

**La commission chargée de l'enquête
relative à l'aménagement du site des Bormettes sur la
commune de La Londe**

Du 7 juillet 2025 au 8 Août 2025



PROCES VERBAL

**De communication des observations écrites ou orales
recueillies dans les registres papier, mails et courriers
adressés à la Commission d'Enquête composée**

**Du président de la Commission Denis Spalony,
des membres titulaires Christian Michel et Olivier Luc**

La Londe, le 14 août 2025

Références : Code de l'environnement –article R.123-18

Arrêté Préfectoral N°DDTM/SUA/2025/11 du 14 mai 2025

Pièces jointes : Tableaux de dépouillement de l'ensemble des observations écrites, mails et courriers recueillis en cours d'enquête.

Monsieur le directeur de Naval Group

L'enquête publique relative à l'aménagement du site des Bormettes sur la Commune s'est déroulée du 7 juillet 2025 au 8 Août 2025 sans incident notable.

Les contributions du public ont été très importantes que ce soit sur le Web, en mairie de La Londe et souvent complétées par des mails et courriers.

Lors des onze permanences, le public a montré qu'il était intéressé par ce projet et de nombreuses contributions ont été notées sur les quatre registres papier.

Au cours de cette enquête les observations recueillies ont été les suivantes :

Registre dématérialisé	866 contributions
Quatre registres papier	241 contributions
Emails	21 contributions
Courriers	7

Compte tenu des observations recueillies sur les quatre thématiques principales (Autorisation environnementale, deux Concessions maritimes et modification du PLU), il a paru opportun d'opérer un dépouillement par thèmes afin de résumer et synthétiser les principales problématiques apparues au cours de l'Enquête.

Je vous saurai gré de m'adresser sous quinze jours, conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, vos observations en réponse au format Word et à mon domicile en RAR au regard de chacune des remarques abordées.

Veuillez agréer, monsieur le directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président de la Commission
Denis Spalony



Annexes : Copie des 1107 contributions sur clé USB issues du registre dématérialisé (web, registres papier et documents associés)

- **OBSERVATIONS DU PUBLIC**

1. Favorables (635 Contributions).

X1(Web), 2(Mairie de La Londe-les-Maures), 4(Mairie de La Londe-les-Maures), 5(Mairie de La Londe-les-Maures), 6(Mairie de La Londe-les-Maures), 7(Mairie de La Londe-les-Maures), 2(Web), 3(Web), 4(Web), 5(Web), 6(Web), 7(Web), 9(Web), 10(Web), 11(Web), 16>Email, 15(Web), 8(Mairie de La Londe-les-Maures), 9(Mairie de La Londe-les-Maures), 10(Mairie de La Londe-les-Maures), 11(Mairie de La Londe-les-Maures), 12(Mairie de La Londe-les-Maures), 14(Mairie de La Londe-les-Maures), 20>Email, 18(Web), 23(Web), 24(Web), 27(Web), 28(Web), 29(Web), 15(Mairie de La Londe-les-Maures), 30(Web), 16(Mairie de La Londe-les-Maures), 17(Mairie de La Londe-les-Maures), 31(Web), 33(Web), 34(Web), 35(Web), 36(Web), 18(Mairie de La Londe-les-Maures), 37(Web), 41(Web), 44(Web), 48(Web), 49(Web), 50(Web), 51(Web), 19(Mairie de La Londe-les-Maures), 20(Mairie de La Londe-les-Maures), 21(Mairie de La Londe-les-Maures), 53(Web), 54(Web), 22(Mairie de La Londe-les-Maures), 23(Mairie de La Londe-les-Maures), 24(Mairie de La Londe-les-Maures), 25(Mairie de La Londe-les-Maures), 26(Mairie de La Londe-les-Maures), 55(Web), 27(Mairie de La Londe-les-Maures), 28(Mairie de La Londe-les-Maures), 57(Web), 59(Web), 60(Web), 61(Web), 62(Web), 63(Web), 65>Email, 66(Web), 83(Web), 85(Web), 88(Web), 89(Web), 91(Web), 92(Web), 29(Mairie de La Londe-les-Maures), 30(Mairie de La Londe-les-Maures), 31(Mairie de La Londe-les-Maures), 32(Mairie de La Londe-les-Maures), 33(Courrier), 34(Mairie de La Londe-les-Maures), 35(Mairie de La Londe-les-Maures), 93(Web), 94(Web), 95(Web), 96(Web), 178>Email, 97(Web), 98(Web), 104(Web), 105(Web), 106(Web), 113(Web), 114(Web), 115(Web), 116(Web), 117(Web), 123(Web), 125(Web), 126(Web), 149(Web), 150(Web), 152(Web), 153(Web), 155(Web), 156(Web), 157(Web), 161(Web), 180(Web), 181(Web), 182(Web), 183(Web), 184(Web), 186(Web), 188(Web), 191(Web), 192(Web), 193(Web), 194(Web), 196(Web), 198(Web), 61(Mairie de La Londe-les-Maures), 62(Mairie de La Londe-les-Maures), 210(Web), 212(Web), 215(Web), 216(Web), 221(Web), 223(Web), 224(Web), 225(Web), 226(Web), 227(Web), 228(Web), 230(Web), 231(Web), 36(Mairie de La Londe-les-Maures), 37(Mairie de La Londe-les-Maures), 38(Mairie de La Londe-les-Maures), 39(Mairie de La Londe-les-Maures), 40(Mairie de La Londe-les-Maures), 41(Mairie de La Londe-les-Maures), 42(Mairie de La Londe-les-Maures), 43(Mairie de La Londe-les-Maures), 44(Mairie de La Londe-les-Maures), 234(Web), 236(Web), 237(Web), 238(Web), 239(Web), 243(Web), 246(Web), 247(Web), 248(Web), 280>Email, 251(Web), 253(Web), 254(Web), 255(Web), 258(Web), 261(Web), 262(Web), 263(Web), 265(Web), 266(Web), 268(Web), 270(Web), 45(Mairie de La Londe-les-Maures), 46(Mairie de La Londe-les-Maures), 47(Mairie de La Londe-les-Maures), 48(Mairie de La Londe-les-Maures), 49(Mairie de La Londe-les-Maures), 50(Mairie de La Londe-les-Maures), 274(Web), 275(Web), 277(Web), 283(Web), 284(Web), 285(Web), 286(Web), 287(Web), 291(Web), 292(Web), 294(Web), 51(Mairie de La Londe-les-Maures), 52(Mairie de La Londe-les-Maures), 53(Mairie de La Londe-les-Maures), 54(Mairie de La Londe-les-Maures), 55(Mairie de La Londe-les-Maures), 301(Web), 302(Web), 305(Web), PV de Synthèse, Aménagement du site des Bormettes Commune de La Londe - Dossier n° 25/000034/83

308(Web), 309(Web), 310(Web), 317(Web), 318(Web), 319(Web), 321(Web), 60(Mairie de La Londe-les-Maures), 326(Web), 329(Web), 331(Web), 332(Web), 334(Web), 336(Web), 337(Web), 339(Web), 343(Web), 353>Email, 354>Email, 355>Email, 356(Web), 357(Web), 358(Web), 359(Web), 361(Web), 363(Web), 365(Web), 366(Web), 367(Web), 369(Web), 379>Email, 371(Web), 373(Web), 374(Web), 375(Web), 376(Web), 377(Web), 378(Web), 383(Web), 385(Web), 389(Web), 390(Web), 64(Mairie de La Londe-les-Maures), 65(Mairie de La Londe-les-Maures), 66(Mairie de La Londe-les-Maures), 67(Mairie de La Londe-les-Maures), 394(Web), 400(Web), 406(Web), 407(Web), 412(Web), 414(Web), 69(Mairie de La Londe-les-Maures), 419(Web), 426(Web), 427(Web), 428(Web), 429(Web), 430(Web), 431(Web), 432(Web), 433(Web), 434(Web), 435(Web), 70(Mairie de La Londe-les-Maures), 71(Mairie de La Londe-les-Maures), 72(Mairie de La Londe-les-Maures), 73(Mairie de La Londe-les-Maures), 74(Mairie de La Londe-les-Maures), 76(Mairie de La Londe-les-Maures), 77(Mairie de La Londe-les-Maures), 450(Web), 468(Web), 469(Web), 470(Web), 84(Mairie de La Londe-les-Maures), 85(Mairie de La Londe-les-Maures), 86(Mairie de La Londe-les-Maures), 87(Mairie de La Londe-les-Maures), 78(Mairie de La Londe-les-Maures), 79(Mairie de La Londe-les-Maures), 476(Web), 80(Mairie de La Londe-les-Maures), 81(Mairie de La Londe-les-Maures), 82(Mairie de La Londe-les-Maures), 83(Mairie de La Londe-les-Maures), 483(Web), 485(Web), 486(Web), 487(Web), 488(Web), 492(Web), 493(Web), 496(Web), 88(Mairie de La Londe-les-Maures), 89(Mairie de La Londe-les-Maures), 90(Mairie de La Londe-les-Maures), 91(Mairie de La Londe-les-Maures), 92(Mairie de La Londe-les-Maures), 93(Mairie de La Londe-les-Maures), 94(Mairie de La Londe-les-Maures), 95(Mairie de La Londe-les-Maures), 96(Mairie de La Londe-les-Maures), 97(Mairie de La Londe-les-Maures), 98(Mairie de La Londe-les-Maures), 99(Mairie de La Londe-les-Maures), 100(Mairie de La Londe-les-Maures), 101(Mairie de La Londe-les-Maures), 102(Mairie de La Londe-les-Maures), 103(Mairie de La Londe-les-Maures), 104(Mairie de La Londe-les-Maures), 105(Mairie de La Londe-les-Maures), 500(Web), 502(Web), 503(Web), 504(Web), 508(Web), 513(Web), 514(Web), 106(Mairie de La Londe-les-Maures), 107(Mairie de La Londe-les-Maures), 108(Mairie de La Londe-les-Maures), 109(Mairie de La Londe-les-Maures), 516(Web), 517(Web), 518(Web), 519(Web), 520(Web), 521(Web), 522(Web), 523(Web), 524(Web), 527(Web), 528(Web), 529(Web), 530(Web), 531(Web), 533(Web), 536(Web), 537(Web), 538(Web), 540(Web), 541(Web), 543(Web), 544(Web), 545(Web), 546(Web), 547(Web), 548(Web), 549(Web), 550(Web), 551(Web), 552(Web), 553(Web), 554(Web), 556(Web), 557(Web), 558(Web), 559(Web), 560(Web), 561(Web), 562(Web), 563(Web), 564(Web), 565(Web), 566(Web), 567(Web), 568(Web), 569(Web), 571(Web), 572(Web), 576(Web), 583>Email, 577(Web), 581(Web), 582(Web), 584(Web), 586(Web), 587(Web), 588(Web), 589(Web), 590(Web), 591(Web), 593(Web), 594(Web), 595(Web), 596(Web), 601(Web), 602(Web), 603(Web), 604(Web), 605(Web), 606(Web), 607(Web), 608(Web), 609(Web), 610(Web), 611(Web), 612(Web), 614(Web), 615(Web), 110(Mairie de La Londe-les-Maures), 111(Mairie de La Londe-les-Maures), 112(Mairie de La Londe-les-Maures), 113(Mairie de La Londe-les-Maures), 114(Mairie de La Londe-les-Maures), 115(Mairie de La Londe-les-Maures), 116(Mairie de La Londe-les-Maures), 117(Mairie de La Londe-les-Maures), 118(Mairie de La Londe-les-Maures), 119(Mairie de La Londe-les-Maures), 120(Mairie de La Londe-les-Maures), 121(Mairie de La Londe-les-Maures), 122(Mairie de La Londe-les-Maures), 616(Web), 123(Mairie de La Londe-les-Maures), 124(Mairie de La Londe-les-Maures), 125(Mairie de La Londe-les-Maures), 126(Mairie de La Londe-les-Maures), 127(Mairie de La Londe-les-Maures), 617(Web), 128(Mairie de La Londe-les-Maures), 129(Mairie de La Londe-les-Maures), 130(Mairie de La Londe-les-Maures), 131(Mairie de La Londe-les-Maures), 132(Mairie de La Londe-les-Maures), 133(Mairie de La Londe-les-Maures), 134(Mairie de La Londe-les-Maures), 135(Mairie de La Londe-les-Maures), 137(Mairie de La Londe-les-Maures), 138(Mairie de La Londe-les-Maures),

139(Mairie de La Londe-les-Maures), 140(Mairie de La Londe-les-Maures), 141(Mairie de La Londe-les-Maures), 142(Mairie de La Londe-les-Maures), 143(Mairie de La Londe-les-Maures), 144(Mairie de La Londe-les-Maures), 145(Mairie de La Londe-les-Maures), 146(Mairie de La Londe-les-Maures), 147(Mairie de La Londe-les-Maures), 149(Mairie de La Londe-les-Maures), 150(Mairie de La Londe-les-Maures), 151(Mairie de La Londe-les-Maures), 152(Mairie de La Londe-les-Maures), 153(Mairie de La Londe-les-Maures), 154(Mairie de La Londe-les-Maures), 156(Mairie de La Londe-les-Maures), 157(Mairie de La Londe-les-Maures), 158(Mairie de La Londe-les-Maures), 619(Web), 620(Web), 621(Web), 622(Web), 623(Web), 624(Web), 626(Web), 628(Web), 631(Web), 632(Web), 634(Web), 635(Web), 636(Web), 637(Web), 638(Web), 641(Web), 642(Web), 644(Web), 645(Web), 647(Web), 648(Web), 649(Web), 650(Web), 159(Mairie de La Londe-les-Maures), 160(Mairie de La Londe-les-Maures), 654(Web), 161(Mairie de La Londe-les-Maures), 655(Web), 656(Web), 659(Web), 673(Web), 674(Web), 678(Web), 681(Web), 682(Web), 683(Web), 684(Web), 685(Web), 686(Web), 687(Web), 688(Web), 690(Web), 695(Web), 699(Web), 700(Web), 701(Web), 703(Web), 705(Web), 709(Web), 710(Web), 711(Web), 715(Web), 716(Web), 717(Web), 718(Web), 720(Web), 721(Web), 722(Web), 724(Web), 726(Web), 727(Web), 728(Web), 729(Web), 730(Web), 734(Web), 735(Web), 736(Web), 741(Web), 742(Web), 743(Web), 748(Web), 750(Web), 751(Web), 753(Web), 754(Web), 758(Web), 760(Web), 762(Web), 763(Web), 764(Web), 768(Web), 770(Web), 775(Web), 776(Web), 781(Web), 782(Web), 793(Web), 794(Web), 795(Web), 796(Web), 797(Web), 799(Web), 806(Web), 808(Web), 811(Web), 814(Web), 815(Web), 818(Web), 164(Mairie de La Londe-les-Maures), 821(Web), 165(Mairie de La Londe-les-Maures), 166(Mairie de La Londe-les-Maures), 825(Web), 167(Mairie de La Londe-les-Maures), 168(Mairie de La Londe-les-Maures), 169(Mairie de La Londe-les-Maures), 170(Mairie de La Londe-les-Maures), 171(Mairie de La Londe-les-Maures), 826(Web), 172(Mairie de La Londe-les-Maures), 173(Mairie de La Londe-les-Maures), 174(Mairie de La Londe-les-Maures), 175(Mairie de La Londe-les-Maures), 176(Mairie de La Londe-les-Maures), 177(Mairie de La Londe-les-Maures), 178(Mairie de La Londe-les-Maures), 829(Web), 834>Email), 179(Mairie de La Londe-les-Maures), 830(Web), 180(Mairie de La Londe-les-Maures), 181(Mairie de La Londe-les-Maures), 182(Mairie de La Londe-les-Maures), 183(Mairie de La Londe-les-Maures), 184(Mairie de La Londe-les-Maures), 185(Mairie de La Londe-les-Maures), 186(Mairie de La Londe-les-Maures), 187(Mairie de La Londe-les-Maures), 188(Mairie de La Londe-les-Maures), 831(Web), 189(Mairie de La Londe-les-Maures), 190(Mairie de La Londe-les-Maures), 191(Mairie de La Londe-les-Maures), 833(Web), 192(Mairie de La Londe-les-Maures), 193(Mairie de La Londe-les-Maures), 194(Mairie de La Londe-les-Maures), 195(Mairie de La Londe-les-Maures), 196(Mairie de La Londe-les-Maures), 197(Mairie de La Londe-les-Maures), 198(Courrier), 838(Web), 839(Web), 199(Mairie de La Londe-les-Maures), 200(Mairie de La Londe-les-Maures), 201(Mairie de La Londe-les-Maures), 841(Web), 842(Web), 202(Mairie de La Londe-les-Maures), 203(Mairie de La Londe-les-Maures), 846(Web), 847(Web), 204(Mairie de La Londe-les-Maures), 848(Web), 205(Mairie de La Londe-les-Maures), 206(Mairie de La Londe-les-Maures), 207(Mairie de La Londe-les-Maures), 208(Courrier), 209(Mairie de La Londe-les-Maures), 210(Mairie de La Londe-les-Maures), 211(Mairie de La Londe-les-Maures), 854(Web), 857(Web), 861(Web), 864(Web), 865(Web), 866(Web), 213(Mairie de La Londe-les-Maures), 214(Mairie de La Londe-les-Maures), 215(Mairie de La Londe-les-Maures), 216(Mairie de La Londe-les-Maures), 217(Mairie de La Londe-les-Maures), 218(Mairie de La Londe-les-Maures), 219(Mairie de La Londe-les-Maures), 220(Mairie de La Londe-les-Maures), 221(Mairie de La Londe-les-Maures), 222(Mairie de La Londe-les-Maures), 223(Courrier), 224(Mairie de La Londe-les-Maures), 225(Mairie de La Londe-les-Maures), 226(Mairie de La Londe-les-Maures), 227(Mairie de La Londe-les-Maures), 228(Mairie de La Londe-les-Maures)

La Londe-les-Maures), 229(Mairie de La Londe-les-Maures), 230(Mairie de La Londe-les-Maures), 231(Mairie de La Londe-les-Maures), 232(Mairie de La Londe-les-Maures), 233(Mairie de La Londe-les-Maures), 234(Mairie de La Londe-les-Maures), 235(Mairie de La Londe-les-Maures), 236(Mairie de La Londe-les-Maures), 237(Mairie de La Londe-les-Maures), 238(Mairie de La Londe-les-Maures), 239(Mairie de La Londe-les-Maures), 241(Mairie de La Londe-les-Maures)

De nombreux contributeurs lors de l'enquête du 7 juillet au 8 Août 2025, soit 635 personnes, ont exprimé leur soutien au projet.

Ces administrés considèrent :

- Que les Londais vont bénéficier d'un projet concret :
 - avec la réhabilitation de cette verrière en bord de mer,
 - avec des infrastructures et équipements fonctionnels, qui respecteront l'environnement.
- Que sur le plan économique, la réindustrialisation du site est porteuse de création d'emplois directs et indirects, notamment dans des filières technologiques avancées et des métiers de service.
- Que ce dynamisme est une opportunité pour les commerces de proximité, qui bénéficieront d'une fréquentation plus régulière et moins saisonnière, ce que souligne l'étude d'impact avec des retombées positives attendues en matière d'activités économiques locales.
- Que le projet conjugue ambition industrielle et excellence environnementale, au service du rayonnement de la France et de la Région Sud dans les technologies de défense maritime.

Toutefois des interrogations subsistent et des réponses claires sont à données sur les problèmes de circulation principalement avenue Schneider y compris ceux en mode doux, des inondations en complément des études et travaux prévus au PAPI et la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port par des emplacements réservés prévus au PLU.

Réponse du porteur de projet

2. Mise en compatibilité du PLU - Voiries - Circulation - Urbanisme - les Plages (185 contributions).

8(Web), 12(Web), 14(Web), 13(Mairie de La Londe-les-Maures), 19(Web), 17(Mairie de La Londe-les-Maures), 38(Web), 41(Web), 45>Email, 46>Email, 25(Mairie de La Londe-les-Maures), 56(Web), 27(Mairie de La Londe-les-Maures), 63(Web), 68(Web), 73(Web), 74(Web), 78(Web), 80(Web), 81(Web), 29(Mairie de La Londe-les-Maures), 30(Mairie de La Londe-les-Maures), 95(Web), 96(Web), 99(Web), 102(Web), 103(Web), 104(Web), 107(Web), 108(Web), 109(Web), 113(Web), 118(Web), 120(Web), 121(Web), 122(Web), 124(Web), 129(Web), 130(Web), 131(Web), 132(Web), 133(Web), 134(Web), 135(Web), 136(Web), 137(Web), 138(Web), 140(Web), 141(Web), 142(Web), 144(Web), 146(Web), 147(Web), 148(Web), 154(Web), 159(Web), 160(Web), 163(Web), 165(Web), 166(Web), 167(Web), 169(Web), 171(Web), 172(Web), 173(Web), 177(Web), 189(Web), 195(Web), 197(Web), 199(Web), 200(Web), 201(Web), 202(Web), 208(Web), 213(Web), 218(Web), 219(Web),

222(Web), 235(Web), 250(Web), 256(Web), 259(Web), 48(Mairie de La Londe-les-Maures), 271(Web), 272(Web), 279(Web), 281(Web), 282(Web), 288(Web), 293(Web), 294(Web), 57(Mairie de La Londe-les-Maures), 56(Mairie de La Londe-les-Maures), 306(Web), 307(Web), 312(Web), 313(Web), 314(Web), 58(Mairie de La Londe-les-Maures), 325(Web), 328(Web), 330(Web), 334(Web), 338(Web), 339(Web), 340(Web), 341(Web), 345(Web), 348(Web), 350(Web), 351(Web), 364(Web), 63(Mairie de La Londe-les-Maures), 387(Web), 391(Web), 393(Web), 403(Web), 405(Web), 407(Web), 411(Web), 417(Web), 69(Mairie de La Londe-les-Maures), 436(Web), 75(Mairie de La Londe-les-Maures), 439(Web), 458(Web), 464(Web), 474(Web), 475(Web), 479(Web), 481(Web), 482(Web), 484(Web), 490(Web), 494(Web), 501(Web), 505(Web), 532(Web), 585(Web), 597(Web), 599(Web), 618(Web), 158(Mairie de La Londe-les-Maures), 657(Web), 660(Web), 662(Web), 163(Courrier), 668(Web), 671(Web), 672(Web), 673(Web), 675(Web), 677(Web), 697(Web), 713(Web), 718(Web), 725(Web), 732(Web), 737(Web), 740(Web), 744(Web), 761(Web), 765(Web), 766(Web), 773(Web), 780(Web), 784(Web), 785(Web), 787(Web), 789>Email), 790(Web), 792(Web), 798(Web), 807(Web), 812(Web), 813(Web), 819(Web), 822(Web), 823(Web), 824(Web), 832(Web), 849(Web), 850(Web), 852(Web), 240(Mairie de La Londe-les-Maures)

2.1) La mise en compatibilité du PLU

Des contributeurs plutôt défavorables mentionnent différentes anomalies au sein du projet entre autres sur :

- Les zones d'ombres sur la procédure en cours qui portent sur la mise en conformité d'un PLU pour une surface globale de 22 hectares.

En effet, l'ensemble des éléments techniques de présentation des infrastructures et activités présentés dans les documents du projet ne portent que sur une surface de 7,8 hectares nécessaires à Naval Group.

Le projet ne présente pas les activités, ni infrastructure qui pourraient être installées sur la surface de 14 hectares restants (hôtel, gymnase, zone sous-traitants nord...).

Réponse du porteur de projet

- Les imprécisions sur les futurs équipements, les sources potentielles de bruits, le nombre de place de stationnements pour le gymnase, l'hôtel et le secteur tertiaire de Naval leur fréquentation. Les contributions considèrent que tous ces éléments de surface ne sont pas mentionnées dans le projet et faisant pourtant partie de la procédure de mise en conformité du PLU et demande que le dossier de présentation du projet soit complété avec toutes les zones non détaillées et que les études d'impacts soient renouvelées en considérant les nouveaux éléments apportés, ou bien que la zone qui fait l'objet de cette procédure soit réduite aux infrastructures définies par le projet, soit la zone Naval Group uniquement.

Réponse du porteur de projet

- Une étude de la salinité de l'eau (information de Mr le maire en réunion du 23 juin 2025) mais les résultats ne sont pas mentionnés au dossier. En fonction des pompages sur site des conséquences sont à prévoir sur la remontée du biseau salé.

Réponse du porteur de projet

- L'absence de consultation de l'autorité gestionnaire de l'espace aérien hyérois.

Il apparaît nettement que le la trajectoire rouge, intitulée « approche », passe au droit du terrain qui fait lieu de la procédure de mise en conformité du PLU des Bormettes. Il apparaît que :

- cette activité utilise des télécommunications avec des ondes particulièrement puissantes, pouvant potentiellement entrer en interférence avec les avions en approche,
- que la surface de panneaux solaires sur les bâtiments peut risquer l'éblouissement des pilotes en approche,
- que le survol d'une zone « secret défense » est potentiellement une « cible en cas de conflit ».

Réponse du porteur de projet

- Le dossier de présentation du projet qui est bien composé d'une étude de bruit mais incomplète par les sources de bruits considérées et elle conclut à un dépassement des normes acceptables. L'étude propose ensuite des solutions d'atténuation des émetteurs du bruit. Mais aucune des solutions proposées par cette étude ne sont confirmées dans la présentation du projet.

Réponse du porteur de projet

- L'ensemble des pièces du dossier du projet ne présente pas d'autre alternative au site des Bormettes pour le développement de ce projet. Les seuls éléments analysant la pertinence du site choisi indiquent :
 - un choix guidé par les « enjeux industriels et de développement de l'activité »,
 - des niveaux d'enjeux par catégories mais uniquement pour le site des Bormettes,
 - des éléments de décision uniquement pour le site des Bormettes.

Réponse du porteur de projet

- L'étude ne met pas en parallèle de comparatif avec d'autres sites disponibles qui permettrait de justifier du choix du site des Bormettes en comparaison d'autres localités et en considérant les impacts environnementaux et sociaux pour chacun des sites. Une étude comparative et exhaustive est nécessaire pour justifier du caractère indispensable de la localisation du projet sur cette zone et demander une dérogation pour destruction d'espèces protégés.

Réponse du porteur de projet

- Un complément d'information sur l'état des sols, sur les risques associés à la démolition des matières dangereuses lors des travaux de démolition, une étude de dispersion des particules fines en considérant plusieurs hypothèses météorologiques (vents), et le détail des mesures de protection pour confiner le site lors de tous ces travaux. De plus, il sera nécessaire de détailler les protections individuelles qui seront prévues pour l'ensemble des entreprises travaillant sur le site lors de ces phases de démolition de matières dangereuses.
 - le site des Bormettes est enclavé et ne possède que peu de voies d'accès,
 - le site des Bormettes est sur une zone inondable – inondations de 2014 dramatiques et présente un risque important pour la population qui peut s'y trouver lors d'événements de fortes pluies,
 - le site des Bormettes est situé au bord de mer et peut être soumis à un risque de vague submersion par forte tempête ou tremblement de terre sous-marin,
 - le projet prévoit l'installation d'un gymnase, ce qui laisse à penser qu'il soit utilisé par le public et des scolaires,
 - le projet ne détaille pas les mesures de protection et mise en sécurité des populations utilisant les infrastructures en cas d'événements que ce site peut subir. Est-ce que le gymnase sera fermé à chaque tempête hivernale apportant de fortes pluies ? Est-ce que la zone devra être évacuée en cas de montée importante du niveau de l'eau dans les cours d'eau voisins (Maravenne, Pansard...) ?

Les contributeurs considèrent qu'il y a lieu d'apporter des compléments d'information sur les mesures qui sont prévues en cas d'événements critiques majeur que la zone a déjà vécue.

Réponse du porteur de projet

- La présentation du 23 Juin 2025, seuls les bâtiments de Naval Group ont été présentés en détail. Aucun autre bâtiment, faisant pourtant partie de la même procédure, n'a été présenté. Aucun visuel, ni même plan n'a été présenté du gymnase, de l'hôtel ou de la zone tertiaire. La futur zone tertiaire vient s'implanter au Nord de la zone Naval Group. Cette zone n'est pas identifiée comme « friche industrielle » mais comme « Zone Agricole de la Ferme

Neuve ». Cette dénomination administrative nécessite une justification pour son urbanisation.

Réponse du porteur de projet

- Toutes les observations que formulent les contributeurs sur la modification du PLU demandent une réponse détaillée sachant qu'ils souhaitent mettre en suspend la procédure de mise en conformité du PLU.

Réponse du porteur de projet

D'autres contributeurs évoquent aussi :

- Que le bâtiment évoqué dans le projet de Naval Group est de 13 000m². Alors, pourquoi la modification du PLU n'est-elle pas restreinte qu'à cette seule surface ?

Réponse du porteur de projet

- Est-ce raisonnable de construire sur une nappe phréatique toutes ces constructions périphériques que le projet central ne nécessite pas ?

Réponse du porteur de projet

- Que la zone des partenaires contiendra d'autres constructions participant à la densification urbaine et industrielle risquant d'aggraver la situation sur la nappe.

Réponse du porteur de projet

- Qu'il serait plus raisonnable de limiter ce beau projet à la simple implantation de Naval Group dans l'enceinte actuelle ainsi que son restaurant d'entreprise et ses parkings privés.

Réponse du porteur de projet

- Les réseaux d'eau seront-ils vérifiés et augmentés pour assurer les débits d'eau pour les pompiers en cas de feux industriels ?

Réponse du porteur de projet

- Des questions pratiques qui portent essentiellement sur la dérivation du Maravenne.
 - 1/ Cette dérivation était-elle prévue avant le projet Naval Group ou fait-elle partie du projet ?
 - 2/ Comment se fera sa traversée pour les piétons, passerelle avec marches ou pont classique ?

Réponse du porteur de projet

- Qu'il s'agit d'un espace littoral qui présente une sensibilité paysagère spécifique pour lequel l'étude d'impact se devait d'apporter un soin particulier à l'analyse de l'impact paysager du projet d'urbanisation massif souhaité par Naval Group. Or malgré une présentation formelle donnant l'impression qu'une telle étude a bien été menée, l'examen du dossier dans le détail démontre que tel n'est pas le cas. Ainsi d'emblée, il sera relevé une problématique sérieuse quant à la présentation du bâtiment « industriel » de la société Naval Group.

Réponse du porteur de projet

L'étude d'impact traite en effet l'hypothèse d'un bâtiment en R+1 dont il est indiqué qu'il aura une hauteur de 10,50 mètres.

Néanmoins, l'hypothèse ainsi présentée dans l'étude d'impact est très en deçà des possibilités constructives effectivement offertes dans le projet de PLU « mis en compatibilité » avec le projet de la société Naval Group. En effet, ainsi que le rappelle

le projet d'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), le PLU modifié permettra d'édifier sur le secteur « industriel » de la société Naval Group des constructions en R+3 avec une surélévation supplémentaire pour la mise en place d'une nef et correspondant à une surface de plancher de l'ordre de 32.000 m² !

Réponse du porteur de projet

- Que le bâtiment à usage de restauration, apparaît comme présentant une hauteur rez-de-chaussée mais dissimulé sous la canopée des arbres. Or le projet d'OAP indique que ce bâtiment à usage de restaurant sera en R+1.

Réponse du porteur de projet

- S'agissant des surfaces de plancher, l'annexe « *bilan carbone* » soumise à l'enquête publique, nous informe que le bâti à usage industriel existant représente une surface de plancher de 9 518 m².

Or, le projet aurait pour effet de porter cette surface de plancher à 26 524 m², décomposés comme suit :

- bâtiment à usage industriel : 11 562 m² + 3 675 m² soit total 15 237 m²
- tertiaire : 3457 m²
- logements : 1600 m²
- complexe sportif (gymnase) : 2750 m²
- Hôtel : 3 480 m²

La surface de plancher sur le terrain d'assiette du projet passerait donc de 9 518 m² à 26 524 m²... soit un quasi triplement !

A noter d'ailleurs que la surface de plancher du restaurant ne paraît pas avoir été prise en compte dans le « *bilan carbone* ».

Comme il l'a déjà été évoqué, l'étude d'impact raisonne au vu d'une hypothèse « *basse* », bien en deçà des possibilités offertes par le projet de PLU « *mis en compatibilité* » avec la déclaration de projet.

Or les possibilités constructives effectivement offertes par le PLU, telles qu'elles résultent de projets OAP et de règlement du PLU soumis à l'enquête publique, permettraient de construire **49 430 m² de surface de plancher**, décomposée comme suit:

- Pôle industriel/tertiaire Naval Group : 32 000 m²
- Pôle industriel/tertiaire partenaire : 8000 m²
- Équipement sportif (Gymnase) : 2750 m²
- Logements : 1600 m²
- Restaurant : 1600 m²
- Hôtel : 3480 m²

La contribution N°761 précise qu'il ne fait aucun doute que le projet porté par la société Naval Group méconnaît le principe d'urbanisation limitée des espaces proches du rivage énoncé à l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme.

Réponse du porteur de projet

2.2) Voiries et circulation

Des éclaircissements sont à fournir sur les contributions qui considèrent que le projet de réindustrialisation du site des Bormettes sur le littoral Londais largement touristique n'a plus de sens aujourd'hui.

En effet sur le plan de la circulation les contributeurs précisent qu'il est peu responsable de laisser 850 personnes sans sortie de secours et pour eux l'analyse est la suivante : faire venir 550 personnes pour la phase 1. C'est beaucoup. Il est annoncé de trouver une sortie de secours au-delà des 550 employés. Si on y ajoute les 300 résidents actuels c'est 850 qui ne bénéficieront que de la voie Schneider comme accès.

Réponse du porteur de projet

Concernant, la solution qui déboucherait sur la voie Louis-Bernard elle n'est pas prévue en phase 1, mais à quel moment du projet ? les contributeurs considèrent qu'elle ne changera rien à la problématique d'accès.

Réponse du porteur de projet

De plus, les contributeurs mentionnent qu'un accroissement très probable de la circulation dans le village est prévisible, autos, camions, peut-être aussi de gros engins sans parler des stationnements déjà insuffisants en temps normal, difficultés pour se garer à proximité des commerces

Réponse du porteur de projet

Les contributeurs précisent aussi que le projet d'aménagement porté par Naval Group aura un impact significatif sur les habitudes de déplacement des habitants de l'Argentière,

notamment pour accéder aux installations nautiques situées près de la plage des Tamaris et au port de Miramar.

Réponse du porteur de projet

Sur l'étude de Trafic :

Il est mentionné :

- dans les contributions que l'étude de trafics présente de sérieuses limites : bien qu'une analyse ait été réalisée, les chiffres avancés sont manifestement minimisés et ne reflètent pas la réalité. Les flux liés aux événements sportifs organisés dans le futur complexe sportif, les séjours touristiques à l'hôtel prévu sur le site, les livraisons et rotations de véhicules pour le restaurant, ainsi que les camions de logistique liés aux activités économiques du projet, n'y sont pas correctement intégrés. Ce biais d'évaluation des impacts routiers est particulièrement préoccupant pour un projet de cette ampleur.

Réponse du porteur de projet

- Ces lacunes sont encore plus préoccupantes s'agissant de la zone partenariat, dont le devenir réel reste incertain à moyen et long terme. La projection des flux dans cette zone repose sur des hypothèses floues, alors même que les contours, les usages et les activités envisagées n'ont pas été clarifiés. Il est donc impossible d'évaluer sérieusement les impacts, sans connaître précisément les fonctions prévues, les volumes de fréquentation, ni la nature exacte des implantations. Là encore, les chiffres donnés sont à minima et ne permettent pas une appréciation sincère des conséquences pour les riverains.

Réponse du porteur de projet

- L'augmentation prévisible du trafic va détériorer la qualité de vie des riverains, aggraver les nuisances, et mettre davantage de pression sur des infrastructures locales inadaptées. C'est inacceptable, d'autant plus que les impacts sont volontairement minimisés dans les documents présentés au public. Sur le mode doux, à l'heure actuelle, il faut environ 20 minutes à pied pour rejoindre la place Georges Gras. Or, il est prévu que le sentier en bord de plage, actuellement emprunté par les piétons accompagnés de chiens, soit fermé à ces derniers afin de permettre le passage de torpilles ou de drones lors des essais effectués depuis le futur ponton. Cette mesure restreindrait considérablement l'accès à la zone littorale.

Réponse du porteur de projet

- Par ailleurs, les contributeurs posent la question sur l'abandon du projet de passerelle piétonne qui devait permettre de franchir le futur canal de décharge de 25 mètres du Maravenne. Cette passerelle est pourtant essentielle pour maintenir un accès piétonnier direct entre l'Argentière et le port de Miramar en longeant le bord de mer. Sa suppression, dans le cadre de l'ouverture à l'urbanisation pour le projet de Naval Group, nous contraindrait à effectuer un détour par le nouveau Pont-blanc, lui-même un temps abandonné, débouchant près de la pharmacie du boulevard Louis Bernard. Ce parcours porterait la durée de trajet à pied à plus de 50 minutes pour atteindre la zone des restaurants du port.

Réponse du porteur de projet

- Les contributeurs constatent également, que le passage sur le Carrubier donnant accès à l'Argentière a été mis en réserve. Cela signifie que le PLU prévoit une emprise réservée de 10 mètres pour l'élargissement de la rue des Dauphins, à la charge de la commune. Cette décision aura pour conséquence directe d'augmenter significativement la circulation automobile dans des rues résidentielles aujourd'hui déjà saturées.

Réponse du porteur de projet

- Les contributeurs souhaitent savoir pourquoi la CCMPM ne communique pas sur son projet VIAIRE. On a parlé de tourner à gauche au Pont Blanc puis d'un rond-point, tout cela est flou, remarque identique pour le rond-point des médaillés militaires et de l'avenue Henri Paul Schneider.

Réponse du porteur de projet

- Depuis 2 ans, le pont au niveau de la pharmacie du port a été retiré des plans par une décision du conseil municipal. La population riveraine était rassurée. A deux semaines de l'enquête publique lors de la présentation du projet, les citoyens s'aperçoivent qu'il est reprogrammé ou pas. C'est la preuve d'une non-concertation de la commune avec ses concitoyens.

Réponse du porteur de projet

- Des contributeurs ne comprennent pas que la sortie de Naval Group ne se fasse pas immédiatement par le pont de la mise à l'eau. Cela éviterait une circulation importante autour de l'école des Bormettes et le blocage au carrefour du Pont-blanc. Elle permettrait aux services de secours d'accéder rapidement à la cité et au site industriel en cas de gros problèmes

Réponse du porteur de projet

- Les futurs employés appelés à fréquenter le site seront donc des personnes ne demeurant pas à La Londe, circonstance qui, puisque le site n'est pas correctement desservi par les transports en commun, entraînera un recours massif à la voiture.

Réponse du porteur de projet

- Concernant deux projets liés aux transports en commun « à l'échelle de l'aire métropolitaine toulonnaise » ou « les travaux » que NAVAL Group mettrait en œuvre pour « renforcer les offres de covoiturage vers ses collaborateurs » il s'agit là de simples déclarations d'intention dont la mise en œuvre effective n'est garantie par rien et qui ne sont revêtues d'aucune forme de contrainte quelconque.

Réponse du porteur de projet

2.3) URBANISME

Sur l'application de l'article L 121-24 du code de l'urbanisme

La contribution N°761 émanant d'un cabinet d'avocat mentionne que l'article L 121-24 du code de l'urbanisme imposait que les projets d'aménagements réalisés dans les espaces littoraux remarquables, lorsqu'ils sont soumis à enquête publique et évaluation environnementale (étude d'impact), soient également soumis pour avis à la CDNPS.

Le contributeur considère que le projet faisant l'objet de la présente enquête publique entre bien dans les prévisions de l'article L. 121-24 alinéa 1er et devait, dès lors qu'il était soumis à une enquête publique et une évaluation environnementale (étude d'impact), donner lieu au recueil de l'avis de la CDNPS.

Mais un tel avis ne paraît pas avoir été recueilli.

Réponse du porteur de projet

Sur la friche industrielle

Le contributeur (N°761) considère que la présentation est inexacte puisque pour l'essentiel de sa superficie qui couvre plus de 20 hectares, le terrain d'assiette du projet est en l'état de nature de la zone agricole et espaces boisés et n'accueille pas la moindre installation industrielle.

Ainsi il ressort clairement des extraits cadastraux et des vues aériennes du terrain que les vestiges des anciennes constructions industrielles (datant de 1907 et dont l'exploitation a cessé en 1993, depuis plus de 30 ans) sont situés uniquement sur une partie de la parcelle cadastrée section AW n°113, située au sud du terrain, tandis que pour le reste les parcelles sont non bâties et à l'état de nature.

D'ailleurs, dans le rapport de présentation du PLU approuvé le 19 juin 2013 – à une époque où l'activité industrielle avait cessé déjà depuis 20 ans – 2 pages sont consacrées à la description du site des Bormettes. Il y est rappelé que le site est « *peu artificialisé* » et que malgré quelques constructions il reste globalement « *d'aspect naturel* » et que « *seuls* » 6 hectares avaient vocation à accueillir à nouveau des constructions industrielles tandis que le reste plus de 14 hectares devaient demeurer à l'état de nature afin de préserver « *un cadre de vie végétal, agréable et apaisé* ».

Contrairement donc à ce qu'indique l'étude d'impact du projet, pour l'essentiel, le terrain d'assiette du projet immobilier/industriel porté par la société Naval Group n'est pas une friche industrielle.

Réponse du porteur de projet

Sur La loi Littoral

Le contributeur (N°761) évoque l'article L. 121-3 du code de l'urbanisme qui rend les dispositions de la Loi Littoral opposables à toutes les décisions relatives à l'utilisation du sol. Les dispositions de la Loi Littoral s'imposent ainsi bien entendu à la décision de « *déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU* » qui autoriserait l'ouverture à l'urbanisation du terrain d'assiette du projet, mais aussi aux décisions de concession du domaine public maritime et bien sûr à la décision d'autorisation environnementale, laquelle vaut notamment autorisation au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Or dans les espaces proches du rivage, les ouvertures à l'urbanisation ne peuvent être autorisées que si elles respectent le principe « *d'urbanisation limitée* » énoncé à l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme.

Un tel principe s'oppose à la densification massive de terrains ayant conservé globalement un caractère naturel, quand bien même des constructions y seraient déjà édifiées.

Le caractère limité de l'urbanisation s'apprécie non seulement au regard de la surface de plancher des constructions créées, mais aussi en tenant compte de l'emprise des parkings et des voiries.

Réponse du porteur de projet

2.4) Les Plages

De nombreux administrés sont très attachés aux plages du littoral et souhaitent savoir :

- Si la plage aux chiens sera conservée car elle est un atout et apporte énormément de plaisir à nos amis les animaux et à leurs maîtres et qu'il serait dommage de les en priver sans prévoir de solution de remplacement.
- Si la promenade du front de mer sera préservée,
- S'ils pourront toujours relier l'Argentière au port de façon pédestre en longeant le littoral en paix, sans que le paysage ne soit défiguré.
- Si les places de parking situées le long du nouveau port, seront-elles toujours conservées
- Si la plage des Tamaris sera conservée ?
- Si lors des essais des drones l'occupation ponctuelle de la plage publique sera-t-elle toujours accessible. Quelle en sera la fréquence et la durée exacte de ces blocages ? Quelles garanties seront apportées pour informer en amont les usagers et limiter la durée d'interdiction d'accès.
- Si le Club de Voile actuel sera déplacé ou pas ultérieurement

Réponse du porteur de projet

3. Economie - commerces - tourisme - emploi - rayonnement et image de la commune (70 Contributions).

1(Mairie de La Londe-les-Maures), 40(Web), 43(Web), 47(Web), 26(Mairie de La Londe-les-Maures), 87(Web), 29(Mairie de La Londe-les-Maures), 103(Web), 105(Web), 111(Web), 118(Web), 128(Web), 158(Web), 159(Web), 160(Web), 162(Web), 187(Web), 190(Web), 205(Web), 213(Web), 240(Web), 252(Web), 256(Web), 259(Web), 267(Web), 279(Web), 289(Web), 306(Web), 344(Web), 63(Mairie de La Londe-les-Maures), 372(Web), 381(Web), 384(Web), 393(Web), 413(Web), 417(Web), 418(Web), 424(Web), 457(Web), 458(Web), 461(Web), 464(Web), 474(Web), 78(Mairie de La Londe-les-Maures), 484(Web), 489(Web), 515(Web), 525(Web), 539(Web), 573(Web), 574(Web), 600(Web), 651(Web), 661(Web), 665(Web), 668(Web), 672(Web), 713(Web), 739(Web), 744(Web), 745(Web), 752(Web), 759(Web), 761(Web), 784(Web), 790(Web), 792(Web), 809(Web), 816(Web), 827(Web)

3.1) Rayonnement et image de la commune

Mis à part les nombreuses contributions favorables au projet qui précisent que la commune par le biais de ce projet va rayonner au-delà de la région PACA, des personnes qui vivent ou viennent à La Londe pour son aspect tranquille et nature risquent de ne plus se reconnaître dans le village.

Il y a eu un exemple avec Château vert, comme très respectueux de l'environnement mais avec un résultat décevant et le projet des Bormettes peut nuire à son image actuelle, avec un effet contraire à celui attendu.

Certains contributeurs considèrent que ce projet de NAVAL GROUP va apporter de nombreux risques et nuisances aux Londais comme :

- La perte de la notion village souhaitée être fortement préservé par les habitants.
- L'installation créée dans une impasse très mal desservie, de superstructures, entraînant des difficultés de circulation importantes.
- Des encombres accentués sur la voirie aux heures d'entrée et de sortie de l'usine

Réponse du porteur de projet

Des contributeurs rappellent aussi que réaffecter un bâtiment en ruine et créer de l'emploi soient des buts louables, mais la belle côte de La Londe ne doit en pâtir d'aucune manière. Ses plages restent son identité, et il faut que chacun puisse les longer en paix, sans que le paysage ne soit défiguré pour que l'image de la commune reste intacte. La plage des chiens est aussi un atout et apporte énormément de plaisir à nos amis les animaux et à leurs maîtres et il sera dommage de les en priver sans prévoir de solution de remplacement.

Réponse du porteur de projet

3.2) Economie et commerces

Si certains contributeurs favorables considèrent que ce dynamisme est une opportunité pour les commerces de proximité, qui bénéficieront d'une fréquentation plus régulière et moins saisonnière, ce que souligne l'étude d'impact avec des retombées positives attendues en matière d'activités économiques locales d'autres plutôt défavorables s'interrogent que ce soit sur la surpopulation et que l'économie actuelle basée sur le tourisme et la viticulture suffisent. Ils considèrent que :

- L'avenir économique de notre région ne dépend pas de La Londe. Bien des sites seraient plus opportuns à l'usine dans le Var et mieux situés. Les enjeux économiques et sociaux ne seront pas moins profitables au département.
- La Londe s'enlaidit et deviendra une ville comme les autres.
- Le projet est de trop grande envergure, sur un site où la nature a repris ses droits depuis 1997.
- Il faut une réouverture de ce site mais il faut le repenser pour Les Londais
- Il faut un projet pour les Londais, une préemption de la mairie, pour faire un site vitrine de la ville comme la Brulade...
- Ce Site va augmenter la spéculation immobilière.....

Réponse du porteur de projet

3.3) L'Emploi

Des contributeurs plutôt défavorables au projet doutent sérieusement sur des possibilités d'emploi pour les Londais compte tenu de la fermeture de plusieurs sites actuels.

En effet ils considèrent que la main d'œuvre est existante et même si ce n'était pas le cas, les emplois sont spécialisés et il y a peu de chances qu'ils soient disponibles à La Londe ou à proximité.

Ils précisent que sur l'activité commerciale de nombreux salariés devront se loger à l'extérieur et ne participeront pas à la vie économique de la ville en raison du prix de l'immobilier et de l'insuffisance des équipements publics tels que : écoles, hôpitaux, service de secours etc...

Ils rappellent également, la surcharge du réseau routier existant, l'usine étant dans un cul de sac et en amont la circulation va s'intensifier et devenir infernale principalement pour les temps de trajets.

Un contributeur est même étonné de lire certaines contributions qui encensent ce projet, qui pensent avoir affaire à une société philanthropique NAVAL GROUP. Or, celle-ci ne peut que créer que quelques emplois subalternes sachant que NAVAL GROUP va opérer un transfert de personnel.

Il y a donc la nécessité de rassurer et de donner des renseignements sur les futurs emplois directs et indirects.

Réponse du porteur de projet

3.4) Le Tourisme

Si des contributeurs voient une réelle opportunité sur le plan touristique grâce au rayonnement de la ville à l'échelon PACA et national d'autres considèrent que la ville et principalement sur le bord de mer est déjà saturée par une population saisonnière qui n'apportent pas toujours les réelles retombées économiques avec les commerces de proximité.

La saturation des voiries, les heures dans les bouchons ne vont-ils pas provoquer un dégoût chez les touristes qui risquent de se détourner de la ville de la Londe au profit de villes aux alentours.

Ce projet n'aura-t-il pas l'effet contraire sur le tourisme qui aujourd'hui est à son paroxysme !

Réponse du porteur de projet

4. Hôtel - Gymnase – logements (61 Contributions).

32(Web), 42(Web), 64(Web), 86(Web), 121(Web), 129(Web), 131(Web), 136(Web), 137(Web), 140(Web), 142(Web), 144(Web), 165(Web), 166(Web), 172(Web), 208(Web), 242(Web), 299(Web), 330(Web), 350(Web), 360(Web), 364(Web), 380(Web), 382(Web), 391(Web), 393(Web), 395(Web), 411(Web), 75(Mairie de La Londe-les-Maures), 439(Web), 454(Web), 461(Web), 465(Web), 480(Web), 482(Web), 512(Web), 579(Web), 600(Web), 639(Web), 643(Web), 651(Web), 163(Courrier), 671(Web), 675(Web), 691(Web), 697(Web), 713(Web), 725(Web), 732(Web), 733(Web), 737(Web), 739(Web), 740(Web), 752(Web), 761(Web), 824(Web), 828(Web), 851(Web), 852(Web), 856(Web), 240(Mairie de La Londe-les-Maures)

Des contributeurs souhaitent que l'on préserve un des rares endroit qui ne soit pas une station balnéaire emprise au surtourisme et c'est l'usine qui serait est un prétexte pour construire des hôtels, avec des vagues de touristes qui ne respectent rien et la destruction d'arbres au profit de la bétonisation.

D'autres contributeurs posent la question : Est-il vraiment nécessaire de créer un nouveau complexe sportif, de 2750 mètres carrés ? C'est plus de six fois un terrain de basket. Sur l'étude Transitec, il est dit qu'il ne recevrait que 30 personnes par jour. Ne vaudrait-il pas mieux aménager celui existant (salle de basket) ? Réhabiliter est une chose, construire encore de nouveau bâtiments, qui ne seront sûrement pas utilisé à 100 % en est une autre.

Réponse du porteur de projet

Des contributeurs ne voient pas en quoi construire un hôtel relève de "l'intérêt général". Jusqu'à preuve du contraire, la construction d'ensemble servant à l'exploitation privée d'un hôtelier ne relève pas de "l'intérêt général", d'autant plus qu'il n'apporte aucune solution de nécessité à la population

De même la zone des fournisseurs de Naval Group (zone Nord) n'a rien "d'intérêt général". Etant des bâtiments dont l'activité n'est pas définie, ils ne rendent pas service à la population.

Il est précisé aussi dans la contribution N°761 que le choix du développement d'un projet d'urbanisation massive du site des Bormettes ne résulte donc aucunement d'un quelconque impératif d'intérêt public majeur, mais ce serait un choix d'opportunité servant les objectifs internes de développement de la société Naval Group.

Réponse du porteur de projet

De surcroît, il est rappelé que le projet, outre un complexe industriel, comprend également la création d'un hôtel, d'un gymnase, d'un « *pôle partenaire* » et de logements, dont le caractère impérieux de leur réalisation est encore plus douteux.

On constatera d'ailleurs que ces équipements ne sont prévus que dans la « phase 2 » de développement du projet, ce qui démontre bien qu'ils ne sont donc aucunement indispensables au fonctionnement du complexe industriel (phase 1) que la société Naval Group souhaite construire.

Dans ces circonstances, la condition de « *raison impérative d'intérêt public majeur* », visée à l'article L. 411-2 du code de l'environnement n'est pas non plus satisfaite et cette circonstance interdira aussi la réalisation du projet.

Réponse du porteur de projet

Des contributeurs mentionnent également que la création d'un nouveau gymnase au Bormettes va engendrer des déplacements en automobile contraires aux enjeux environnementaux. Il ne répondra à aucun besoin avéré.

La réouverture de l'usine ne justifie pas l'artificialisation des zones situées entre l'usine et les Bormettes.

Cette zone doit rester une zone de biodiversité sauvage, pour favoriser la reproduction des espèces animales.

La création d'un hôtel ne se justifie pas non plus. Comme l'a démontré l'échec de l'hôtel situé à Miramar.

L'urbanisation du centre-ville suffit à absorber la faible augmentation de population consécutive à la réouverture de l'usine.

Réponse du porteur de projet

Or, il est prévu d'implanter ces deux établissements Recevant du Public (ERP), l'hôtel et le complexe sportif au fond d'une impasse et en zone inondable dans le lit majeur du Maravenne, courant destructeur et meurtrier!

Est-on prêt à mettre en danger des vies humaines pour le profit financier et l'orgueil d'avoir un complexe sportif flambant neuf qu'il faudra réparer au moindre caprice d'un Caroubier impétueux ou d'un Maravenne qui débordera puisqu'il sera rapproché du futur projet. De plus est-il raisonnable de prévoir un hôtel proche d'un site industriel comportant sûrement des installations à risques (ICPE) et quelle sera sa hauteur ?

Les possibilités constructives effectivement offertes par le PLU, telles qu'elles résultent de projets OAP et de règlement du PLU soumis à l'enquête publique, permettraient de construire **49 430 m² de surface de plancher**, décomposée comme suit :

- Pôle industriel/tertiaire Naval Group : 32 000 m²
- Pôle industriel/tertiaire partenaire : 8000 m²
- Équipement sportif (Gymnase) : 2750 m²
- Logements : 1600 m²
- Restaurant : 1600 m²
- Hôtel : 3480 m²

Pourquoi augmenter la part de population qui sera soumise à une exposition aux risques industriels ? Ce n'est pas l'esprit de la loi sur une installation classée.

Si cet hôtel et les 25 logements devaient être autorisés, leurs accès doivent permettre une évacuation non exposée aux risques apportés par le site industriel.

Réponse du porteur de projet

Des contributeurs aimeraient connaitre aussi le coût de ce projet d'hôtel, gymnase et logements. Quels en seront les financements ?

Réponse du porteur de projet

5. Risques inondations et artificialisation des sols (148 Contributions).

17(Web), 13(Mairie de La Londe-les-Maures), 22(Web), 25(Web), 26(Web), 40(Web), 56(Web), 64(Web), 70(Web), 109(Web), 118(Web), 119(Web), 120(Web), 127>Email, 136(Web), 148(Web), 160(Web), 171(Web), 179(Web), 190(Web), 204(Web), 222(Web), 233(Web), 240(Web), 241(Web), 244(Web), 249(Web), 260(Web), 267(Web), 269(Web), 271(Web), 289(Web), 295(Web), 300(Web), 303(Web), 320(Web), 324(Web), 327(Web), 339(Web), 350(Web), 381(Web), 382(Web), 384(Web), 395(Web), 397(Web), 398(Web), 399(Web), 401(Web), 404(Web), 408(Web), 409(Web), 411(Web), 413(Web), 415(Web), 69(Mairie de La Londe-les-Maures), 418(Web), 422(Web), 423(Web), 424(Web), 438(Web), 451(Web), 453(Web), 454(Web), 455(Web), 457(Web), 459(Web), 464(Web), 465(Web), 466(Web), 467(Web), 471(Web), 473(Web), 478(Web), 480(Web), 481(Web), 482(Web), 484(Web), 491(Web), 495(Web), 497(Web), 506(Web), 511(Web), 512(Web), 532(Web), 570(Web), 574(Web), 578(Web), 579(Web), 592(Web), 598(Web), 618(Web), 630(Web), 633(Web), 639(Web), 640(Web), 658(Web), 663(Web), 664(Web), 665(Web), 668(Web), 670(Web), 671(Web), 672(Web), 675(Web), 677(Web), 691(Web), 692(Web), 693(Web), 696(Web), 697(Web), 712(Web), 713(Web), 731>Email, 725(Web), 732(Web), 733(Web), 737(Web), 738(Web), 752(Web), 759(Web), 761(Web), 766(Web), 773(Web), 779(Web), 784(Web), 791>Email, 798(Web), 802(Web), 804(Web), 805(Web), 810(Web), 812(Web), 820(Web), 824(Web), 827(Web), 828(Web), 832(Web), 835(Web), 836(Web), 837(Web), 840(Web), 843(Web), 845(Web), 849(Web), 850(Web), 851(Web), 852(Web), 240(Mairie de La Londe-les-Maures)

Les craintes liées au risque d'inondation sont récurrentes dans bon nombre de contributions. L'urbanisation prévue aggraverait la situation en réduisant les zones naturelles d'expansion des crues et en imperméabilisant le sol.

Les opposants réclament une approche respectueuse de l'environnement, soulignant la nécessité de préserver les écosystèmes locaux et d'assurer la sécurité des populations face aux risques climatiques. Le projet, tel qu'il est présenté, apparaît en décalage avec les exigences

de durabilité et de résilience face au changement climatique, entraînant ainsi un large rejet par la communauté locale.

Plus particulièrement, les questions ci-après posées demandes une réponse du porteur de projet.

5.1 Risque inondations

Certaines personnes estiment que la rénovation du site apportera plus de sécurité vis-à-vis du risque inondation dans le secteur et font confiance à Naval Group et à la Mairie pour améliorer la situation actuelle d'un site très (trop) souvent soumis aux inondations.

A l'inverse, d'autres sont résolument contre pour plusieurs raisons :

- Ils rappellent que le site est hautement vulnérable aux inondations et submersions marines, étant situé dans un lit majeur (du petit fleuve côtier « le Maravenne » actif).

Réponse du porteur de projet

- Les ouvrages projetés et techniques d'aménagement (remblais, pilotis) sont jugés non conformes aux recommandations du PPRI. Ce dernier est jugé totalement obsolète (car il ne tient pas compte des crues récentes) et, en l'absence de mesures compensatoires crédibles, le projet est considéré comme incompatible avec la sécurité hydraulique du secteur.

Réponse du porteur de projet

- Ce type de remblais se heurte à la doctrine préfectorale en matière d'écoulement des eaux et, au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Le SDAGE Rhône Méditerranée instaure comme règle de base d'éviter d'implanter des remblais en zone inondable.

Réponse du porteur de projet

- Le passé tragique des inondations (2011, 2014, 2019) est rappelé, et des parallèles sont faits avec des erreurs urbanistiques passées (ex. Quartier de l'Oratoire à Hyères).

Réponse du porteur de projet

- La topographie du site aggrave les risques d'enclavement et rend les évacuations impossibles.

Réponse du porteur de projet

- Risque de submersion marine est aggravé par le changement climatique. Ce risque n'est pas suffisamment pris en compte.

Réponse du porteur de projet

- Toujours en cas de vague de submersion, un risque de salinisation de la nappe phréatique sous le site inquiète.

Réponse du porteur de projet

- Le projet est vu comme une bétonisation massive d'un site naturel fragile et aggrave les risques de ruissellement et aggrave les risques hydriques et contribue à la destruction de la biodiversité.

Réponse du porteur de projet

- Le gigantisme du projet (+40 000 m² d'artificialisation projetée) est jugé disproportionné par rapport aux enjeux écologiques et climatiques actuels. Le projet est considéré en contradiction avec les objectifs ZAN (zéro artificialisation nette).

Réponse du porteur de projet

- Le projet est qualifié d'anachronique, datant d'une vision du développement des années 1970-1980. Les témoignages insistent sur le fait que l'intensité des catastrophes climatiques augmente (vagues, orages, submersions marines). Il est jugé irresponsable de continuer à urbaniser des zones côtières exposées alors qu'on devrait désartificialiser et renforcer les zones tampons.

Réponse du porteur de projet

- La construction de nouveaux bâtiments sur pilotis et remblai est perçue comme une solution insuffisante qui ne répond pas aux enjeux de sécurité des biens et des personnes.

Réponse du porteur de projet

- Les infrastructures prévues (gymnase, hôtel, usine) sont jugées incompatibles avec la vulnérabilité du site et pourraient mettre en danger les personnes. La sécurité des futurs usagers n'y est pas garantie. En cas de catastrophe, l'enclavement du site pourrait avoir des conséquences dramatiques. Des infrastructures accueillant du public y seraient exposées à des risques élevés. Le projet est jugé manquant de solutions sérieuses en cas de crue ou de tempête.

Réponse du porteur de projet

- Plus particulièrement le futur PLU est jugé inadapté, les études réalisées insuffisantes, et ce risque majeur sous-estimé (cf. point précédent) car :
 - Site enclavé, voie d'accès unique.
 - Évacuation impossible en cas de crue ou d'incendie.
 - Implantation de bâtiments recevant du public (gymnase, hôtels) dans une zone à très haut risque.

Réponse du porteur de projet

- Enfin, il existe un risque de mise en cause des responsabilités des décideurs publics en cas de sinistre.

Réponse du porteur de projet

- Une association note plusieurs insuffisances de la notice pluviale, notamment une sous-estimation des débits prévus aux deux exécutoires. Le projet retient un coefficient de ruissellement $C = 0,4$, au lieu d'un coefficient égal ou supérieur à $0,6$. Par ailleurs, le projet n'intègre pas correctement les débordements du Carrubier, dès une crue de période de retour T2 observée dans le secteur. La conséquence est un sous-dimensionnement probable du réseau pluvial, sauf si des marges suffisantes ont été intégrées dans l'étude finale. Le maître d'ouvrage doit s'engager explicitement sur un objectif de protection T30, en cohérence avec les recommandations en zone urbaine et, afficher clairement la période de retour retenue pour le Carrubier.

Réponse du porteur de projet

- Risques liés au Maravenne par débordement des cours d'eau, ou par brèche : une association recommande de réaliser une analyse de sensibilité de la digue existante comportant plusieurs hypothèses de localisation de brèche, en intégrant les enjeux humains et, les accès de secours.
Elle propose également de transformer partiellement la digue en berge aménagée, afin de réduire le risque de rupture brutale.

Réponse du porteur de projet

- Une association recommande d'intégrer explicitement dans la modélisation hydraulique, le risque de bouchons sableux, en tenant compte des conditions de marée et de tempêtes现实的.

Réponse du porteur de projet

- Le canal du Carrubier est sous-dimensionné ; il est essentiel pour la sécurité des Bormettes, de Naval Group et, des habitations et commerces de l'Argentière. Ce canal doit être surdimensionné pour répondre au besoin actuel et anticiper les évolutions futures.
En outre, l'écoulement transversal des buses de l'Argentière (dont une de 80 cm de diamètre) provoque un ralentissement important du débit. Il est impératif de raccorder ces buses au canal avec des coude pour éviter l'écoulement transversal.

Réponse du porteur de projet

- Lors des inondations, le boulevard Schneider et ses deux noues forment un torrent. La noue Ouest est supprimée. Ce sont les deux traversées cadres et, les deux grilles non dimensionnées, qui traversent le boulevard au niveau des rues de la Fonderie et des Villas, qui devront évacuer toute l'eau des trois rues de la cité, du boulevard et, de la noue Est.
Cette situation nécessite une attention particulière à l'écoulement au giratoire : l'eau qui arrive rue du Pont Blanc n'est que partiellement captée par la grille transversale ; l'eau qui arrive du boulevard, en dehors des noues, traverse le giratoire et poursuit sa descente sur le boulevard.

Ces deux ruissellements doivent impérativement être déviés au niveau du giratoire pour ne pas saturer les évacuations du boulevard au niveau de la cité.

Une déviation forcée de l'eau de la noue Est vers le fossé par le cadre traversant le boulevard est indispensable pour ne pas saturer cette noue dès ce niveau.

Une grille supplémentaire en travers du boulevard est aussi nécessaire, après ce cadre, pour capter la partie de l'eau qui, inévitablement, passera les dispositifs du giratoire.

Réponse du porteur de projet

- Niveau du boulevard Schneider. A la suite des goudronnages successifs, son niveau est plus élevé que celui des rues de la Cité. L'évacuation de l'eau est freinée par ce barrage. Un rabotage des couches existantes sur le bas du boulevard au niveau de la Cité est nécessaire.

Une inclinaison du boulevard vers l'Ouest faciliterait l'évacuation de l'eau vers le fossé.

Réponse du porteur de projet

5.2) Artificialisation des sols

Les principales contributions opposées à un projet jugé comme artificialisant les sols mettent en avant :

- Une bétonisation massive prévue par le projet, qui entraînerait la destruction de grands arbres, d'espaces naturels et de zones humides. Ces espaces naturels jouent un rôle de tampon hydraulique et thermique et offrent une vue agréable, de la fraîcheur, de l'ombre et une meilleure qualité de l'air. Il serait dommage de mettre autant de béton près du littoral, de couper ces magnifiques arbres.

Réponse du porteur de projet

- Que, par ailleurs, la zone est identifiée comme étant à haut risque d'inondation en raison de la présence de cours d'eau intermittents et de la proximité d'une nappe phréatique. Les constructions industrielles et touristiques sont perçues comme augmentant ces risques en stérilisant les sols et en réduisant leur capacité à absorber les eaux de pluie. Le quartier subira une stérilisation des sols et même avec les tentatives de protection apportées (défluent, Carrubier), le risque restera fort.

Réponse du porteur de projet

- Que le projet entraînerait une destruction considérable de la biodiversité, avec la perte de 46 espèces de faune et de flore, ainsi que de nombreux arbres centenaires (dont l'allée des platanes). Ils critiquent les compensations proposées comme étant insuffisantes et inefficaces.

Réponse du porteur de projet

- Que Les projets entraînent une forte imperméabilisation par la construction de bâtiments, parkings, voiries, zones techniques, ce qui réduit les zones naturelles d'infiltration.

Réponse du porteur de projet

- Que l'artificialisation limitera la recharge naturelle de la nappe phréatique tout en augmentant le ruissellement de surface, accentuant les risques d'inondations.

Réponse du porteur de projet

- Qu'il y a contradiction entre ce projet et les politiques affichées de lutte contre l'artificialisation nette des sols et soulignent une incohérence avec les objectifs environnementaux.

Réponse du porteur de projet

- Que cette transformation est perçue non seulement comme une atteinte à l'environnement, mais aussi comme une mise en danger des habitations existantes en augmentant le ruissellement des eaux de pluie et en réduisant la capacité d'absorption des sols.

Réponse du porteur de projet

Les contributeurs opposés à cette artificialisation proposent plusieurs alternatives :

- Une renaturation et une meilleure protection de l'environnement dans la zone, en créant des parcs naturels et en protégeant les espaces naturels existants. Ils proposent également de réhabiliter les bâtiments anciens plutôt que de les détruire pour construire du neuf. Ils souhaitent une alternative avec la création d'un parc naturel en lien avec le conservatoire du littoral, le parc national de Port-Cros, les trois ZNIEFF alentours et les zones Pélagos et Natura 2000.

Réponse du porteur de projet

- Certains intervenants appellent à une sobriété foncière, en privilégiant des projets qui respectent le littoral, les habitants, les touristes et les générations futures. Ils proposent de limiter l'artificialisation des sols et de préserver les zones d'expansion des crues.

Réponse du porteur de projet

6. Gestion des risques (92 contributions).

13(Web), 13(Mairie de La Londe-les-Maures), 26(Web), 32(Web), 43(Web), 47(Web), 52(Web), 56(Web), 63(Web), 71(Web), 75(Web), 76(Web), 101(Web), 107(Web), 109(Web), 132(Web), 135(Web), 146(Web), 160(Web), 171(Web), 187(Web), 209(Web), 211(Web), 217(Web), 245(Web), 276(Web), 289(Web), 293(Web), 306(Web), 307(Web), 314(Web), 315(Web), 58(Mairie de La Londe-les-Maures), 59(Mairie de La Londe-les-Maures), 333(Web), 340(Web), 341(Web), 344(Web), 348(Web), 362(Web), 382(Web), 386(Web), 395(Web), 398(Web), 401(Web), 409(Web), 438(Web), 458(Web), 461(Web), 465(Web), 466(Web), 467(Web), 477(Web), 479(Web), 482(Web), 532(Web), 555(Web), 574(Web), 689>Email), 627(Web), 652(Web), 653(Web), 657(Web), 658(Web), 660(Web), 662(Web), 163(Courrier), 663(Web), 664(Web), 666(Web), 669(Web), 672(Web), 676(Web), 692(Web), 693(Web), 694(Web), 696(Web), 706(Web), 718(Web), 733(Web), 739(Web), 744(Web), 767(Web), 773(Web), 787(Web), 791>Email), 788(Web), 824(Web), 828(Web), 843(Web), 852(Web), 240(Mairie de La Londe-les-Maures)

Le projet soulève de nombreuses inquiétudes exprimées dans les contributions, y compris parmi celles globalement favorables. Ces inquiétudes s'articulent autour de cinq grands axes : la gestion globale des risques, le risque d'incendie, le risque d'accidents majeurs, la notion de site sensible et les risques liés à l'industrie.

Les contributions qui expriment un avis défavorable, estiment que les bénéfices économiques potentiels ne compensent pas les risques environnementaux, sanitaires et sécuritaires.

Réponse du porteur de projet

6.1 La gestion des risques

Les contributions soulignent une préoccupation majeure quant à la préparation et à la prévention face aux aléas naturels et technologiques et expriment un fort doute sur la capacité du projet à prévenir et gérer les dangers liés à son activité et à son implantation.

Réponse du porteur de projet

Plus particulièrement :

- Accès et évacuation : le site ne disposerait que d'une seule voie d'accès, jugée insuffisante en cas d'incendie, d'inondation ou d'accident industriel qui ne permettrait pas d'évacuer la population ou permettre l'arrivée rapide des secours. Plusieurs contributions, insistent sur la nécessité d'une seconde issue.

Réponse du porteur de projet

- Manque de concertation et d'alternatives : certains estiment que l'étude d'impact est incomplète, que les alternatives de localisation n'ont pas été sérieusement explorées, et que le projet avance « en marche forcée » sans répondre aux inquiétudes exprimées.

Réponse du porteur de projet

- Risques sanitaires : inquiétudes sur la pollution héritée (barils enfouis, métaux lourds, contamination possible du sable, radon, ...), vibrations de chantier pouvant fragiliser les habitations, poussières et particules fines émises lors des travaux.

Réponse du porteur de projet

- Préparation insuffisante : absence perçue de plan de communication clair pour informer et protéger riverains et employés face aux risques identifiés.

Réponse du porteur de projet

6.2. Le risque incendie

- La présence d'un site industriel sensible à proximité de zones habitées et touristiques inquiète, notamment en cas d'incendie d'origine accidentelle ou criminelle.

Réponse du porteur de projet

- Certaines contributions rappellent que l'accès unique poserait un problème critique pour la lutte contre le feu et l'évacuation des populations.

Réponse du porteur de projet

- Le manque de détail sur les moyens de prévention et de lutte contre un incendie est pointé comme un défaut majeur du dossier.

Réponse du porteur de projet

- Installations à risques (ICPE) : inquiétude sur le potentiel inflammable ou explosif lié aux activités industrielles.

Réponse du porteur de projet

6.3 Le risque d'accidents majeurs

- Conflits armés et sécurité nationale : plusieurs contributions dénoncent le risque que le site devienne une cible stratégique en cas de guerre, de terrorisme ou de sabotage, avec des conséquences directes pour les habitants.

Réponse du porteur de projet

- Activités industrielles à risque : la manipulation, le stockage et l'essai de drones ou autres matériels militaires en mer soulèveraient des dangers pour la navigation, l'environnement marin et la sécurité civile.

Réponse du porteur de projet

- Pollution accidentelle : craintes liées aux sous-sols pollués, au biseau salé menaçant la nappe phréatique, et aux risques de rejets en mer.

Réponse du porteur de projet

- Effets domino : la proximité d'un hôtel, d'une école et d'habitations densément occupées augmenterait le nombre de personnes exposées en cas d'incident grave.

Réponse du porteur de projet

- Absence de plan clair pour informer ou préparer la population en cas d'incident majeur.

Réponse du porteur de projet

6.4 La notion de site sensible

- Le projet concerne un site littoral à haute valeur écologique (posidonie, oiseaux protégés, roselières, trames vertes et bleues) et patrimoniale (ancienne usine, château).

Réponse du porteur de projet

- De nombreux avis dénoncent la perte d'un espace naturel public et accessible, remplacé par une zone à accès restreint pour raisons de « secret-défense ».

Réponse du porteur de projet

- Plusieurs intervenants estiment que le statut de site sensible devrait s'appliquer aussi sous l'angle de la protection de la biodiversité et non uniquement sous l'angle de la sécurité militaire.

Réponse du porteur de projet

6.5 Les risques liés à l'industrie

- Artificialisation et imperméabilisation : crainte d'aggravation des inondations déjà fréquentes (2005, 2010, 2014, 2018, 2024).

Réponse du porteur de projet

- Pollutions multiples : risques de pollution de l'air, du sol, et de l'eau (y compris nappe phréatique) dus aux travaux et aux activités futures. Inquiétudes sur les rejets et nuisances sonores, ainsi que sur la remise en suspension de polluants pendant les travaux.

Réponse du porteur de projet

- Incompatibilité d'usages : conflit entre vocation touristique/balnéaire et activité industrielle militaire.

Réponse du porteur de projet

- Pression urbaine : hausse prévisible de la circulation routière, de la pollution sonore et de la pression immobilière.

Réponse du porteur de projet

- ICPE : le statut d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement implique des contraintes fortes, que les opposants estiment incompatibles avec la densité humaine et l'usage récréatif du secteur.

Réponse du porteur de projet

7. Environnement – biodiversité – allée des platanes (151 Contributions).

13(Mairie de La Londe-les-Maures), 21(Web), 56(Web), 58(Web), 67(Web), 72(Web), 74(Web), 82(Web), 84(Web), 86(Web), 87(Web), 90(Web), 101(Web), 102(Web), 105(Web), 109(Web), 110(Web), 127>Email), 143(Web), 148(Web), 159(Web), 160(Web), 176(Web), 179(Web), 185(Web), 187(Web), 190(Web), 208(Web), 213(Web), 214(Web), 232(Web), 240(Web), 244(Web), 245(Web), 250(Web), 259(Web), 260(Web), 278(Web), 289(Web), 297(Web), 298(Web), 304(Web), 314(Web), 315(Web), 322(Web), 324(Web), 344(Web), 350(Web), 63(Mairie de La Londe-les-Maures), 370(Web), 392(Web), 395(Web), 399(Web), 402(Web), 408(Web), 409(Web), 410(Web), 411(Web), 418(Web), 422(Web), 437(Web), 453(Web), 457(Web), 459(Web), 462(Web), 463(Web), 464(Web), 469(Web), 470(Web), 471(Web), 472(Web), 473(Web), 474(Web), 477(Web), 479(Web), 482(Web), 484(Web), 489(Web), 495(Web), 499(Web), 501(Web), 505(Web), 510(Web), 532(Web), 592(Web), 598(Web), 689>Email), 618(Web), 158(Mairie de La Londe-les-Maures), 627(Web), 629(Web), 633(Web), 639(Web), 646(Web), 658(Web), 662(Web), 163(Courrier), 664(Web), 665(Web), 668(Web), 672(Web), 676(Web), 677(Web), 691(Web), 692(Web), 694(Web), 697(Web), 698(Web), 704(Web), 708(Web), 731>Email), 725(Web), 732(Web), 733(Web), 739(Web), 744(Web), 747(Web), 749(Web), 752(Web), 755(Web), 760(Web), 761(Web), 777>Email), 765(Web), 778>Email), 772(Web), 773(Web), 779(Web), 780(Web), 784(Web), 787(Web), 791>Email), 788(Web), 789>Email), 790(Web), 803>Email), 792(Web), 798(Web), 801(Web), 804(Web), 817(Web), 819(Web), 835(Web), 840(Web), 849(Web), 850(Web), 852(Web), 855(Web), 856(Web), 862(Web), 240(Mairie de La Londe-les-Maures)

Une partie des contributions estime que le projet respecte et à pris en compte les problématiques environnementales et de biodiversité et font confiance à Naval Group et à la Mairie pour gérer ces deux sujets majeurs. Certains estiment que l'opportunité économique pour la commune, la nécessité d'un outil de défense (drones) doivent parfois être privilégiés quitte à faire quelques concessions aux considérations écologiques.

A l'inverse, de nombreux avis sont inquiets, voire résolument convaincus que le projet est une atteinte à l'environnement et à la biodiversité. Les opposants au projet réclament une approche qui respecte la nature et les spécificités locales, soulignant que la protection de ces éléments est essentielle pour le bien-être des habitants et la durabilité de la région. Les contributions reflètent un fort désir de préserver la qualité de vie, la biodiversité et le patrimoine naturel face à un projet perçu comme destructeur.

La thématique de l'allée des platanes cristallise également un certain nombre de réticences. Ces thématiques sont synthétisées ci-après :

7.1) Atteinte à l'environnement

Le déni des contraintes naturelles du site est au cœur des critiques dans les items suivants car le projet :

- Est dans une zone enclavée et inondable.

Réponse du porteur de projet

- Est à proximité immédiate de zones protégées : Natura 2000, sanctuaire Pélagos, Parc National de Port-Cros que le projet risque de polluer durablement.

Réponse du porteur de projet

- Comporte des risques accusés de pollution de l'air, des sols et de l'eau liés aux travaux, au trafic routier accru et aux tests industriels (ex. sonars).

Réponse du porteur de projet

- Est, certes sur un site en friche, mais riche en potentiel de re végétalisation, renaturation, et accueil de biodiversité. Ces alternatives écologiques n'ont pas été sérieusement étudiées.

Réponse du porteur de projet

- Va clairement à l'encontre de toute logique d'aménagement durable. Sa réalisation serait une atteinte irréversible aux écosystèmes.

Réponse du porteur de projet

- Prévoit bétonisation, augmentation du trafic routier, nuisances sonores et lumineuses.

Réponse du porteur de projet

- Est incohérent avec la loi Climat, les engagements ZAN, et l'urgence climatique. De plus, l'étude d'impact du projet ne serait pas robuste et la dépendance à un PPRI obsolète.

Réponse du porteur de projet

7.2) Atteinte à la biodiversité

Les contributions liées à ce thème insistent sur le fait que la biodiversité locale est très riche sur le site par :

- La présence de chiroptères (chauves-souris), martinets, oiseaux migrateurs ;
- La présence d'une zone humide avec un rôle d'accueil pour des espèces protégées ;
- La présence de posidonies en mer, menacées par le ponton prévu.

Dans le dossier, le maître d'ouvrage minimiseraient ou négligeraient les impacts écologiques réels. La biodiversité serait sacrifiée pour des intérêts industriels, sans réelle compensation écologique crédible.

Plus particulièrement les contributions dénoncent :

- La fragilité des espèces nocturnes face à la lumière artificielle, en demandant des trames (verte, bleue, noire).

Réponse du porteur de projet

- Le non-respect (et/ou la mauvaise documentation) des continuités écologiques.

Réponse du porteur de projet

- La destruction des milieux actuels (notamment lisières, murets, haies, arbres matures) compromettrait le réservoir de biodiversité local en minimisant la richesse.

Réponse du porteur de projet

- Le manque d'études sérieuses sur la faune et la flore impactées ou leurs inexactitudes car trop anciennes.

Réponse du porteur de projet

- L'absence d'avis d'organismes comme le CNPN et l'OFB.

Réponse du porteur de projet

- L'inexistence d'un plan de relogement ou de surveillance locale (suivi) crédible en cas de déplacement des espèces (ex. les chauves-souris chassées des bâtiments) et l'inefficacité prévue des mesures compensatoires.

Réponse du porteur de projet

- La destruction d'habitats naturels, en particulier pour des espèces protégées comme le Lézard ocellé et le Moineau friquet. Le site des Bormettes est un refuge pour de nombreuses espèces.

Réponse du porteur de projet

7.3) Allée des platanes

Symbole du patrimoine naturel et visuel, l'allée de platanes derrière l'ancienne usine est perçue comme un élément majeur du paysage côtier. Sa destruction envisagée provoque une forte émotion et une indignation dans les contributions qui y font référence. Elle est associée à la mémoire du lieu et à la qualité de vie du village. Elle incarne la rupture visuelle et culturelle que le projet imposerait, en remplaçant une canopée naturelle par des bâtiments élevés et artificiels.

- L'abattage de l'allée de platanes devient un symbole de la rupture brutale entre le passé rural/naturel du site et un avenir possiblement industrialisé.

Réponse du porteur de projet

- Son abattage est vu comme un geste violent et inutile, non justifié et également non compensé. Son remplacement par un simple alignement de jeunes arbres en pot ou en bac ne saurait être une compensation sérieuse.

Réponse du porteur de projet

- Il est donc demandé la protection intégrale de l'allée des platanes comme élément paysager à part entière du site.

Réponse du porteur de projet

8. Nuisances – pollutions – bruit – nappe phréatique – sanitaire (86 Contributions)

1(Mairie de La Londe-les-Maures), 69(Web), 82(Web), 107(Web), 110(Web), 112(Web), 129(Web), 135(Web), 142(Web), 144(Web), 145(Web), 146(Web), 147(Web), 148(Web), 160(Web), 163(Web), 166(Web), 168(Web), 170(Web), 208(Web), 213(Web), 218(Web), 264(Web), 299(Web), 330(Web), 341(Web), 348(Web), 350(Web), 370(Web), 388(Web), 393(Web), 395(Web), 402(Web), 410(Web), 411(Web), 422(Web), 424(Web), 454(Web), 459(Web), 460(Web), 461(Web), 466(Web), 467(Web), 471(Web), 474(Web), 479(Web), 482(Web), 484(Web), 497(Web), 499(Web), 507(Web), 580(Web), 597(Web), 155(Mairie de La Londe-les-Maures), 625(Web), 629(Web), 633(Web), 646(Web), 163(Courrier), 666(Web), 667(Web), 671(Web), 672(Web), 677(Web), 697(Web), 706(Web), 707(Web), 719(Web), 723(Web), 733(Web), 739(Web), 740(Web), 752(Web), 761(Web), 765(Web), 778>Email, 773(Web), 779(Web), 803>Email, 792(Web), 812(Web), 819(Web), 828(Web), 832(Web), 840(Web), 240(Mairie de La Londe-les-Maures)

Le projet suscite de nombreuses préoccupations concernant les nuisances et les pollutions. Les contributions en ce sens soulignent que le projet entraînera une augmentation significative des nuisances sonores, routières (qui fait l'objet d'un thème à part) et de pollution surtout en phase travaux (considérée comme peu évoquée dans le dossier soumis à enquête publique). L'accumulation de toutes ces thématiques est ainsi ressentie comme une menace globale pour l'environnement, la qualité de vie et la santé publique.

Les contributions traitant de risques majeurs seront traitées dans un thème spécifique.

Plus particulièrement les thèmes et remarques suivants appellent une réponse du porteur de projet :

8.1) Nuisances

- Augmentation du trafic routier : thème spécifique abordé par ailleurs.

Réponse du porteur de projet

- Perte de quiétude : transformation d'un quartier résidentiel et touristique (Bormettes) en zone industrielle active. Crainte de voir le secteur perdre son caractère naturel et paisible.

Réponse du porteur de projet

- Occupation du domaine public maritime (ponton, chenal) pouvant restreindre les usages actuels (promenade littorale, activités nautiques, pêche).

Réponse du porteur de projet

- Implantation d'un site industriel classé SEVESO seuil haut dans un secteur résidentiel et touristique (thème abordé spécifiquement par ailleurs).

Réponse du porteur de projet

- Proximité avec un site nucléaire et un champ de tir militaire, renforçant la perception d'un cumul de risques.

Réponse du porteur de projet

8.2) Pollutions

- Risque pour le **milieu marin** et les **espaces protégés** (Natura 2000, sanctuaire Pelagos, Parc national de Port-Cros).

Réponse du porteur de projet

- Craintes liées à la **pollution des sols héritée** d'anciennes activités industrielles et minières. Sans garanties claires sur les mesures de dépollution prises.

Réponse du porteur de projet

- Le nouveau texte met l'accent sur la **nature dangereuse des produits manipulés** (explosifs, carburants, huiles), avec une dimension plus chimique et accidentelle.

Réponse du porteur de projet

- Remise en suspension des polluants contenus dans les sols lors de la démolition des bâtiments ou du terrassement (héritage industriel et minier). Possible contamination de l'air par les poussières soulevées lors du chantier.

Réponse du porteur de projet

8.3) Bruit

- L'étude de bruit (jugée incomplète) incluse dans le dossier de présentation du projet conclut à un dépassement des normes acceptables.

Réponse du porteur de projet

- Aucune des solutions proposées pour atténuer les émissions de bruit n'est confirmée dans la présentation du projet.

Réponse du porteur de projet

- Cela soulève des inquiétudes quant à la gestion du bruit pendant les phases de travaux (camions) et en exploitation (essais en mer, camions, livraisons, flux de salariés et visiteurs) d'un site militaire industriel et technologique.

Réponse du porteur de projet

- Il est à craindre une dégradation du cadre sonore pour les habitants et visiteurs d'un site jusque-là relativement calme.

Réponse du porteur de projet

8.4) Nappe Phréatique

- La présence d'une nappe phréatique dans la zone des Bormettes est un facteur crucial de préoccupation.

Réponse du porteur de projet

- Absence d'informations sur des études hydrogéologiques récentes.

Réponse du porteur de projet

- Il est à craindre que les constructions prévues dans une zone d'expansion de crues entraînent des remontées de nappe et rendent la zone encore plus humide, augmentant ainsi les risques d'inondation et de pollution des eaux souterraines.

Réponse du porteur de projet

- Est-t-il raisonnable de construire sur une nappe phréatique toutes ces constructions périphériques que le projet central ne nécessite pas ?

Réponse du porteur de projet

- Il y a un risque d'accident ponctuel majeur (fuite, explosion) entraînant une contamination rapide.

Réponse du porteur de projet

- Enfin, il paraît nécessaire de mettre en place des dispositifs pour éviter la remontée de sel sur la zone, surtout via le canal de délestage du Maravenne.

Réponse du porteur de projet

8.5) Sanitaire

Le projet soulève également des préoccupations sanitaires.

- La bétonisation massive et la destruction des espaces naturels pourraient avoir des impacts négatifs sur la qualité de l'air et de l'eau, affectant ainsi la santé des habitants et provoquer la réduction de l'ilot de fraîcheur naturel provoquant une aggravation des effets des canicules.

Réponse du porteur de projet

- Le projet donne l'opportunité à rouvrir le PLU de manière inconsidérée (zone hôtel, gymnase, logements et « zone partenaire » qui pourrait être affectée à d'autre projets sans lien avec Naval Group) sans aucune gestion des risques qui s'en suivraient.

Réponse du porteur de projet

- Risques pour la santé publique par exposition aux polluants (air, eau, sols). Critique de l'absence de garanties solides sur la sécurité et la prévention (absence de plans d'évacuation adaptés).

Réponse du porteur de projet

- Appel à une réévaluation du projet pour limiter ses impacts négatifs et protéger la santé des habitants et l'environnement.

Réponse du porteur de projet

- Certains suggèrent de réduire la zone du projet aux infrastructures nécessaires et de privilégier des solutions plus respectueuses de l'environnement et estiment qu'il serait plus raisonnable de limiter ce projet à la simple réimplantation de Naval Group dans l'enceinte actuelle ainsi que son restaurant d'entreprise et ses parkings privés.

9. Le Ponton (41 Contributions).

45>Email), 46>Email), 28(Mairie de La Londe-les-Maures), 58(Web), 73(Web), 86(Web), 90(Web), 30(Mairie de La Londe-les-Maures), 104(Web), 121(Web), 129(Web), 133(Web), 134(Web), 135(Web), 136(Web), 151(Web), 160(Web), 185(Web), 208(Web), 290(Web), 362(Web), 417(Web), 420(Web), 424(Web), 457(Web), 458(Web), 462(Web), 464(Web), 574(Web), 662(Web), 665(Web), 668(Web), 697(Web), 725(Web), 739(Web), 740(Web), 760(Web), 761(Web), 766(Web), 773(Web), 840(Web)

- Naval Group propose de construire un ponton d'une longueur de plus de 100 mètres sur une plateforme en T pour réduire l'impact de destruction des posidonies à 19 m². L'impact a été volontairement porté, par excès, à 105,9 m² ; c'est ce chiffre qui est retenu pour calculer le volume des compensations chiffrées à 317,7 m², soit un ratio de 3 pour 1.

Le ponton envisagé pour les essais en mer est une menace grave pour les herbiers de posidonie.

La destruction des posidonies est une préoccupation constante ; le ponton aurait des impacts négatifs sur les herbiers de posidonie, un écosystème fragile et nécessaire à biodiversité marine. Sa dégradation constitue une atteinte grave à un habitat en régression en Méditerranée.

Naval Group maintient une implantation à seulement 10 mètres, en s'appuyant sur un arrêté préfectoral qui n'aurait aucune valeur réglementaire.

Un simple recul de l'ouvrage aurait permis de respecter la distance minimale et, d'éviter cet impact négatif. Cette décision néglige le principe d'action préventive, tel qu'il est défini à l'article L.110-1 II, 2^{ème}, du code de l'environnement. En application de cet article, il convient de ne recourir à la compensation qu'en dernier ressort, lorsque l'évitement et la réduction se sont révélés impossibles.

Réponse du porteur de projet

- Ce ponton est situé dans une zone touristique d'activité nautique (école de voile), ainsi que de plages de Tamaris et de l'Argentière, de navigation côtière, et de pêche. L'ouvrage détériorera durablement le front de mer.

Le positionnement du ponton par rapport au club de voile pose un problème, car il serait impossible d'en poursuivre l'exploitation, compte tenu du positionnement du chenal permettant l'accès au ponton par les bateaux de Naval Group. Son déplacement en direction de la plage de l'Argentière semble s'imposer.

Réponse du porteur de projet

- L'accès et l'utilisation au ponton pose également question. L'ouvrage sera ouvert au public en dehors des périodes d'essais de drones, mais quelle sera son utilité, s'il est interdit de plonger, pêcher, nager à proximité ? la question se pose également de savoir quelle entité sera responsable en cas d'accidents de personnes : Naval Group, la commune, la CCPM ?

Réponse du porteur de projet

- le déplacement du chaland ne figure pas dans la liste des travaux de préparation du site.

Réponse du porteur de projet

10. La Promenade (17 Contributions).

84(Web), 88(Web), 30(Mairie de La Londe-les-Maures), 103(Web), 121(Web), 129(Web), 133(Web), 134(Web), 135(Web), 136(Web), 160(Web), 362(Web), 405(Web), 464(Web), 740(Web), 786(Web), 812(Web)

- Le projet d'aménagement aura un impact significatif sur les habitudes de déplacement des habitants de l'Argentière, notamment pour accéder aux installations nautiques situées à proximité des plages des Tamaris et, au port de Miramar.

Le sentier en bord de plage serait fermé aux piétons afin de permettre le passage de drones et, le projet de passerelle piétonne qui devait permettre de franchir le futur canal de décharge du Maravenne, serait abandonné.

Réponse du porteur de projet

- La promenade du front de mer devrait être entièrement naturelle, dans la continuité du sentier du littoral du côté de la plage de l'Argentière et des sentiers des Vieux Salins. A proximité immédiate du bord de mer, l'aménagement prévu sera soumis à l'aléa climatique lors de fortes tempêtes venant de l'Est, notamment, et, à reconstruire entièrement. La question du financement de ces reconstructions se pose.

Réponse du porteur de projet

- Le passage du public sera autorisé sous certaines conditions. La question de l'entité responsable de cet espace se pose.

Réponse du porteur de projet

11. Procédures, notion d'intérêt général, information du public, étude d'impact, agriculture (77 Contributions).

25(Web), 77(Web), 90(Web), 100(Web), 109(Web), 111(Web), 118(Web), 129(Web), 130(Web), 131(Web), 132(Web), 134(Web), 138(Web), 140(Web), 141(Web), 142(Web), 144(Web), 145(Web), 153(Web), 164(Web), 173(Web), 174(Web), 229(Web), 257(Web), 267(Web), 273(Web), 57(Mairie de La Londe-les-Maures), 316(Web), 330(Web), 335(Web), 341(Web), 348(Web), 360(Web), 364(Web), 63(Mairie de La Londe-les-Maures), 368(Web), 395(Web), 402(Web), 410(Web), 411(Web), 416(Web), 421(Web), 452(Web), 457(Web), 464(Web), 475(Web), 478(Web), 482(Web), 498(Web), 509(Web), 574(Web), 575(Web), 618(Web), 162(Mairie de La Londe-les-Maures), 658(Web), 660(Web), 661(Web), 163(Courrier), 677(Web), 694(Web), 698(Web), 707(Web), 719(Web), 733(Web), 761(Web), 777>Email), 765(Web), 766(Web), 778>Email), 769(Web), 791>Email), 790(Web), 803>Email), 804(Web), 840(Web), 844(Web), 240(Mairie de La Londe-les-Maures)

11.1) Défaut de saisine du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)

En raison de la présence du Moineau Friquet (deux individus) repéré à la périphérie de la zone d'étude, à la suite d'une étude d'impact conduite par Naval Group.

Cette espèce est protégée en application d'un arrêté ministériel du 6 janvier 2020 établissant une liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du CNPN.

Naval Group répond que cette saisine n'est pas obligatoire, au vu du faible nombre d'individus et, d'une unique observation en dehors du site en fin de période de reproduction.

De ce fait, l'impact brut sur l'espèce est jugé faible et, ne justifie pas réglementairement la saisine du CNPN, préalablement à la délivrance de la dérogation prévue à l'article L.411-2 4° du code de l'environnement.

Réponse du porteur de projet

11.2) Défaut de consultation de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS).

Le projet est soumis aux dispositions de la loi Littoral et, particulièrement au régime de protection des espaces littoraux remarquables prévu aux articles L.121-23 et L.121-24 du code de l'urbanisme.

Un tel avis ne paraît pas avoir été recueilli.

Réponse du porteur de projet

11.3) Insuffisance de l'étude d'impact.

Cette étude serait irrégulière sur plusieurs points :

- Fausse présentation de l'état initial du terrain d'assiette du projet qualifié de friche industrielle. Pour l'essentiel de sa superficie, qui couvre plus de 20 ha, le terrain du projet est à l'état de nature, zone agricole et espaces boisés, et n'accueille pas la moindre installation industrielle.

Les anciennes constructions industrielles sont situées uniquement sur la parcelle cadastrée section AW n°113 située au sud du terrain, alors que les autres parcelles ne sont pas bâties et à l'état de nature.

Cette présentation serait préjudiciable à la bonne information du public ; elle aurait pour effet de cacher l'impact réel du projet en termes de consommation et destruction d'espaces naturels.

Réponse du porteur de projet

- L'article R.122-5 du code de l'environnement impose que l'étude d'impact fasse ressortir les éléments pertinents de l'état initial du terrain d'assiette du projet.

La commune de La Londe est concernée par le plan national d'action du lézard ocellé pour lequel la probabilité d'existence est supérieure à 50% sur la zone d'étude.

L'étude d'impact serait insuffisante, faute d'avoir mis en œuvre les modalités appropriées de détection du lézard ocellé sur le terrain d'assiette du projet.

De plus, le terrain d'assiette constitue un espace littoral qui présente une sensibilité paysagère spécifique, pour lequel l'étude d'impact se devait d'apporter un soin particulier vis-à-vis de l'impact paysager, ce qui ne serait pas le cas.

L'hypothèse d'un bâtiment industriel en R+1 pour une hauteur de 10,50 mètres serait très en-deçà des possibilités constructives offertes par le projet de PLU qui sera mis en compatibilité avec le projet de Naval Group.

En effet, le projet d'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettra d'édifier sur le secteur industriel des constructions en R+3, avec une surélévation supplémentaire pour la mise en place d'une nef jusqu'à 17 mètres.

L'hypothèse envisagée dans l'étude d'impact ne correspondrait pas au projet présenté et, l'impact paysager du volet industriel a donc été minimisée.

De même, l'étude d'impact prévoit que l'hôtel sera un bâtiment en R+3 pouvant atteindre 15 mètres de haut et, le bâtiment à usage de restauration sera en R+1.

Il ressort de ces différentes observations que le volet paysager de l'étude d'impact ne reflèterait pas sincèrement les impacts potentiels du projet au regard des possibilités constructives offertes dans le PLU.

Réponse du porteur de projet

- Insuffisance de sites alternatifs pour la réalisation du projet.

L'étude d'impact ne justifierait pas le parti retenu parmi d'autres solutions, au regard des préoccupations environnementales.

Naval Group a envisagé 5 scénarios possibles, compte tenu des activités qu'elle exerce dans la région, mais l'analyse comparative ne contiendrait aucune analyse des incidences sur l'environnement et la santé humaine de ces différents scénarios.

Seule paraîtrait avoir compté pour Naval Group l'optimisation économique et opérationnelle de ses activités.

Réponse du porteur de projet

- Interdiction de délivrer une dérogation au régime de protection des espaces animales et végétales (art L.411-2 du code de l'environnement).

L'examen du dossier de demande de dérogation relève que la société Naval Group se prévaut de la condition de raison impérative d'intérêt public majeur.

Rien ne démontrerait qu'il y ait un intérêt public majeur à reconstruire un nouveau complexe industriel, en lieu et place des constructions anciennes.

Le projet ne participerait pas à la lutte contre l'artificialisation des sols, alors qu'au contraire, il aurait pour effet de consommer de nouveaux espaces naturels jamais bâties présentant un intérêt écologique avéré.

Le choix d'implantation aux Bormettes serait uniquement guidé par les nouveaux objectifs privés que la société s'est fixés et, qui visent à améliorer sa compétitivité et sa croissance vis-à-vis de ses concurrents.

Réponse du porteur de projet

- Risques et nuisances s'opposant à la réalisation du projet (article L. 181-3 du code de l'environnement).

L'autorité environnementale est soumise au respect du principe de prévention du risque inondation.

En l'absence de conditionnement des travaux à l'achèvement préalable des aménagements prévus par le Programme d'Actions et de Prévention des Inondations (PAPI) à partir de 2030, le calendrier souhaité par la société Naval Group mettrait en cause la sécurité des populations du site.

La problématique de l'accessibilité au site demeurerait irrésolue.

Réponse du porteur de projet

- Méconnaissance du principe d'urbanisation limitée pour les espaces proches du rivage.

Dans les espaces proches du rivage, les ouvertures à l'urbanisation ne peuvent être autorisées que si elles respectent le principe d'urbanisation limitée énoncé à l'article L.121-13 du code de l'urbanisme.

Or, le projet viserait à répandre massivement l'urbanisation sur toute la superficie du terrain. L'emprise totale des surfaces artificialisées s'élèverait à 77.228 m², soit plus du double de l'existant.

De même, la surface plancher sur le terrain d'assiette passerait de 9.518 m² à 26.524 m², soit un quasi triplement.

Réponse du porteur de projet

11.4) Défaut d'application de la séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC) prévue par le code de l'environnement.

Aucun document versé au dossier du projet ne mentionnerait une étude d'évitement pour le choix du site.

Aucun document ne mentionnerait une étude de réduction pour la surface implantée.

La méthodologie ERC ne serait appliquée que sur des alternatives d'aménagement, mais pas sur des alternatives de localisation du site. L'étude serait incomplète.

Réponse du porteur de projet

11.5) Défaut de dénomination et de considération de la future zone tertiaire.

Cette zone n'est pas identifiée comme friche industrielle, mais comme Zone Agricole de la Ferme Neuve. Cette dénomination administrative nécessite une justification pour son urbanisation.

Réponse du porteur de projet

11.6) Manque d'étude de compatibilité des sols.

L'étude d'impact, pièce jointe n°4, indique qu'il sera nécessaire de réaliser des analyses complémentaires en vue de l'excavation des terres et, leur évacuation hors du site, mais également, des études complémentaires permettant de vérifier la compatibilité sanitaire du site avec ses usages projetés, ainsi qu'avec ses futurs aménagements.

En complément, l'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) du 27 décembre 2024 impose aux promoteurs de réaliser une étude de la compatibilité des sols avec les usages sensibles projetés.

Réponse du porteur de projet

11.7) Consultation de l'autorité gestionnaire de l'espace aérien hyérois.

La trajectoire en approche finale de l'aéroport de Toulon-Hyères passe au droit du terrain des Bormettes.

Il n'apparaît pas d'avis de l'autorité aérienne assurant l'absence de risques à développer : activité utilisant des ondes de télécommunications puissantes pouvant entrer en interférence avec les avions en approche, panneaux solaires sur les bâtiments pouvant risquer d'éblouir les pilotes, survol d'une zone « secret défense » qui pourrait devenir une cible en cas de conflit.

Réponse du porteur de projet

11.8) Etude du bruit.

Cette étude conclut à un dépassement des normes acceptables et propose des solutions d'atténuation des émetteurs de bruit.

Aucune des solutions proposées par cette étude ne sont confirmées dans la présentation du projet qui prévoirait, alors, des installations ne respectant pas les normes en vigueur.

Réponse du porteur de projet

11.9) Exhaustivité du projet.

L'ensemble des éléments techniques de présentation des infrastructures et activités ne porte que sur une superficie de 7,8 hectares.

Le projet ne détaille pas les activités qui pourraient être installées sur la surface de 14 hectares restants. Aucun plan de détail, aucune description précise des installations, aucune précision de l'activité ou de la fréquentation, ne sont mentionnés dans les éléments présentés du projet pour ces surfaces.

Les études d'impact, bruits, trafics et autres, ne sont donc pas exhaustives et, ne représentent pas toutes les incidences à venir.

Réponse du porteur de projet

11.10) Concertation, communication.

La population n'a pas été suffisamment concertée. Plusieurs réunions publiques comportant des points d'étape au cours des deux années de conception du projet auraient été nécessaires. Un vrai débat aurait dû être organisé pour éclairer les habitants.

La dernière réunion publique du 23 juin est restée trop superficielle.

En outre, la commune n'a pas proposé de réunion d'information aux trois associations qui représentent les résidents du quartier des Bormettes. Cette réunion aurait permis des échanges constructifs entre les parties concernées.

L'enquête publique, dans sa forme actuelle, ne permettrait pas une réelle participation citoyenne.

Le dossier mis à disposition du public est extrêmement volumineux et technique, représentant plusieurs milliers de pages réparties en dizaines de pièces annexes. Il est illusoire de penser qu'un citoyen ordinaire puisse en prendre connaissance de manière complète et, formuler un avis éclairé dans un délai de un mois.

Réponse du porteur de projet

11.11) Le suivi de l'exécution

Il y aura une commission environnementale, mais il serait utile de créer un comité de suivi dédié au niveau de la commune de La Londe, pour suivre les travaux impactant la commune, pour vérifier la réalité des engagements de Naval Group et, informer les londais.

Un comité mixte de pilotage associant la commune et Naval Group serait également nécessaire.

Réponse du porteur de projet

11.12) Etude accès complémentaire.

Il semble nécessaire de repenser le projet et, notamment ses accès. Une étude complémentaire est nécessaire pour la création d'une voie dédiée à Naval Group depuis la traverse des Pêcheurs.

Les travaux prévus pour la création du bras de délestage du Maravenne représentent une opportunité pour créer cet accès parallèle à la mer, et en dehors du centre-ville.

Réponse du porteur de projet

11.13) Irrecevabilité de l'avis de la commission locale de l'eau (CLE).

La CLE a émis un avis sur la demande d'autorisation environnementale pour le projet des Bormettes. France Nature Environnement 83 constate que, sur les 38 membres composant cette commission, seuls 11 votes ont été enregistrés représentant moins de 29% des membres.

La raison pour laquelle le nombre de votants est aussi faible tient au fait que les membres de la commission n'ont pas disposé d'une information claire quant aux modalités de vote par voie électronique.

Les résultats affichés par la CLE ne sont donc pas représentatifs des expressions des membres de la commission ; les élus et institutions auraient été quasiment les seuls à avoir voté par voie électronique.

FNE 83 considère que le vote de la CLE est entaché d'irrégularité et, qu'il devra être censuré en application de l'article L.120-1 du code de l'environnement portant sur la participation du public à l'élaboration des décisions publiques, ainsi que de l'article 7 de la charte de l'environnement.

Réponse du porteur de projet

11.14) Défaut d'indépendance de l'auteur de l'étude d'incidence.

L'étude d'incidence, élément central de l'évaluation environnementale, a été réalisée par un bureau d'études dont l'indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage ne serait pas garantie. Ce conflit potentiel d'intérêt remet en cause l'objectivité et la fiabilité des conclusions présentées.

Une étude environnementale ne peut être jugée crédible qui si elle est conduite par une entité indépendante, conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Réponse du porteur de projet

11.15) Station d'épuration (STEP).

La population Londaise peut être estimée à 12.000 habitants en 2025 et, quatre fois plus importante en période estivale.

La STEP dispose d'une capacité de 36.000 EH. Elle semble donc sous-dimensionnée une partie de l'année.

La vérification des capacités réelles de traitement durant cette période devrait être réalisée, avant autorisation du raccordement du projet.

Réponse du porteur de projet

12. Financements et coûts (18 Contributions).

78(Web), 79(Web), 109(Web), 139(Web), 169(Web), 175(Web), 204(Web), 208(Web), 211(Web), 299(Web), 341(Web), 411(Web), 454(Web), 464(Web), 530(Web), 574(Web), 672(Web), 739(Web)

- Ce projet ignore une réalité que pose tout projet industriel, à savoir le rapport entre les bénéfices économiques et les coûts indirects que va devoir prendre en charge la société en termes de santé de la population et de dégradation de l'écosystème.

Réponse du porteur de projet

- Ce projet représente un coût énorme pour aboutir à la réalisation de cette reconquête des Bormettes. La question se pose de connaître son coût et la répartition de son financement.

Aucune information dans les documents transmis ne détaille le plan de financement du projet.

L'Etat français, actionnaire à hauteur de 62,25% du capital de l'entreprise, financera-t-il directement le projet, apportera-t-il sa garantie au remboursement des éventuels emprunts contractés ?

La société a-t-elle obtenu un renouvellement de l'accord de l'Etat, à la suite de l'annonce du plan de réduction du déficit budgétaire qui doit être discuté au Parlement à la rentrée ?

Réponse du porteur de projet

- Naval Group participera au niveau financier aux infrastructures de la commune. L'arrivée du personnel de cette société impactera en termes d'usure, les voies la station d'épuration. La question se pose de savoir comment la société participera à ces coûts en augmentation.

Réponse du porteur de projet

- Le coût du projet si coûteux, réalisé en zone inondable, risque d'être fortement majoré en cas d'inondation nouvelle.

Réponse du porteur de projet

13. Divers (5 Contributions).

844 Web - L'association MALTAE appelle à intégrer au projet des Bormettes une vision conciliant biodiversité et innovations biomimétiques, afin de créer un aménagement régénératif et résilient face au changement climatique.

Elle propose de travailler avec les acteurs locaux pour enrichir la programmation actuelle par des solutions inspirées du vivant, adaptées au site et à ses enjeux.

Réponse du porteur de projet

774 Web – Que faire des 58 000 tonnes de déblais (soit environ 2 000 camions) issus du canal de dérivation en projet du port Maravenne ?
Serviront-ils, par exemple, à rehausser et mettre hors d'eau le site de l'usine de drones aux Bormettes ?

Réponse du porteur de projet

769 Web- Le suivi d'exécution du projet nécessitera des moyens spécifiques.
Au-delà de la commission de contrôle environnementale, il serait pertinent de mettre en place, au niveau communal, un Comité dédié chargé à la fois de suivre les travaux ayant un impact sur La Londe et de vérifier les engagements de Naval Group.
Un tel dispositif garantirait la bonne conduite du projet et une information régulière de la population.
Comme il est d'usage pour ce type d'opération, ce Comité pourrait être **mixte**, associant la Commune et Naval Group.

Réponse du porteur de projet

157 Mairie - Penser à draguer le Maravenne.

Réponse du porteur de projet

39 Web – Conserver la maison du directeur « La Bagatelle », patrimoine historique.

Réponse du porteur de projet

14. Hors Enquête (4 contributions).

220(Web), 323(Web), 800(Web), 212(Courrier)