure à 0,5 m) sur la partie Sud du terrain.

En outre, l'élévation de la cote de la mer a été analysée dans l'étude hydraulique concernant le risque inondation. Les débordements en crue des cours d'eau ne sont pas influencés par le niveau de la mer. De même, les bâtiments prévus dans le cadre du projet ne sont pas inondables par submersion marine.

Le site a été entièrement modélisé afin de concevoir un projet résilient face aux différents phénomènes climatiques mais aussi pour garantir la non-aggravation des risques alentours.

Une annexe spécifique sur les risques a été intégrée dans le PLU dans le cadre de la mise en compatibilité pour prendre en compte ces sujets.

En lien avec l'aléa retrait-gonflements des argiles, le projet devra prendre en compte les normes de constructions adéquates pour limiter les incidences.

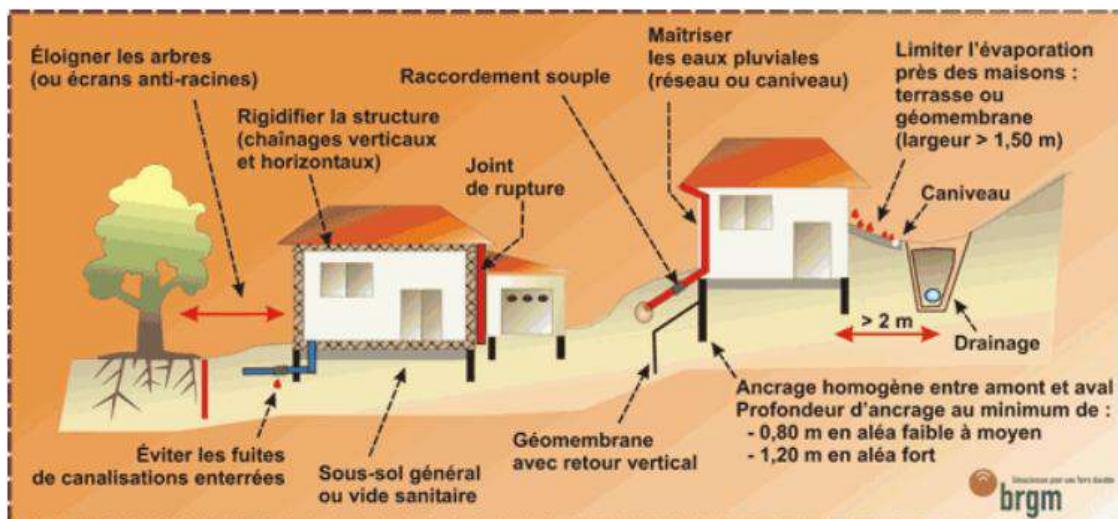


Figure 24 : Exemples de normes de construction (Source : Géorisques)

Concernant le risque radon, des travaux d'aménagements peuvent réduire la concentration en radon au sein des bâtiments et des habitations :

- Assurer l'étanchéité de l'interface entre le bâtiment et le sol vis-à-vis du passage du radon ;
- Améliorer, rétablir ou mettre en œuvre une ventilation naturelle ou mécanique dans le soubassement de son domicile.

Les incidences résiduelles sont considérées comme **faibles**.

5. Incidences prévisibles sur les ressources et les réseaux

Incidences sur la ressource en eau potable et sur le traitement des eaux usées

L'importance du projet va induire une augmentation des besoins en eau potable et des quantités d'eaux usées à traiter. En effet, le projet prévoit le développement d'équipements publics, de logements ainsi que des activités économiques et industrielles qui peuvent potentiellement générer des consommations d'eau potable et des rejets d'eaux usées conséquents. Ces derniers devront être mis en regard avec les capacités d'approvisionnement, la disponibilité de la ressource et la capacité de traitement de la commune.

Afin de confirmer la capacité de la ressource en eau potable, du réseau de distribution, du réseau de collecte et la capacité de traitement des effluents, VEOLIA, en qualité de gestionnaire a été associé au dimensionnement des réseaux du projet.

Estimation des besoins

En fonction du nombre d'employés ou d'usagers (effectif) et des besoins des différentes activités ou occupations, les besoins en eau potable et les volumes d'effluents à terme ont été évalués, en intégrant également les besoins en eau nécessaires à la mise en œuvre des process industriels.

Les besoins, dont les estimations sont détaillées ci-dessous, sont les suivants :

- Besoin en eau potable pour utilisation sanitaire, industrielle et d'arrosage : 286 m³/j, soit 3,3 l/s en moyenne journalière, et 104 390 m³/an.
- Besoin instantané de pointe : 48 m³/h
- Un total de 1140 eqH pour l'ensemble du projet

Destination	Superficie de lot (m ²) indicative	Effectif prévisionnel	Ratio de calcul EH	Nd d'équivalent habitant (EH)	EU	AEP
		Artisanat : 1/100 m ² Administration : 1/10m ² hôtel : 1/20m ² tertiaire divers : 1/50m ²				
Logements individuels	12050	100	4 EH /logement	100	9	
Complexe sportif	10108	100	Fréquentation max 100 EH	100	9	
Hôtel 80 chambres	4832	126	2 EH /chambre	160	20	
NAVAL-Restaurant	3830	900	0,2 EH /employé	180	15	
NAVAL - Activités économiques et industrielles - Centre d'excellence	74020	900	0,5 EH/ employé	450	85	
NAVAL - Activités économiques complémentaires	22071	300	0,5 EH/ employé	150	85	
Arrosage	8560				63	
	184430	2426		1140	286	

Au regard des besoins estimés, les incidences brutes sont donc considérées comme **modérées**.

- S'agissant de l'eau potable**

La commune de La Londe est intégralement alimentée par un achat d'eau auprès du Syndicat Intercommunal d'Alimentation en Eau Potable des Communes de la Région Est de Toulon (SIACRET). Le débit souscrit par la commune auprès du SIACRET est actuellement de 83 litres/seconde (l/s).

Le rapport annuel 2022 du service de l'eau potable précise que depuis le 1^{er} juillet 2008 et pour une durée de 18 ans (jusqu'au 30 juin 2026), le syndicat intercommunal d'alimentation en eau (SIAE) des communes de la région est de Toulon a délégué l'exploitation du service à son fermier VEOLIA.

Le Syndicat présente 5 captages :

- La retenue de Carcès ;
- Le barrage de Carcès ;
- Le Lac de Vins ;
- La Combe cave ;
- La retenue du Trapan.

La Gestion Coordonnée de la Ressource (GCR) permet au SIAE de limiter ses prélèvements sur CARCES et de bénéficier d'un tarif GCR auprès de la SCP. Les besoins en eau du Syndicat ont en effet baissé ces dernières années de manière significative, ceci en relation avec la modification par certaines adhérentes de leur stratégie de mobilisation de ressources propres.

Capacité de la ressource en eau potable (Analyse de VEOLIA)

La commune de La Londe-les-Maures est alimentée par l'eau produite par l'usine des Maurettes. En 2022, il a été vendu 1 179 816 m³ d'eau potable à la commune.

Sur le plan quantitatif, le SIAE dispose actuellement d'une ressource en eau suffisante pour faire face aux besoins des communes. Sur le plan qualitatif, l'eau traitée est bonne et respecte les limites réglementaires, cela démontre l'adéquation de la qualité de l'eau brute avec les procédés de traitement. La qualité de l'eau est contrôlée au niveau de l'eau brute, de la production et de la distribution.

L'historique sur 3 ans des prélèvements au SIAECRET est présenté ci-dessous.

Année	Souscription de débit au SIAECRET(l/s)	Soit volume annuel (m3 - prélèvement 20h/j)	Débit max prélevé (l/s)	Volume annuel prélevé (m3)
2022	83	2 181 240	78,34	1 179 816
2023	83	2 181 240	68,49	1 067 800
2024	83	2 181 240	73,01	1 080 955
Maximales	83	2 181 240	78,34	1 179 816

La capacité résiduelle sur les maximales des 3 dernières années est donc :

- De l'ordre de 4,6 l/s pour la souscription de débit ;
- De l'ordre de 1 000 000 m3 pour le volume annuel.

Les besoins du quartier des Bormettes (respectivement 3,3 l/s et 104 000 m3/an), pourront donc être assumés. Il conviendra d'examiner avec attention le comportement de la pointe annuelle de prélèvement, afin d'ajuster la souscription de débit au SIAECRET si nécessaire.

Capacité du réseau de distribution (Analyse de VEOLIA)

Le débit pris en compte pour l'examen de la capacité du réseau, a été celui de la DECI (soit 180 m3/h), largement supérieur au débit (y compris de pointe) des besoins stricts du projet.

Veolia a procédé à une simulation de la desserte en eau du projet via une modélisation hydraulique. Les résultats ont été rendus sous la forme d'un rapport remis le 26 septembre 2024 et contenant un certain nombre de préconisations :

- Renforcement de la conduite existante (DN 150 mm) rue de la Fonderie à partir de la connexion sur le DN 350 mm de la route du Pellegrin, par une conduite en DN 250 mm qui descendra jusqu'au projet ;
- Desserte interne du projet par un réseau central en DN 250 mm permettant d'assurer les débits nécessaires aux besoins en eau potable et à la défense incendie
- Maillage en partie sud-est du projet, de l'extrémité du réseau central en DN 250 mm sur la conduite PVC DN 160 mm de la rue des Dauphins, via une nouvelle conduite DN 150 mm.

Le débit nécessaire à l'alimentation en eau du projet ainsi qu'à sa défense contre l'incendie, pourra être acheminé sous réserve de la réalisation préalable des travaux préconisés ci-dessus.

- **S'agissant des eaux usées**

Capacité du réseau de collecte (Analyse de VEOLIA)

Le PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations) des fleuves côtiers des Maures, prévoit que soit construit un chenal de dédoublement du fleuve Maravenne en bordure ouest de la friche des Bormettes.

Le projet coordonné d'implantation de Naval Group intègre cette contrainte, avec des propositions de solutions du convoiement des eaux usées du projet de développement des Bormettes et des quartiers existants des Bormettes et de l'Argentière vers la station d'épuration.

A date et suite à plusieurs réunions auxquelles les équipes de Veolia ont contribué, le sujet est à l'étude par les services de la CCMPM pour proposer la meilleure solution technique via la construction d'un poste de refoulement permettant de raccorder le réseau d'eaux usées à la station située de l'autre côté.

Capacité de la station d'épuration

La station d'épuration est dimensionnée (Arrêté Préfectoral d'autorisation du 3 mars 2006) pour recevoir une charge polluante journalière de 36 000 équivalents habitants (EH), soit 2160 kg de DBO5/j.

Actuellement, elle reçoit une charge moyenne (moyennée sur l'année) de 469,3 kg de DBO5/j, soit 7822 EH. La situation en pointe est présentée dans le tableau ci-dessous, où sont reportées les charges reçues les jours de pointe de 2022 à 2024.

Charge Step en pointe	m3/jour	kg DBO5/j	kg DCO/j	kg MES/j	EH	% charge
Capacité nominale Step	7 000	2 160	5 400	2 520	36 000	NS
Pointe 2022 : 04 Août	2 936	892,5	1 973,0	939,5	14 875	41%
Pointe 2023 : 13 Août	2 909	930,9	2 199,2	1 076,3	15 515	43%
Pointe 2024 : 18 Juillet	2 290	785,5	2 116,0	1 259,5	13 092	36%

Notons que la station d'épuration n'a pas de capacité particulière à traiter des effluents autres que domestiques aussi chaque demande de raccordement devra être examinée et analysée finement afin de qualifier le type d'effluent à attendre :

- Eaux usées domestiques ;
- Eaux usées autres que domestiques.

Pour les eaux usées autres que domestiques, le raccordement au réseau public d'assainissement est soumis à l'obtention d'une autorisation préalable de la Collectivité. L'arrêté d'autorisation délivré par la Collectivité peut prévoir des conditions techniques et financières adaptées à chaque cas. Il peut notamment imposer la mise en place de dispositifs de prétraitement dans les installations privées.

Les 1140 EH supplémentaires, générés par le projet Naval Group (soit 3,2% de la capacité de la station) pourront être acceptés par la station d'épuration à condition que les effluents autres que domestiques soient qualifiés et autorisés (avec, le cas échéant, la mise en place de prétraitements). Ces 1140 EH supplémentaires laisseront une capacité résiduelle de traitement importante.

Mesures

Afin de garantir l'adduction en eau potable et le traitement des eaux usées, les mesures prises dans le cadre du projet consistent à développer / renforcer les réseaux de distribution (pour l'eau potable et la défense incendie) et les réseaux de collecte (pour l'acheminement des eaux usées vers la station d'épuration)

Concernant l'eau potable

Le secteur de projet est desservi par le réseau d'eau potable de la commune.

Conformément aux préconisations de VEOLIA, en qualité de gestionnaire du réseau pour le compte de la commune, un nouveau réseau d'adduction d'eau potable sera déployé au sein du site de projet et sera piqué sur la conduite générale en DN 350 située sous la RD 42. Ce réseau sera constitué d'une conduite en DN 250 mm.

Les branchements des parcelles privatives seront traités en fonte ductile de Ø150mm ou Ø63mm en fonction de la destination du lot, jusqu'à la limite de propriété où une plaque pleine sera positionnée et repérée pour permettre à l'acquéreur du lot la reprise de ladite canalisation.

La défense incendie des espaces publics sera assurée par le réseau d'eau potable grâce à la mise en œuvre de nouveaux poteaux incendie, positionnés tous les 150 ml environ.

Concernant les eaux usées

Le projet prévoit la mise en œuvre d'un nouveau réseau d'eaux usées interceptant les réseaux gravitaires du quartier des Bormettes et du lotissement du Pont Blanc.

La création future du chenal de dérivation du Maravenne, prévue dans le cadre du PAPI, va entraîner la nécessité de mise en œuvre d'un nouveau poste de relevage des EU. Celui-ci sera mis en œuvre en étroite collaboration avec le concessionnaire.

Ce poste sera disposé à proximité d'une voie d'accès. La parcelle dédiée aura une emprise d'au minimum 200 m². Il sera équipé d'un déversoir d'orage instrumenté avec rejet dans le réseau pluvial, utilisable en cas de sur-débit ou de panne du poste.

Le poste permettra un rejet des effluents en refoulement directement vers la station d'épuration, gérée par VEOLIA. Une attention particulière sera portée à l'ouvrage de traversée sous le nouveau bras du Maravenne. Des chambres techniques seront mises en œuvre en amont et en aval de la traversée afin de sécuriser l'installation. A ce stade du projet il est prévu une traversée par conduite en PEHD dans un fourreau béton de 300 mm de diamètre.

Chaque macro-lot à aménager disposera d'un regard de connexion en attente au réseau gravitaire de collecte des eaux usées.

Le programme de travaux afférent au réseau de distribution d'eau potable et de collecte des eaux usées sera validé par VEOLIA avant sa mise en œuvre afin de garantir le bon fonctionnement du réseau.

Incidences sur la qualité des eaux de surface

Le projet a pour objet la création d'un site industriel et tertiaire, un pôle d'équipements et un programme d'habitat et d'hébergement complémentaire. L'ensemble de ces constructions vont induire une imperméabilisation des sols supplémentaire. Le ruissellement sur ces zones, notamment sur les espaces de circulation des véhicules motorisés, peut donc induire une pollution aux hydrocarbures du cours d'eau le Maravenne et la masse d'eau côtière « Cap de l'Estérel – Cap de Brégançon » (FRDC07i selon le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027). S'additionne à cette incidence, l'absence de traitement des eaux pluviales au niveau de la commune, occasionnant ainsi une augmentation des rejets d'eaux pluviales et donc de la pollution des milieux aquatiques.

L'activité industrielle du projet de Naval Group constitue un risque de pollution ponctuelle en cas d'incident ou d'accident.

Les incidences brutes sont donc considérées comme **fortes**.

Mesures

Face aux sensibilités environnementales du secteur, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation définit des espaces de sanctuaires de biodiversité. Ces derniers auront un rôle dans l'infiltration des eaux et de potentiellement tamponner ces eaux pour éviter le rejet dans le cours d'eau de la Maravenne et des eaux marines. Ils permettront ainsi de préserver un cycle d'eau qui se veut le plus naturel possible. Ces mesures permettent ainsi de réduire en partie les effets de l'imperméabilisation du site.



Les mesures développées dans la partie précédente (noues paysagères, revêtement poreux des sols et végétalisation des espaces libres) répondent également à ces enjeux et limitent le ruissellement.

Le règlement impose également d'assurer la maîtrise des débits et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement pour toute opération. Concernant les surfaces imperméabilisées soumises au ruissellement et susceptibles de recevoir des matières polluantes, le règlement propose l'installation d'un dispositif de recueil des matières polluantes avant évacuation dans le réseau ou le milieu naturel.

Concernant la pollution via la future activité de Naval Group, le projet devra mettre en place des mesures pour limiter les rejets de polluants pouvant impacter les ressources hydriques et hydrographiques du secteur. Lors de la phase chantier, le projet devra respecter une charte de chantier propre. Le projet d'OAP intègre la distance des 100 m par rapport au trait de côte où aucune construction n'est autorisée, excepté le bâtiment technique et l'infrastructure portuaire de type « ponton », nécessaires à l'activité de Naval Group.

Le règlement de la nouvelle zone impose que « toute construction ou installation nouvelle à usage d'habitation ou abritant des activités, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes conformément aux dispositions du règlement du service des eaux. » et « L'installation devra être conforme au règlement du service d'assainissement. Le réseau privé, à l'intérieur de la propriété, sera obligatoirement du type séparatif et sera adapté à la profondeur des exutoires. ». Cette réglementation permet ainsi d'assurer une prise en charge des effluents d'eaux usées via un traitement adapté et ainsi d'éviter des rejets directs d'effluents.

De même, concernant les eaux usées, « Le branchement sur le réseau public est obligatoire pour toute construction nouvelle. [...] Les eaux résiduaires sont, si nécessaires, soumises à une épuration appropriée à leur nature et degré de pollution, avant rejet dans le réseau d'assainissement urbain. Le dispositif de préépuration doit être conforme à la réglementation en vigueur. L'évacuation des eaux et matières usées dans les fossés, caniveaux ou réseaux pluviaux est interdite. »

L'ensemble de ces mesures permettent de réduire les incidences sur les ressources et le réseau. Les incidences sont donc considérées comme **faibles à modérés**.

6. Incidences prévisibles sur les nuisances, la gestion des déchets et la qualité de l'air

Incidences

Le site des Bormettes est peu fréquenté actuellement puisqu'essentiellement occupé par des friches agricoles et d'anciens bâtiments de l'usine d'armement. Le projet de développement du site industriel/tertiaire, du pôle d'équipement et du programme d'habitat et d'hébergement va induire une augmentation de la fréquentation et donc du trafic routier. L'étude trafic réalisée par Transitec a permis d'évaluer l'impact du projet dans son ensemble.

L'étude considère que la programmation globale à termes de l'aménagement et du développement du projet est soutenable par les infrastructures actuelles mais constitue néanmoins la limite supérieure de ce qu'elles peuvent absorber d'un point de vue capacitaire. L'amélioration du carrefour actuel permettrait de lever ce point dur. Enfin, les volumes restent contenus en valeur absolue mais l'impact sur les tissus urbains doit être maîtrisé pour préserver la qualité de vie locale aux abords directs du projet.

L'étude définit ainsi les enjeux suivants :

- Favoriser des comportements de mobilité durable (initier des pratiques de mobilité plus vertueuses ou envisager une réduction du taux de présence des employés sur sites) ;
- Améliorer les accès pour limiter les flux sur les quartiers les plus sensibles au trafic (préserver les perméabilités du site ou canaliser le trafic motorisé sur les itinéraires les moins impactant pour la vie locale)

Ce nouveau trafic va induire une augmentation de la nuisance sonore et une détérioration de la qualité de l'air sur ce secteur. De même, les nouveaux bâtiments induiront une augmentation de la production des déchets (25 logements et 80 chambres d'hôtel). De même les activités industrielles prévues par le projet induiront la production de déchets spécifiques en plus des volumes conséquents de déchets générés par les activités tertiaires et les équipements. Les équipements de collecte et de traitement devront être adaptés pour les prendre en charge de manière satisfaisantes.

Le projet induit une augmentation du nombre d'habitants et d'usager et donc des rejets supplémentaires de polluants en lien avec le chauffage, la climatisation, etc. provenant des bâtiments, dans un contexte déjà concerné par une qualité de l'air impactée par certains polluants (PM2,5, PM10, O₃, ...). L'imperméabilisation du site induira une réduction de la capacité de séquestration du carbone permis par les zones végétalisées.

Le projet induira également une augmentation de la consommation en énergie pour les secteurs de l'industrie, résidentiel et du transport.

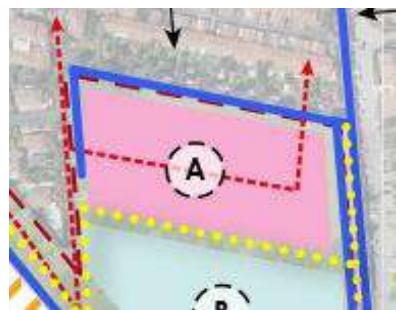
Les incidences brutes du projet sont donc évaluées comme **fortes**.

Mesures

Afin d'assurer une desserte sécurisée, l'OAP rappelle l'aménagement d'un giratoire à l'entrée du site, depuis lequel sera répartie la desserte interne des lots. Les voies et les sens de la circulation devront être calibrés en vue de minimiser l'impact des flux engendrés par l'aménagement du site.

Le projet devra mettre en avant les pratiques de mobilités durables et améliorer la circulation aux abords du site pour favoriser l'utilisation des modes de transports propres. A cet effet, un réseau de cheminements piétons sera mis en place pour connecter le site aux quartiers voisins. De même, la création d'une passerelle piétonne en franchissement du canal de délestage est envisagée dans le cadre du PAPI.

L'OAP prévoit autour des bâtiments un traitement végétal sous la forme de franges paysagères ainsi que la végétalisation des zones de stationnement et de tous les espaces libres. La périphérie des zones d'habitations sont aménagées en franges paysagères au nord, au sud et à l'ouest de l'espace dédié. Ces dernières font office de barrières naturelles face aux nuisances sonores induites par le trafic de l'activité de Naval group et préparent également les habitations alentours de la nouvelle utilisation du secteur. Les nombreux aménagements paysagers au pourtour du projet ont également un rôle d'écran limitant ainsi les perceptions sonores pour les habitations alentours.



A noter, que les bâtiments d'activité de Naval Group respectent une marge de recul par rapport à l'avenue Henri Paul Schneider. Cette mesure limite ainsi les nuisances provenant du site ainsi que de l'avenue.



PERIMETRE ET LIMITES

— Périmètre de l'OAP

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

- (E) Activités industrielles / tertiaires Naval Group (32 000m² SDP sur le technopôle)
- (F) Activités industrielles / tertiaires des entreprises partenaires (8 000m² SDP)
- (B) Pôle public - équipement sportif
- (A) Habitat (Environ 25 logements) - Aspect similaire à l'existant
- (D) Restaurant d'entreprises (1 600 m² SDP)
- (C) Hôtel (Environ 80 chambres)
- (G) Bâtiment technique (850 m² SDP)
- (H) Bâtiment existant réhabilité
- Diagonal stripes: Espaces de stationnement Naval Group ou partenaires
- Vertical stripes: Espace de stationnement public
- Horizontal stripes: Zone inconstructible (non aedificandi)
- Yellow arrow: Aménagement d'une infrastructure portuaire type ponton

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- ↔ Creation d'un accès technique à mer
- ↔ Principes de gestion des eaux pluviales
- Ouvrage hydraulique de protection du quartier des Bormettes
- ↔ Principes de franchissement de récupération des eaux pluviales
- Marge de recul des bâtiments

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

- Principe de carrefour giratoire à créer
- ↔ Principe de desserte principale
- ↔ Principe de liaisons piétonnes / douces
- ↔ Voie piétonne à valoriser
- ↔ Principe de passerelle au dessus du canal
- ↔ Voie à requalifier pour gestion des eaux pluviales et intégration de cheminement modes doux

L'OAP prévoit également de penser une implantation stratégique des entités du programme et particulièrement des aires de stationnement de sorte à réduire les flux mécaniques au sein du site et faciliter leur mutualisation avec les usages existants.

Les futures constructions respecteront les nouvelles normes de constructibilité en lien avec les performances énergétiques. Les infrastructures de Naval Group devront mettre en place des mesures pour limiter les rejets pouvant altérer la qualité de l'air au niveau de leurs futures activités notamment. Ces bâtiments pourront accueillir des infrastructures favorables à la production d'énergie renouvelable (panneau photovoltaïque).

Concernant la quantité de déchet supplémentaire, la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures se chargera de gérer les nouveaux apports. Des mesures pourront être développées lors de la phase pré-opérationnelle du projet pour faciliter la gestion des déchets et limiter les rejets, par exemple : le respect d'une charte chantier propre, l'installation de points de collectes au sein du site, etc.

Les incidences sur les déchets, les nuisances et la qualité de l'air sont considérées comme **modérées**.

D. Etude d'incidences Natura 2000

1. Le contexte réglementaire, Natura 2000 et les documents d'urbanisme

Une prise en compte accrue de l'environnement dans le domaine de l'urbanisme

Les documents d'urbanisme ont une obligation générale de préservation des écosystèmes. Cela est souligné, tant dans le Code de l'Urbanisme (art L.101-2), que dans le Code de l'Environnement (Art L.122-1). La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) a profondément modifié le contenu de ces documents dans ce sens, en obligeant à réaliser un état initial de l'environnement, à évaluer les incidences et orientations du PLU sur l'environnement et à exposer la manière dont le document prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

La loi dite Grenelle II, loi portant Engagement National pour l'Environnement n° 2010-788 du 12 juillet 2010, a élargi le champ des documents d'urbanisme en intégrant une prise en compte accrue de l'environnement pour l'ensemble des documents d'urbanisme.

Une prise en compte et le respect des objectifs de conservation assignés par le réseau européen Natura 2000

L'article 6.3 de la directive habitats (92/43/CE du 21 mai 1992) prévoit que « tout plan (...) susceptible d'affecter (un site Natura 2000) de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site ».

Plusieurs textes sont venus compléter cet article pour en faciliter sa mise en œuvre, que ce soit au niveau européen ou en droit français. De façon simplifiée, on citera la Directive européenne n°2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Elle a été transposée en droit français par l'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 qui a introduit dans le Code de l'Urbanisme, et le Code général des collectivités territoriales, les dispositions relatives à la procédure d'évaluation environnementale applicable aux documents d'urbanisme susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, et le décret n° 2005-608 du 27 mai 2005 qui en précise les dispositions. En complément, le décret n° 2010-365 du 9 avril 2010 est venu préciser le contexte réglementaire lié aux études d'incidences au titre de Natura 2000.

L'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur les sites Natura 2000

L'article L414-4 du Code de l'Environnement précise que « *Lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénommée ci-après "Évaluation des incidences Natura 2000" : 1° Les documents de planification qui, sans autoriser par eux-mêmes la réalisation d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, sont applicables à leur réalisation ;* »

L'article R414-23 du Code de l'Environnement en précise le contenu. « (...) *Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence. I. Le dossier comprend dans tous les cas : 1° Une présentation simplifiée du document de planification, ou une description du programme, du projet, de la manifestation ou de l'intervention, accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; (...); 2° Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, (...).*

II.- Dans l'hypothèse où un ou plusieurs sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés, le dossier comprend également une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, que le document de planification, le programme ou le projet, la manifestation ou l'intervention peut avoir, (...). III.- S'il résulte de l'analyse mentionnée au II que le document de planification, ou le programme, projet, manifestation ou intervention peut avoir des effets significatifs dommageables, pendant ou après sa réalisation ou pendant la durée de la validité du document de planification, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces

qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier comprend un exposé des mesures qui seront prises pour supprimer ou réduire ces effets dommageables. IV.- Lorsque, malgré les mesures prévues au III, des effets significatifs dommageables subsistent sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier d'évaluation expose, en outre : 1° La description des solutions alternatives envisageables, les raisons pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution que celle retenue (...) ; 2° La description des mesures envisagées pour compenser les effets dommageables (...) ; 3° L'estimation des dépenses correspondantes et les modalités de prise en charge des mesures compensatoires, (...). »

Cette évaluation des incidences Natura 2000 accompagne le dossier d'arrêt et d'approbation du document de planification. Par ailleurs, cette évaluation est jointe au dossier soumis à enquête publique.

Le présent rapport constitue l'étape préliminaire correspondant au I) 1° et 2° de l'article R414-23 du Code de l'Environnement (cité ci-dessus). Les étapes suivantes de l'évaluation des incidences sont engagées, seulement si le projet est susceptible d'affecter les sites du réseau Natura 2000.

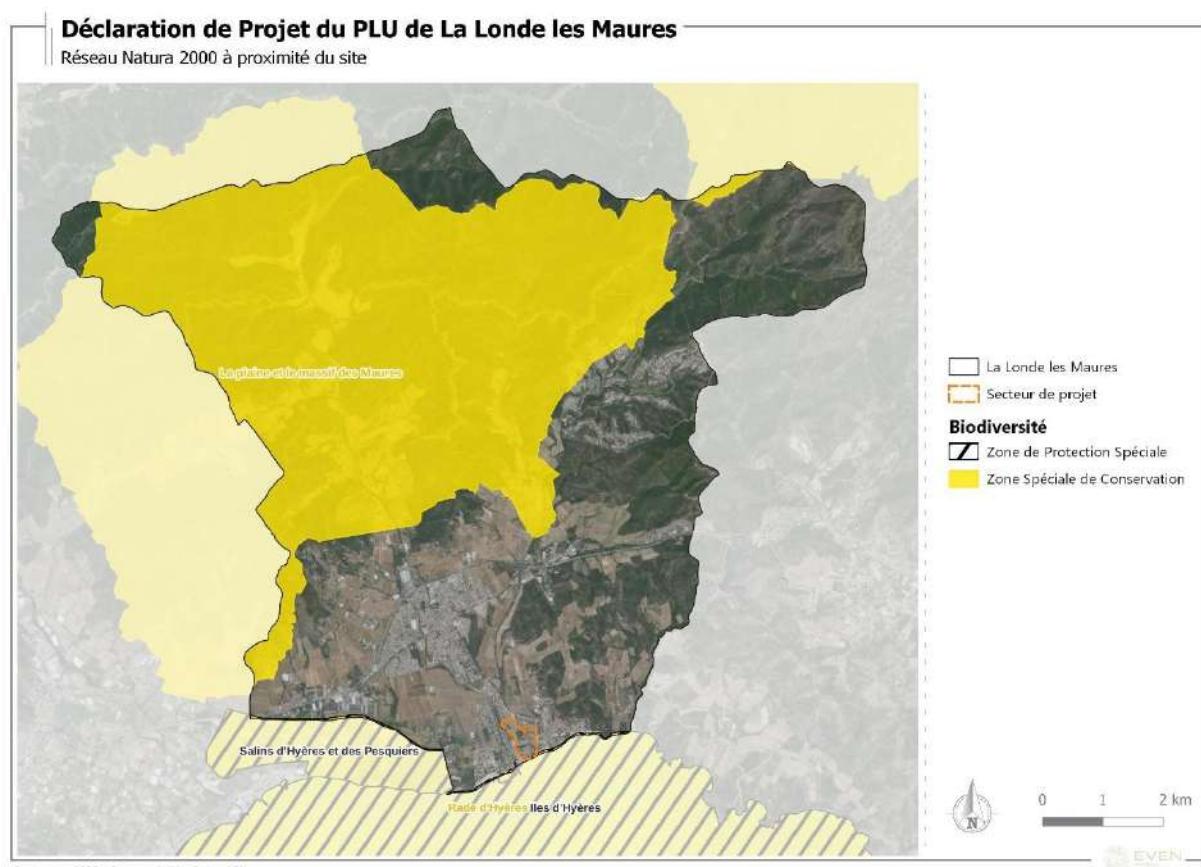
2. Présentation simplifiée de la déclaration de projet

La Déclaration de Projet concerne l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU, la création d'une OAP afin d'encadrer le projet prévu et d'Emplacements Réservés.

3. Présentation des sites Natura 2000 à proximité du site

Le site de projet est situé à :

- Proximité directe de la ZPS « Iles d'Hyères » - **FR9310020** ;
- Un peu plus de 1 km de la ZPS « Salins d'Hyères et des Pesquiers » - **FR9312008** ;
- Environ 3 km de la ZSC « La plaine et le massif des Maures » - **FR9301622** ;
- Proximité directe de la ZSC « Rade d'Hyères » – **FR9301613**.



Les sites « Iles d'Hyères », « Salins d'Hyères et des Pesquiers » et « Rade d'Hyères »

Les sites « Rade d'Hyères », « Iles d'Hyères » et « Salins d'Hyères et des Pesquiers » ont fait l'objet d'un DOCOB commun réalisé par le Parc National de Port Cros. Les données suivantes proviennent de ce dernier :

« A terre, le site est majoritairement constitué de forêts et maquis littoraux avec la spécificité de trouver sur les îles des forêts non soumises à perturbation anthropiques depuis plus d'un siècle et qui évoluent selon une dynamique naturelle. Les zones humides que constituent les salins, bien qu'artificiels, concentrent également une part importante des richesses du site. La ceinture littorale du site, se caractérise par l'alternance de falaises côtières et de systèmes dunaires remarquables ainsi que leur végétation spécifique souvent rare et menacée. La dynamique des habitats dunaires montre une forte régression depuis plusieurs années en raison de leur extrême fragilité face aux pressions anthropiques. La végétation marine est également exceptionnelle avec, sur le site, avec la présence du plus vaste herbier à Posidonie des côtes françaises continentales. »

« Ecocomplexe remarquable, associant milieux terrestres et marins, continentaux et insulaires, forestiers, littoraux de côtes rocheuses ou sableuses et zones cultivées, ces sites Natura 2000 possèdent une qualité paysagère remarquable accentuée par une forte interdépendance entre les paysages terrestres et littoraux. De plus, la très grande majorité du territoire Natura 2000 est sous statut foncier de propriété de l'Etat ou de collectivités publiques, ce qui représente un atout pour une gestion concertée et harmonisée. Les gestionnaires sont clairement identifiés et engagés dans une gestion en faveur de la préservation des habitats et des espèces. Les nombreux outils et zonages environnementaux existants favorisent la mise en place de mesures, parfois règlementaires, d'actions et de contrôles pour mettre en place cette gestion et limiter les menaces et impacts sur la biodiversité. Enfin, le site est, grâce à la présence du Parc national de Port-Cros depuis 1963, un territoire de recherche important et un site de référence pour l'acquisition de connaissance. »

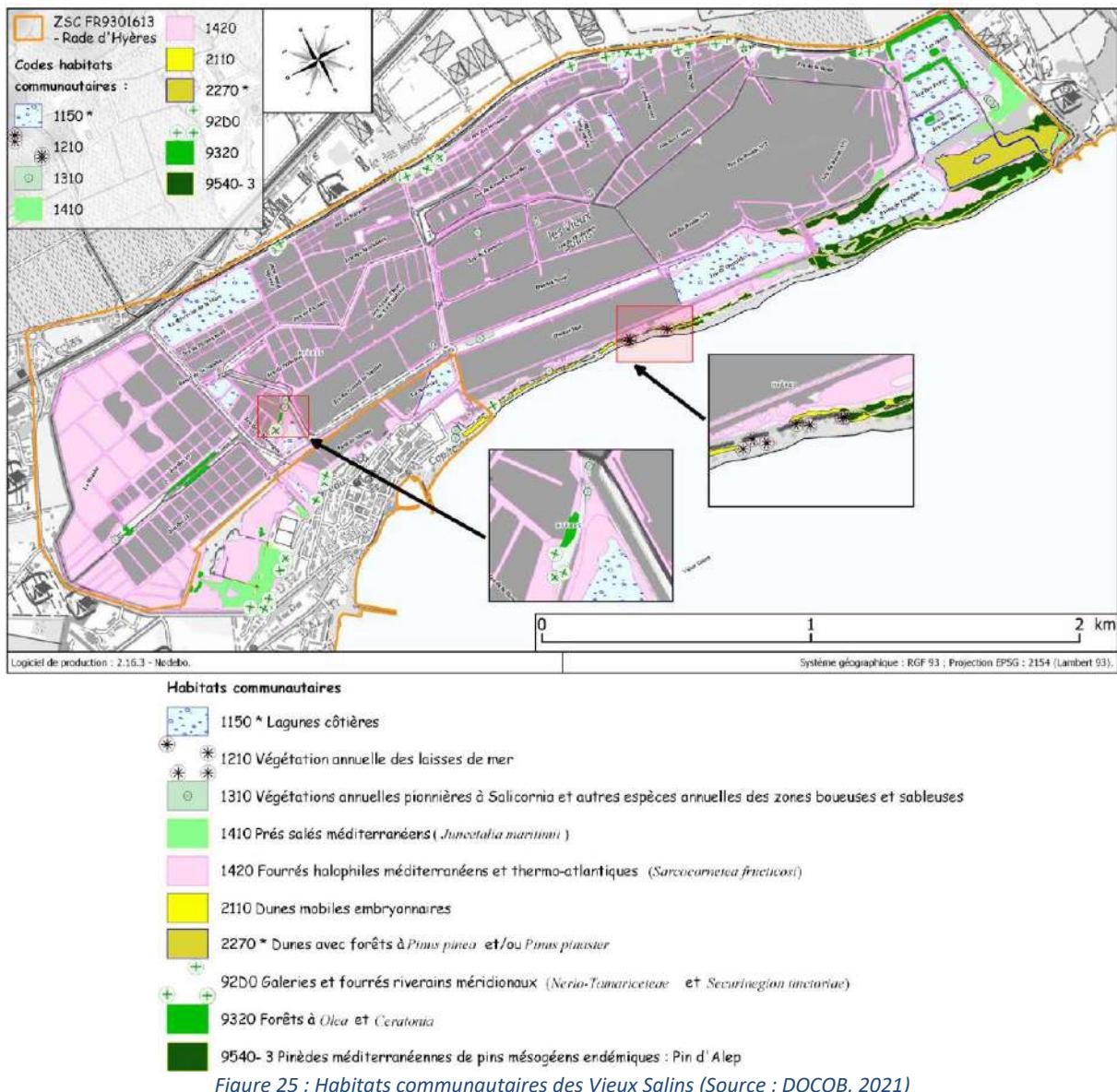
« Le site « Rade d'Hyères » recense 22 habitats communautaires génériques dont 4 prioritaires. Aucune espèce végétale inscrite à l'annexe II de la Directive Habitat Faune Flore n'est recensée sur le site. Néanmoins, une centaine d'espèces végétales patrimoniales a été recensées sur les salins et les îles d'Hyères. De plus, le caractère insulaire relativement réduit de Porquerolles, Port-Cros et du Levant se traduit par la présence d'espèces endémiques tyrrhénienes ou spécifiques des îles et îlots méditerranéens. Un inventaire des habitats marins a également été réalisé et a révélé la présence de 6 habitats communautaires génériques dont 1 prioritaire. »

Concernant la faune, les inventaires réalisés sur les sites ont permis de relever :

- ZSC « Rade d'Hyères » : 8 espèces terrestres inscrites à l'annexe II de la Directive Habitat Faune Flore, dont 1 prioritaire, 2 espèces maritimes inscrites à l'annexe II de la Directive Habitat Faune Flore dont 1 prioritaire, 10 espèces inscrites à l'annexe IV de la Directive Habitat et 4 espèces inscrites à l'annexe V ;
- ZPS « Îles d'Hyères » : 6 espèces nicheuses inscrites à l'annexe I de la Directive Oiseaux ;
- ZPS « Salins d'Hyères et des Pesquiers » : 10 espèces nicheuses inscrites à l'annexe I de la Directive Oiseaux.

Ainsi « la richesse remarquable des 3 sites Natura 2000 se traduit par la présence de **28 habitats et 26 espèces d'intérêt communautaire**. Parmi les enjeux majeurs, on relève, entre autres :

- ZSC Rade d'Hyères : Des habitats forestiers en très bon état de conservation et dans une dynamique de libre évolution, des falaises littorales bien représentées qui abritent de nombreuses espèces rares ou menacées, mais aussi une fragilité des habitats dunaires en régression face aux pressions anthropiques et des zones humides parmi les plus importante de la région. Au niveau marin, l'herbier à posidonie est remarquable en raison de sa continuité sur l'ensemble du site. La faune du site évolue dans un territoire géré et relativement préservé et le caractère insulaire des îles se traduit par la présence d'espèces endémiques tyrrhénienes. Les enjeux sont considérés comme **forts** pour le Discoglosse sarde, le Phylloctate d'Europe ainsi que les chiroptères.
- ZPS Îles d'Hyères : Très fort enjeu et responsabilité du site pour les oiseaux marins, principalement les Puffins de Scopoli et Puffins yelkouan ainsi que le Cormoran de Desmarest.
- ZPS Salins d'Hyères et des Pesquiers : Une gestion et des conditions écologiques qui favorisent l'avifaune toute l'année. Enjeu national et responsabilité du site qui constitue un des rares sites de reproduction du Var pour des espèces comme le Gravelot à Collier interrompu, l'Echasse blanche, l'Avocette élégante et le Goéland raireur. »



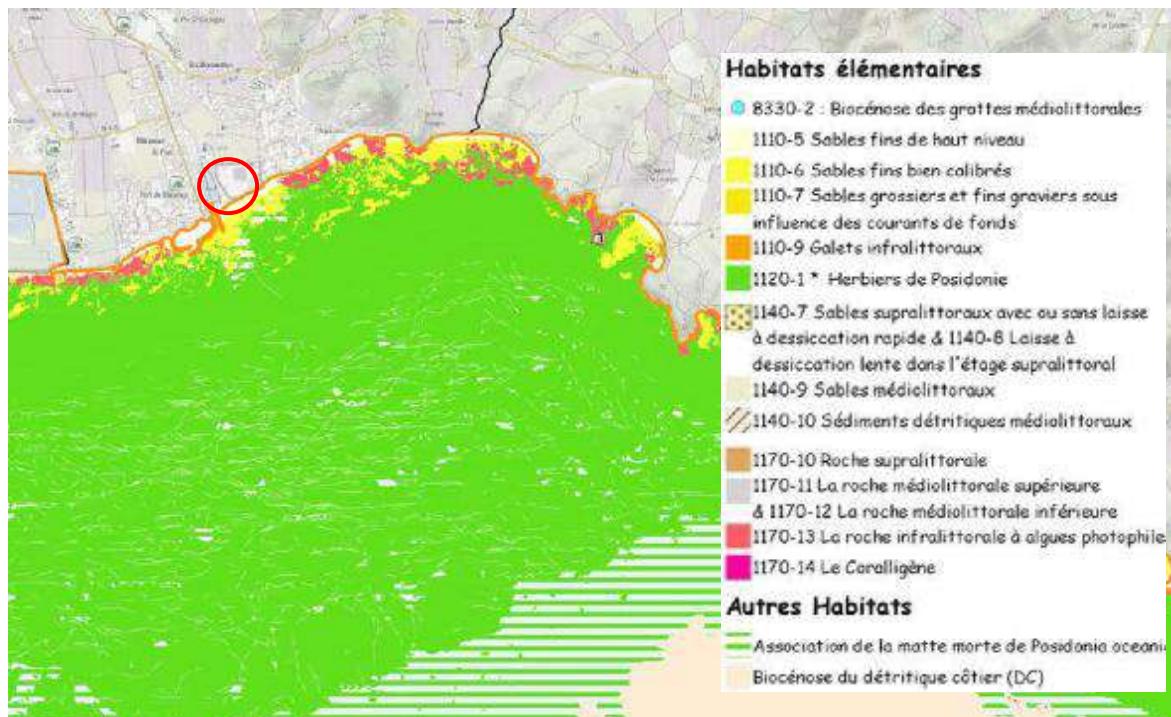


Figure 26 : Habitats marins élémentaires (Source : DOCOB, 2021)

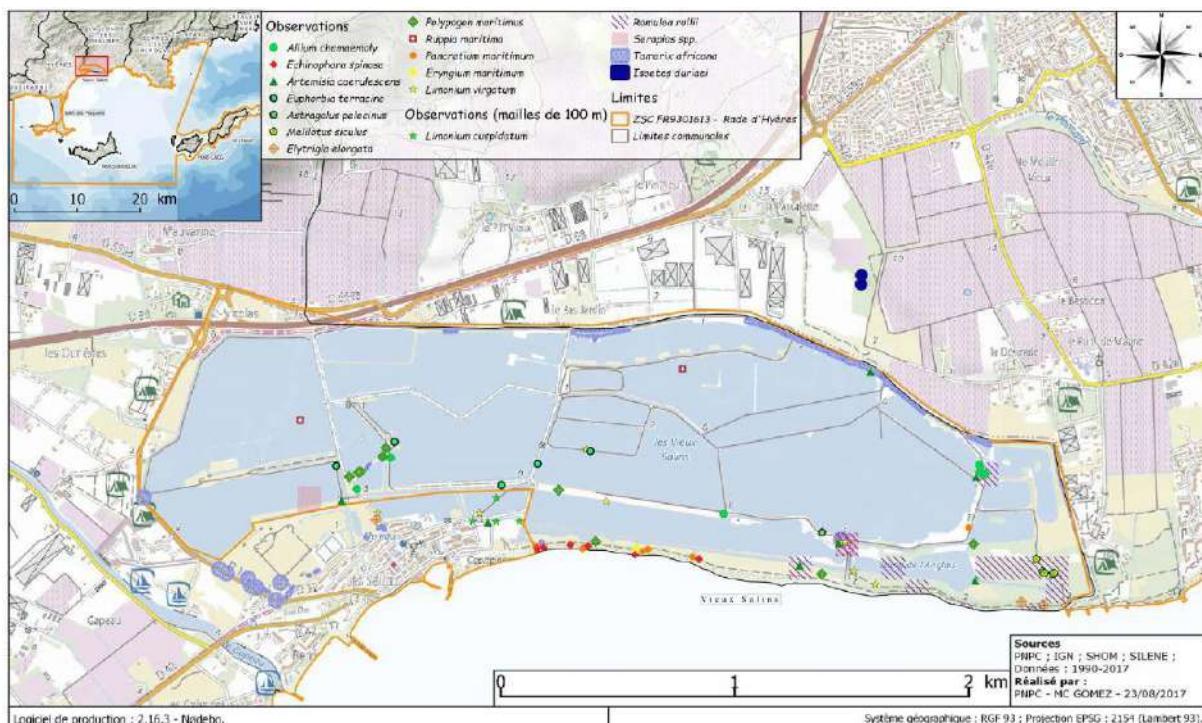


Figure 27 : Principales espèces végétales patrimoniales (Source : DOCOB, 2021)

Le site du Vieux Salin présente également des zones de nidification :

- De l'Échasse blanche
- De l'Avocette élégante
- Du Gravelot à collier interrompu
- De la Sterne naine
- De la Sterne caugek
- De la Sterne pierregarin
- Du Martin pêcheur
- Du Pipit rousseline
- Du Canard souche
- Du Goéland raireur
- Du Canard siffleur
- Du Canard chipeau
- De l'Alouette calandrelle

Le site « La plaine et le massif des Maures »

Le site présente un DOCOB approuvé en 2009. Les inventaires réalisés dans le cadre de ce document ont permis de mettre en évidence un ensemble forestier exceptionnel qui comporte une palette de milieux hygrophiles temporaires méditerranéens très riche. Leur diversité et leur qualité permettent le maintien d'un cortège très intéressant d'espèces animales d'intérêt communautaires et d'espèces végétales rares.

Le site est très soumis à la pression des grands incendies avec plus de la moitié du site parcouru par un ou plusieurs incendies.

Le site fait état de plus de 16 900 ha d'habitats d'intérêt communautaire soit 61% du site dont 94% d'habitats forestiers d'intérêt communautaire et de 205 km d'habitats prioritaire linéaire.

Concernant les espèces végétales d'intérêt communautaire, les inventaires ont pu mettre en évidence la Spirande d'été, inscrite à l'annexe IV de la Directive Habitats avec une population relativement abondante (348 stations). 26 espèces végétales d'intérêt patrimonial ont été recensées et 32 espèces inscrites à la liste rouge de France.

Les inventaires effectués dans le cadre du DOCOB ont permis de recenser :

- 7 espèces d'amphibiens et 15 espèces de reptiles d'intérêt communautaire et patrimoniales
- 15 espèces de chiroptères d'intérêt communautaire
- 6 espèces d'insectes d'intérêt communautaire et 33 espèces d'insectes d'intérêt patrimoniaux
- 3 espèces de poissons d'intérêt communautaire et patrimoniales

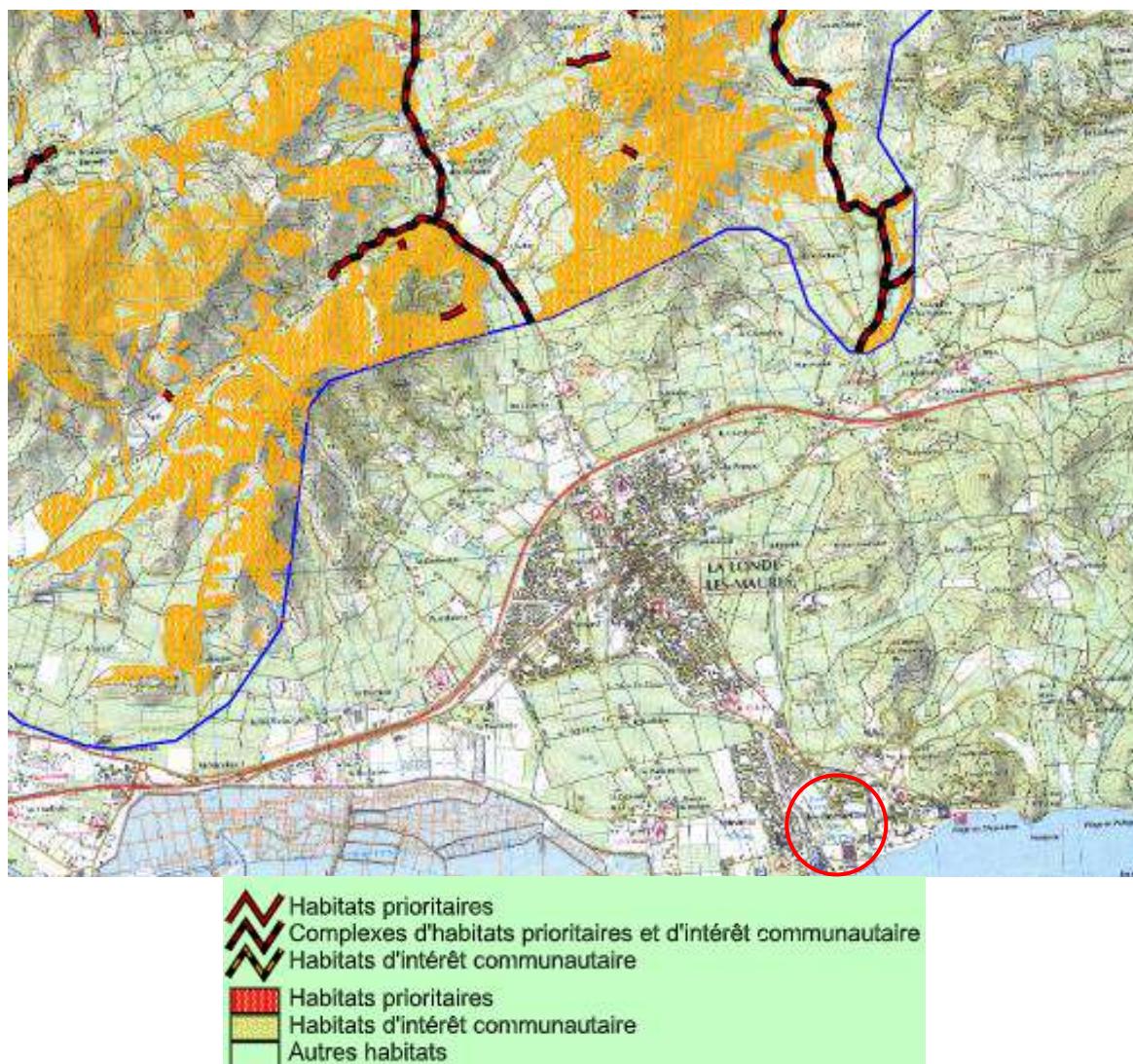


Figure 28 : Synthèse des statuts des habitats et le site de projet (en rouge) (Source : DOCOB 2009)

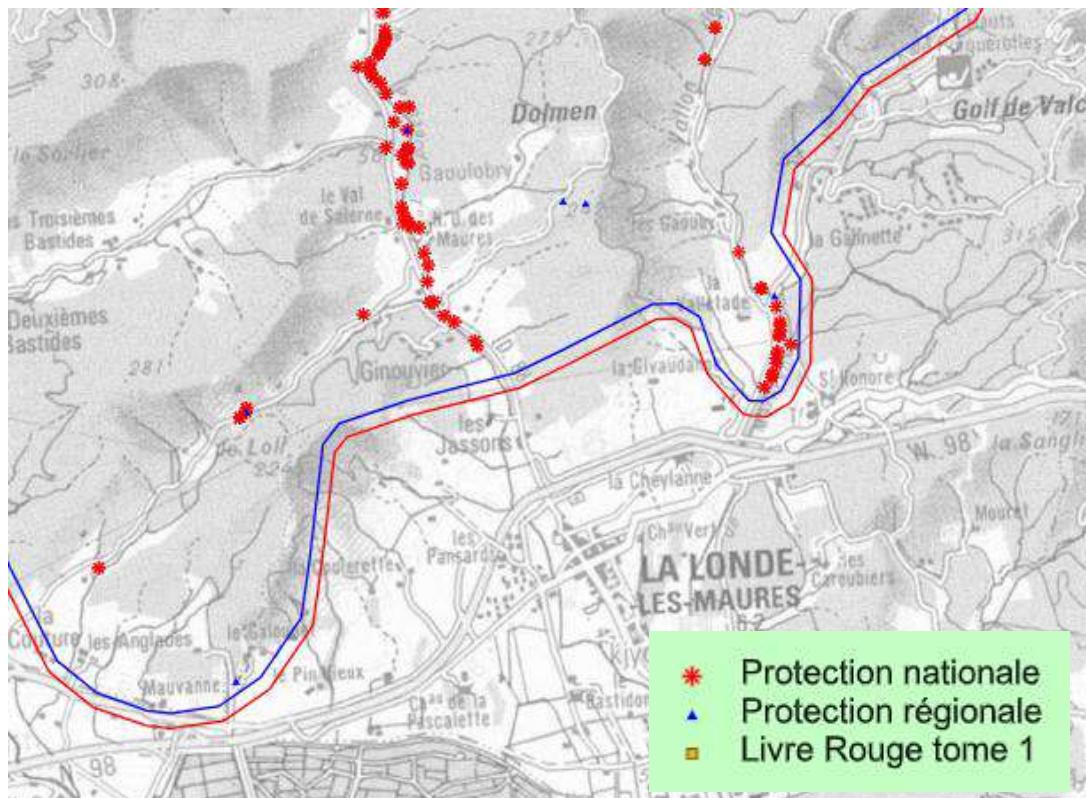


Figure 29 : Flore patrimoniale répertoriée (Source : DOCOB, 2009)

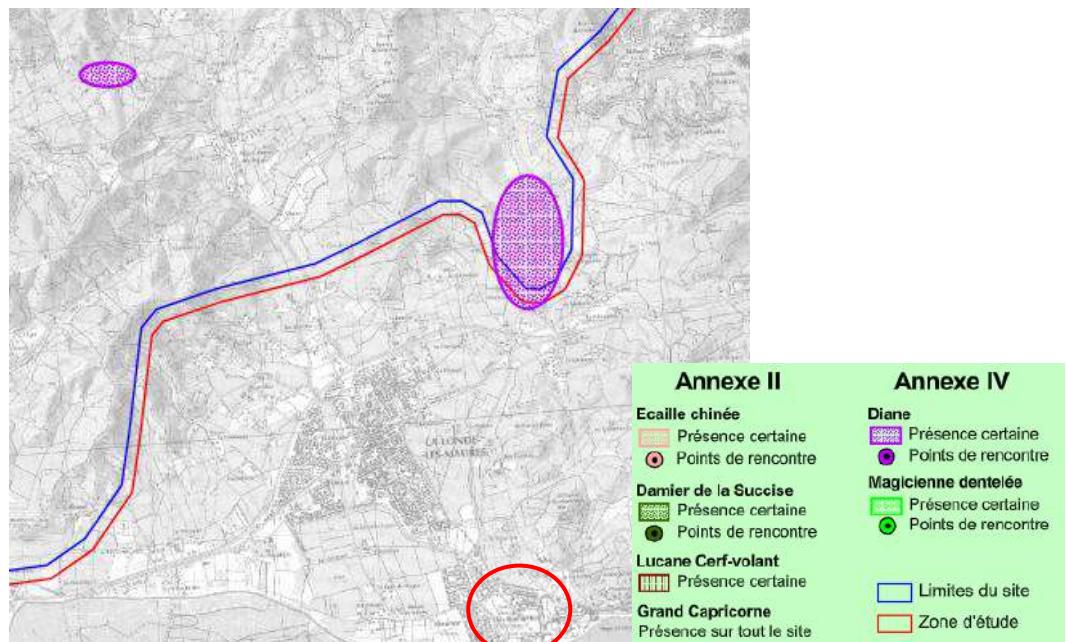


Figure 30 : Insectes d'intérêt communautaire - Présences confirmées par captures (Source : DOCOB, 2009)

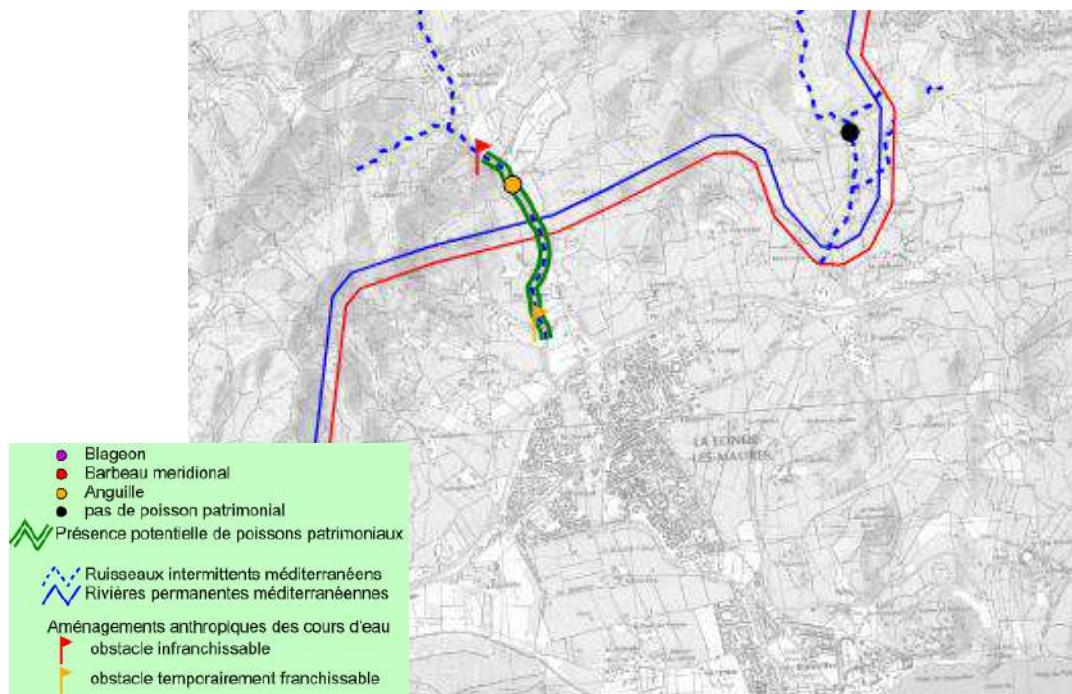


Figure 31 : Réseau hydrographique et poissons patrimoniaux (Source : DOCOB, 2009)

4. Incidences de la déclaration de projet sur le réseau Natura 2000

La partie terrestre du secteur de projet n'est pas comprise dans le périmètre des sites Natura 2000 présenté. Néanmoins, il est situé à proximité direct des sites « Iles d'Hyères » et « Rade d'Hyères ».

Certaines espèces recensées sur le site constituent des espèces inscrites à l'annexe II de la Directive Habitat Faune Flore. Afin de ne pas perturber l'équilibre des sites Natura 2000 et les échanges qu'il peut exister entre ces derniers, le projet doit mettre en place des mesures permettant de préserver ces espèces. Ainsi l'aménagement des lots A à D sont réfléchis de sorte à préserver des espaces végétalisés favorisant le passage des espèces. Des franges paysagères sont donc aménagées en périphérie des lots et un coefficient d'espace vert de pleine terre, favorisant la fréquentation des espèces recensées. Des mesures complémentaires pourront être réalisées en phase pré-opérationnelle des projets tels que le respect du calendrier biologique des espèces recensées, respect d'une charte chantier propre, réalisation des travaux en période diurne, favoriser des éclairages induisant une faible pollution lumineuse, etc.

La présente procédure permet la création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation au niveau des Bormettes. Cette OAP est couplé à l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU (création de son règlement), à la création de secteurs N et Nb et à la création de trois ER :

- ER 52 : il est destiné à l'équipement sportif et son aire de stationnement public ;
- ER 53 : il doit encadrer la bonne réalisation des canaux pluviaux ;
- ER 54 : il recouvre l'espace dédié au parc public paysager du bord de mer.

Le projet d'OAP prévoit ainsi la création de zone à vocation d'habitat, une zone d'équipement sportif et son parking attenant, un site hôtelier et des activités industrielles et tertiaires (Naval Group). L'ensemble de ces aménagements peuvent avoir des incidences directes sur les deux sites Natura 2000, notamment au travers de la diffusion de polluants provenant des aires de stationnements, des eaux usées et autres rejets.

Les documents de DOCOB ont permis de recenser un habitat d'intérêt communautaire à proximité du site de projet, il s'agit de l'herbier de Posidonie (1120-1). Ce dernier présente un enjeu de conservation très fort en raison de son importance écologique et des différents rôles de l'herbier dans le maintien de nombreux écosystèmes méditerranéens. Cet habitat subit une forte pression du fait du mouillage, il présente des stigmates de la pêche aux arts trainants, des activités militaires au Levant ainsi que plusieurs sources de pollutions.

Le site est localisé à proximité d'une zone portuaire de Miramar et Maravenne qui totalisent environ 1 200 anneaux. La zone est donc exposée aux pollutions provenant de cette activité (hydrocarbures, zone de mouillage, etc.).

Le projet de la présente procédure définit plusieurs mesures permettant de limiter l'impact sur les espaces hydrauliques alentours. Il s'agit ainsi de :

- Limiter l'imperméabilisation de la zone via l'identification d'espaces de biodiversité au sud-est et au nord-ouest du site de projet ;
- Utiliser des matériaux poreux et des surfaces végétalisés au niveau des aires de stationnement ;
- Le retrait de 100 m par rapport au trait de côte où aucune construction n'est autorisée, exceptée un bâtiment technique dont la construction a fait l'objet d'une autorisation spéciale ;
- Le raccordement du projet au réseau d'eau potable et un branchement obligatoire sur le réseau d'assainissement ;
- Le règlement de la zone 3AU impose que les eaux résiduaires soient soumises à une épuration appropriée à leur nature et degré de pollution. De même, les surfaces imperméabilisées soumises au ruissellement et susceptibles de recevoir des matières polluantes peuvent se voir imposer de comporter un dispositif de recueil des matières polluantes avant évacuation dans le réseau ou le milieu naturel.

Concernant les continuités écologiques entre les différents sites Natura 2000 alentours, la place des espaces verts au sein du projet est importante avec des franges paysagères en périphérie des lots A, B, C et D ainsi que la végétalisation des zones de stationnement.

A noter que la zone d'activité de Naval Group fait l'objet d'une demande d'Autorisation Environnementale Unique comprenant un dossier loi sur l'eau, un dossier de dérogation espèces protégées et un volet spécifique dédiées à l'analyse des incidences sur le réseau Natura 2000. Des mesures plus précises seront donc développées dans ces procédures afin de limiter les incidences sur les espaces hydrauliques et notamment le réseau Natura 2000 alentours.

Ces mesures permettent ainsi de limiter les rejets potentiels au niveau des deux sites Natura 2000.

5. Conclusion

La partie terrestre du secteur de projet n'est pas comprise dans les périmètres des sites Natura 2000 recensés sur la commune ou à proximité. Il n'aura donc pas d'impacts directe sur ces sites.

Néanmoins, la nature du projet et sa proximité avec les sites Natura 2000 peut induire des incidences indirectes.

La déclaration de projet définit des mesures permettant de limiter les incidences du projet sur la qualité des sites Natura 2000 et sur les espaces hydrauliques. Les zones d'habitats et l'hôtel seront reliées aux réseaux d'assainissement et d'eau potable de la commune ainsi qu'au réseau de gestion des eaux pluviales. Le coefficient d'espaces verts imposés ainsi que les aménagements paysagers en périphérie du site favorisent les continuités écologiques au sein du secteur.

Dans le cadre de la demande d'Autorisation Environnementale, le projet de reconquête du site des Bormettes a fait l'objet d'une étude appropriée des incidences Natura 2000, tant sur la partie terrestre que sur la partie maritime du projet.

La commune est concernée par plusieurs périmètres Natura 2000, repris en synthèse dans les tableaux suivants :

- Pour sa partie terrestre

Type	Nom du site	Habitat(s) et espèce(s) terrestres Natura 2000	Distance avec le projet	Lien écologique
ZSC	FR9301622 « La plaine et le massif des Maures »	25 types d'habitats 9 espèces de chauves-souris 2 espèces de reptiles 2 espèces de poissons 8 espèces d'invertébrés	~3 km au nord	Très faible Situé à une grande distance, fragmenté par l'urbanisation
ZSC	FR9301613 « Rade d'Hyères »	28 types d'habitats naturels 3 espèces d'invertébrés 1 espèce d'amphibien 4 espèces de reptiles 4 espèces de mammifères	Attenante	Modéré (pour les espèces mobiles comme les chauves-souris)
ZPS	FR9310020 « Iles d'Hyères »	28 espèces CDO1 19 espèces EMR	Attenante	Modéré (espèces à forte capacité de dispersion)
ZPS	FR9312008 « Salins d'Hyères et des Pesquiers »	63 espèces DO1 49 espèces EMR	~ 1,2 km à l'ouest	Modéré (espèces à forte capacité de dispersion)

ZSC : Zone Spéciale de Conservation / ZPS : Zone de Protection Spéciale

CDH1 : Habitat inscrit à l'annexe I de la directive Habitats / CDH2 : Espèce inscrite à l'annexe II de la directive Habitats / CDO1 : Espèce inscrite à l'annexe I de la directive Oiseaux / EMR : Espèce migratrice régulière

- Pour sa partie maritime

Type	Nom du site	Habitat(s) et espèce(s) marins Natura 2000	Distance avec le projet	Lien écologique
ZSC	FR9301613 « Rade d'Hyères »	7 habitats marins 1 Reptile 1 Mammifère	Incluse	Fort
ZPS	FR9310020 « Iles d'Hyères »	43 oiseaux (24 CDO1 - 19 EMR) dont certains fréquentent régulièrement le milieu marin	Incluse	Modéré
ZPS	FR9312008 « Salins d'Hyères et des Pesquiers »	98 oiseaux (53 CDO1 - 45 EMR) dont certains fréquentent régulièrement le milieu marin	1 km	Modéré

ZSC : Zone Spéciale de Conservation / ZPS : Zone de Protection Spéciale

CDH1 : Habitat inscrit à l'annexe I de la directive Habitats / CDH2 : Espèce inscrite à l'annexe II de la directive Habitats / CDO1 : Espèce inscrite à l'annexe I de la directive Oiseaux / EMR : Espèce migratrice régulière

L'analyse appropriée des incidences Natura 2000 s'est basée sur les prospections de nombreux experts, spécialistes des milieux terrestres et des milieux marins, sur des périmètres d'étude élargis afin de caractériser l'ensemble des incidences de manière approfondie.

Ce document annexé à l'étude d'impact démontre la méthodologie employée permettant de conclure qu'au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, le projet ne génère pas d'incidence notable dommageable sur les habitats et les espèces Natura 2000 qui ont justifié la désignation de la ZSC FR9301613 « Rade d'Hyères », de la ZSC FR9301622 « La plaine et le massif des Maures », de la ZPS FR9310020 « Iles d'Hyères » et de la ZPS FR9312008 « Salins d'Hyères et des Pesquiers ». Le projet ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces Natura 2000 qui ont justifié la désignation des ZPS et ZSC concernées, sous réserve de la bonne application des mesures d'atténuation.

Après application des mesures d'évitement et de réductions développées dans les différentes procédures environnementales dont font l'objet les secteurs de projet de Naval Group, les incidences résiduelles du projet sur l'état de conservation des habitats ou populations d'espèces au sein des sites Natura 2000 sont donc considérées comme **très faibles à négligeables**.

E. Indicateurs de suivi

Tout projet de territoire durable doit apporter une amélioration de la situation initiale au regard des finalités du développement durable, et ce pour chaque domaine d'action. Pour cela un dispositif de suivi est mis en place au travers d'indicateurs. Ils se définissent comme « un facteur ou une variable, de nature quantitative ou qualitative, qui constitue un moyen simple et fiable de mesurer et d'informer des changements liés à une intervention, ou d'aider à apprécier la performance d'un acteur de développement ».

Pour le projet de Déclaration de Projet, les indicateurs suivants sont définis :

Thèmes	Indicateurs
Paysage	Linéaires de noues paysagères dans les zones de stationnement Nombre d'arbres plantés Surface du jardin public de bord de mer
Biodiversité	Surface des espaces de biodiversité ou des zones de réservoirs Linéaires plantés en périphérie du site
Risques	Minimum 30% d'espaces de pleine terre à l'échelle globale Maintien des capacités d'infiltration du site malgré le projet d'aménagement

F. Résumé non technique

1. Résumé de la présentation du projet et la justification de l'intérêt général

Localisation et présentation du projet

Le secteur des Bormettes est localisé au Sud du territoire communal de La Londe-les-Maures, **au sein de l'agglomération littorale de Miramar – l'Argentièvre**. Elle se situe à l'intersection de la rue du Pont Blanc et de l'avenue Henri Paul Schneider sur sa partie Est et longe la traverse des Pêcheurs et le fleuve côtier du Maravenne à l'Ouest. Il s'agit d'un ténement foncier déjà urbanisé (ancienne usine de Naval Groupe), représentant une superficie de 21,2 hectares.

Bénéficiant d'une position privilégiée au sein de l'agglomération Londaise entre ville et mer, le site des Bormettes s'inscrit dans un contexte urbain qui se compose de :

- **Au Nord, deux zones pavillonnaires** qui s'étendent sur près de 13 hectares, avec des hauteurs de bâti variant du RDC au du R+1, témoin d'un héritage de la cité ouvrière de l'ancienne usine. Elles
- **A l'Est, les quartiers touristiques de l'Argentièvre** regroupant résidences de vacances, commerces et habitations, avec des hauteurs de bâti variant du R+2 au du R+4; les aménagements de loisirs et les aires de stationnement, sur près de 20 hectares.
- **A l'Ouest, le long du Maravenne, les quartiers touristiques et portuaires** regroupant résidences de vacances, commerces et habitations, deux infrastructures portuaires et leurs activités nautiques et de loisirs, un camping et la station d'épuration de l'agglomération. L'ensemble occupe près de 45 hectares.

- Au Sud, le sentier du littoral et la mer Méditerranée.



Secteur de projet

Naval Group a lancé début 2022 une étude prospective d'urbanisme et de paysage sur son site historique de La Londe Les Maures. Ce site d'environ 20ha a été dépollué et désaffecté en 1997.

Son souhait est d'y projeter, en partenariat avec la commune et la communauté de communes, une vision à long terme pour les quinze ans à venir : celle à la fois d'un pôle de référence, développement, recherche pour Naval Goup et d'un lieu de vie et d'échange pour les londaises et londais.

Pour répondre à cet objectif, les réflexions ont abouti à la proposition d'un programme mixte essentiellement dédié à l'activité industrielle tertiaire qui s'articulent avec des occupations complémentaires. Le projet se compose donc :

- Sur environ 10 hectares, d'une programmation technique et tertiaire dédiée à l'activité et à l'usage de Naval Group.
- Sur la surface restante : activités tertiaires de partenaires de Naval Group, hôtellerie, logements collectifs, espaces verts et espaces naturels... Autant d'éléments permettant d'assurer les coutures et accroches urbaines favorisant la réindustrialisation du site.

2. La mise en œuvre opérationnelle du projet :

La reconquête du quartier des Bormettes est une opération d'aménagement d'ensemble. Néanmoins, le développement et l'aménagement du quartier feront l'objet de plusieurs tranches opérationnelles qui permettront d'échelonner les constructions dans le temps.

La réalisation des équipements publics nécessaires à la viabilisation du site ainsi que la construction et l'aménagement du secteur central, dédié au développement de l'outil de production industrielle de Naval Group, feront l'objet d'une première tranche opérationnelle, dont le démarrage est prévu avant 202. La réalisation de l'outil industriel peut faire l'objet d'une première tranche opérationnelle car il se situe en dehors des espaces concernés par les aléas inondation, qui seront modifiés après la réalisation des travaux prévus dans le cadre du PAPI.

Le pôle d'activité tertiaire en vue d'accueillir des partenaires de Naval Group ainsi que la programmation de logements, d'un équipement sportif et d'hébergement pourront être réalisés dans un deuxième temps en parallèle du renforcement du maillage viaire permettant de fluidifier la circulation dans le quartier.

3. Un projet composé de 3 espaces complémentaires qui répondent à une logique d'aménagement d'ensemble

Le projet d'aménagement des Bormettes se structure autour de 3 espaces complémentaires et interdépendants :

- **Un site industriel et tertiaire pour la recherche militaire sous-marine, porté par Naval Group**

Afin de s'adapter aux transformations profondes qui vont bouleverser le fonctionnement des marines militaires dans les années à venir, la société NAVAL GROUP entend investir afin de renforcer ses capacités de recherche et de développement en matière de drones sous-marins. Comme par le passé, le site des Bormettes présente une localisation idéale à proximité du port militaire de Toulon, sur le littoral de la rade d'Hyères. Il s'agit pour Naval Group de créer un complexe sécurisé à vocations tertiaire (recherche) et industrielle (production et test). Les bâtiments auront une hauteur comprise entre 4 et 14 mètres, correspondant à des niveaux allant de RdC à R+3, avec ponctuellement une nef pouvant avoir une hauteur supérieure. Le complexe sera d'un seul tenant et ne pourra pas être traversé pour des raisons de sécurité.

Un accès mer devra être conservé afin d'utiliser l'infrastructure portuaire de type « ponton » pour le chargement / déchargement des drones. L'accessibilité du littoral sera alors interrompue le temps des manœuvres pour la sécurité des personnes.

Un aménagement paysager autour du site sera prévu afin d'intégrer cette nouvelle zone d'activité au paysage existant mais aussi en vue de préserver la biodiversité présente sur le site.

- **Un pôle d'équipement sportif au sein du site et un aménagement paysager qualitatif le long du littoral**

Dans une logique d'intégration du projet au tissu urbain existant, un espace dédié au développement d'un équipement public pouvant profiter aux usagers du quartier mais aussi aux habitants de la commune sera aménagé au sein du secteur de projet. Il s'agit de proposer un espace d'équipement sportif fédérateur pour recréer du lien entre le quartier des Bormettes et le secteur de projet longtemps fermé au public au travers d'un équipement sportif public et d'un restaurant.

Au Sud, un traitement végétalisé du site sera également réalisé. Une requalification du chemin du littoral sera opérée pour offrir une ambiance paysagère qualitative et pour optimiser la connexion modes doux entre le Port à l'Ouest et le quartier de l'Argentière à l'Est.

- **Un programme d'habitat et d'hébergement complémentaire**

Une partie du site est destinée à accueillir de l'habitat et de l'hôtellerie, permettant de répondre notamment aux besoins des salariés du complexe industriel et tertiaire ainsi qu'au besoin en hébergements d'affaires ou touristique. Cette partie pourrait, dans sa configuration la plus importante, accueillir environ 20 logements en habitat de type coron (en RdC et combles aménageables) ainsi qu'un hôtel d'environ 80 chambres.

La réussite de l'intégration du projet dans le quartier et plus largement dans le territoire communal de la Londe-les-Maures tient à cette mixité des fonctions proposée afin de favoriser voire rétablir les liens inter-quartiers.

L'objectif du projet est donc de créer un aménagement d'ensemble prônant la mixité urbaine et s'intégrant parfaitement dans son environnement urbain et paysager.

Justification de l'intérêt local de l'emploi

Ce projet présente plusieurs motifs d'intérêt général :

- **Résorber une friche industrielle**

La reconquête de ce site présente un intérêt général au regard de l'état actuel :

- Enclave impénétrable dans le tissu du quartier des Bormettes.
- Détérioration de la qualité paysagère notamment depuis le littoral.

Il s'agit de redonner une vocation à cette friche et de réaffirmer son rôle dans le fonctionnement urbain et littoral de la commune.

Ce réaménagement revêt un intérêt général pour la population londaise qui pourra se réapproprier le site et profiter des aménagements prévus notamment le long du littoral.

- **Maintenir et renforcer les capacités militaires navales nationales**

L'industrie militaire navale est une activité très ancienne sur le territoire national et a permis à notre pays de rayonner à travers les siècles. Elle revêt un caractère stratégique à travers la capacité de la France à développer de manière indépendante sa force de projection, de protection et de dissuasion dans le monde.

Cependant, le secteur de la Défense doit sans cesse se renouveler et innover afin de rester compétitif. Cela est d'autant plus vrai au regard du durcissement du contexte géopolitique, de la concurrence de nouveaux acteurs, de la faiblesse de la coopération européenne, etc. Les industriels doivent ainsi développer sans cesse de nouvelles technologies.

Naval Group, par son expertise historique en France et en Europe, s'inscrit pleinement dans cette dynamique. La société souhaite ce faisant renforcer ses activités de recherche et de production dans les drones sous-marins.

Les drones sont devenus des équipements militaires indispensables aux armées modernes, en atteste leur utilisation dans les différents récents conflits ou lors des opérations extérieures. Alors que de nombreux investissements ont été consentis pour la recherche et la production de drones aériens (à l'instar du Système de combat aérien du futur (Scaf) qui devrait être opérationnel à horizon 2025, ou le Neuron développé par DASSAULT), la recherche concernant les drones sous-marins est beaucoup plus faible.

La création d'un pôle industriel sur la commune de La Londe-les-Maures, sur un site de recherche et de production historique et idéalement localisé, en bord de mer et à proximité de la plus grande base navale de Méditerranée, permettra de combler ce besoin.

Par ailleurs, l'implantation de ce futur pôle développera de manière considérable les opportunités d'emplois locaux directs et indirects. De surcroit, ce secteur industriel est porteur d'enjeux et vecteur d'attractivité, dont les retombées économiques sont significatives à l'échelle nationale, au-delà des attentes locales.

- **La création de liens fonctionnels forts entre les quartiers Est et Ouest des Bormettes et le Centre-ville**

Le projet d'aménagement proposé comporte un volet équipements publics et accroche urbaine depuis le Nord du Secteur d'études. Il s'agit de créer des liens fonctionnels entre le site et le reste de la commune. Ces liens sont aujourd'hui inexistant et renforcent cette image de site enclavé.

L'intérêt général réside dans la création de liens entre le futur site d'activités et le reste de la commune. Ce lien se fera en particulier via l'aménagement du secteur Nord, le recalibrage des voiries, la création d'itinéraires modes doux et la requalification du chemin du littoral.

- **Une réflexion d'ensemble avec le programme Petite Ville de Demain (P.V.D.)**

Dans un élan de revitalisation territoriale des centralités urbaines, le programme Petite Ville de Demain accompagne les acteurs de la ville dans la mise en place de projets durables et attractifs. Le 14 novembre 2020, la Londe sur Maures a été sélectionnée pour faire partie du dispositif durant au moins 6 ans.

Les priorités identifiées par la commune sont, la restructuration des espaces publics, la sobriété énergétique de l'habitat, les mobilités douces, la mise en place d'un Plan Territorial Alimentaire...

La reconquête du site des Bormettes s'inscrit dans la continuité de la dynamique de relance économique et dans la cohérence urbaine portées par le programme Petite Ville de Demain. Les partenaires du programme,

notamment la Banque des Territoires et l'Agence Nationale de Cohésion Territoriale (A.N.C.T.) peuvent soutenir financièrement le projet par l'apport de subventions.

Le réaménagement du site des Bormettes consiste, finalement, à réaffirmer la vocation urbaine et économique de cette friche et d'y intégrer les fonctions lui permettant de jouer un rôle dans le fonctionnement urbain de la commune en :

- **Implantant des fonctions urbaines complémentaires dont la portée dépasse largement celle du quartier : économie, habitat, hôtellerie / tourisme, équipements collectifs.**
- **Veillant à ce que les projets s'insèrent dans le tissu urbain existant tant d'un point de vue paysager qu'architectural, tout en maintenant une accessibilité piétonne / douce autour du site économique.**
- **Facilitant les liaison modes doux (résorbant les ruptures de continuité du chemin des Annamites) et routières avec le centre-ville.**

4. Résumé de la mise en compatibilité du PLU

Dans le PADD du PLU en vigueur, le site des Bormettes est identifié comme devant accueillir une technopole tertiaire sur l'ensemble du site.

Le site des Bormettes est actuellement classé en zone 3AU et N (pour la partie littorale) dans le PLU en vigueur.

Cette zone 3AU, insuffisamment équipée, est destinée à recevoir un pôle d'activités à vocation touristique, nautique, industrielle, commerciale, de bureaux, de services, et d'habitat. Cette zone est concernée par divers risques et nuisances (risques naturels, bruits...) délimités aux documents graphiques ou en annexes du PLU. Dans cette zone, seules peuvent être autorisées les occupations ou utilisations du sol relatives aux travaux d'extension de la station d'épuration.

Le PLU dans son état actuel ne permet donc pas de réaliser le projet précédemment décrit. Une mise en compatibilité est donc nécessaire.

Afin de permettre la réalisation de ce projet, une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU a été retenue.

La mise en compatibilité du PLU comprendra :

- **La création d'une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation).**
- **La règlementation associée de la zone 3AU et son ajustement aux contours du projet.**
- **La création d'une zone Nb spécifique à l'aménagement paysager du parc du littoral.**
- **La mise à jour des emplacements réservés.**
- **La création d'une annexe (7C5) concernant les risques submersion marine et inondation**
- **La notice explicative.**

5. Résumé de cadrage réglementaire : articulation et compatibilité avec les documents supérieurs

Compatibilité avec la loi Littoral

- **Principe de continuité**

Le projet développé sur le site de Bormettes se situe en continuité de l'agglomération formée par l'ensemble urbain Miramar -Bormettes -Argentière.

- il est encadré sur sa façade Nord par des ensembles d'habitat individuel (cité ouvrière des Bormettes, lotissements) ainsi que quelques activités artisanales. Il n'en est séparé que par des chemins de terre ou des routes de faible gabarit (entre 5 et 9 m avec bas-côtés), qui ne sont pas constitutifs d'obstacles / coupures d'urbanisation.

- il est encadré sur sa façade Est par des ensembles d'habitat collectif (résidences Argentière, Baie des îles...) dont il est directement jointif aux aires de stationnement.
- il est encadré sur sa façade Ouest par la station d'épuration et les équipements portuaires fluviaux du Maravenne. Ce dernier fait pleinement partie de l'agglomération avec, à l'ouest, plus de 40 hectares de lotissements et activités économiques de loisirs, ainsi que le port de Miramar.

- **Extension limitée de l'urbanisation**

L'article L.121-13 du code de l'urbanisme dispose que dans les espaces proches du rivage, l'extension de l'urbanisation doit être limitée.

Le projet développé dans le quartier des Bormettes reprend ces caractéristiques :

- les hauteurs autorisées sur le site ne dépassent pas 17 mètres au-dessus du plancher nécessaire à la mise hors d'eau, ce qui respecte les caractéristiques de l'urbanisation existante, considérant que les constructions situées à l'Est du site de projet présentent déjà des hauteurs allant de R+2 à R+4 partiel.
- les densités projetées au sein de l'extension de l'urbanisation respectent également les densités observées ou autorisées. L'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée, l'OAP fixant des superficies maximales de plancher en fonction des destinations. Actuellement, les articles 9 et 13 de la zone UC, qui fixent les emprises, ne sont pas réglementés. L'OAP demande que l'habitat envisagé soit similaire en volume et en densité à l'existant des lotissements environnants.

Le projet d'aménagement des Bormettes respecte ainsi les caractéristiques d'une extension de l'urbanisation intégrée à son environnement immédiat.

- **Principe de non-urbanisation dans la bande des 100 m dans les espaces non urbanisés**

Le développement des produits de Naval Group nécessite des essais en mer. Ces essais seront effectués sans aucune charge active. Pour cela, il est nécessaire de mettre en place un ponton permettant l'accès à la mer. Le bâtiment essais mer situé à proximité comprend des espaces tels que local de rinçage torpille, local plongeur et des zones de stockage et ateliers ainsi que l'installation d'un poste de commandement donnant sur la mer et des moyens de communication.

Dans ce cadre, le projet prévoit un bâtiment technique de 850 m² maximum dans la bande des 100m, dont l'emprise au droit du secteur de projet est déjà fortement artificialisée (plusieurs constructions, mur d'enceinte, enrochements sur la frange littorale). La construction d'un bâtiment technique répond à la nécessité impérative d'accès à la mer pour les activités de Naval Group et se justifie au regard de l'article L121-17 du Code de l'Urbanisme qui dispose que « L'interdiction prévue à l'article L 121-16 ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau ».

Au regard de l'article L 121-17 du code de l'Urbanisme, la construction de ce bâtiment peut donc déroger à l'inconstructibilité dans la bande des 100m.

Documents cadres

La déclaration de projet est compatible avec :

- les orientations du DOO du SCoT Provence Méditerranée
- les règles générales du SRADDET
- les orientations générales du SDAGE
- le Plan de Gestion des Risques Inondations
- le Plan de Protection de l'Atmosphère

6. Résumé de l'état initial de l'environnement

Les principaux enjeux de l'état initial de l'environnement sont les suivants :

ENJEUX SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE :

- Un secteur **majoritairement non-artificialisé** comprenant des **d'alignements d'arbres qualitatifs** encadrant les chemins le traversant
- Un **interface maritime** à préserver
- Peu de covisibilités depuis les accès directs du fait de la topographie plane
- Des parcelles identifiées en tant que **friche agricole** par l'outil Open Friche Map non cultivées depuis de nombreuses années

Les enjeux sur le paysage et le patrimoine sont donc **modérés**.

ENJEUX SUR LA BIODIVERSITE ET LES CONTINUITES ECOLOGIQUES :

- Un secteur situé en dehors des périmètres de protection ou d'inventaires telles que les sites Natura 2000 et les ZNIEFF mais est à proximité directe d'une Zone de Protection Spéciale, d'une Zone Spéciale de Conservation, d'une ZNIEFF maritime de type II ainsi que du Parc National de Port-Cros. Des mesures devront être mises en place pour limiter les impacts sur ces espaces
- Le site recense des espèces floristiques protégée à enjeux forts : **l'Euphorbe de Terracine, la Romulée de Rolli, le Sérapias à petite fleur et le Sérapias négligé**. Plusieurs espèces à enjeux modérés ont été recensés comprenant 2 espèces floristiques, 1 invertébré, 1 amphibiens, 3 oiseaux et 7 chiroptères. La majorité de ces espèces sont protégées. Des mesures devront être mises en place par le projet pour préserver ces espaces et ces espèces ou du moins limiter les impacts
- La Trame Verte et Bleue communale identifie les parcelles nord du secteur de projet en tant que trame boisée. Cette dernière devra être prise en compte dans l'aménagement en mettant en place des mesures d'évitement et de réduction.

Les enjeux sur la biodiversité et les continuités écologiques sont donc **forts**.

ENJEUX SUR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES :

- Un secteur à proximité des zones à risques du PPR inondation du Pansard et du Maravenne ainsi que le PPR incendie de forêt. L'étude hydraulique identifie le secteur en aléa modéré à fort en cas de crue centennale. Ce risque est à prendre en considération au regard du dérèglement climatique
- Secteur concerné par un risque radon fort nécessitant des mesures lors de la phase projet
- Aléa modéré du retrait-gonflement des argiles devant faire l'objet de mesures de constructibilité
- Aléa faible de submersion marine et sismique
- Des sols potentiellement pollués du fait de la présence d'un ancien site de torpilles. Des études devront être réalisées pour préserver la qualité des sols et la santé des futurs habitants/travailleurs

Les enjeux sur les risques naturels et technologiques sont donc **forts**, notamment concernant le risque inondation.

ENJEUX SUR LES RESSOURCES ET RESEAUX :

- S'assurer de la capacité des réseaux d'eau potable et d'assainissement de la commune
- Un site peu artificialisé et favorable à une infiltration naturelle des eaux pluviales

Les enjeux sur les ressources sont **faibles à modérés** du fait de sa faible artificialisation et donc son intérêt dans la gestion des eaux pluviales.

ENJEUX SUR LES NUISANCES, LA GESTION DES DECHETS ET LA QUALITE DE L'AIR :

- Un site épargné par le classement des voies et donc non exposé au bruit

- Un secteur enclavé à l'échelle communale et locale avec un réseau faiblement sollicité en basse saison du fait de la faible occupation des logements et fortement sollicité en haute saison mais qui reste contenus en valeur absolue.
- Secteur possédant un faible potentiel de développement des transports collectifs mais avec un important développement des modes actifs
- Un fort taux de congestion (85%) concernant le stationnement, nécessitant des aménagements pour des occupations futures du secteur
- Un service de collecte et un traitement des déchets efficents qui desservira le secteur de projet
- Un secteur exposé à une qualité de l'air moyenne du fait des concentrations de polluants significatifs, au-delà des seuils OMS pour certains. Le secteur, quant à lui, rejette peu du fait de sa faible artificialisation et du rôle de captage de carbone des espaces végétalisés.
- Faible production communale en énergie renouvelable malgré le potentiel d'ensoleillement. Le projet devra constituer une opportunité pour le développement des énergies renouvelables

Les enjeux sur ces thématiques sont **modérés** du fait de la qualité de l'air moyenne et des mobilités.

7. Résumé des incidences sur l'environnement et des mesures retenues pour éviter, réduire ou compenser les effets dommageables éventuels

Incidence prévisibles sur le paysage et le patrimoine

Incidences

L'OAP prévue en conséquence prévoit donc la création d'activités industrielles/tertiaires, d'un hôtel, d'un pôle public ou gymnase, des habitations individuelles, des bâtiments de restauration ainsi que des espaces de stationnements (publics et pour Naval Group). Ces aménagements causent ainsi une imperméabilisation supplémentaire et modifieront les perceptions du site, pouvant apparaître comme un espace de respiration, notamment depuis le littoral. De même, les alignements d'arbres qualitatifs relevés dans l'état initial seront abattus pour permettre l'aménagement du site.

Le secteur va également induire la revalorisation de l'ancien site ouvrier de torpilles des Bormettes pour l'activité de Naval Group, perpétuant ainsi l'activité historique du site. Au vu de la proximité des périmètres patrimoniaux bâtis et naturel, une bonne insertion paysagère du projet est nécessaire.

Les incidences brutes du projet de Déclaration de Projet sur le paysage et le patrimoine sont considérés comme **fortes**.

Mesures

Au regard des mesures de préservation des espaces végétalisés et des mesures d'accompagnement en matière d'insertion urbaine et d'intégration paysagère, les incidences résiduelles du projet de la présente procédure peuvent être considérées comme **faibles**.

Incidence prévisibles sur les milieux naturels et la biodiversité terrestres

Incidences

La partie terrestre du projet n'est pas comprise dans des zones de périmètres de protection ou d'inventaire type ZNIEFF, néanmoins l'inventaire réalisé sur le site a permis de recenser des habitats d'espèces ainsi que des espèces floristiques et faunistiques remarquables protégées. Ces derniers seront détruits par les différents objets de la déclaration de projet.

Concernant la trame boisée identifiée par la trame verte et bleue communale, le site apparaît comme une zone « naturelle » avec quelques espaces boisés mais ne constitue pas une zone boisée à proprement parlé. Néanmoins, le secteur constitue un espace relai de la TVB locale avec un rôle de continuité en pas japonais. L'urbanisation du site réduira alors la qualité écologique du secteur.

Les incidences brutes du projet sont considérées comme **fortes**.

Afin de limiter son impact sur la richesse écologique du site et du territoire, l'OAP prévoit des aménagements paysagers pour répondre au double objectif de protection des zones naturelles les plus sensibles et de la création d'espaces verts permettant une gestion optimale des eaux pluviales. L'OAP préserve des espaces libres

permettant de conserver le caractère végétalisé du secteur et ainsi son potentiel d'accueil de la biodiversité, entre les emprises des différentes activités et fonctions.

D'un point de vue plus opérationnel, le projet identifie des zones de réservoirs complémentaires de biodiversité en renforçant, confortant et enrichissant les milieux écologiques déjà présents. Cela se traduit par l'identification de secteurs de sanctuaires de biodiversité au nord-ouest du site à proximité du cours d'eau de la Maravenne et au sud-est et ouest au niveau des canaux qui longent le secteur.

Mesures

Au regard des mesures d'évitement, de réduction prises en compte dans la composition urbaine et paysagère, les incidences du projet sur la biodiversité et les continuités écologiques peuvent être considérées comme **modérées à fortes** pour certaines espèces ce qui implique la définition de mesures de compensation.

Incidences prévisibles sur les risques

Incidences

Le secteur de projet est situé à proximité d'une zone rouge du PPRI du Pansard et du Maravenne correspondant à un risque très fort ainsi que d'une zone bleue B1 de risque faible. L'étude hydraulique réalisée sur le site a également mis en évidence un aléa modéré à fort en cas de crue centennale. Le projet du secteur des Bormettes prévoit l'artificialisation de ces zones induisant donc potentiellement une aggravation du risque inondation par l'apport de flux de ruissellement, ajouté aux effets du dérèglement climatique.

Le projet de Naval Group consiste aussi en l'implantation d'une activité industrielle militaire soit potentiellement une installation classée ou une activité générant un risque industriel technologique qui exposera les usagers et la population ainsi que l'environnement alentour. Cette incidence est à croiser avec le risque inondation et de submersion marine, synonyme d'instabilité au niveau du sol.

Les incidences brutes sont donc **fortes**.

Mesures

Afin de limiter le ruissellement induit par l'artificialisation du site, l'OAP définit les mesures suivantes :

- Utiliser des matériaux poreux au niveau des aires de stationnement pour les revêtements des sols ;
- Aménager des noues paysagères généreusement plantées pour absorber l'eau et maintenir les continuités hydrauliques à l'intérieur du site. Ce principe devra favoriser l'infiltration naturelle des eaux pluviales et limiter leur écoulement sur le domaine public.
- Le maintien d'espaces libres limitant l'imperméabilisation du site au global

Ces aménagements permettent ainsi une meilleure infiltration des eaux pluviales. La gestion intégrée de ces flux permet également de réduire à la source le flux de ruissellement et donc les risques d'inondation liés.

Les incidences résiduelles sont considérées comme **faibles**.

Incidences prévisibles sur les ressources et le réseau

Incidences

Le projet a pour objet la création d'un site industriel et tertiaire, un pôle d'équipements et un programme d'habitat et d'hébergement complémentaire. L'ensemble de ces constructions vont induire une imperméabilisation des sols supplémentaire. Le ruissellement sur ces zones, notamment sur les espaces de circulation des véhicules motorisés, peut donc induire une pollution aux hydrocarbures du cours d'eau le Maravenne et la masse d'eau côtière « Cap de l'Estérel – Cap de Brégançon » (FRDC07i selon le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027). S'additionne à cette incidence, l'absence de traitement des eaux pluviales au niveau de la commune, occasionnant ainsi une augmentation des rejets d'eaux pluviales et donc de la pollution des milieux aquatiques.

L'activité industrielle du projet de Naval Group constitue un risque de pollution ponctuelle en cas d'incident ou d'accident.

De même, l'envergure du projet va induire une augmentation des besoins en eau potable et des quantités d'eaux usées à traiter. En effet, le projet prévoit le développement d'équipements publics ainsi qu'une industrie qui peuvent potentiellement générer des consommations d'eau potable et des rejets d'eaux usées conséquents. Ces derniers devront être mis en regard avec les capacités d'approvisionnement, la disponibilité de la ressource et la capacité de traitement de la commune.

Les incidences brutes donc considérées comme **fortes**.

Mesures

Les mesures développées (noues paysagères, revêtement poreux des sols et végétalisation des espaces libres) répondent également à ces enjeux et limitent le ruissellement.

Concernant la pollution via la future activité de Naval Group, le projet devra mettre en place des mesures pour limiter les rejets de polluants pouvant impacter les ressources hydriques et hydrographiques du secteur. Lors de la phase chantier, le projet devra respecter une charte de chantier propre. Le projet d'OAP intègre la distance

des 100 m par rapport au trait de côte où aucune construction n'est autorisée, excepté le bâtiment technique nécessaire à l'activité de Naval Group.

De même, concernant les eaux usées, « Le branchement sur le réseau public est obligatoire pour toute construction nouvelle. [...] Les eaux résiduaires sont, si nécessaires, soumises à une épuration appropriée à leur nature et degré de pollution, avant rejet dans le réseau d'assainissement urbain. Le dispositif de préépuration doit être conforme à la réglementation en vigueur. L'évacuation des eaux et matières usées dans les fossés, caniveaux ou réseaux pluviaux est interdite. »

L'ensemble de ces mesures permettent de réduire les incidences sur les ressources et le réseau. Les incidences sont donc considérées comme **faibles à modérés**.

Incidences prévisibles sur les nuisances et la qualité de l'air

Incidences

Le site des Bormettes est peu fréquenté actuellement puisqu'essentiellement occupé par des friches agricoles au Nord, des jardins potagers collectifs au centre et d'anciens bâtiment de l'usine d'armement. Le projet de développement du site industriel/tertiaire, du pôle d'équipement et du programme d'habitat et d'hébergement va induire une augmentation de la fréquentation et donc du trafic routier.

L'étude considère que la programmation globale est soutenable par les infrastructures actuelles mais constitue néanmoins la limite supérieure de ce qu'elles peuvent absorber d'un point de vue capacitaire. L'amélioration du carrefour actuel permettrait de lever ce point dur.

Ce nouveau trafic va induire une augmentation de la nuisance sonore et une détérioration de la qualité de l'air sur ce secteur. De même, les nouveaux bâtiments induiront une augmentation de la production des déchets (25 logements et 80 chambres d'hôtel). De même les activités industrielles prévues par le projet induiront la production de déchets spécifiques en plus des volumes conséquents de déchets générés par les activités tertiaires et les équipements. Les équipements de collecte et de traitement devront être adaptés pour les prendre en charge de manière satisfaisantes.

Le projet induira également une augmentation de la consommation en énergie pour les secteurs de l'industrie, résidentiel et du transport.

Les incidences brutes du projet sont donc évaluées comme **fortes**.

Mesures

Afin d'assurer une desserte sécurisée, l'OAP rappelle l'aménagement d'un giratoire à l'entrée du site, depuis lequel sera répartie la desserte interne des lots. Les voies et les sens de la circulation devront être calibrés en vue de minimiser l'impact des flux engendrés par l'aménagement du site.

L'OAP prévoit également de penser une implantation stratégique des entités du programme et particulièrement des aires de stationnement de sorte à réduire les flux mécaniques au sein du site et faciliter leur mutualisation avec les usages existants.

Les futures constructions respecteront les nouvelles normes de constructibilité en lien avec les performances énergétiques. Les infrastructures de Naval Group devront mettre en place des mesures pour limiter les rejets pouvant altérer la qualité de l'air au niveau de leurs futures activités notamment. Ces bâtiments pourront accueillir des infrastructures favorables à la production d'énergie renouvelable (panneau photovoltaïque).

Concernant la quantité de déchet supplémentaire, la Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures se chargera de gérer les nouveaux apports. Des mesures pourront être développées lors de la phase pré-opérationnelle du projet pour faciliter la gestion des déchets et limiter les rejets, par exemple : le respect d'une charte chantier propre, l'installation de points de collectes au sein du site, etc.

Les incidences sur les déchets, les nuisances et la qualité de l'air sont considérées comme **modérées**.

Incidences prévisibles sur le réseau Natura 2000

La partie terrestre du secteur de projet n'est pas comprise dans les périmètres des sites Natura 2000 recensés sur la commune ou à proximité. Il n'aura donc pas d'impacts directs sur ces sites.

Néanmoins, la nature du projet et sa proximité avec les sites Natura 2000 peut induire des incidences indirectes. La déclaration de projet définit des mesures permettant de limiter les incidences du projet sur la qualité des sites Natura 2000 et sur les espaces hydrauliques. Les zones d'habitats et l'hôtel seront reliées aux réseaux d'assainissement et d'eau potable de la commune ainsi qu'au réseau de gestion des eaux pluviales. Le coefficient d'espaces verts imposés ainsi que les aménagements paysagers en périphérie du site favorisent les continuités écologiques au sein du secteur.

Après application des mesures d'évitement et de réductions développées dans les différentes procédures environnementales dont font l'objet les secteurs de projet de Naval Group, les incidences résiduelles du projet sur l'état de conservation des habitats ou populations d'espèces au sein des sites Natura 2000 sont donc considérées comme **très faibles à négligeables**.