

**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



MEMOIRE EN REPONSE DU PORTEUR DE PROJET

**A la 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)

Table des matières

MEMOIRE EN REPONSE DU PORTEUR DE PROJET	1
Table des matières	3
1. Favorables (635 Contributions).....	4
2. Mise en compatibilité du PLU - Voiries - Circulation - Urbanisme - les Plages (185 contributions).	8
2.1 La mise en compatibilité du PLU	9
2.2 Voiries et circulation	33
2.3 Urbanisme.....	50
2.4 Les Plages	62
3. Economie - commerces - tourisme - emploi - rayonnement et image de la commune (70 Contributions).....	64
3.1 Rayonnement et image de la commune	64
3.2 Economie et commerces	66
3.3 L'Emploi	67
3.4 Le Tourisme.....	68
4. Hôtel - Gymnase – logements (61 Contributions)	70
5. Risques inondations et artificialisation des sols (148 Contributions)	79
5.1 Risque inondations	79
5.2 Artificialisation des sols	100
6. Gestion des risques (92 contributions)	125
6.1 La gestion des risques.....	125
6.2. Le risque incendie.....	132
6.3 Le risque d'accidents majeurs	135
6.4 La notion de site sensible	141
6.5 Les risques liés à l'industrie	144
7. Environnement – biodiversité – allée des platanes (151 Contributions).....	154
7.1 Atteinte à l'environnement	155
7.2 Atteinte à la biodiversité.....	172
7.3 Allée des platanes.....	194
8. Nuisances – pollutions – bruit – nappe phréatique – sanitaire (86 Contributions).....	196
8.1 Nuisances.....	196
8.2 Pollutions.....	198
8.3 Bruit.....	202
8.4 Nappe Phréatique	207

8.5 Sanitaire.....	210
9. Le Ponton (41 Contributions).	214
10. La Promenade (17 Contributions).	218
11. Procédures, notion d'intérêt général, information du public, étude d'impact, agriculture (77 Contributions).	219
11.1 Défaut de saisine du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)	220
11.2 Défaut de consultation de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS).....	221
11.3 Insuffisance de l'étude d'impact.	221
11.4 Défaut d'application de la séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC) prévue par le code de l'environnement.....	247
11.5 Défaut de dénomination et de considération de la future zone tertiaire.	249
11.6 Manque d'étude de compatibilité des sols.....	255
11.7 Consultation de l'autorité gestionnaire de l'espace aérien hyérois.	256
11.8 Etude du bruit.....	256
11.9 Exhaustivité du projet.	258
11.10 Concertation, communication.....	260
11.11 Le suivi de l'exécution	262
11.12 Etude accès complémentaire.	262
11.13 Irrecevabilité de l'avis de la commission locale de l'eau (CLE).	263
11.14 Défaut d'indépendance de l'auteur de l'étude d'incidence.....	263
11.15 Station d'épuration (STEP).	263
12. Financements et coûts (18 Contributions).	264
13. Divers (5 Contributions).	265
14. Hors Enquête (4 contributions).	266

OBSERVATIONS DU PUBLIC

1. Favorables (635 Contributions).

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes
page 4

1(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), 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), 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 verrue 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 :

L'enquête publique relative au projet d'aménagement des Bormettes, organisée du 7 juillet au 8 août 2025, a donné lieu à une participation significative. Sur les 1107 contributions reçues, 635 soutiennent expressément le projet, démontrant ainsi une forte adhésion des Londais à la réhabilitation du site.

Les contributions positives soulignent que le projet :

- Réhabilite une friche industrielle dégradée, véritable « verrue » en front de mer, longtemps fermée aux habitants permettant à la commune de La Londe-les-Maures de renouer avec l'activité industrielle rétablissant les 3 piliers du développement de la commune : l'Agriculture, l'Industrie et le Tourisme ;
- Renforce l'attractivité du tissu commercial local via une fréquentation plus stable et moins dépendante de la saisonnalité ;
- Traite les problématiques d'inondation du Maravenne et du Carrubier ainsi que les problématiques de ruissellement ;
- Apporte des infrastructures publiques fonctionnelles et respectueuses de l'environnement, dont un gymnase, des voies piétonnes et des espaces végétalisés (cf. OAP MEC, p. 10-13) ;
- Génère une dynamique économique nouvelle, grâce à l'implantation de Naval Group, avec à terme :
 - 700 emplois directs (450 industriels/tertiaires, 250 complémentaires) ;
 - Des emplois indirects dans les services, l'hôtellerie, la restauration, etc. ;
- Conjugue excellente industrie et ambition environnementale, dans une logique de valorisation technologique, écologique et paysagère du site (cf. étude d'impact et mémoire MRAE).

Les sujets de maîtrise des risques et qualité de vie ont été au cœur des réflexions du projet

a) Circulation et accessibilité (incluant les modes doux)

L'étude d'accessibilité réalisée par le bureau TRANSITEC (mars 2024) fournit un diagnostic précis :

- L'accès principal au site s'effectuera via l'avenue Henri-Paul Schneider, avec des aménagements prévus pour fluidifier les flux (élargissements, traitement des carrefours) ;
- A la suite de la concertation et des remarques des quartiers voisins, le projet a évolué en intégrant notamment un rond-point à l'intersection de la rue du pont blanc et de l'avenue Henri-Paul Schneider pour créer une entrée distincte pour les employés de Naval Group. Cette amélioration du projet évite aux employés de Naval Group d'utiliser la 2^{ème} partie (en aval du prochain rond-point) de l'avenue Henri-

Paul Schneider. Elle réduit le trafic de cette portion de voie favorisant notamment la sécurité et la tranquillité du quartier des Bormettes.

- Des pistes cyclables et cheminements piétons seront aménagés pour relier le centre-ville au littoral ainsi que les quartiers du Port (à l'ouest du quartier des Bormettes) et de l'Argentière (à l'Est du quartier des Bormettes) (cf. OAP, p. 9 à 10).

La requalification de la voirie et l'intégration des mobilités douces font partie intégrante du projet, limitant les impacts sur l'avenue Schneider.

b) Risques d'inondation et submersion marine

Le projet a pris en compte ces risques à la suite des études hydrauliques conduites par le cabinet SUEZ-CONSULTING. Pour y répondre :

- Le projet prend en compte les études réalisées dans le cadre du PAPI ayant fait l'objet d'une concertation, d'une enquête publique et d'autorisation distincte. Il inclut notamment la création d'un canal de délestage indiqué sur les plans...
- De plus, le projet intègre des règles de constructions spécifiques pour considérer le risque lié aux inondations, aux ruissellements, à la submersion marine et au rehaussement du niveau de la mer : le projet de règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) prévoit notamment des cotes altimétriques pour que les planchers des constructions soient hors d'eau...
- Une transparence hydraulique est imposée pour toutes les clôtures, réseaux et aménagements urbains (règlement zone 3AU).

Le projet anticipe les aléas naturels en s'appuyant sur une stratégie complète de résilience hydraulique.

c) Connexion avec les quartiers du Port

Le projet de PLU prévoit des emplacements réservés permettant :

- Une connexion entre le site des Bormettes et les quartiers du port à l'Ouest et le l'Argentière à l'Est ;
- La continuité urbaine par l'intégration des cheminements piétons, liaisons cyclables et voiries (cf. OAP, plan de desserte, p. 13) ;
- Un maillage territorial cohérent, à l'échelle de la commune, pour limiter l'effet d'enclavement du site.

Le projet a intégré cette exigence de liaison avec les quartiers voisins dès la conception de l'OAP.

Le projet des Bormettes, soutenu massivement par la population, répond à une ambition partagée : réhabiliter un site stratégique, créer des emplois durables, offrir de nouveaux équipements publics et inscrire l'aménagement dans une logique écologique, hydrauliquement maîtrisée et connectée.

Les questions, d'inondation et de connexion urbaine ont toutes été anticipées et traitées techniquement, réglementairement et opérationnellement dans le cadre du dossier et de la mise en compatibilité du PLU.

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

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes

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 :

Le projet est scindé en deux grandes phases, conformément à une stratégie d'aménagement progressive et maîtrisée :

- Phase 1 (2025-2030) : elle concerne l'implantation du centre d'excellence de Naval Group, ainsi que les premiers aménagements structurants en lien avec la mobilité (voie de desserte, chenal hydraulique, réseaux). Cette phase permet :
 - De réhabiliter une friche industrielle en limitant l'artificialisation ;
 - D'accueillir un acteur économique majeur du territoire, créateur d'emplois durables ;
 - De construire des équipements publics et de créer une dynamique de quartier cohérente.
- Phase 2 (à horizon 2030 et au-delà) : elle prévoit le développement des fonctions urbaines complémentaires contribuant à limiter l'impact du projet, comme les logements, un hôtel, un zone partenaire et le complexe sportif municipal.

Ce phasage est directement lié aux contraintes techniques mais aussi à la volonté politique de ne pas saturer les infrastructures locales (voirie, réseaux, écoles) et de suivre l'évolution démographique.

Contrairement à ce qui est avancé, le projet n'est pas une juxtaposition anarchique d'éléments, mais une recomposition intelligente d'un quartier stratégique, dans le respect :

- Du SCOT Toulon Provence Méditerranée, qui identifie le secteur comme stratégique pour le développement économique et résidentiel ;
- Des capacités d'accueil des réseaux, vérifiées par les études menées avec VEOLIA pour l'eau potable, l'assainissement, l'adduction, etc. Les marges de manœuvre sont suffisantes et anticipées, avec des travaux de renforcement planifiés ;
- Des prescriptions environnementales et hydrauliques, intégrées dans l'OAP, la notice et l'annexe 7C5 sur les aléas.

Le projet répond aux objectifs de sobriété foncière, de requalification urbaine et de résilience face aux risques naturels (notamment grâce au PAPI, au canal de délestage prévu le long de la Maravenne ainsi que toutes les mesures mises en œuvre pour traiter le ruissellement lié au bassin versant du quartier des Bormettes).

Loin d'un "amalgame mal assorti", la diversité des fonctions (industrie, logements, sports, tourisme, écologie) est précisément ce qui garantit la vitalité et la durabilité du quartier. Cette mixité :

- Requalifie une friche industrielle disgracieuse de plus de 30 ans ;
- Répond aux besoins d'un bassin de vie attractif ;
- Évite la monofonctionnalité et la dépendance à un seul usage ;

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes

- Favorise les circuits courts (logement-emploi-loisirs) ;
- Permet une programmation en adéquation avec les capacités publiques, via un projet urbain partenarial sécurisé et partagé avec les partenaires économiques (comme Naval Group).

La procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU concerne bien la totalité de la zone 3AU, soit environ 20 hectares. Cette surface correspond à l'ancien site industriel désaffecté, aujourd'hui reconvertis dans un projet de requalification urbaine structuré autour de trois composantes principales :

- Le pôle de recherche et d'activités industrielles et tertiaires (emprise de Naval Group, 7,8 ha environ),
- Les équipements publics : gymnase, voirie, cheminements, espaces publics, requalification du front de mer,
- Les compléments urbains : hôtel, logements, services, activités des partenaires (cf. OAP MEC, p. 10 à 11 et 14).

Il est donc normal que l'ensemble de la procédure (zonage, OAP, règlement, études environnementales, etc.) porte sur l'intégralité du secteur, même si certaines composantes sont à ce jour plus avancées dans leur définition. Le projet suit une démarche conforme au droit, aux pratiques en urbanisme réglementaire et aux retours des services de l'État et partenaires publics. Les secteurs non construits immédiatement sont encadrés réglementairement, cartographiés, affectés à des usages précis, et feront l'objet d'autorisations individuelles encadrées, avec études complémentaires si nécessaire, le moment venu.

D'un point de vue réglementaire, l'ensemble des procédures et études permet justement de donner une vision complète du projet.

La déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU (DPMEC) couvre l'ensemble du périmètre du projet urbain, soit environ 20 hectares, comme l'exige l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme. Cette procédure permet de fixer des orientations d'aménagement générales, accompagnées d'objectifs qualitatifs, tout en laissant une part de souplesse à la programmation détaillée ultérieure.

Le projet de MEC/PLU réglemente bien l'ensemble du site qui fera ensuite l'objet de demande d'autorisation et donc de projet et de plans précis au titre du code de l'urbanisme qui devront respecter :

- L'OAP qui définit un cadre contraignant et cohérent pour tous les projets à venir : formes urbaines, hauteurs, accès, stationnements, trames vertes, traitement des façades, etc.
- La mise en compatibilité du PLU qui crée les conditions réglementaires permettant l'accueil futur d'activités publiques ou privées.
- Le règlement écrit (zone 3AU) qui encadre toute forme de construction ou d'aménagement sur l'ensemble du périmètre, y compris au-delà des 7,8 ha.

Les différents documents précisent clairement les différentes informations

- **Document OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) :**
 - Le plan masse, la desserte, les gabarits et les destinations d'usage sont définis pour l'ensemble du périmètre.
 - Les équipements identifiés hors emprise directe de Naval Group sont clairement localisés (cf. OAP p. 10,11,13,14) :
 - Logements ;
 - Hôtel de 80 chambres,
 - Equipment sportif,
 - Activités partenaires...
 - Les études ont considéré différentes échelles d'analyse (les bassins versants, les quartiers sud et la commune) et le règlement concerne bien la totalité de la parcelle.

Notice de présentation :

- Le chapitre II.C. du dossier présente le site au niveau communal.

- Le chapitre II.D. du dossier présente les trois sous-espaces complémentaires : tertiaire et industriel, équipements publics, fonctions urbaines.
- Le chapitre II.E. donne les détails d'aménagement du secteur Sud de la commune, y compris la façade littorale, les cheminements doux, les aménagements paysagers et les connexions avec le sentier du littoral.
- **L'ensemble des études environnementales a permis d'intégrer l'ensemble des impacts tant dans la phase 1 et phase 2 :**
 - Les impacts des phases 1 et 2 ont été intégrées dans l'ensemble des études comme exposé dans la Partie I – paragraphe 5 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier, et conformément à la notion de projet définie à l'article L122-1 du code de l'environnement, le projet décrit est appréhendé dans son ensemble : à ce titre, il porte sur la Phase 1 et la Phase 2. De ce fait, l'« augmentation de l'activité ou des effectifs dans les années à venir » associée à la Phase 2 du projet a été anticipée dans sa conception (accès, stationnements, bâtiments...) et analysée dans l'étude d'impact et les études spécifiques associées.
 - En l'espèce, les impacts ont été analysés et les mesures ont donc été dimensionnées pour l'ensemble du projet (Phases 1 et 2), notamment vis-à-vis du milieu naturel comme décrit dans les annexes de l'étude d'impact consacrées au volet milieu naturel (Annexe 1), à l'étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4) et à la demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3). En d'autres termes, les mesures de réduction et de compensation ont été définies en anticipant la Phase 2.
 - Prise en compte dans les hypothèses des **Étude de trafic TRANSITEC** : L'estimation du trafic généré par le projet intègre l'ensemble des composantes du site :
 - Naval Group (450 + 250 emplois),
 - Hôtel (80 chambres),
 - Equipement sportif (30 visiteurs/jour),
 - Activités complémentaires (250 emplois).

Contrairement à ce qui a été avancé, les secteurs hors la phase 1 du centre d'excellence font bien l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) ainsi que d'un règlement, documents qui précisent notamment :

- les vocations futures des sous-secteurs (hôtel, gymnase, zone partenaire du centre d'excellence, logements),
- Les emprises réservées aux espaces publics, cheminements doux, désartificialisation, recul par rapport à la Maravenne,
- Les contraintes d'implantation (hauteur maximale, cotes plancher minimales, règles de transparence hydraulique, recul par rapport au Maravenne, etc.).

L'OAP et le règlement qui en découle sont suffisamment précises pour encadrer l'aménagement, fournit des volumes et des hauteurs mais sans figer chaque bâtiment dans sa forme ou ses matériaux à ce stade.

Cet échelonnement permet d'ajuster les besoins et les réponses à la concertation du public et de garantir la faisabilité technique et financière du projet.

De plus, nous rappelons que la présente étude d'impact s'inscrit dans une procédure d'**autorisation environnementale** qui donnera lieu à une autorisation préfectorale au titre du Code de l'environnement.

- Elle ne suffit pas à elle seule pour que les différents éléments de projet puissent être mis en œuvre. En effet, une **autorisation d'urbanisme** est également requise : un permis de construire qui relève du Code de l'urbanisme.
- Ainsi, au-delà du centre d'excellence porté par Naval Group (zones 5 et 6a), les autres zones relèvent d'opérations futures qui, si elles se concrétisent, feront l'objet de nouvelles procédures réglementaires, *a minima* via la délivrance d'un permis de construire.
- S'agissant de la transparence, toutes les pièces réglementaires ont été déposées dans leur intégralité (études d'impact, Natura 2000, demandes de dérogation, études spécifiques jointes en annexe, DPM, etc.). Le projet suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN).

- **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 :

Contrairement à ce qui est avancé, le dossier soumis à enquête publique intègre bien l'ensemble des éléments suivants :

a) Programmation globale du site

Le projet est structuré autour de trois pôles clairement identifiés :

- Pôle industriel / tertiaire Naval Group (environ 7,8 ha),
- Pôle d'équipements publics : équipement sportif, espace public littoral, sentier, stationnement,
- Pôle hôtelier, résidentiel et activités partenaires.

b) Fréquentation et emploi : données chiffrées et anticipées

La fréquentation attendue du site a été estimée et intégrée notamment dans :

- L'étude de trafic TRANSITEC, qui distingue les flux générés par chaque entité du projet :
 - Naval Group : 700 emplois (450 tertiaires, 250 industriels)
 - Hôtel : 80 chambres (clients + personnel)
 - Gymnase : 30 visiteurs/jour en moyenne
 - Logements : 25 logements prévus
 - Activités complémentaires : 250 emplois.
- L'évaluation environnementale et les réponses au MRAe, qui tiennent compte des volumes d'usagers pour les impacts cumulés (bruit, déchets, ressources)

c) Stationnement : éléments intégrés dans les ratios

Même si la localisation parcelle par parcelle est à finaliser dans les permis de construire, les besoins en stationnements sont intégrés dans le règlement de zone et les documents opérationnels :

- Le règlement écrit du PLU impose le respect des normes de stationnement par typologie de programme (cf. articles 12 pages 109 et 110 du projet de règlement de la zone 3AU)
- L'équipement sportif, l'hôtel, les bâtiments tertiaires sont tenus de respecter ces obligations minimales, conformément au zonage 3AU.

Des études complémentaires seront menées au moment du dépôt de chaque autorisation d'urbanisme.

Concernant le bruit et les nuisances sonores :

L'étude d'impact a abordé les sources potentielles de nuisances sonores :

- Le site est aujourd'hui en friche, sans activité : tout bruit nouveau a donc été anticipé avec vigilance ;
- Les activités industrielles prévues ne génèrent pas d'émissions sonores supérieures à celles classées ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) – aucun classement ICPE n'est prévu par rapport au bruit ;
- Les amplitudes horaires de fonctionnement sont encadrées ;
- Les distances d'implantation sont fixées par l'OAP et la réglementation du PLU pour protéger les riverains ;

- Des haies paysagères, talus et zones tampons sont prévues en périphérie (Cf. page 114 de la notice de la MEC/PLU).

Le mémoire en réponse à l'avis MRAe ne recommande pas de nouvelle étude d'impact complète, considérant que les incidences sont connues, localisées, et compensées à ce stade du projet.

La loi n'impose pas que tous les projets d'un secteur soient connus dans le détail pour qu'une mise en compatibilité soit légale, à condition que le zonage, les règles et l'OAP définissent un cadre cohérent, ce qui est le cas ici.

La mise en compatibilité du PLU repose sur une vision globale et encadrée du secteur des Bormettes. Les données concernant la fréquentation, les stationnements, les nuisances sonores, les équipements publics sont bien intégrés dans les documents de présentation, de planification et d'évaluation environnementale.

Le dossier n'a pas vocation à détailler des projets qui ne sont pas encore juridiquement constitués, mais offre un cadre lisible, réglementé et maîtrisé pour leur réalisation. Il n'y a donc ni flou, ni anomalie, mais un phasage assumé pour un projet de reconversion urbaine complexe.

- **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 :

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*). D'une part, le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution (voir *Etude d'impact : Partie Va – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1*) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

D'autre part, rappelons qu'il n'est pas prévu de prélèvement d'eaux souterraines en phase de fonctionnement du site (absence de pompage), et que pendant les travaux, le mode de réalisation des ouvrages les plus profonds consiste à les isoler des eaux souterraines (parois moulées étanches), ce qui évite des pompages d'eaux souterraines. En raison de la proximité des eaux souterraines avec la surface du sol, seule la pose de certains réseaux, dans l'éventualité où il serait nécessaire de les poser au-delà de 1 à 2 m de profondeur, pourrait intercepter les eaux localement : dans ce cas, les volumes à gérer et les dispositifs à mettre en place seront précisés et dimensionnés dans le cadre des études géotechniques ultérieures, réalisées en amont des travaux. En l'absence de pompages excessifs, le projet ne sera pas à l'origine d'un risque de salinisation des eaux.

L'étude de la salinité de l'eau s'inscrit dans le cadre du **futur canal de délestage du Maravenne** qui fait partie du projet de lutte contre les crues du Pansard et du Maravenne. Il est important de rappeler que **ce projet est distinct de celui des Bormettes et :**

- fait partie intégrante du **Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI)**,
- a déjà été présenté lors d'une concertation et d'une enquête publique spécifiques,
- a fait l'objet d'autorisations administratives antérieures.

Actuellement, les études de projet PRO sont en cours ainsi que l'étude relative à la salinité concernant les eaux souterraines. Les conclusions de cette étude sont attendues prochainement

- **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 secteur 3AU des Bormettes est situé dans le périmètre de la servitude aéronautique de dégagement liée à l'aéroport mixte civil et militaire de Toulon-Hyères.

- Cette servitude impose des limites de hauteur en fonction de la proximité des trajectoires d'approche ;
- Elle est intégrée aux annexes du PLU en vigueur, et pleinement opposable dans l'instruction de tout projet ;
- L'ensemble des futures constructions, notamment sur le site de Naval Group, devra respecter ces hauteurs limites et une saisine spécifique de la DGAC et de l'ESID Toulon est prévue pour recueillir leur avis.

Cette servitude est donc connue, intégrée et prise en compte réglementairement dans le projet.

Dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU (MEC), la Direction générale de l'Aviation civile et l'Unité Départementale de l'Aviation Civile (UDAC) ont bien été consultées au titre des personnes publiques associées (PPA) (cf. PV de l'examen conjoint du 4 février 2025).

Par ailleurs, ces structures seront à nouveau consultées lors de l'instruction des permis de construire pour chaque composante du projet.

Concernant les panneaux photovoltaïques :

Naval Group prévoit notamment l'installation de 4 ombrières photovoltaïques de 890 m² chacune sur les aires de stationnement du site (soit environ 3 560 m²) ainsi que sur la toiture du futur centre d'excellence.

Ces équipements seront intégrés dans l'autorisation de construire. A ce titre, ils feront l'objet d'un dépôt de permis de construire, qui sera soumis à consultation à la direction générale de l'aviation civile et l'Unité Départementale de l'Aviation Civile (UDAC).

Ainsi, aucune installation de ce type ne pourra être autorisée sans prise en compte des exigences de la DGAC.

Concernant le risque que le site aux Bormettes devienne une cible :

Le site des Bormettes n'a aucune vocation militaire opérationnelle. Il s'agit d'un site dédié à la conception, l'essai et la qualification de systèmes navals, en lien avec les activités industrielles de Naval Group. Il ne s'agit ni d'un port militaire ni d'un site de stockage d'armement. L'ensemble des dispositifs de sûreté et de protection sont prévus, sous le contrôle des services de l'Etat.

- « 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 :

Vous avez raison de souligner l'importance du respect des niveaux sonores réglementaires et nous vous confirmons que ce point a été pris en compte.

A cet effet, deux études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact :

- *Acoustique industrielle* (cf. Annexe 7) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au fonctionnement du projet industriel,
- *Acoustique environnementale* (cf. Annexe 6) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au trafic généré par le projet global (Phases 1 et 2).

Dans le cadre de ces études, les **sources de bruit** ont été identifiées :

- *Acoustique industrielle* : tous les équipements techniques bruyants ont été caractérisés. De plus, le trafic interne au site a été pris en compte ;
- *Acoustique environnementale* : le trafic total généré par le projet a été pris en compte (Phase 1 + Phase 2).

Le recensement des sources de bruit a donc été réalisé de façon exhaustive.

L'ensemble des sources de bruit a été modélisé et les résultats des modélisations intégrant le projet ont été comparés aux différents seuils réglementaires.

Comme pour toute étude acoustique, cette démarche a permis d'identifier les points où des dépassements de seuils se produisent et de **définir des mesures d'atténuation permettant de réduire les niveaux sonores en-dessous des seuils réglementaires**. L'efficacité de ces mesures est à nouveau vérifiée par modélisation.

Dans le cas présent, **des dépassements ont uniquement été identifiés vis-à-vis de la réglementation ICPE**.

En effet, vis-à-vis du trafic global induit par le projet, malgré une augmentation du niveau sonore, il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires sur l'avenue Schneider.

S'agissant de la réglementation ICPE, les mesures suivantes ont été définies et leur efficacité a été vérifiée par modélisation :

- Mise en place d'un silencieux de type piège à son pour tous les groupes froids ainsi que le compresseur d'air haute pression,
- Mise en place d'un écran acoustique autour des groupes froid sur le bâtiment principal,
- Mise en place d'un écran acoustique autour du groupe froid sur le toit du restaurant d'entreprise,
- D'ici la Phase 2, comme indiqué dans l'étude d'impact (voir pages 662 et 663), la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site pourrait être nécessaire pour limiter l'impact de la circulation au sein du site. Il est toutefois important de noter que les modélisations de l'étude acoustique ont été réalisées en considérant le projet global, à l'issue de la phase 2 (projet de Naval Group, lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel). Or, d'ici le lancement de la phase 2 (lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel), des actions seront mises en œuvre par Naval Group en lien avec la Collectivité afin de limiter le trafic généré par ses employés. Elles permettront de diminuer considérablement l'impact sonore modélisé associé au trafic global dans l'étude acoustique.

Dans ces conditions, comme le montre l'étude en Annexe 7, aucun dépassement des seuils réglementaires n'a lieu (voir pages 31 à 38 et tableaux / cartes en pages 38 à 41).

S'agissant l'étude acoustique environnementale traitant du trafic total généré par le projet pour le total des Phases 1 et 2 (cf. Annexe 6), comme indiqué ci-avant, il n'y a pas de dépassement de ces seuils sur l'avenue Schneider (voir page 32). Aussi, **réglementairement, aucun traitement n'est à mettre en place dans le cas de la modification de l'avenue Henri Paul Schneider**. Toutefois, le niveau sonore se rapprochant des seuils réglementaires, dans son *paragraphe 6.2*, l'étude donne des pistes indicatives de traitement acoustique à la source (écran acoustique, barrière végétale, enrobé acoustique, ...) ou au niveau des habitations (dispositif de renforcement de façade, ...).

De même que pour la mesure relative l'écran acoustique au Nord du site vis-à-vis du trafic interne traité dans l'étude Acoustique industrielle, compte-tenu du phasage du projet, Naval Group et la CCMPM s'engagent, en tant que pétitionnaires de la demande d'autorisation environnementale, à réaliser de nouvelles mesures acoustiques après la mise en service de l'usine soit à l'issue de la Phase 1 et à actualiser les études acoustiques en tenant compte des actions mises en œuvre vis-à-vis du trafic.

L'actualisation de ces études permettra de définir si la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site (cf. Annexe 7) et de traitement acoustique vis-à-vis du trafic global (cf. Annexe 6) sont nécessaires dans la Phase 2. Si tel était le cas, leurs caractéristiques seront définies ultérieurement en concertation avec la commune et les riverains en prenant en compte la contrainte liée au risque inondation (obstruction aux écoulements).

Contrairement à ce qu'indique la contribution, ces différentes mesures, telles qu'elles ont été intégrées au dossier de demande d'autorisation environnementale, constituent bien des engagements opposables aux pétitionnaires (Naval Group et CCMPM).

En complément, rappelons également les mesures suivantes :

- Des **implantations éloignées des limites du site** pour les sources les plus bruyantes ;
- Une **gestion des horaires d'activité** pour limiter les nuisances nocturnes ;
- Une **végétalisation renforcée** en limite de parcelle pour filtrer les sons.

Enfin, les mesures vis-à-vis des émissions acoustiques feront l'objet de **définitions circonstanciées lors de la phase de conception détaillée**, en lien avec le bureau d'études acoustique mandaté. Elles seront intégrées dans le **plan de gestion environnementale du chantier et d'exploitation**, sous contrôle des services de l'État.

En toute hypothèse, nous nous engageons à **maintenir les émissions sonores du site dans les limites réglementaires** et à mettre en œuvre toutes les solutions nécessaires en ce sens. Un **suivi acoustique post-mise en service** sera également réalisé pour vérifier la conformité des niveaux mesurés.

- 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 :

Le site des Bormettes a été retenu car il offrait un équilibre optimal entre les critères techniques, environnementaux et de sécurité, tout en permettant une réhabilitation d'une friche industrielle.

Plusieurs alternatives ont été étudiées dans le cadre du projet des Bormettes. Elles sont détaillées dans la *Partie II de l'étude d'impact* jointe en PJ n° 4 du dossier et portent sur le choix du site et l'analyse des solutions de substitution examinées ce soit sur les volets terrestre ou marin du projet.

En synthèse, voici les principales options envisagées et les raisons pour lesquelles elles ont été écartées :

1. **Relocalisation sur d'autres sites industriels existants du littoral méditerranéen** : cette option a été écartée car les sites identifiés (St-Tropez, Ollioules et Toulon-Lagoubran) ne répondraient pas aux **contraintes fonctionnelles spécifiques** du projet, notamment la nécessité de combiner un accès direct à la mer et un espace disponible pour les installations industrielles projetées.
2. **Densification sites déjà occupés par Naval Group du littoral méditerranéen** : ces sites sont déjà fortement utilisés et contraints en termes d'emprise foncière, ne permettant pas d'accueillir une nouvelle unité d'essais ou de production sans perturber les activités existantes.
3. **Implantation sur une zone à l'intérieur des terres** : cette hypothèse a été jugée incompatible avec les exigences du projet qui requièrent une **interface maritime directe**.
4. Le maintien ou le regroupement sur le site existant de Saint-Tropez pose d'autres difficultés :
 - Absence de maîtrise foncière ;
 - Éloignement significatif des autres centres d'activités de Naval Group ;
 - Coûts de réhabilitation très élevés ;
 - Et enfin, des conditions locales de recrutement plus complexes, rendant difficile la constitution et la pérennisation des équipes.

Le choix de réimplantation à La Londe-les-Maures repose sur des critères déterminants :

- **Présence d'un linéaire côtier** adapté à la réalisation d'essais en mer et à l'amarrage de prototypes.
- **Disponibilité foncière** suffisante, permettant une implantation suffisante à l'activité
- **Valorisation d'une friche industrielle** (ancienne usine de torpilles), ce qui limite l'artificialisation de nouveaux espaces naturels.
- **Accessibilité multimodale** : proximité avec les axes routiers et possibilités de connexion logistique efficaces.
- **Enjeux environnementaux maîtrisables**, grâce à une zone en grande partie déjà anthropisée et aux mesures prévues. On rappellera que, sur la base des inventaires réalisés, Naval Group a sélectionné le meilleur parti d'aménagement dans le respect de la logique d'évitement des zones d'intérêt. En l'occurrence, Naval Group a décidé de retirer 3,24 hectares à la zone aménageable, soient 18% de cette surface. Il s'agit d'une des mesures d'évitement amont intégrées dans le projet (voir paragraphe 1 de la Partie V de l'étude d'impact). Cette décision s'est traduite par la délimitation de quatre zones dites de « biodiversité » qui abriteront uniquement des espaces naturels préservés.
- **Soutien institutionnel local** et cohérence avec les stratégies d'aménagement du territoire.
- **La réduction de l'empreinte carbone des sites.** Cette réduction de l'empreinte carbone est obtenue par la refonte des solutions chauffage et climatisation mais aussi par la réduction des déplacements professionnels. La distance des déplacements entre les sites varois, l'activité de Saint-Tropez étant très liée à celle de la Base Navale de Toulon et du site d'Ollioules, de nombreux collaborateurs font le trajet très régulièrement. Le rapprochement géographique contribuera à réduire l'empreinte carbone des déplacements pour mission.
- **Une présence près des bassins d'emplois de La Londe, Hyères et Toulon nous permettant de sécuriser les futurs recrutements pour notre activité.**

Ces éléments ont permis de considérer La Londe comme **le meilleur compromis** entre exigences industrielles, sécurité, respect de l'environnement et opportunité de valorisation d'une friche industrielle.

- **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 :

Plusieurs alternatives sur d'autres sites ont été étudiées dans le cadre du projet des Bormettes. Elles sont détaillées dans la *Partie II de l'étude d'impact* jointe en PJ n° 4 du dossier et portent sur le choix du site et l'analyse des solutions de substitution examinées ce soit sur les volets terrestre ou marin du projet.

En synthèse, voici les principales options envisagées et les raisons pour lesquelles elles ont été écartées :

1. **Relocalisation sur d'autres sites industriels existants du littoral méditerranéen** : cette option a été écartée car les sites identifiés (St-Tropez, Ollioules et Toulon-Lagoubran) ne répondraient pas aux **contraintes fonctionnelles spécifiques** du projet, notamment la nécessité de combiner un 'accès direct à la mer et un espace disponible pour les installations industrielles projetées.
2. **Densification sites déjà occupés par Naval Group du littoral méditerranéen** : ces sites sont déjà fortement utilisés et contraints en termes d'emprise foncière, ne permettant pas d'accueillir une nouvelle unité d'essais ou de production sans perturber les activités existantes.
3. **Implantation sur une zone à l'intérieur des terres** : cette hypothèse a été jugée incompatible avec les exigences du projet qui requièrent une **interface maritime directe**
4. Le maintien ou le regroupement sur le site existant de Saint-Tropez pose d'autres difficultés :
 - Absence de maîtrise foncière ;
 - Éloignement significatif des autres centres d'activités de Naval Group ;
 - Coûts de réhabilitation très élevés ;
 - Et enfin, des conditions locales de recrutement plus complexes, rendant difficile la constitution et la pérennisation des équipes.

Le choix de réimplantation à La Londe-les-Maures repose sur des critères déterminants :

- **Présence d'un linéaire côtier** adapté à la réalisation d'essais en mer et à l'amarrage de prototypes.
- **Disponibilité foncière** suffisante, permettant une implantation suffisante à l'activité
- **Valorisation d'une friche industrielle** (ancienne usine de torpilles), ce qui **limite l'artificialisation de nouveaux espaces naturels**.
- **Accessibilité multimodale** : proximité avec les axes routiers et possibilités de connexion logistique efficaces.
- **Enjeux environnementaux maîtrisables**, grâce à une zone en grande partie déjà anthropisée et aux mesures prévues. On rappellera que, sur la base des inventaires réalisés, Naval Group a sélectionné le meilleur parti d'aménagement dans le respect de la logique d'évitement des zones d'intérêt. En l'occurrence, Naval Group a décidé de retirer 3,24 hectares à la zone aménageable, soient 18% de cette surface. Il s'agit d'une des mesures d'évitement amont intégrées dans le projet (voir paragraphe 1 de la Partie V de l'étude d'impact). Cette décision s'est traduite par la délimitation de quatre zones dites de « biodiversité » qui abriteront uniquement des espaces naturels préservés.
- **Soutien institutionnel local** et cohérence avec les stratégies d'aménagement du territoire.
- **La réduction de l'empreinte carbone des sites.** Cette réduction de l'empreinte carbone est obtenue par la refonte des solutions chauffage et climatisation mais aussi par la réduction des déplacements professionnels. La distance des déplacements entre les sites varois, l'activité de Saint-Tropez étant très liée à celle de la Base Navale de Toulon et du site d'Ollioules, de nombreux collaborateurs font le trajet très régulièrement. Le rapprochement géographique contribuera à réduire l'empreinte carbone des déplacements pour mission.
- **Une présence près des bassins d'emplois de La Londe, Hyères et Toulon nous permettant de sécuriser les futurs recrutements pour notre activité.**

Il résulte de ce qui précède qu'au-delà des contraintes objectives de toute nature qui ont conduit à retenir le site de La Londe-les-Maures pour le projet, une analyse comparative environnementale a été conduite et a fait apparaître que le site retenu, et plus encore la configuration projetée sur le site retenu, constituait la meilleure alternative parmi toutes celles étudiées ; le CSRPN n'a d'ailleurs, sur ce point particulier, opéré aucune critique en soulignant que « *Le dossier compare divers scénarios (y compris le maintien de l'activité sur le site actuel de StTropez) et conclut à la nécessité de développer le projet des Bormettes sur des critères liés à la possibilité d'un accès direct à la mer, à la proximité avec l'écosystème nécessaire au fonctionnement du site (client, partenaires et sous-traitants) et à la conservation des emplois et des compétences* ».

Ces éléments ont permis de considérer La Londe comme **le meilleur compromis** entre exigences industrielles, sécurité, respect de l'environnement et opportunité de valorisation d'une friche industrielle.

- **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'évènements 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 vécu.

Réponse du porteur de projet :

Sur l'état des sols :

Le site des Bormettes est marqué par un **passé industriel** et, à ce titre, il a donné lieu à des opérations de réhabilitation dans le prolongement de la cessation d'activité intervenue en 1993.

1. Diagnostic

Depuis, plusieurs campagnes de diagnostics ont été menées tel qu'indiqué dans l'étude d'impact :

1. Etat initial : Partie IV - paragraphe 2.3.3.2
2. Impacts et mesures : Partie Va) - paragraphe 3.1.4

Les résultats de ces études sont néanmoins cachés : ils sont présentés en intégralité dans la *Synthèse des données environnementales* réalisée par SOL2E, jointe en Annexe 14 de l'étude d'impact figurant en PJ n° 4 du dossier.

Les conclusions de cette étude sont reprises dans l'étude d'impact : bien que la qualité des sols soit compatible avec un usage industriel, des analyses complémentaires doivent être réalisées, en particulier dans le secteur Nord-Est du site compte-tenu des usages futurs projetés (logements, équipement sportif, hôtel), afin de vérifier la compatibilité sanitaire du site avec ses usages projetés ainsi qu'avec ses futurs aménagements.

Le cas échéant, les mesures nécessaires (par exemple, couverture des sols, excavation...) seront définies dans le cadre d'un plan de gestion.

Comme indiqué dans l'étude d'impact (pages 574 à 581), conformément à la réglementation applicable, les demandes d'autorisations d'urbanisme qui seront ultérieurement déposées au droit des emprises prévues pour accueillir les logements et l'hôtel feront bien l'objet des études nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés, dont la prise en compte sera alors garantie au travers de l'attestation ATTES-ALUR prévue à l'article L. 556-1 du code de l'environnement qui sera jointe aux demandes de permis de construire.

2. Risque Radon

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes
page 18

Concernant le risque radon, celui-ci est en effet présent dans le secteur : en revanche, il ne concerne pas uniquement le site du projet mais l'ensemble de la commune de La Londe les Maures (ainsi que les communes voisines). Celui-ci est pris en compte dans l'étude d'impact (Partie III – paragraphe 8.1.7 et Partie Va) – paragraphe 3.7.1.6), notamment au travers de la ventilation des locaux et de la réalisation de mesures dans les bâtiments pour contrôler les niveaux d'exposition du personnel. L'ARS qui a émis un avis favorable relève d'ailleurs la « prise en compte du risque radon et les obligations qui en découlent (population et travailleurs) ».

3. Sur l'état des sols et les réserves émises

Comme indiqué (*Pièce Jointe 4 – Étude d'impact*, p. 574 à 581), le site présente un passif industriel justifiant des analyses complémentaires préalables aux terrassements et à l'obtention des permis de construire, notamment pour :

- Vérifier la compatibilité sanitaire avec les futurs usages : en effet, bien que la qualité des sols soit compatible avec un usage industriel, des analyses complémentaires doivent être réalisées, en particulier dans le secteur Nord-Est du site compte-tenu des usages futurs projetés (logements, équipement sportif, hôtel). Le cas échéant, les mesures nécessaires (par exemple, couverture des sols, excavation...) seront définies dans le cadre d'un plan de gestion ;
- Etablir le plan de gestion incluant le devenir des terres excavées (classement, traçabilité, exutoire).

La prise en compte de ces études est un préalable à l'obtention des permis de construire. Comme cela est indiqué dans l'étude d'impact, conformément à la réglementation applicable, les demandes d'autorisation d'urbanisme qui seront déposées au droit des emprises prévues pour accueillir les logements, l'équipement sportif et l'hôtel feront l'objet des études nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés, dont la prise en compte sera alors garantie au travers de l'attestation ATTES-ALUR prévue à l'article L. 556-1 du code de l'environnement qui sera jointe aux demandes de permis de construire. Cette attestation est établie par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués garantissant la réalisation d'une étude de sols et sa prise en compte dans la conception du projet de construction. **De fait, cette obligation s'impose à tout porteur de projet.**

Cette nécessité est reprise par l'ARS dans son avis du 27 décembre 2024, qui est favorable avec réserve visant à rappeler que ces études sont à réaliser avant la mise en œuvre des aménagements sensibles, ce qui sera le cas.

La mise en œuvre de ces études, leur validation et leur contrôle s'opéreront :

- Dans le cadre de la phase de conception détaillée des projets,
- Avec la constitution d'un plan de gestion des sols pollués selon la méthodologie nationale (cf. sites et sols potentiellement pollués – Ministère de la Transition écologique),
- Au travers de l'attestation ATTES-ALLUR précitée, conformément aux dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement,
- Sur site, la mise en œuvre et le respect du plan de gestion seront contrôlés par le maître d'œuvre et le coordonnateur environnement.

4. Modalités de travaux

Les modalités de gestion des terres polluées pendant les travaux sont décrites dans l'étude d'impact (pages 514-515) :

De façon générale, un protocole de travaux sera mis en œuvre intégrant des procédures relatives à :

- La conduite à tenir en cas de découverte de matériaux suspects ;
- La **sécurité des travailleurs** tout au long du chantier (notamment précautions lors des terrassements) ;
- Les modalités de stockage temporaire de tels matériaux afin de **prévenir les risques de pollution du sol et du sous-sol ou l'envol de poussières** ;
- Les modalités d'évacuation hors site (conditions de transport, de prise en charge vers une filière adaptée...) ;
- Les modalités de suivi (bordereaux de suivi de déchets).

A ce titre le maître d'ouvrage :

- Obtiendra une **ATTES-ALUR** de la part d'un BET certifié dans le domaine des sites et sols pollués en application des dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement, laquelle devra être jointe en PC 16-5 de la demande de PC (et en PA16-2 d'une éventuellement demande de PA).

- Assurera la gestion des terres excavées conformément à la réglementation en vigueur en se conformant :
 - À la hiérarchie des modes de gestion des déchets définie à l'article L. 541-1 II. 2° du code de l'environnement ;
 - À la note ministérielle précitée du 27 avril 2022 d'explication de la nomenclature ICPE des installations de gestion et de traitement de déchets qui prévoit que les terres excavées ne prennent le statut de déchet que si elles sont évacuées en dehors du site de leur excavation ;
 - Aux exigences de traçabilité des terres excavées et sédiments résultant du registre national (RNDTS) prévu à l'article R. 541-43-1 du code de l'environnement.

L'ensemble de ces mesures et des mesures définies précédemment sera imposé aux entreprises intervenant sur le chantier via les cahiers des charges des travaux. **Des visites régulières de chantier par la coordination environnementale permettront également de vérifier la bonne application de ces mesures par les entreprises. »**

Ces modalités de gestion seront précisées dans le cadre du **plan de gestion** : nous rappelons qu'elles viseront notamment à éviter toute dispersion de particules de sols dans l'air et dans l'eau (à titre d'exemples, évacuation des terres le plus possible en flux tendus pour limiter la durée de stockage sur site, adaptation du positionnement des stockages par rapport aux habitations et aux vents, stockage sur support étanche type bâche ou géotextile, brumisation ou couverture des matériaux stockés au moyen d'une bâche par exemple pour éviter l'envol de poussières ...).

Pour finir, de façon générale, dans le respect du plan de gestion, les porteurs de projet veilleront à limiter les mouvements de terre, y compris l'excavation de terres polluées afin de minimiser les volumes à manipuler.

Sur l'amiante

S'agissant des mesures de protection de la population lors des travaux d'excavation, notamment vis-à-vis du risque d'envol de poussières en cas de vent fort. L'ensemble de ces mesures qui fera partie du plan de gestion des terres visera à protéger la population riveraine. Les modalités de protection des travailleurs seront également mises en place dans le respect du Code du travail. Les modalités de gestion des terres polluées pendant les travaux sont décrites dans l'étude d'impact (pages 514-515).

Enfin, avant de démolir le bâtiment, celui-ci fera l'objet d'un désamiantage.

- Des diagnostics amiante complets ont été menés ces dernières années afin d'identifier clairement les matériaux amiantés au sein du site.
- Les opérations de désamiantage font l'objet d'un plan de retrait qui sera soumis à validation de la CARSAT.
- Ce dernier intègre les différents processus de retrait d'amiante prévus par l'entreprise. Ces processus ont fait l'objet de chantier test par l'entreprise en charge des travaux préalablement validé par la CARSAT. Cela permet de justifier la protection des intervenants sur le chantier et par conséquent du voisinage chantier.
- Par définition, le but des travaux de désamiantage est de ne pas générer de poussière : travail manuel sous eaux favorisé.
- Le risque vent est bien pris en compte sachant que la majorité des matériaux se trouve à l'intérieur du bâtiment.
- Naval Group ajoute que cette opération est indépendante du processus d'autorisation environnementale et répond aux enjeux de mise en sécurité du site

Sur l'accès au site

Une étude d'accessibilité a été menée par TRANSITEC (DAE PJ4 Annexe 5) pour diagnostiquer la situation actuelle et évaluer les impacts liés au projet selon la méthode suivante. Cette étude met en évidence, de manière très claire, les contraintes naturelles et urbaines du site : situé en limite littorale, encadré par le Maravenne à l'ouest, un canal à l'est et la mer au sud, le projet dispose d'un accès sur l'avenue Henri Paul Schneider.

Elle prévoit **des mesures visant à favoriser la mobilité durable : promotion des transports en commun, incitation au covoiturage, aménagements cyclables comme souligné dans notre réponse à la MRAE le 30 juin 2025.**

Au final, l'**étude de trafic réalisée par TRANSITEC** montre que :

Le fonctionnement du site est **compatible avec les capacités actuelles** de l'avenue Schneider pour la **phase 1** (environ 550 emplois),

Un **accès complémentaire** est prévu au-delà de ce seuil, conformément aux préconisations de sécurité et de fluidité des déplacements.

A ce titre, la **mise en compatibilité du PLU** prévoit plusieurs **emplacements réservés** pour faciliter l'intégration de futures liaisons, notamment :

- Vers le **quartier du port, de l'Argentiere** et le centre-ville,
- En lien avec les **mobilités douces et les réseaux de secours**.

Le dimensionnement progressif du projet permet donc une **montée en charge sécurisée**, avec des solutions d'**amélioration de l'accessibilité prévues** dès la conception.

Sur le risque inondation et les risques de submersion marine ou tsunami :

Les résultats de ces études (jointes en Annexe 8 et 9 à l'étude d'impact) ont directement **impacté le dimensionnement et l'implantation des aménagements** projetés. Ainsi, ont été mis en œuvre dès la conception du projet par Naval Group :

- Des **nouvelles paysagères** sur l'ensemble du projet, destinées à ralentir et stocker les eaux de ruissellement ;
- La création de **réseaux perméables** et d'infiltration directe dans le sol, réduisant l'imperméabilisation du site ;
- La mise en œuvre d'**exutoires supplémentaires** pour améliorer la **transparence hydraulique** du site et éviter tout effet de barrage ;
- L'imposition de **cotes altimétriques minimales de planchers** pour garantir la mise hors d'eau de tous les bâtiments à construire (ERP, logements, hôtels, etc.).

Les risques climatiques ont également été pris en compte dans l'étude hydraulique (Annexe 8) en intégrant l'élévation du niveau de la mer avec le changement climatique ; il en est de même pour l'étude hydrodynamique (Annexe 10 de l'étude d'impact) dont les détails sont rappelés ci-dessous :

- Pour la submersion : Partie IV, §8.1.4 / Partie V, §3.1.1

- S'agissant du risque de submersion marine, nous rappelons que le site est peu exposé au risque de submersion marine (uniquement un niveau d'aléa faible à l'horizon 2100 : voir *Partie III – paragraphe 8.1.4 de l'étude d'impact*)
- S'agissant de la submersion marine, cet aléa a été étudié en intégrant le changement climatique à l'horizon 2100 et fait état d'un aléa faible (**hauteur inférieure à 0,5 m**) sur la partie Sud du terrain.
- En outre, l'élévation de la cote de la mer a été analysée dans l'étude hydraulique concernant le risque inondation (voir annexe 8 de la PJ4 – notice inondation).
- Cette étude conclut que les débordements en crue des cours d'eau ne sont pas influencés par le niveau de la mer et les bâtiments ne sont pas inondables par submersion marine.

- Pour le risque Tsunami : Partie IV, §8.1.5 / Partie V, §2.8.1.3 et §3.7.1.3

- Le sud de la France est exposé à un risque de tsunami d'intensité faible à moyenne. D'après les données du projet ALDES (BRGM, 2010), les hauteurs d'eau maximales qui seraient générées par un tsunami d'origine gravitaire "maximisant" (de période de retour supérieure à quelques milliers d'années) ne devraient pas dépasser les **1 m sur le littoral Provence-Côte d'Azur** (à l'exception de certains sites comme à Nice par exemple).
- En phase exploitation, la cote plancher des bâtiments sur le site est de 3,17 m NGF donc largement au-dessus du niveau de risque souligné plus haut. Ainsi, le risque est intégré dans les hypothèses de dimensionnement des installations industrielles et tertiaires.

Le site des Bormettes, bien que soumis au risque inondation, fait l'objet :

- **D'une prise en compte rigoureuse des aléas à travers de différentes études hydrauliques,**
- **D'une intégration de prescriptions concrètes dans le règlement du PLU (zone 3AU + annexe 7C5),**

- Et d'un positionnement maîtrisé des futures constructions comme pour les futurs ERP, dont l'usage public sera sécurisé et conditionné aux niveaux d'alerte définis par les autorités.

Réponse du porteur de projet :

Sur les mesures qui sont prévues en cas d'événements critiques majeurs :

Comme cela est indiqué en page 691 de l'étude d'impact : *Naval Group et la CCMPM s'engagent à réaliser des documents qui préciseront les mesures de sécurité et de confinement nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens (plan de sauvegarde de l'établissement et de ses usagers notamment pour les établissements recevant du public comme l'hôtel), y compris en cas de transfert de lot. Ces documents devront intégrer à minima :*

- *Un protocole déclenchant l'alerte (seuil de pluie) et l'état de confinement,*
- *La gestion du public et des accès en conséquence (routiers et piétonniers),*
- *Un plan d'organisation des mises en sécurité,*
- *La desserte des services de secours.*

La commune dispose déjà notamment :

- D'un PCS opérationnel, mis à jour suite aux inondations de 2014 ;
- De systèmes d'alerte à la population (sirènes, SMS, réseaux sociaux) ;
- De personnels formés à la gestion des épisodes critiques.

Le secteur des Bormettes fera l'objet d'une intégration spécifique dans ce PCS, avec :

- Des points de repli identifiés (équipements publics hors zone inondable),
- Des consignes de mise à l'abri ou d'évacuation selon les scénarios.

Ainsi, un plan de mise en sécurité spécifique sera intégré dans le Plan de Gestion de Crise du site, actuellement en cours de formalisation. Nous pouvons dès à présent, vous en indiquer les axes détaillés pour le centre d'excellence Naval Group

Déclenchement d'Incendie :

- Le site dispose de points rassemblement en interne au droit desquels l'ensemble des collaborateurs seront rassemblés jusqu'à l'arrivée des pompiers.
- Les pompiers disposeront donc d'un flux routier "normal" dans les derniers kilomètres d'accès au site.
- Présence sur site de gardiennage 24/7 procédant aux levées de doutes et contacte avec les pompiers
- Lors d'un incendie, les collaborateurs ne sont pas renvoyés chez eux en urgence mais mis en sécurité sur le site au droit notamment des points de rassemblement.
- Le départ du site ou réintégration dans les locaux se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE du site

Inondation anticipée par les services météo :

- Diminution des effectifs sur site au strict minimum le jour de l'événement
- Mise en sécurité des collaborateurs présents sur site au sein du bâtiment principal : le plancher bas est prévu à un niveau supérieur de crue centennale

Inondation non-anticipée par les services météo

- Conservation de l'ensemble des collaborateurs sur le site jusqu'à la fin de l'épisode
- Echanges en direct avec les services de l'état –
- A titre d'exemple, c'est la procédure que nous avons développée sur le site de Saint-Tropez lors des forts orages de printemps 2025

Conscients de la sensibilité du site, nous établirons avant la mise en service des différents éléments de projet :

- Une note dédiée aux mesures de sécurité civile et de gestion des risques majeurs,
- Un protocole d'alerte et d'évacuation à l'échelle du quartier, en lien avec la commune.
- 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 future 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 :

La réunion publique du 23 juin 2025 a permis de présenter en détail l'installation de Naval Group, première phase opérationnelle du projet d'aménagement des Bormettes.

Cette présentation a notamment couvert :

- Les bâtiments tertiaires et techniques de Naval Group,
- Les voiries d'accès, stationnements, flux logistiques et déplacements doux,
- Les éléments programmatiques validés, faisant l'objet d'études et d'une programmation opérationnelle avancée.

Les autres composantes du projet n'ont pas encore été présentées en détail, car elles relèvent de phases ultérieures.

Ce phasage est directement lié aux contraintes techniques, mais aussi à la volonté politique de ne pas saturer les infrastructures locales (voirie, réseaux, écoles) et de suivre l'évolution démographique. En effet, cet échelonnement permet d'ajuster les besoins et les réponses à la concertation du public et de garantir la faisabilité technique et financière du projet.

Dans le détail, l'étude d'impact porte bien sur toutes les phases d'aménagement du projet (phases 1 et 2), en se basant sur les activités connues, mesurables et définies, comme le prévoit la réglementation.

Cette répartition est courante dans les grands projets d'aménagement : le périmètre global est défini à l'échelle de la procédure (ici la MEC/PLU), mais les composantes sont mises en œuvre de manière progressive.

Cependant, tous les équipements sont bien intégrés dans le périmètre de la mise en compatibilité du PLU : l'équipement sportif, l'hôtel et la zone partenaire font tous partie intégrante de la zone 3AU définie dans la mise en compatibilité du PLU.

Cela signifie que :

- Leur constructibilité est légalement encadrée par le PLU, via le règlement et l'OAP ;
- Leur implantation sera possible sous réserve de respecter les prescriptions : intégration paysagère, hauteurs, stationnements, gestion des eaux, accessibilité, etc. ;
- Ils feront l'objet d'autorisations d'urbanisme ultérieures ;

Concernant le secteur de « la Ferme Neuve » :

L'appellation « zone agricole de la Ferme Neuve » évoquée dans certaines contributions ne correspond ni à une zone A (agricole) du PLU, ni à une zone protégée au titre du Code rural.

Elle fait référence à une dénomination historique informelle sans valeur réglementaire.

Le terrain concerné est aujourd'hui classé en zone 3AU (à urbaniser) par le PLU en vigueur. Il ne bénéficie d'aucune protection agricole, environnementale ou patrimoniale opposable.

Ce secteur n'est pas :

- Inscrit en Zone Agricole Protégée (ZAP),
- Ni intégré à un périmètre de préservation agricole intercommunal.

- **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 :

La procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (MEC/PLU) engagée par la commune dans le cadre du projet d'aménagement des Bormettes respecte intégralement les dispositions du Code de l'urbanisme, notamment les articles L.153-54 à L.153-56.

Le dossier mis à l'enquête publique comprend l'ensemble des pièces exigées et notamment :

- Une note de présentation du projet global d'aménagement,
- Le rapport de présentation modifié du PLU,
- Le règlement modifié, intégrant les prescriptions spécifiques à la zone 3AU,
- Les documents graphiques (cartes, zonages, emplacements réservés),
- Une étude d'impact, soumise à l'avis de l'autorité environnementale (MRAe),
- Et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) relatives au secteur
- Un dossier administratif qui reprend tous les avis ainsi que le bilan de la concertation.

Aucun élément obligatoire n'a été omis : la procédure est donc complète, régulière et conforme au cadre légal.

La commune suit scrupuleusement le cadre de la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU, avec :

- Une concertation en amont (du 15/04/2023 au 30/06/2023 minuit, réunion publique organisée le 05/05/2023 à 18h30 à la salle Yann Piat, présentation publique du 23 juin 2025, visite sur le terrain...);
- La saisine et l'avis de l'autorité environnementale (MRAe) ;
- La consultation des personnes publiques associées (PPA), qui ont émis leurs avis sur le projet ;
- Et l'organisation d'une enquête publique ouverte, transparente, accessible à tous.

Cette procédure n'est pas figée : elle permet une évolution raisonnée du projet, à partir des retours d'expérience et des interrogations citoyennes.

La commune considère que les remarques formulées dans le cadre de l'enquête publique n'ont pas pour effet de remettre en cause la procédure elle-même, mais constituent des éléments d'enrichissement du projet.

En cela, l'enquête publique remplit pleinement sa fonction : éclairer, interroger, améliorer, sans pour autant invalider la procédure engagée.

Certaines demandes visent à suspendre la procédure de MEC/PLU. Toutefois, cela ne peut être retenu, car :

- Le dossier est complet et conforme à la réglementation ;
- Aucune illégalité ou carence n'est identifiée dans les pièces ou la procédure ;
- Le projet d'intérêt général est cohérent, porté par une dynamique partenariale (commune, État, Naval Group, SCOT, etc.) ;
- Et un ajournement porterait atteinte à la faisabilité, au calendrier et à l'équilibre global du projet.

La mise en compatibilité du PLU contient tous les éléments requis par les textes, dans une procédure régulière et progressive.

La commune, tout en maintenant la procédure, prend très au sérieux les remarques exprimées dans le cadre de l'enquête publique. Celles-ci permettront d'ajuster le projet, d'approfondir certains points, et de guider les autorisations futures.

Les porteurs de projet s'engagent à étudier ces observations dans le cadre de la poursuite du projet, dans une logique d'intérêt général, de qualité urbaine, et de concertation continue.

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 :

La mise en compatibilité du PLU ne concerne pas uniquement le bâtiment de Naval Group, mais l'ensemble du secteur des Bormettes, soit environ 20 hectares, car elle porte sur un projet global d'aménagement.

Outre le bâtiment principal, la zone accueille :

- Les voiries internes, stationnements, espaces verts, réseaux, front de mer,
- Les emplacements réservés pour la continuité urbaine (liaisons douces, accès),

- Et les secteurs destinés à accueillir des logements, des équipements publics, la zone R&D (équipement sportif, hôtel, zone tertiaire et la zone partenaire).

Limiter la procédure à la seule surface bâtie de Naval Group (13 000 m²) serait incohérent, car cela empêcherait :

- La mise en œuvre des infrastructures associées (accès, sécurité, traitement paysager),
- La cohérence réglementaire et environnementale du site,
- Et l'urbanisation progressive du secteur dans un cadre maîtrisé et cohérent.

Cette approche d'ensemble est juridiquement fondée, conforme aux règles d'aménagement et nécessaire à la bonne réalisation du 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 :

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*). D'une part, le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution (voir *Etude d'impact : Partie Va – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1*) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

D'autre part, rappelons qu'il n'est pas prévu de prélèvement d'eaux souterraines en phase de fonctionnement du site (absence de pompage), et que pendant les travaux, le mode de réalisation des ouvrages les plus profonds consiste à les isoler des eaux souterraines (parois moulées étanches), ce qui évite des pompages d'eaux souterraines. En raison de la proximité des eaux souterraines avec la surface du sol, seule la pose de certains réseaux, dans l'éventualité où il serait nécessaire de les poser au-delà de 1 à 2 m de profondeur, pourrait intercepter les eaux localement : dans ce cas, les volumes à gérer et les dispositifs à mettre en place seront précisés et dimensionnés dans le cadre des études géotechniques ultérieures, réalisées en amont des travaux.

Enfin, rappelons qu'une réflexion a été menée sur la sobriété foncière du projet (cette question est traitée au point 5.2). A ce titre, il intègre la limitation des surfaces imperméables, ce qui favorise l'infiltration des eaux (60% d'espace vert, surface perméable des parkings et des voies douces). L'infiltration des eaux pluviales sera également favorisée au niveau des noues et du parking perméable personnel et visiteurs.

De plus, les constructions sur pilotis permettront également l'infiltration des eaux de ruissellement.

De cette manière, l'impact du projet sur les eaux souterraines est maîtrisé, que ce soit pendant les travaux ou pendant l'exploitation.

Pour finir, rappelons également que les puits privés présents dans le quartier des Bormettes sont situés en amont du site.

- **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 :

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*). D'une part, le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution (voir *Etude d'impact : Partie Va – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1*) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

D'autre part, rappelons qu'il n'est pas prévu de prélèvement d'eaux souterraines en phase de fonctionnement du site (absence de pompage), et que pendant les travaux, le mode de réalisation des ouvrages les plus profonds consiste à les isoler des eaux souterraines (parois moulées étanches), ce qui évite des pompages d'eaux souterraines. En raison de la proximité des eaux souterraines avec la surface du sol, seule la pose de certains réseaux, dans l'éventualité où il serait nécessaire de les poser au-delà de 1 à 2 m de profondeur, pourrait intercepter les eaux localement : dans ce cas, les volumes à gérer et les dispositifs à mettre en place seront précisés et dimensionnés dans le cadre des études géotechniques ultérieures, réalisées en amont des travaux.

Enfin, rappelons qu'une réflexion a été menée sur la sobriété foncière du projet (cette question est traitée au point 5.2). A ce titre, il intègre la limitation des surfaces imperméables, ce qui favorise l'infiltration des eaux (60% d'espace vert, surface perméable des parkings et des voies douces). L'infiltration des eaux pluviales sera également favorisée au niveau des noues et du parking perméable personnel et visiteurs.

De plus, les constructions sur pilotis permettront également l'infiltration des eaux de ruissellement.

De cette manière, l'impact du projet sur les eaux souterraines est maîtrisé, que ce soit pendant les travaux ou pendant l'exploitation.

Pour finir, rappelons également que les puits privés présents dans le quartier des Bormettes sont situés en amont du site.

Enfin, rappelons qu'une réflexion a été menée sur la sobriété foncière du projet (cette question est traitée au point 5.2). A ce titre, il intègre la limitation des surfaces imperméables, ce qui favorise l'infiltration des eaux (60% d'espace vert, surface perméable des parkings et des voies douces). L'infiltration des eaux pluviales sera également favorisée au niveau des noues et du parking perméable personnel et visiteurs.

De cette manière, l'impact du projet sur les eaux souterraines est maîtrisé, que ce soit pendant les travaux ou pendant l'exploitation.

Pour finir, rappelons également que les puits privés présents dans le quartier des Bormettes sont situés en amont du site.

- **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 :

Le projet est structuré autour de trois pôles clairement identifiés :

- Pôle industriel / tertiaire Naval Group (environ 7,8 ha),
- Pôle d'équipements publics : équipement sportif, espace public littoral, sentier, stationnement,
- Pôle hôtelier, résidentiel et activités partenaires.

Les procédures d'autorisations environnementale et de MEC/PLU ne sont donc pas limitées à l'emprise de Naval Group. Elles portent bien sur un projet d'aménagement d'ensemble, structuré autour de trois pôles clairement identifiés et traduits réglementairement dans le PLU.

Les 14 hectares restants ne sont pas des zones floues, mais des secteurs aux fonctions précises (logements, hôtel, équipements publics, zone partenaire), traduits dans l'OAP, les études et le règlement de zone.

- **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 :

Les moyens de lutte contre les incendies seront dimensionnés en lien avec les études préalables et avec les services du SDIS.

Dans le cadre des autorisations administratives pour construire le site, les dispositifs de lutte contre les incendies doivent faire l'objet d'une validation par les autorités compétentes.

- **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 :

Les questionnements ci-dessus sont hors périmètres de cette enquête publique unique.

En effet, la dérivation du Maravenne est comprise dans le programme d'aménagement hydraulique de lutte contre les crues et les inondations du Pansard et du Maravenne.

Pour mémoire, les travaux situés sur le domaine public maritime (DPM) sont autorisés par le biais d'une concession d'utilisation du DPM en dehors des ports accordée à la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures.

Le chenal de dérivation est prévu par les travaux du Programme d'Actions pour la Prévention des Inondations (PAPI). Cette dérivation est programmée de manière indépendante du projet des Bormettes. Autrement dit, ce n'est pas le projet des Bormettes qui a créé la nécessité de réaliser le chenal de dérivation. Il s'agit d'un ouvrage

permettant de mieux gérer les crues du Maravenne. Ces travaux ont fait l'objet d'une autorisation préfectorale.

Le passage du quartier de l'Argentière au port sera toujours possible suivant le cheminement existant aujourd'hui jusqu'au chenal de délestage qui sera créé dans le cadre des travaux du PAPI et une passerelle piétonne / modes doux permettra de passer d'une rive à l'autre. Pour finir la passerelle existante ou le pont en amont du port du Maravenne permettra de finir le parcours et d'aboutir au port de plaisance.

Le chenal de délestage qui sera créé dans le cadre du programme de lutte contre les inondations et les crues du Pansard et du Maravenne sera accompagné par la création d'une passerelle dédiée aux modes de déplacement doux ce qui permettra de passer d'une rive à l'autre. Cette passerelle sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

- **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 réalisée intègre bien une analyse de l'état actuel du paysage aux abords du site du projet (voir partie IV, chapitre 7), ainsi que les incidences paysagères du projet en phase travaux (partie Va, paragraphe 2.7) et en phase exploitation (partie Va, paragraphe 3.6).

Concernant notamment le bâtiment « industriel » de Naval Group, nous rappelons qu'à l'heure actuelle la nef historique héritée de l'activité de l'usine Schneider et Cie est encore implantée au sein du site des Bormettes, bien que non exploitée. Celle-ci possède une hauteur de 12 mètres. Comme les autres bâtiments existants actuellement sur le site, la nef fait partie du paysage actuel et historique sur le secteur. Notons que le site des Bormettes revêt une importance symbolique pour les Londais qui l'ont toujours connu et pour certains, y ont travaillé.

Le projet prévoit de construire le bâtiment principal de l'usine en lieu et place de la nef existante. De plus, de manière à s'intégrer dans le paysage, la hauteur de ce nouveau bâtiment sera de **10,50 m, ce qui est donc inférieur à la hauteur actuelle de la nef**.

Par ailleurs, l'intégration paysagère a également guidé d'autres axes de conception du projet qui prévoit :

- La **réhabilitation du bâtiment** situé au Sud du site et qui sera conservé au même endroit, dans les mêmes proportions, pour devenir un « customer center ». Le bâtiment est actuellement recouvert de graffitis et désaffecté. Le projet contribuera donc à sa mise en valeur ;
- La **démolition des autres bâtiments** actuellement situés au Sud du site et visibles depuis la plage qui longe le site des Bormettes, depuis le port Miramar et la digue du Maravenne. Cette démolition contribuera à une amélioration du paysage ;
- La **végétalisation** du site des Bormettes, notamment aux abords du bâtiment principal, qui conduira à une meilleure intégration paysagère.

L'étude d'impact jointe en PJ4 comprend bien un volet paysager. Ce volet :

- Analyse le contexte paysager existant, notamment depuis les points de vue principaux (Partie IV, chapitre 7),
- Présente l'insertion du projet dans son environnement (Partie I, chapitre 5 et Partie Va, paragraphes 2.7 et 3.6),
- Identifie les volumes, gabarits et traitements architecturaux du bâtiment Naval Group (Partie I, chapitre 5 et Partie Va, paragraphes 2.7 et 3.6),
- Et propose des mesures d'atténuation et d'intégration, notamment (Partie Va, paragraphes 2.7 et 3.6) :
 - La modulation des volumes du bâtiment,
 - Un traitement de façade sobre, en cohérence avec l'environnement portuaire et industriel,
 - La végétalisation d'espaces périphériques, et des aménagements paysagers sur les abords et les cheminements doux.

Il ne s'agit donc pas d'une simple présentation formelle : l'analyse paysagère est bien documentée, avec des visuels, des coupes, et une réflexion sur l'intégration visuelle depuis les secteurs sensibles.

Le terrain d'assiette du projet est une friche industrielle, avec des bâtiments vétustes, des secteurs imperméabilisés, et un cloisonnement marqué visuellement.

Le projet permet :

- La requalification de cette zone dégradée en une entité fonctionnelle et intégrée,
- La réduction des impacts visuels liés à l'enclavement et à l'état actuel du site,
- Et l'ouverture contrôlée du site vers le reste du quartier par des cheminements, espaces végétalisés et transitions douces.

Contrairement à un site vierge ou naturel, il s'agit ici d'un secteur artificialisé dont le traitement paysager vise à réparer et recomposer un front urbain cohérent.

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 :

L'étude d'impact a bien été réalisée sur la base du projet concret de Naval Group, à savoir un bâtiment d'une hauteur de 10,50 mètres (hors édicules techniques) et à 12,14m (avec les édicules techniques), correspondant à la réalité du programme actuellement déposé sur le secteur E de l'OAP.

L'OAP page 11 indique que : « la hauteur autorisée correspond à du R+3 » dans le secteur E. De plus, le projet de règlement du PLU (zone 3AU10-hauteur) prévoit dans le secteur E une hauteur totale de 14m, portée à 17m sur 200m² maximum. Toutefois, cette surélévation ne sera pas réalisée, comme l'a confirmé le porteur de projet.

Ainsi :

- La hauteur ainsi que le gabarit de la construction effectivement projetés (R+1) restent bien inférieures aux capacités constructibles du PLU ;
- L'étude d'impact est cohérente avec le projet réel ;
- Et toute évolution future significative (modification de hauteur ou de volumétrie) devra faire l'objet de nouvelles démarches administratives.

En résumé, la hauteur et le gabarit maximum du PLU ne seront pas utilisés. L'étude d'impact a bien été réalisée sur la base du projet qui sera construit.

- 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 d'entreprise sera en R+1.

Réponse du porteur de projet :

Le bâtiment de restauration projeté dans le secteur D est bien prévu en R+1, conformément à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) annexée au dossier de mise en compatibilité du PLU.

Le règlement du PLU modifié, applicable à ce secteur, fixe :

- Une hauteur totale des constructions à 10 mètres,
- Et une hauteur de façade à 8 mètres.

Le projet de bâtiment respecte strictement ces gabarits réglementaires.

Par ailleurs, compte tenu des contraintes liées au risque d'inondation, le bâtiment sera implanté avec un niveau de plancher surélevé, conformément aux prescriptions issues des études hydrauliques.

Cette surélévation sera intégrée dans la limite des hauteurs autorisées, sans dépasser les seuils fixés par le règlement.

Les documents graphiques et perspectives figurant dans le dossier ont été établis sur cette base. Ils sont cohérents avec les règles d'urbanisme, et visent à illustrer l'intégration du bâtiment dans le site.

- 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 :

En premier lieu, il s'agit de bien rappeler que la surface plancher au sol est totalement différente de la surface au sol. A noter par exemple, que la partie bureaux du centre d'excellence est sur R+1 et donc le rapport entre surface plancher et au sol est diminué par 2

La surface de plancher existante sur le site des Bormettes est de 9 518 m². (Cette surface n'intègre pas l'ancien bâtiment tertiaire et les voiries existantes). Le projet prévoit une surface totale d'environ 26 524 m², répartie sur plusieurs programmes (industriel, tertiaire, hôtel, équipement sportif, logements). Cette augmentation s'explique par :

- La restructuration et modernisation d'une friche industrielle ;
- La mutualisation des emprises (Naval Group et partenaires) ;
- Et l'intégration d'équipements publics et collectifs, au service de la population locale.

Il ne s'agit donc pas d'un triplement de la densité à vocation strictement privée, mais d'un projet d'aménagement global, mixte, équilibré et encadré par le PLU.

L'étude d'impact et le bilan carbone ont été réalisés sur la base des données connues au moment du dépôt du dossier, à savoir le programme défini avec Naval Group.

La surface maximale constructible autorisée par le PLU (environ 49 430 m²) correspond à un cadre théorique, qui :

- N'a pas vocation à être atteint dans sa totalité,
- Et dont chaque construction fera l'objet de procédures administratives.

L'étude d'impact n'est donc ni incomplète, ni incohérente, mais conforme au projet actuel. En cas d'évolution significative ultérieure, des études complémentaires seraient exigées, conformément au droit en vigueur.

Enfin, l'article L.121-13 du Code de l'urbanisme impose une urbanisation limitée, justifiée et encadrée dans les espaces proches du rivage.

Or, le projet :

- Se développe sur une friche industrielle déjà urbanisée, située dans la continuité immédiate du tissu bâti existant entre les quartiers du Port à l'Ouest, la cité des Bormettes au Nord et le quartier de l'Argentière à L'Est comme le mentionne la notice de présentation.
- Intègre des emplacements réservés favorisant la connexion avec le reste du territoire,
- Ne porte pas atteinte à la bande littorale naturelle, ni à la trame verte ou bleue,
- Et répond à un objectif d'intérêt général en matière de réindustrialisation, emploi local, et équipements publics.

Le projet a par ailleurs été examiné dans le cadre de la procédure d'avis de l'autorité environnementale et de l'examen conjoint avec les personnes publiques associées, sans qu'aucune violation du L.121-13 n'ait été relevée.

En conclusion, l'augmentation de surface de plancher est encadrée, maîtrisée et justifiée. Le projet est conforme au droit littoral, en particulier à l'article L.121-13.

En complément de la réponse apportée par la mairie, le restaurant d'entreprise a bien été pris en compte dans le bilan carbone réalisé pour le projet. Sa surface est intégrée aux 3457 m² de la catégorie « tertiaire » des bâtiments prévus par le projet.

En second lieu, s'agissant du principe d'urbanisation limitée des espaces proches du rivage énoncé à l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme, il y a lieu de rappeler ce qui suit.

D'une part, les dispositions en cause ont été **parfaitement intégrées** par la commune de La Londe-les-Maures dans la conduite du projet et ont **structuré la procédure de mise en compatibilité du PLU**, en assurant à chaque étape le **respect du cadre légal** et des équilibres territoriaux.

La jurisprudence administrative (CE, 3 juin 2020, Grimaud ; CE, 14 octobre 2022, n°454521 ; CE, 16 décembre 2022, n°448400) a précisé que le **caractère limité de l'urbanisation** dans les espaces proches du rivage s'apprécie au regard :

- de la **surface construite**,
- de la **densité du bâti**,
- de l'**intégration paysagère**,
- de la **présence de secteurs urbanisés voisins**,
- et de la **qualité de la desserte**.

Le projet respecte pleinement ces critères.

Le site des Bormettes constitue une **friche industrielle de 20 hectares**, issue d'une **ancienne usine de torpilles** installée en 1907, dont l'activité a cessé en 1993. Depuis, le secteur est demeuré en **état d'abandon**, mais avec de nombreuses traces d'artificialisation : plateformes bétonnées, voiries internes, canalisations, réseaux, ruines de bâtiments, pollution résiduelle, etc.

Il s'agit d'une **friche au sens de la définition nationale** (circulaire du 29 juillet 2022 sur la lutte contre l'artificialisation) et d'un **secteur à requalifier**, déjà identifié comme tel par :

- le **PLU de 2013**, qui l'a classé en **zone 3AU** (à urbaniser à moyen terme),
- le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, qui inscrit ce site dans une **enveloppe urbaine compatible** avec une requalification,
- l'étude d'impact, qui confirme son **caractère d'urbanisation potentielle maîtrisée**.

Contrairement à ce qu'indique la contribution, le terrain **ne présente pas un caractère naturel**, et l'urbanisation projetée ne peut donc être considérée comme une artificialisation nouvelle.

Le terrain d'assiette du projet est **inclus dans l'agglomération sud de la commune de La Londe-les-Maures, entièrement urbanisée**.

Il est **encerclé** par des quartiers existants :

- **à l'est : le quartier de l'Argentière**, comprenant logements, commerces, équipements touristiques et plage,
- **à l'ouest : le quartier du port (commerces, port...) et de la Baie des Îles**,
- **au nord : la cité des Bormettes et le lotissement du Pont-Blanc**.

Le site est donc **entouré sur ses trois côtés par de l'urbanisation constituée**, avec des raccordements aux réseaux publics, une accessibilité routière, et des continuités urbaines fonctionnelles.

Le projet ne constitue **ni une extension en discontinuité**, ni une urbanisation dans un espace vierge. Il s'agit au contraire de **réintégrer une enclave urbaine abandonnée dans la continuité urbaine existante**, dans un objectif de requalification.

Le projet de mise en compatibilité du PLU :

- prévoit une surface de plancher maximale de **49 430 m² sur 20 hectares**, soit un taux d'occupation de **moins de 25 %**,
- impose des **hauteurs de façade limitées**, une **organisation par îlots**, des **espaces publics végétalisés**, et des **prescriptions d'intégration paysagère**,
- prend en compte les **voies, les stationnements et les équipements collectifs** dans le calcul des impacts environnementaux et des compensations.

Ce projet est **bien inférieur à d'autres densités constatées dans le périmètre communal**, et s'intègre dans une logique de sobriété foncière.

La déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU :

- **respecte la procédure prévue par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme**,
- **a fait l'objet d'une concertation préalable**, suivie d'une **enquête publique**, et s'accompagne de toutes les **évaluations environnementales** obligatoires,
- **ne donne pas d'autorisation d'urbanisme directe**, mais encadre la possibilité de construire dans un futur conforme aux orientations du PLU.

Le projet de mise en compatibilité du PLU n'ouvre pas une zone vierge à l'urbanisation. Il **réintègre dans la continuité urbaine un site de friche industrielle de 20 hectares**, situé **au cœur d'un tissu bâti dense**, identifié depuis 2013 comme secteur à urbaniser, et **déjà classé en zone 3AU**.

Il **respecte strictement** les articles **L.121-3 et L.121-13** du code de l'urbanisme, ainsi que la jurisprudence du Conseil d'État sur l'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage.

La commune a donc agi :

- dans le cadre légal,
- dans le respect de ses engagements issus de la concertation,
- et dans une démarche exemplaire de réindustrialisation durable, sans artificialisation nette, et avec un haut niveau d'exigence environnementale.

D'autre part, il convient d'ajouter que la jurisprudence la plus récente confirme qu'il « résulte des dispositions précitées de l'article L.121-13 du code de l'urbanisme qu'une opération conduisant à étendre l'urbanisation d'un espace proche du rivage ne peut être légalement autorisée que si elle est, d'une part, de caractère limité, et, d'autre part, justifiée et motivée dans le plan local d'urbanisme selon les critères qu'elles énumèrent. Cependant, lorsqu'un schéma de cohérence territoriale comporte des dispositions suffisamment précises et compatibles avec ces dispositions législatives qui précisent les conditions de l'extension de l'urbanisation dans l'espace proche du rivage dans lequel l'opération est envisagée, le caractère limité de l'urbanisation qui résulte de cette opération s'apprécie en tenant compte de ces dispositions du schéma concerné » (CAA Douai, 6 février 2025, req. n°24DA00549).

Or, en l'espèce, le SCOT identifie spécifiquement le site des Bormettes au nombre des « espaces littoraux à forts enjeux stratégiques où les opérations d'urbanisme peuvent se faire par renouvellement ou par extension de manière significative par rapport aux caractéristiques du bâti existant environnant »(DOO (orientation 4.G.b), page 44) :

Afin d'assurer le respect de ce principe d'extension limitée à l'échelle de son territoire, le SCoT identifie trois catégories d'espace :

- Les espaces littoraux à forts enjeux stratégiques où les opérations d'urbanisme peuvent se faire par renouvellement ou par extension de manière significative par rapport aux caractéristiques du bâti existant environnant :
 - le «Front de Mer Centre-Ville» (entrée est) de Bandol ;
 - Pin-Rolland et Port Pin Rolland à St Mandrier-sur-Mer ;
 - le site de Bois Sacré à la Seyne ;
 - l'interface ville / mer au Mourillon à Toulon ;
 - le site de la Font des Horts et du Port St Pierre à Hyères ;
 - le site des Bormettes à La Londe ;
 - le site de Cap Péno à Carqueiranne.
- Les espaces littoraux sensibles (du fait de leurs localisations en bord de mer, leurs qualités architecturales et/ou paysagères) où l'expression de l'urbanisation et des constructions doit être plus limitées et intégrées (en respectant les morphologies, l'organisation parcellaire, l'architecture, les matériaux, le végétal et plus généralement les règles qui caractérisent ces espaces) :
 - La Lecque, Les Lauves, La Gardière, Le Gaou à Six-Fours-les-Plages, en dehors de l'ancien laboratoire DCN du Brusc ;
 - Fabrègas à La Seyne-sur-Mer ;
 - Les espaces couverts par le périmètre de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine de Tamaris ;
 - Les espaces urbanisés de la corniche du Cap Brun à Toulon ;
 - Les villages de cabaniers de San Peyre et du Pin de Galle ;
 - Les quartiers littoraux des Bonnettes, du Collet Redon et des Oursinières ;
 - Les espaces urbanisés de la presqu'île de Giens sauf la plaine de la Badine ;
 - Les espaces bâties sous pinède de La Capte ;
 - Les espaces couverts par le périmètre de l'AVAP de Porquerolles à l'exclusion de la ZAC Ste Agathe ;
 - Le village de Port Cros, situé en cœur de Parc National ;
 - Le village du Levant ;
 - Le hameau de Cabasson ;
 - Les espaces urbanisés inclus à l'intérieur du site inscrit du Cap Bénat.
- Les espaces littoraux neutres (sans enjeu particulier de développement et sans qualité patrimoniale ou paysagère spécifique) où les extensions doivent se faire de manière limitée :
 - L'ensemble des espaces bâties non identifiés ci-dessus sont inclus dans cette catégorie.

Dans ce cadre, les Plans Locaux d'Urbanisme précisent le quantum de l'urbanisation possible dans ces trois catégories d'espaces, en particulier pour les espaces à forts enjeux stratégiques.

En parallèle, on rappellera qu'il ressort du SCOT que le site des Bormettes (pris dans sa globalité) est :

- identifié au nombre des sites technopolitains / métropolitains servant « *de sites leviers pour l'accueil des activités économiques métropolitaines* » (voir, en ce sens DOO, orientation 7, page 52).
- localisé, en tant que tel, au nombre des espaces de l'ambition métropolitaine et la stratégie de développement métropolitain décrits dans le « *Schéma illustratif de l'ambition métropolitaine* » annexé au DOO du SCOT.

Pour tenter de nuancer la portée de ces dispositions du SCOT, le contributeur fait valoir une décision de la Cour administrative d'appel de Marseille concernant un projet autorisé sur un site identifié comme un espace de développement dans le SCOT (Cour administrative d'appel de Marseille, 1^{ère} Chambre, 26 décembre 2019, 19MA03609 - 19MA03610 - 19MA03881 - 19MA03882, concernant un projet envisagé sur le site dit du « Yotel » à Cogolin).

Or, cette jurisprudence n'est pas transposable en l'espèce dès lors que, s'agissant du site de Cogolin, le juge administratif a spécifiquement relevé que le SCOT alors applicable rappelait explicitement que :

- l'extension de l'urbanisation des sites stratégiques de développement devait demeurer limitée, en étant appréciée à l'échelle du quartier ;
- le secteur concerné était d'ailleurs également situé en secteur de " maîtrise renforcée de l'urbanisation ".

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 Londois 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 :

Sens du projet par rapport à la vocation touristique

A propos du présumé contre-sens de la vocation touristique et de la vocation industrielle. S'il est vrai qu'aujourd'hui, la vocation touristique du littoral de la commune de la Londe constitue un marquer du territoire, il n'en reste pas moins vrai que la dépendance à l'activité touristique constitue un risque que la diversification des activités économiques à la Londe permet de maîtriser. Le site des Bormettes est une **friche industrielle, située en bord de mer**. Son **réaménagement** s'inscrit dans une **logique de réindustrialisation** et vise à :

- Créer des **emplois durables**, hors saison touristique,
- Stimuler l'**activité économique locale**.

Le projet a été conçu **en complémentarité** avec l'identité agricole et touristique du territoire, dans une logique de **mixité des fonctions** (économie, logement, équipements sportifs et publics), et non en concurrence avec celle-ci.

D'autre part, l'aménagement du site des Bormettes ne remet en aucun cas en cause la vocation touristique de la Londe dans la mesure où :

- L'aménagement du site permet de préserver la façade littorale et de l'améliorer :
 - Préservation de la plage aux chiens et de la plage des Tamaris
 - Création d'un parc public,
 - Création de cheminements modes doux,
 - Renforcement des continuités notamment est-ouest,
 - Résorption de la friche industrielle existante et intégration paysagère des nouveaux bâtiments,

- Création d'un hôtel qui a vocation à être utilisé principalement par les intervenants dans le pôle d'excellence à l'année et qui pourra être utilisé par les touristes pendant la période estivale (période pendant laquelle le site a une activité ralenties)

Sur la circulation :

1. Méthode et hypothèses

Une étude d'accessibilité a été menée par TRANSITEC (DAE PJ4 Annexe 5) pour diagnostiquer la situation actuelle et évaluer les impacts liés au projet selon la méthode suivante. L'étude d'accessibilité réalisée par le bureau d'études TRANSITEC en mars 2024 met en évidence, de manière très claire, les contraintes naturelles et urbaines du site : situé en limite littorale, encadré par le Maravenne à l'ouest, un canal à l'est et la mer au sud, le projet dispose d'un accès sur l'avenue Henri Paul Schneider.

L'étude reconnaît ainsi que l'accessibilité du site repose sur un réseau viaire peu maillé, avec une largeur de chaussée restreinte à certains endroits (notamment les 5,15 m évoqués pour l'avenue Schneider).

L'étude TRANSITEC a modélisé les flux futurs de manière différenciée selon les saisons, intégrant :

- L'ensemble des activités programmées (450 + 250 emplois NG, 250 emplois complémentaires, hôtel de 80 chambres, 25 logements, gymnase) ;
- Une estimation précise des déplacements induits (salariés, résidents, visiteurs) ;
- Les flux journaliers et ceux aux heures de pointe.
- Une estimation précise du trafic généré par le site (employés, visiteurs, livraisons). Elle prend en compte en particulier l'impact de l'utilisation du télétravail des collaborateurs, qui peuvent poser jusqu'à 2 jours par semaine. Les arrivées des collaborateurs s'étendent sur plus de 2 heures le matin.
- Les hypothèses sur les flux de camions de livraison (très faibles sur ce site car le stockage est en dehors du site),
- Les flux de visiteurs avec le parking visiteurs ainsi que les flux des phases 1 et 2 dans l'étude TRANSITEC page 53 à 58 ont bien été retenues

Contrairement à ce qui est avancé dans les contributions

- *L'étude trafic jointe en Annexe 5 ne s'est pas focalisé sur « le mois le plus creux de l'année ». En effet, elle se base sur des comptages routiers qui ont eu lieu **en haute saison (été – août) et en basse saison (septembre et février)**.*
- De plus, il est à noter que le site Naval Group étant fermé 1 mois entre la dernière semaine de juillet et la troisième semaine d'août, le trafic généré sera donc moindre en haute saison.
- Suite à une remarque pendant l'enquête publique, il est à noter qu'Après vérification, le pourcentage d'augmentation du trafic indiqué en p82 de l'annexe trafic sur le sud de l'avenue Henri Paul Schneider est bien correct : le calcul est le suivant => [(trafic état de projet - trafic état de référence) / trafic état de référence], ce qui nous donne deux sens confondus $[(4'400-1'270) / 1'270] = +246\%$ (arrondi à +245%), soit un trafic multiplié par 3,5 par rapport à l'état de référence. Dans le sens regardé par le contributeur (nord vers sud), le calcul donne un résultat similaire $[(2'230-630) / 630] = +254\%$. Il s'agit donc vraisemblablement d'une erreur de calcul de la part du contributeur.

2. Résultats

Cette analyse confirme qu'en phase 1 (page 61 de l'annexe 5), les emplois de Naval Group génèrent seulement entre 200 et 250 véhicules aux heures de pointe en basse saison et 150 en hautes saison et que les niveaux de trafic reste modéré en basse saison (pages 65 et 68 de l'annexe PJ5)

L'analyse fine du niveau de sollicitation aux heures de pointe montre que :

- La majorité des carrefours, y compris celui de l'avenue du Général de Gaulle, fonctionnent actuellement avec un taux d'occupation inférieur à 50 %, y compris en haute saison ;
- Les volumes de trafic futurs sont contenus en valeur absolue, avec des cadences de passage inférieures à 1 véhicule toutes les 9 à 12 secondes sur les axes principaux ;
- Des itinéraires d'accès peuvent permettre de délester le centre-ville, comme le Chemin du Pansard ou l'avenue Matisse, à condition d'en encadrer les usages.

Il est exact que l'avenue Schneider pourrait accueillir jusqu'à 2 230 véhicules par jour en régime de croisière, contre 630 aujourd'hui, soit une multiplication par 3,5. Cette estimation, loin d'être dissimulée, figure explicitement dans les annexes de l'étude. La variation de +245 % correspond à une augmentation relative calculée selon les usages statistiques conventionnels. Il ne s'agit en aucun cas d'une volonté de minoration.

Des mesures visant à favoriser la mobilité durable : promotion des transports en commun, incitation au covoiturage, aménagements cyclables comme souligné dans notre réponse à la MRAE le 30 juin 2025.

3. Mesures

3.1. Les transports en commun

- **Il est prévu la création d'un arrêt de bus** sur le boulevard Henri-Paul Schneider. L'objectif est de réunir les conditions optimales permettant aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de déployer de nouveaux services : prolongement de lignes, création de nouvelles lignes ou renforcement de lignes existantes.
- Parallèlement, la Communauté de communes participe à deux projets liés aux transports en commun à l'échelle de l'aire métropolitaine toulonnaise :
 - les études préalables à la mise en œuvre d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) ;
 - le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)
 - Ces deux dispositifs, pilotés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont pour objectif de développer l'offre de mobilité, de mieux coordonner l'ensemble des modes de transport (trains, bus, mobilités douces, etc.) et de favoriser le développement de projets structurants en matière de mobilité.
 - Concrètement, ces démarches pourraient permettre de renforcer ou de créer des lignes de transport en commun desservant le site du projet, dont la conception intégrera les aménagements nécessaires à l'accueil de ces futurs services aux Bormettes.
 - C'est notamment le cas du projet de SERM, dont les différents scénarios de développement sont actuellement à l'étude. L'un des axes constants de ce projet est la création ou le renforcement d'un corridor de transport en commun entre la métropole toulonnaise et la partie est du territoire de la Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures.
- Par ailleurs, des échanges sont en cours depuis plusieurs mois entre Naval Group et les services de la Région afin d'imaginer les solutions susceptibles d'être mises en œuvre pour développer ou adapter l'offre de transport en commun en particulier sur deux axes
 - Toulon est – LA Londe
 - Zone du Golfe de St Tropez – La Londe
- Naval group poursuit aussi les travaux pour renforcer les offres de co voiturage vers ses collaborateurs

3.2. En ce qui concerne les modes doux

- La commune dispose d'un réseau structuré dédié aux modes actifs, qui relie le cœur de ville au bord de mer, tant dans l'axe est-ouest que nord-sud.
- Ces aménagements existants permettent d'assurer une liaison directe entre le projet, le centre-ville et les quartiers urbains environnants, tels que le quartier du Port et celui de l'Argentière.

3.3. Intégration des modes actifs dans le projet des Bormettes

- Le projet des Bormettes intègre systématiquement les modes actifs dans la conception des espaces publics. L'ensemble des cheminements dédiés aux mobilités douces (piétons, cyclistes, utilisateurs de rollers, personnes à mobilité réduite, etc.) représente un maillage d'environ 1,3 kilomètres à l'intérieur du périmètre du projet.
- Les infrastructures créées dans le cadre de l'aménagement permettront, dès leur mise en service, d'assurer des continuités avec les réseaux existants. Elles offriront ainsi des parcours fluides depuis le centre-ville de La Londe-les-Maures jusqu'aux plages de l'Argentière, mais également vers le port.

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes

Cela concerne notamment la connexion avec le chemin des Annamites, qui relie le centre-ville à l'entrée du site.

3.4. Le développement du réseau dédié aux modes actifs dans le cadre du PAPI

- Par ailleurs, les travaux liés à la lutte contre les inondations intègrent également la création de cheminements pour les modes doux, contribuant à renforcer et compléter le maillage existant.

Au final, à l'horizon 2030, le réseau ainsi constitué offrira une alternative cohérente, sûre et dense aux déplacements motorisés, facilitant l'accès au site des Bormettes et sa connexion avec les pôles urbains voisins

3.5 Evolutions potentielles d'un autre accès

Sur la création d'un accès complémentaire au projet en plus de l'accès existant, les infrastructures existantes disposent des réserves de capacité suffisantes pour supporter les flux de circulation. Néanmoins, le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

En complément, la commune étudie la possibilité d'améliorer le fonctionnement du carrefour du pont blanc.

3.6 stationnements

L'urbanisation du site s'accompagne donc d'une **organisation raisonnée des flux**, évitant une dégradation de la situation dans le cœur de ville.

Le projet prévoit la **création de stationnements dédiés** à l'intérieur même du site, dont :

- Des parkings sous ombrières photovoltaïques pour le personnel,
- Des espaces pour les visiteurs et les usagers des futurs équipements (gymnase, hôtel).

Ces stationnements sont conçus pour **répondre aux besoins induits par le projet**, sans déporter la pression sur les parkings publics existants du centre-ville ou des plages.

Par ailleurs, **dès les premières phases du projet**, la collectivité a :

- **Imposé la création de nouveaux parkings** intégrés au projet, pour les **usagers du quartier, les habitants, les touristes et les visiteurs du littoral** :
 - Un parking public paysager le long de la future avenue Schneider requalifiée ;
 - Un parking public d'accueil à l'entrée du site, à l'intersection de l'avenue Schneider et de l'entrée principale de Naval Group ;
 - Une **requalification complète du stationnement le long du port Maravenne**, avec réorganisation des espaces, signalétique, et sécurisation des cheminements piétons ;
 - Et enfin, la **création de places de stationnement en lien avec les futurs équipements**, notamment l'équipement sportif, l'hôtel, sans pression sur les places communales existantes.

Le projet des Bormettes ne repose **pas uniquement sur la desserte automobile liée à Naval Group**, mais s'inscrit dans une **approche globale de l'accessibilité et du stationnement**, portée par la commune pour répondre à tous les publics : salariés, touristes, résidents, clients des commerces, usagers du littoral.

Les **nouveaux parkings publics**, les **liaisons douces**, la **requalification du port**, et les **emplacements réservés** inscrits dans le PLU participent d'une stratégie cohérente de **gestion des flux et de partage de l'espace public**.

- **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'accessibilité.**

Réponse du porteur de projet :

Il est exact que la **connexion via la voie Louis-Bernard** n'est **pas prévue dans la phase 1** du projet, qui concerne l'installation de **550 salariés** sur le site.

Cette liaison figure cependant dans le **scénario d'évolution du projet**, comme une **mesure à mettre en œuvre au-delà de ce seuil**, lorsque le nombre d'usagers (salariés, visiteurs, résidents) nécessitera une **sécurité d'accès renforcée**.

Cette liaison est **prévue dans les emplacements réservés du PLU**, ce qui garantit sa faisabilité et son intégration future dans le maillage urbain.

Contrairement à certaines affirmations, la liaison par le boulevard Louis-Bernard **contribuera à diversifier les accès**, et donc à :

- **Alléger la pression** sur l'avenue Schneider,
- Offrir une **voie alternative en cas d'urgence ou d'incident**,
- Et renforcer la **sécurité globale du site** par une redondance des accès.

Elle constitue **l'un des leviers d'amélioration de l'accessibilité**, au sein d'un **dispositif plus large** comprenant aussi :

- L'aménagement de cheminements doux,
- La gestion des flux internes au site,
- Et l'optimisation du stationnement.

La liaison via la voie Louis-Bernard est **prévue au-delà de la phase 1**, dans une **logique progressive d'adaptation** du site à la montée en charge. Elle répond à une exigence de **sécurité et de desserte**, et s'inscrit dans le **plan global d'accessibilité** porté par le 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 :

Sur la circulation :

1. Méthode et hypothèses

Une étude d'accessibilité a été menée par TRANSITEC (DAE PJ4 Annexe 5) pour diagnostiquer la situation actuelle et évaluer les impacts liés au projet selon la méthode suivante. L'étude d'accessibilité réalisée par le bureau d'études TRANSITEC en mars 2024 met en évidence, de manière très claire, les contraintes naturelles et urbaines du site : situé en limite littorale, encadré par le Maravenne à l'ouest, un canal à l'est et la mer au sud, le projet dispose d'un accès sur l'avenue Henri Paul Schneider.

L'étude reconnaît ainsi que l'accessibilité du site repose sur un réseau viaire peu maillé, avec une largeur de chaussée restreinte à certains endroits (notamment les 5,15 m évoqués pour l'avenue Schneider).

L'étude TRANSITEC a modélisé les flux futurs de manière différenciée selon les saisons, intégrant :

- L'ensemble des activités programmées (450 + 250 emplois NG, 250 emplois complémentaires, hôtel de 80 chambres, 25 logements, gymnase) ;
- Une estimation précise des déplacements induits (salariés, résidents, visiteurs) ;
- Les flux journaliers et ceux aux heures de pointe.
- Une estimation précise du trafic généré par le site (employés, visiteurs, livraisons). Elle prend en compte en particulier l'impact de l'utilisation du télétravail des collaborateurs, qui peuvent poser jusqu'à 2 jours par semaine. Les arrivées des collaborateurs s'étendent sur plus de 2 heures le matin.
- Les hypothèses sur les flux de camions de livraison (très faibles sur ce site car le stockage est en dehors du site),
- Les flux de visiteurs avec le parking visiteurs ainsi que les flux des phases 1 et 2 dans l'étude TRANSITEC page 53 à 58 ont bien été retenues

Contrairement à ce qui est avancé dans les contributions

- L'étude trafic jointe en Annexe 5 ne s'est pas focalisé sur « le mois le plus creux de l'année ». En effet, elle se base sur des comptages routiers qui ont eu lieu **en haute saison (été – août) et en basse saison (septembre et février)**.
- De plus, il est à noter que le site Naval Group étant fermé 1 mois entre la dernière semaine de juillet et la troisième semaine d'août, le trafic généré sera donc moindre en haute saison.
- Suite à une remarque pendant l'enquête publique, il est à noter qu'Après vérification, le pourcentage d'augmentation du trafic indiqué en p82 de l'annexe trafic sur le sud de l'avenue Henri Paul Schneider est bien correct : le calcul est le suivant => [(trafic état de projet - trafic état de référence) / trafic état de référence], ce qui nous donne deux sens confondus $[(4'400-1'270) / 1'270] = +246\%$ (arrondi à +245%), soit un trafic multiplié par 3,5 par rapport à l'état de référence. Dans le sens regardé par le contributeur (nord vers sud), le calcul donne un résultat similaire $[(2'230-630) / 630] = +254\%$. Il s'agit donc vraisemblablement d'une erreur de calcul de la part du contributeur.

2. Résultats

Cette analyse confirme qu'en phase 1 (page 61 de l'annexe 5), les emplois de Naval Group génèrent seulement entre 200 et 250 véhicules aux heures de pointe en basse saison et 150 en hautes saison et que les niveaux de trafic reste modéré en basse saison (pages 65 et 68 de l'annexe PJ5)

L'analyse fine du niveau de sollicitation aux heures de pointe montre que :

- La majorité des carrefours, y compris celui de l'avenue du Général de Gaulle, fonctionnent actuellement avec un taux d'occupation inférieur à 50 %, y compris en haute saison ;
- Les volumes de trafic futurs sont contenus en valeur absolue, avec des cadences de passage inférieures à 1 véhicule toutes les 9 à 12 secondes sur les axes principaux ;
- Des itinéraires d'accès peuvent permettre de délester le centre-ville, comme le Chemin du Pansard ou l'avenue Matisse, à condition d'en encadrer les usages.

Il est exact que l'avenue Schneider pourrait accueillir jusqu'à 2 230 véhicules par jour en régime de croisière, contre 630 aujourd'hui, soit une multiplication par 3,5. Cette estimation, loin d'être dissimulée, figure explicitement dans les annexes de l'étude. La variation de +245 % correspond à une augmentation relative calculée selon les usages statistiques conventionnels. Il ne s'agit en aucun cas d'une volonté de minoration.

Des mesures visant à favoriser la mobilité durable : promotion des transports en commun, incitation au covoiturage, aménagements cyclables comme souligné dans notre réponse à la MRAE le 30 juin 2025.

3. Mesures

3.1. Les transports en commun

- **Il est prévu la création d'un arrêt de bus** sur le boulevard Henri-Paul Schneider. L'objectif est de réunir les conditions optimales permettant aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de déployer de nouveaux services : prolongement de lignes, création de nouvelles lignes ou renforcement de lignes existantes.
- Parallèlement, la Communauté de communes participe à deux projets liés aux transports en commun à l'échelle de l'aire métropolitaine toulonnaise :
 - les études préalables à la mise en œuvre d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) ;
 - le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)
 - Ces deux dispositifs, pilotés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont pour objectif de développer l'offre de mobilité, de mieux coordonner l'ensemble des modes de transport (trains, bus, mobilités douces, etc.) et de favoriser le développement de projets structurants en matière de mobilité.
 - Concrètement, ces démarches pourraient permettre de renforcer ou de créer des lignes de transport en commun desservant le site du projet, dont la conception intégrera les aménagements nécessaires à l'accueil de ces futurs services aux Bormettes.
 - C'est notamment le cas du projet de SERM, dont les différents scénarios de développement sont actuellement à l'étude. L'un des axes constants de ce projet est la création ou le

renforcement d'un corridor de transport en commun entre la métropole toulonnaise et la partie est du territoire de la Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures.

- Par ailleurs, des échanges sont en cours depuis plusieurs mois entre Naval Group et les services de la Région afin d'imaginer les solutions susceptibles d'être mises en œuvre pour développer ou adapter l'offre de transport en commun en particulier sur deux axes
 - Toulon est – LA Londe
 - Zone du Golfe de St Tropez – La Londe
- Naval group poursuit aussi les travaux pour renforcer les offres de co voiturage vers ses collaborateurs

3.2. En ce qui concerne les modes doux

- La commune dispose d'un réseau structuré dédié aux modes actifs, qui relie le cœur de ville au bord de mer, tant dans l'axe est-ouest que nord-sud.
- Ces aménagements existants permettent d'assurer une liaison directe entre le projet, le centre-ville et les quartiers urbains environnants, tels que le quartier du Port et celui de l'Argentière.

3.3. Intégration des modes actifs dans le projet des Bormettes

- Le projet des Bormettes intègre systématiquement les modes actifs dans la conception des espaces publics. L'ensemble des cheminements dédiés aux mobilités douces (piétons, cyclistes, utilisateurs de rollers, personnes à mobilité réduite, etc.) représente un maillage d'environ 1,3 kilomètres à l'intérieur du périmètre du projet.
- Les infrastructures créées dans le cadre de l'aménagement permettront, dès leur mise en service, d'assurer des continuités avec les réseaux existants. Elles offriront ainsi des parcours fluides depuis le centre-ville de La Londe-les-Maures jusqu'aux plages de l'Argentière, mais également vers le port. Cela concerne notamment la connexion avec le chemin des Annamites, qui relie le centre-ville à l'entrée du site.

3.4. Le développement du réseau dédié aux modes actifs dans le cadre du PAPI

- Par ailleurs, les travaux liés à la lutte contre les inondations intègrent également la création de cheminements pour les modes doux, contribuant à renforcer et compléter le maillage existant.

Au final, à l'horizon 2030, le réseau ainsi constitué offrira une alternative cohérente, sûre et dense aux déplacements motorisés, facilitant l'accès au site des Bormettes et sa connexion avec les pôles urbains voisins

3.5 Evolutions potentielles d'un autre accès

Sur la création d'un accès complémentaire au projet en plus de l'accès existant, les infrastructures existantes disposent des réserves de capacité suffisantes pour supporter les flux de circulation. Néanmoins, le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

En complément, la commune étudie la possibilité d'améliorer le fonctionnement du carrefour du pont blanc.

3.6 stationnements

L'urbanisation du site s'accompagne donc d'une **organisation raisonnée des flux**, évitant une dégradation de la situation dans le cœur de ville.

Le projet prévoit la **création de stationnements dédiés** à l'intérieur même du site, dont :

- **Des parkings sous ombrières photovoltaïques** pour le personnel,
- **Des espaces pour les visiteurs et les usagers des futurs équipements** (gymnase, hôtel).

Ces stationnements sont conçus pour **répondre aux besoins induits par le projet**, sans déporter la pression sur les parkings publics existants du centre-ville ou des plages.

Par ailleurs, **dès les premières phases du projet**, la collectivité a :

- **Imposé la création de nouveaux parkings** intégrés au projet, pour les **usagers du quartier, les habitants, les touristes et les visiteurs du littoral** :
 - Un parking public paysager le long de la future avenue Schneider requalifiée ;
 - Un parking public d'accueil à l'entrée du site, à l'intersection de l'avenue Schneider et de l'entrée principale de Naval Group ;
 - Une **requalification complète du stationnement le long du port Maravenne**, avec réorganisation des espaces, signalétique, et sécurisation des cheminements piétons ;
 - Et enfin, la **création de places de stationnement en lien avec les futurs équipements**, notamment l'équipement sportif, l'hôtel, sans pression sur les places communales existantes.

Le projet des Bormettes ne repose **pas uniquement sur la desserte automobile liée à Naval Group**, mais s'inscrit dans une **approche globale de l'accessibilité et du stationnement**, portée par la commune pour répondre à tous les publics : **salariés, touristes, résidents, clients des commerces, usagers du littoral**.

Les **nouveaux parkings publics**, les **liaisons douces**, la **requalification du port**, et les **emplacements réservés** inscrits dans le PLU participent d'une stratégie cohérente de **gestion des flux et de partage de l'espace public**.

- **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 :

Le projet **ne supprime ni ne coupe aucun axe existant** entre l'Argentière, la plage des Tamaris ou le port de Miramar.

Au contraire, il prévoit :

- La **requalification de l'avenue Schneider**, transformée en **voie urbaine apaisée** (profil piétonisé, planté, sécurisé),
 - L'intégration de **liaisons douces** (piétons, cycles) dans l'ensemble de l'aménagement, **dans le respect des habitudes de circulation actuelles** (passerelle piétonne accessible au-dessus du canal de délestage prévu par le PAPI),

Les habitants pourront donc **continuer à se déplacer librement**, à pied, à vélo ou en voiture, vers les plages et équipements nautiques sans entrave dans des conditions grandement améliorées !

Certains contributeurs ont exprimé des inquiétudes sur le fait que le **sentier littoral pourrait être fermé ponctuellement** lors du **passage de drones** entre le site de Naval Group et le futur ponton.

Il est confirmé que :

- La **fermeture du sentier** ne sera que **très ponctuelle**, uniquement quelques minutes le temps du **passage des supports portant les drones**, pour **garantir la sécurité** des piétons ;
 - Une **voie piétonne alternative** est prévue, permettant aux usagers **ne souhaitant pas attendre** de continuer leur parcours sans interruption.

Ainsi, **aucun isolement ou blocage du sentier** ne sera à craindre : **la continuité piétonne est toujours assurée**, que ce soit en bord de mer ou via le réseau de cheminements internes.

- 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 :

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes
page 40

L'étude de trafic réalisée par **TRANSITEC**, bureau d'études indépendant spécialisé en mobilité, s'est appuyée sur :

- Les données disponibles au moment du dépôt du dossier,
- Les **programmes détaillés de la phase 1 du projet** (implantation de Naval Group, volumes de salariés, fonctionnement interne du site), mais aussi la **programmation prévisionnelle de la Phase 2**,
- Une **modélisation des flux**.

L'analyse a permis de **calibrer la capacité de l'avenue Schneider** et de simuler son fonctionnement dans différents scénarios d'exploitation, tout en intégrant les **flux générés par les futures composantes du site**.

Contrairement à ce qui est avancé, l'étude TRANSITEC a bien intégré les usages **non liés directement à Naval Group**, en particulier :

- L'équipement sportif avec estimation de fréquentation hors horaires de pointe (essentiellement en soirée ou week-ends),
- **L'hôtel**, avec un impact limité sur la voirie du fait de la **rotation lente** typique de l'hôtellerie, et de la clientèle d'affaire de Naval Group et de ses partenaires permettant des déplacements à pied entre l'hôtel et le site,
- Le **restaurant** d'entreprise ne générant pas de flux automobiles (déplacements à pied uniquement),
- Les **flux de livraison**, traités via des **accès dédiés** et gérés en dehors des heures de pointe,
- Et les **flux logistiques liés aux activités industrielles**, évalués dans les hypothèses de fonctionnement fournies par Naval Group.

L'étude de trafic n'est ni incomplète, ni sous-évaluée. Elle repose sur des **hypothèses réalistes, actualisées et prudentes**, intégrant à la fois les **flux professionnels, logistiques et publics** liés aux équipements projetés. Elle s'inscrit dans une **stratégie de montée en charge progressive**, encadrée par des phases successives et des mesures correctrices, si nécessaire.

En l'état, l'impact routier est **maîtrisé et compatible** avec les infrastructures existantes et les projets d'aménagement.

- 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 :

Contrairement à ce qui est avancé dans certaines contributions, la **zone de partenariat** située au nord du site principal de Naval Group n'a pas été intégrée de manière arbitraire ni sans encadrement.

La **mise en compatibilité du PLU** n'a pas été élaborée de manière théorique ou sur des intentions incertaines. Elle s'appuie directement sur les résultats de l'étude de trafic réalisée par le cabinet **TRANSITEC**, qui a permis de :

- Évaluer la capacité d'absorption du site en termes de flux routiers, tous usages confondus (salariés, logistique, activités économiques, équipements, etc.),
- Définir les seuils acceptables d'urbanisation, en tenant compte des caractéristiques actuelles et futures de la desserte (avenue Schneider, voie Louis-Bernard, cheminements doux...),
- Maîtriser l'impact global du projet sur la circulation, y compris en période de pic d'activité touristique.

En clair, c'est le **diagnostic de TRANSITEC** qui a fixé le cadre, et non l'inverse.

La zone de partenariat n'est pas une zone à urbaniser sans contrainte. Bien qu'elle n'ait pas encore de porteur de projet identifié, elle est :

- Encadrée par le règlement du PLU mis en compatibilité, qui définit des règles de constructibilité (gabarits, stationnement, usage, hauteur),
- Structurée dans l'OAP comme une extension cohérente du pôle technologique,

- Et intégrée dans les prévisions de flux de l'étude TRANSITEC, selon des hypothèses prudentes et compatibles avec les infrastructures existantes.

Ainsi, les **volumes de fréquentation projetés ont été dimensionnés** dès cette étape, et sont compatibles avec les capacités de voirie et de desserte.

Si un projet opérationnel est déposé demain sur cette zone, il devra obligatoirement :

- Respecter le PLU tel qu'approuvé,
- Démontrer sa compatibilité avec les flux autorisés et le cas échéant, faire l'objet d'études complémentaires.

Dans le détail, l'étude d'impact porte sur toutes les phases d'aménagement du projet (phases 1 et 2), en se basant sur les activités connues, mesurables et définies, comme le prévoit la réglementation.

L'ensemble des études environnementales a permis d'intégrer l'ensemble des impacts tant dans la phase 1 et phase 2 :

- Les impacts des phases 1 et 2 ont été intégrées dans l'ensemble des études comme exposé dans la Partie I – paragraphe 5 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier, et conformément à la notion de projet définie à l'article L122-1 du code de l'environnement, le projet décrit est appréhendé dans son ensemble : à ce titre, il porte sur la Phase 1 et la Phase 2. De ce fait, la Phase 2 du projet a été anticipée dans sa conception (accès, stationnements, bâtiments...) et analysée dans l'étude d'impact et les études spécifiques associées, dont l'étude trafic en annexe 5.
- En l'espèce, les impacts ont été analysés et les mesures ont donc été dimensionnées pour l'ensemble du projet (Phases 1 et 2), notamment vis-à-vis du trafic (Annexe 5). En d'autres termes, les mesures de réduction et de compensation ont été définies en anticipant la Phase 2.

De plus, nous rappelons que la présente étude d'impact s'inscrit dans une procédure d'**autorisation environnementale** qui donnera lieu à une autorisation préfectorale au titre du Code de l'environnement.

- Elle ne suffit pas à elle seule pour que les différents éléments de projet puissent être mis en œuvre. En effet, une **autorisation d'urbanisme** est également requise : un permis de construire qui relève du Code de l'urbanisme.
- Ainsi, au-delà du centre d'excellence porté par Naval Group (zones 5 et 6a), les autres zones relèvent d'opérations futures qui, si elles se concrétisent, feront l'objet de nouvelles procédures réglementaires, *a minima* via la délivrance d'un permis de construire.
- Toutes les pièces réglementaires ont été déposées dans leur intégralité (études d'impact, Natura 2000, demandes de dérogation, études spécifiques jointes en annexe, DPM, etc.). Le projet suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'Etat, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN).

La zone de partenariat **n'est, ni floue, ni laissée au hasard**. Sa programmation est **déjà encadrée par les résultats d'une étude de trafic complète**, et intégrée au PLU dans un **cadre réglementaire strict**.

Il n'y a donc pas de risque de développement non maîtrisé, ni de sous-estimation des impacts sur les riverains. **Le projet a été conçu en fonction des capacités de desserte, et non l'inverse.**

- **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 leur 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 :

L'étude de trafic (Annexe 5 à l'étude d'impact) menée par le bureau TRANSITEC **n'a pas pour objet de minimiser les impacts du projet**, mais bien de **déterminer la capacité maximale de fréquentation** du site dans des conditions soutenables pour la commune et ses habitants.

Elle a été réalisée **en amont** et a permis de calibrer précisément :

- les flux liés à l'activité industrielle de Naval Group,
- ceux générés par les futurs équipements publics (gymnase, hôtel),
- ainsi que les besoins en voirie, stationnement, sécurité et liaisons douces.

Le projet, et la mise en compatibilité du PLU qui l'accompagne, **découlent directement de ces données techniques** et non l'inverse.

La collectivité a intégré, dans le projet d'aménagement :

- la **requalification de l'avenue Schneider** pour en faire un boulevard urbain apaisé,
- la création de **parkings publics** en entrée de site et à proximité du port,
- et un **réseau complet de voies douces**, connectant efficacement les quartiers existants aux plages, au centre-ville et au site réhabilité des Bormettes.

Ces aménagements visent à **réduire la pression automobile**, à **sécuriser les déplacements doux**, et à **maintenir l'accessibilité pour tous**, y compris les habitants, touristes, commerçants et familles.

Il est prévu, lors du passage ponctuel de drones entre le site Naval Group et le ponton, de **fermer très brièvement un tronçon du sentier littoral** pour des raisons de sécurité. Pendant cette courte période le sentier littoral sera interrompu mais cette **fermeture est limitée dans le temps**.

Néanmoins, une **voie piétonne alternative est aménagée** spécifiquement pour maintenir la continuité des cheminements, sans rallongement notable du temps de parcours. Il **n'y aura donc pas d'interdiction d'accès durable**, ni pour les promeneurs, ni pour les personnes accompagnées d'animaux.

Enfin, le projet prévoit également la **réalisation d'une passerelle au-dessus du bras de délestage du Maravenne**, entièrement **accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR)**. Cet aménagement vient renforcer l'objectif global de **continuité des mobilités douces**, en garantissant un **accès sécurisé, inclusif et pérenne** aux différents secteurs du littoral, y compris dans la situation de coupure du sentier littoral lors de passage de drones.

Le projet ne génère ni dégradation de la qualité de vie, ni coupure d'accès au littoral.

Les cheminements doux sont **renforcés**, les fermetures sont **ponctuelles et sécurisées**, et des solutions **accessibles à tous, y compris aux PMR**, ont été intégrées dès la conception.

L'ensemble s'inscrit dans une **amélioration globale de la desserte littorale**, dans le respect des usages existants et des impératifs de sécurité.

- **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 contraindrat 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 :

La passerelle piétonne permettant de franchir le futur canal de délestage du Maravenne n'est pas abandonnée, comme certains contributeurs l'ont laissé entendre.

Cependant, il est important de rappeler que **cette passerelle ne relève pas directement du projet des Bormettes**, mais :

- fait partie intégrante du **Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI)**,
- a déjà été **présentée lors d'une concertation et d'une enquête publique spécifiques**,
- a fait l'objet d'**autorisations administratives antérieures**, dans le cadre du projet de lutte contre les crues du Pansard et du Maravenne.

La communauté de Communes « Méditerranée Porte-des-Maures » et la commune ont veillé à **intégrer les ouvrages du PAPI dans la conception globale du projet des Bormettes**, afin de garantir :

- la **cohérence hydraulique**,
- la **résilience face au risque inondation**,
- et surtout la **continuité des cheminements doux littoraux**, via cette passerelle.

Bien que distincts juridiquement, les deux projets ont été **pensés ensemble**, dans une logique d'aménagement global et coordonné.

La passerelle prévue dans le cadre du PAPI :

- sera bien réalisée au-dessus du canal de délestage (25 mètres),
- sera accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR),
- et permettra de maintenir l'itinéraire piéton direct entre l'Argentière et le port de Miramar, en longeant le bord de mer.

Par conséquent :

- Il n'y aura pas de détour par le boulevard Louis Bernard,
- Le temps de parcours à pied ne sera pas allongé à 50 minutes,
- Et aucune discontinuité d'usage ne sera créée pour les piétons, touristes, familles, ou promeneurs.

La passerelle évoquée par les contributeurs **est bien prévue**, mais dans le cadre du **PAPI**, déjà concerté, validé et autorisé.

Elle est **pleinement intégrée au projet des Bormettes pour garantir la continuité des cheminements littoraux**, y compris pour les personnes à mobilité réduite.

Aucune coupure d'accessibilité, ni allongement significatif du temps de parcours ne sont à craindre.

- **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 emplacements réservés mentionnés par les contributeurs ne résultent **pas du projet Naval Group**, mais sont issus du **Plan d'Occupation des Sols (POS)** de la commune, antérieur au Plan Local d'Urbanisme. Ils sont placés pour assurer la liaison interquartier.

Lors de la révision du POS et l'approbation du **PLU en 2013**, ces emplacements ont été repris pour garantir la continuité d'aménagements structurants.

Ils ont ensuite été **réactualisés dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU**, pour assurer la cohérence globale du secteur en lien avec le projet des Bormettes.

Deux emplacements réservés stratégiques pour les liaisons interquartiers:

-Le passage au-dessus du Maravenne, entre le port de Miramar et les Bormettes :

- Il s'agit d'un **emplacement réservé pour un ouvrage routier**, c'est-à-dire **un pont** permettant la circulation motorisée et les mobilités douces,
- Cet axe permettrait une **liaison interquartiers** directe et résiliente, en complément des axes existants,
- Le pont pourrait être mobilisé si l'évolution des flux ou la gestion du risque inondation le justifie, **sans projet immédiat de réalisation**.

-La liaison entre les Bormettes et l'Argentière via la rue des Dauphins :

- Prévue comme **voie piétonne et douce**,
- Elle **préserve à terme une capacité d'évolution vers un axe routier**, en cas de nécessité (mobilité, secours, évacuation...),
- Aucune ouverture à la circulation automobile **n'est décidée à ce jour**.

Ces emplacements sont inscrits pour :

- **préserver des possibilités d'aménagement**, si elles devaient être activées dans le futur,
- **assurer la cohérence des liaisons urbaines** à moyen et long terme,
- et ne génèrent aucune réalisation automatique.

Les emplacements réservés du franchissement du Maravenne et de la rue des Dauphins **sont des outils de planification anciens, repris dans le PLU de 2013 et réactualisés dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme**. Ils visent à garantir les liaisons interquartiers futures, sans décision d'aménagement immédiat, ni ouverture automatique à la circulation. Toute évolution fera l'objet d'une concertation spécifique et devra préserver l'équilibre entre accessibilité, sécurité et qualité de vie résidentielle.

- 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 :

Le projet viaire a fait l'objet d'une communication complète, au même titre que le reste du projet de réindustrialisation

Pour ce qui concerne le carrefour dit du Pont Blanc

La CCMPM est maître d'ouvrage des aménagements publics à l'intérieur du périmètre de la zone d'activité des Bormettes. C'est à ce titre qu'elle participe à l'ensemble des démarches de programmation et d'autorisations préalables à la mise en œuvre du projet. Le carrefour du Pont Blanc est situé en dehors de ce périmètre et il fait partie d'une route départementale, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental du Var. L'optimisation de ce carrefour pour amoindrir les remontées de files pendant la période de grande fréquentation estivale est à l'étude par le Conseil Départemental du Var sur demande de la Mairie de la Londe les Maures.

Pour ce qui concerne le rond-point des médaillés militaires

Cet ouvrage est situé en dehors de la zone d'activité des Bormettes donc hors de la compétence de la CCMPM. Par ailleurs, l'étude de Trafic n'a pas mis en évidence une sous-capacité de l'ouvrage vis-à-vis des trafics induits par le projet de réindustrialisation.

Pour ce qui concerne l'avenue Henri Paul Schneider

Le dossier présenté à l'enquête publique contient l'ensemble des informations nécessaires à la compréhension du projet. L'avenue Henri Paul Schneider va être reprise afin d'améliorer la cohérence hydraulique du secteur, un réseau de noues et d'espaces verts accompagneront l'avenue. Des stationnements longitudinaux seront créés ainsi que des cheminements modes doux, permettant de créer un réseau complet avec une liaison vers le centre-ville, via le chemin des annamites et le long du littoral par la requalification des cheminements en bords de mer et la création d'une passerelle sur le chenal de délestage du Maravenne.

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 :

Le pont reliant le quartier des Bormettes au boulevard Louis-Bernard, franchissant le Maravenne, avait été initialement envisagé comme une liaison interquartiers possible.

A la suite de la concertation et des retours exprimés notamment par les habitants du quartier du port et les riverains du lotissement du Pont Blanc, **le conseil municipal a décidé de retirer ce projet**. Cette décision a été formellement actée par délibération, et le pont n'est plus programmé. Cette position avait été communiquée publiquement, et reçue comme un engagement de la commune, ce qui a contribué à apaiser les inquiétudes locales à ce sujet.

L'étude de circulation confiée au cabinet TRANSITEC, annexée au dossier, conclut que le réseau pouvait absorber le projet. La commune n'a pas besoin de ce pont pour garantir la bonne accessibilité au site, dans la configuration actuelle et à court/moyen terme.

Cependant, il se pourrait que pour la réalisation de la 2eme phase cet équipement s'avère être utile. Dans le cadre de la **mise en compatibilité du PLU avec le projet d'aménagement des Bormettes**, la commune a donc décidé de **maintenir un emplacement réservé à l'endroit initialement envisagé** pour ce franchissement. Ce

maintien ne constitue **ni une reprogrammation**, ni une intention immédiate de réalisation, mais une **mesure de précaution** :

- Afin de **préserver la possibilité d'un aménagement futur**, en cas d'évolution des flux ou de contraintes nouvelles,
- Sans créer de droits ou d'obligations en faveur de sa réalisation. Dans l'hypothèse de la mise en œuvre d'un tel ouvrage, le projet devra faire l'objet de procédures réglementaires adaptées et le public sera consulté et concerté conformément à ce que prévoit la loi.

La commune reste cohérente avec les **engagements issus de la concertation**, tout en maintenant une **capacité d'anticipation responsable**.

- 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 :

Le pont reliant le quartier des Bormettes au boulevard Louis-Bernard, franchissant le Maravenne, avait été initialement envisagé comme une **liaison interquartiers stratégique**, notamment pour **désengorger les flux en sortie de site** et offrir une voie d'évacuation complémentaire en cas d'urgence.

Cependant, à la suite de la **concertation publique**, et notamment des **retours exprimés par les habitants du quartier du port et les riverains du lotissement du Pont Blanc**, la commune a choisi d'écartier ce projet à court terme.

Cette décision a été **formellement actée par délibération du conseil municipal**, et aucun aménagement n'est actuellement programmé à cet emplacement.

Cette position a été clairement communiquée, et a permis de répondre aux préoccupations locales exprimées dès les premières phases de concertation.

L'étude de circulation menée par le cabinet TRANSITEC, jointe au dossier d'enquête publique, a démontré que la configuration actuelle du réseau viaire permet d'absorber les flux prévus dans le cadre de la phase 1 du projet, sans nécessiter d'aménagement supplémentaire à ce niveau.

En d'autres termes, la sortie de Naval Group par l'accès existant, via l'avenue Schneider, est jugée suffisante à court et moyen terme, et ne nécessite pas, dans l'immédiat, d'ouverture d'un second accès.

Cependant, la réalisation d'une seconde phase du projet, incluant éventuellement le développement de la zone partenaire ou l'évolution des usages, pourrait à terme justifier un renforcement du maillage viaire.

C'est pourquoi, dans le cadre de la **mise en compatibilité du PLU**, la commune a décidé de **maintenir un emplacement réservé à l'endroit initialement envisagé pour ce franchissement**.

Ce maintien n'est pas une intention immédiate de réalisation de ce pont, mais une **mesure de prudence et de planification**, afin de **préserver une option d'aménagement futur**, si les flux évoluent ou si un besoin en matière de sécurité ou d'accessibilité devait apparaître.

La commune reste donc fidèle à ses engagements tout en assurant une gestion responsable et évolutive de l'aménagement du territoire.

- 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 :

L'étude de trafic (Annexe 5 à l'étude d'impact) menée par le bureau TRANSITEC n'a pas pour objet de minimiser les impacts du projet, mais bien de déterminer la capacité maximale de fréquentation du site dans des conditions soutenables pour la commune et ses habitants.

Elle a été réalisée **en amont** et a permis de calibrer précisément :

- les flux liés à l'activité industrielle de Naval Group,
- ceux générés par les futurs équipements publics (gymnase, hôtel,),
- ainsi que les besoins en voirie, stationnement, sécurité et liaisons douces.

Le projet, et la mise en compatibilité du PLU qui l'accompagne, **découlent directement de ces données techniques** et non l'inverse.

La collectivité a intégré, dans le projet d'aménagement :

- la **requalification de l'avenue Schneider** pour en faire un boulevard urbain apaisé,
- la création de **parkings publics** en entrée de site et à proximité du port,
- et un **réseau complet de voies douces**, connectant efficacement les quartiers existants aux plages, au centre-ville et au site réhabilité des Bormettes.

Ces aménagements visent à **réduire la pression automobile**, à **sécuriser les déplacements doux**, et à **maintenir l'accessibilité pour tous**, y compris les habitants, touristes, commerçants et familles.

L'étude de trafic (Annexe 5 à l'étude d'impact) menée par le bureau TRANSITEC dont les conclusions sont données dans le paragraphe ci-dessous a permis d'identifier des solutions concrètes d'amélioration

i. Méthode et hypothèses

Une étude d'accessibilité a été menée par TRANSITEC (DAE PJ4 Annexe 5) pour diagnostiquer la situation actuelle et évaluer les impacts liés au projet selon la méthode suivante. L'étude d'accessibilité réalisée par le bureau d'études TRANSITEC en mars 2024 met en évidence, de manière très claire, les contraintes naturelles et urbaines du site : situé en limite littorale, encadré par le Maravenne à l'ouest, un canal à l'est et la mer au sud, le projet dispose d'un accès sur l'avenue Henri Paul Schneider.

L'étude reconnaît ainsi que l'accessibilité du site repose sur un réseau viaire peu maillé, avec une largeur de chaussée restreinte à certains endroits (notamment les 5,15 m évoqués pour l'avenue Schneider).

L'étude TRANSITEC a modélisé les flux futurs de manière différenciée selon les saisons, intégrant :

- L'ensemble des activités programmées (450 + 250 emplois NG, 250 emplois complémentaires, hôtel de 80 chambres, 25 logements, gymnase) ;
- Une estimation précise des déplacements induits (salariés, résidents, visiteurs) ;
- Les flux journaliers et ceux aux heures de pointe.
- Une estimation précise du trafic généré par le site (employés, visiteurs, livraisons). Elle prend en compte en particulier l'impact de l'utilisation du télétravail des collaborateurs, qui peuvent poser jusqu'à 2 jours par semaine. Les arrivées des collaborateurs s'étendent sur plus de 2 heures le matin.
- Les hypothèses sur les flux de camions de livraison (très faibles sur ce site car le stockage est en dehors du site),
- Les flux de visiteurs avec le parking visiteurs ainsi que les flux des phases 1 et 2 dans l'étude TRANSITEC page 53 à 58 ont bien été retenues

Contrairement à ce qui est avancé dans les contributions

- *L'étude trafic jointe en Annexe 5 ne s'est pas focalisé sur « le mois le plus creux de l'année ». En effet, elle se base sur des comptages routiers qui ont eu lieu **en haute saison (été – août) et en basse saison (septembre et février)**.*
- De plus, il est à noter que le site Naval Group étant fermé 1 mois entre la dernière semaine de juillet et la troisième semaine d'août, le trafic généré sera donc moindre en haute saison.
- Suite à une remarque pendant l'enquête publique, il est à noter qu'Après vérification, le pourcentage d'augmentation du trafic indiqué en p82 de l'annexe trafic sur le sud de l'avenue Henri Paul Schneider est bien correct : le calcul est le suivant => [(trafic état de projet - trafic état de référence) / trafic état de référence], ce qui nous donne deux sens confondus $[(4'400-1'270) / 1'270] = +246\%$ (arrondi à +245%), soit un trafic multiplié par 3,5 par rapport à l'état de référence. Dans le sens regardé par le

contributeur (nord vers sud), le calcul donne un résultat similaire $[(2'230-630) / 630] = +254\%$. Il s'agit donc vraisemblablement d'une erreur de calcul de la part du contributeur.

ii. Résultats

Cette analyse confirme qu'en phase 1 (page 61 de l'annexe 5), les emplois de Naval Group génèrent seulement entre 200 et 250 véhicules aux heures de pointe en basse saison et 150 en hautes saisons et que les niveaux de trafic reste modéré en basse saison (pages 65 et 68 de l'annexe PJ5)

L'analyse fine du niveau de sollicitation aux heures de pointe montre que :

- La majorité des carrefours, y compris celui de l'avenue du Général de Gaulle, fonctionnent actuellement avec un taux d'occupation inférieur à 50 %, y compris en haute saison ;
- Les volumes de trafic futurs sont contenus en valeur absolue, avec des cadences de passage inférieures à 1 véhicule toutes les 9 à 12 secondes sur les axes principaux ;
- Des itinéraires d'accès peuvent permettre de délester le centre-ville, comme le Chemin du Pansard ou l'avenue Matisse, à condition d'en encadrer les usages.

Il est exact que l'avenue Schneider pourrait accueillir jusqu'à 2 230 véhicules par jour en régime de croisière, contre 630 aujourd'hui, soit une multiplication par 3,5. Cette estimation, loin d'être dissimulée, figure explicitement dans les annexes de l'étude. La variation de +245 % correspond à une augmentation relative calculée selon les usages statistiques conventionnels. Il ne s'agit en aucun cas d'une volonté de minoration.

Des mesures visant à favoriser la mobilité durable : promotion des transports en commun, incitation au covoiturage, aménagements cyclables comme souligné dans notre réponse à la MRAE le 30 juin 2025.

iii. Mesures

3.1. Les transports en commun

Il est prévu la création d'un arrêt de bus sur le boulevard Henri-Paul Schneider. L'objectif est de réunir les conditions optimales permettant aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de déployer de nouveaux services : prolongement de lignes, création de nouvelles lignes ou renforcement de lignes existantes.

Parallèlement, la Communauté de communes participe à deux projets liés aux transports en commun à l'échelle de l'aire métropolitaine toulonnaise :

- les études préalables à la mise en œuvre d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) ;
- le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM).
 - Ces deux dispositifs, pilotés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont pour objectif de développer l'offre de mobilité, de mieux coordonner l'ensemble des modes de transport (trains, bus, mobilités douces, etc.) et de favoriser le développement de projets structurants en matière de mobilité.
 - Concrètement, ces démarches pourraient permettre de renforcer ou de créer des lignes de transport en commun desservant le site du projet, dont la conception intégrera les aménagements nécessaires à l'accueil de ces futurs services aux Bormettes.
 - C'est notamment le cas du projet de SERM, dont les différents scénarios de développement sont actuellement à l'étude. L'un des axes constants de ce projet est la création ou le renforcement d'un corridor de transport en commun entre la métropole toulonnaise et la partie est du territoire de la Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures.

Par ailleurs, des échanges sont en cours depuis plusieurs mois entre Naval Group et les services de la Région afin d'imaginer les solutions susceptibles d'être mises en œuvre pour développer ou adapter l'offre de transport en commun en particulier sur deux axes

- Toulon est – LA Londe
- Zone du Golfe de St Tropez – La Londe

Naval group poursuit aussi les travaux pour renforcer les offres de co voiturage vers ses collaborateurs

3.2. En ce qui concerne les modes doux

- La commune dispose d'un réseau structuré dédié aux modes actifs, qui relie le cœur de ville au bord de mer, tant dans l'axe est-ouest que nord-sud.
- Ces aménagements existants permettent d'assurer une liaison directe entre le projet, le centre-ville et les quartiers urbains environnants, tels que le quartier du Port et celui de l'Argentière.

3.3. Intégration des modes actifs dans le projet des Bormettes

- Le projet des Bormettes intègre systématiquement les modes actifs dans la conception des espaces publics. L'ensemble des cheminements dédiés aux mobilités douces (piétons, cyclistes, utilisateurs de rollers, personnes à mobilité réduite, etc.) représente un maillage d'environ 1,3 kilomètres à l'intérieur du périmètre du projet.
- Les infrastructures créées dans le cadre de l'aménagement permettront, dès leur mise en service, d'assurer des continuités avec les réseaux existants. Elles offriront ainsi des parcours fluides depuis le centre-ville de La Londe-les-Maures jusqu'aux plages de l'Argentière, mais également vers le port. Cela concerne notamment la connexion avec le chemin des Annamites, qui relie le centre-ville à l'entrée du site.

3.4. Le développement du réseau dédié aux modes actifs dans le cadre du PAPI

- Par ailleurs, les travaux liés à la lutte contre les inondations intègrent également la création de cheminements pour les modes doux, contribuant à renforcer et compléter le maillage existant.

Au final, à l'horizon 2030, le réseau ainsi constitué offrira une alternative cohérente, sûre et dense aux déplacements motorisés, facilitant l'accès au site des Bormettes et sa connexion avec les pôles urbains voisins

3.5 Evolutions potentielles d'un autre accès

Sur la création d'un accès complémentaire au projet en plus de l'accès existant, les infrastructures existantes disposent des réserves de capacité suffisantes pour supporter les flux de circulation. Néanmoins, le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

En complément, la commune étudie la possibilité d'améliorer le fonctionnement du carrefour du pont blanc.

3.6 stationnements

L'urbanisation du site s'accompagne donc d'une **organisation raisonnée des flux**, évitant une dégradation de la situation dans le cœur de ville.

Le projet prévoit la **création de stationnements dédiés** à l'intérieur même du site, dont :

- Des parkings sous ombrières photovoltaïques pour le personnel,
- Des espaces pour les visiteurs et les usagers des futurs équipements (gymnase, hôtel).

Ces stationnements sont conçus pour **répondre aux besoins induits par le projet**, sans déporter la pression sur les parkings publics existants du centre-ville ou des plages.

Par ailleurs, **dès les premières phases du projet**, la collectivité a :

- **Imposé la création de nouveaux parkings** intégrés au projet, pour les **usagers du quartier, les habitants, les touristes et les visiteurs du littoral** :
 - Un **parking public paysager le long de la future avenue Schneider requalifiée** ;
 - Un **parking public d'accueil à l'entrée du site**, à l'intersection de l'avenue Schneider et de l'entrée principale de Naval Group ;
 - Une **requalification complète du stationnement le long du port Maravenne**, avec réorganisation des espaces, signalétique, et sécurisation des cheminements piétons ;
 - Et enfin, la **création de places de stationnement en lien avec les futurs équipements**, notamment l'équipement sportif, l'hôtel, sans pression sur les places communales existantes.

Le projet des Bormettes ne repose **pas uniquement sur la desserte automobile liée à Naval Group**, mais s'inscrit dans une **approche globale de l'accessibilité et du stationnement**, portée par la commune pour répondre à tous les publics : **salariés, touristes, résidents, clients des commerces, usagers du littoral**.

Les nouveaux parkings publics, les liaisons douces, la requalification du port, et les emplacements réservés inscrits dans le PLU participent d'une stratégie cohérente de **gestion des flux et de partage de l'espace public**.

- **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 :

L'engagement de Naval Group en matière de mobilité n'est pas qu'une simple déclaration d'intention puisque la société met déjà en place de multiples outils de mobilité à destination de ses collaborateurs sur plusieurs de ses sites en France. Cela en adaptant au besoin et à la spécificité locale.

Sur le futur site de La Londe, Naval Group mettra également en place cet engagement à réduire le flux de véhicules et à notamment favoriser le covoiturage, ce qui présente plusieurs avantages :

- Réduction de l'empreinte carbone.
- Réduction du flux de véhicule.
- Amélioration de la sécurité des collaborateurs lors du trajet domicile-travail.

Les travaux concernant les transports en commun relèvent des collectivités qui sont en soutien du projet et s'inscrivent dans la même dynamique d'amélioration du cadre de vie et de réduction de l'empreinte carbone des mobilités

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 :

La contribution n°761 fait référence à l'article **L.121-24 du code de l'urbanisme**, qui impose, pour les projets d'aménagement ou de construction localisés dans les espaces remarquables du littoral, lorsqu'ils sont soumis à **évaluation environnementale et enquête publique**, la saisine **pour avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS)**.

Or, si, comme le relève la contribution, la notice explicative du dossier de mise en compatibilité du PLU de La Londe-les-Maures retient une qualification d'*« espaces naturels remarquables »* incluant la partie maritime du projet, cette qualification opérée en page 71 de la notice explicative est générique, vise à couvrir différentes classifications (parc national, conservatoire du littoral, arrêté de protection de biotope et espaces naturels sensibles) et ne retient pas la qualification juridique d'*« espace remarquable de littoral »* au sens de l'article L. 121-24 du code de l'urbanisme.

Pour ce motif, et dès lors que les articles L. 121-23 et L. 121-24 renvoient notamment aux documents d'urbanisme le soin de définir exactement les espaces remarquables du littoral à préserver en application de ces dispositions, la contribution échoue à démontrer que le ponton, sur sa partie maritime, justifiait la saisine pour avis de la CDNPS.

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 :

En premier lieu, le site des Bormettes a notamment accueilli, depuis le début du XXe siècle, une **usine de torpilles** liée à l'armement naval. Cette activité industrielle classée impliquait :

- des installations spécifiques (ateliers, dépôts, zones d'essais, rampes),
- des voiries internes techniques et stabilisées,
- des réseaux d'énergie et de fluides,
- des bâtiments dédiés à la fabrication, à la logistique et à la maintenance,
- des zones de stockage et de chargement.

L'usine a cessé son activité **en 1993**, après plus de 80 ans de fonctionnement. Si certains bâtiments ont été déconstruits, les traces matérielles de cette occupation restent omniprésentes : sols terrassés, voiries, murets, installations résiduelles, et surtout un **aménagement d'assiette profondément anthropisé**.

Il ne s'agit donc **ni d'un site naturel, ni d'un site agricole au sens courant du terme**, mais bien d'un **site reconquis partiellement par la végétation sur un substrat artificialisé**.

Le **Plan Local d'Urbanisme (PLU)** de La Londe-les-Maures, approuvé le **19 juin 2013**, classe la quasi-totalité du périmètre du projet des Bormettes en **zone 3AU**, c'est-à-dire :

- une **zone à urbaniser à moyen terme**,
- identifiée comme **stratégique** pour le développement communal,
- conditionnée à la réalisation d'études ou à une mise en compatibilité (MEC) pour adapter les règles de constructibilité au projet.

Ce classement est **la traduction juridique du caractère de friche du site**. Il n'est en aucun cas prévu de sanctuariser ce site comme espace agricole ou naturel. Il ne s'agit donc pas d'un changement brutal de vocation, mais de la **mise en œuvre anticipée et progressive d'un objectif inscrit depuis plus de 10 ans**.

La **loi Climat et Résilience du 22 août 2021**, ainsi que les documents d'orientation produits par l'**ADEME** et le **CEREMA**, définissent une **friche** comme : « Un bien ou terrain, anciennement artificialisé, dont l'usage est abandonné ou sous-utilisé, et qui présente un potentiel de mutation, notamment pour l'aménagement. »

Le site des Bormettes répond **en tout point** à cette définition :

- il a été **artificialisé dans sa totalité** à des fins industrielles lourdes,
- il est aujourd'hui **désaffecté depuis plus de 30 ans**,
- il est **identifié par les documents d'urbanisme** comme secteur à requalifier.

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)** de TPM – document stratégique à l'échelle intercommunale – reconnaît également le site comme :

- un **site de friche industrielle à réinvestir**,
- un levier de **densification raisonnée**,
- une opportunité pour **limiter l'artificialisation nette des sols**, en favorisant la réutilisation de terrains déjà modifiés.

Le SCoT encourage la **mutualisation des infrastructures, la transition écologique et la relocalisation industrielle**, tous objectifs pleinement cohérents avec le projet présenté sur le site des Bormettes.

L'évaluation environnementale produite dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU :

- analyse finement l'état initial du site (sols, réseaux, voiries),
- documente la **structure anthropique du site** malgré la végétalisation partielle,
- propose des mesures de réduction d'impact adaptées au **caractère mixte du site** (anciennement industriel, en reconversion).

Les **photographies aériennes**, les **extraits cadastraux** et les **plans de composition** permettent de constater que **le périmètre du projet reste en grande majorité situé dans un espace artificialisé ou aménagé**, même si certains secteurs sont en friche végétalisée.

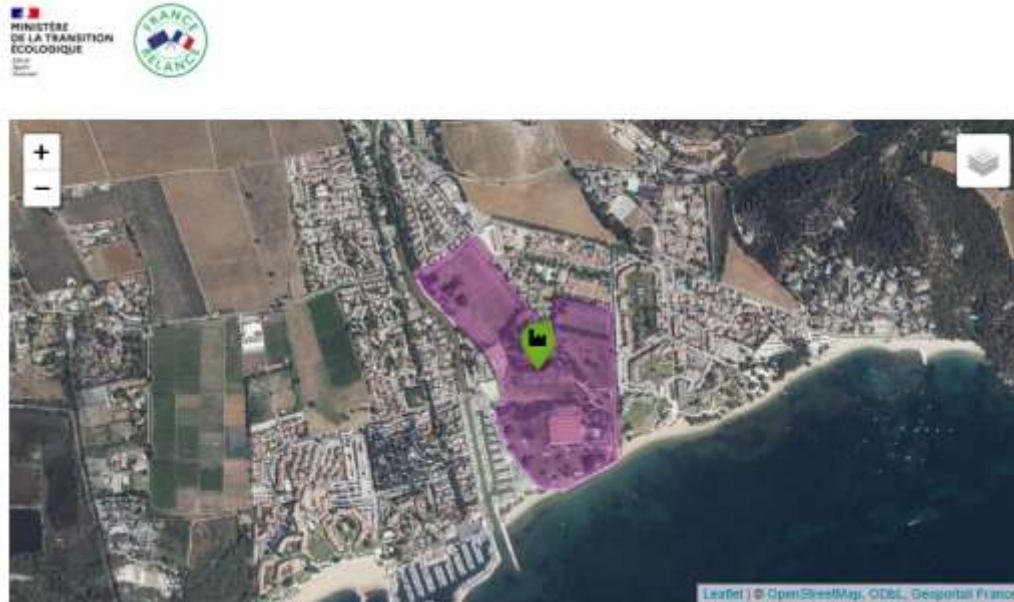
La qualification du site des Bormettes comme **friche industrielle** n'est pas une approximation ni une affirmation contestable. Elle est fondée sur :

- une **réalité historique**, celle d'un site ayant accueilli pendant près d'un siècle une **usine de torpilles**,
- une **situation matérielle**, celle d'un site entièrement anthropisé,
- une **qualification juridique** validée par le **PLU de 2013 (zone 3AU)** et confortée par le **SCoT de TPM**,
- une **définition légale et réglementaire** conforme aux critères nationaux (Loi Climat et Résilience, doctrine CEREMA-ADEME).

En deuxième lieu, la terminologie de friche ne peut être considérée comme trompeuse car elle correspond précisément à la qualification qui est donnée au site (pris dans sa globalité) sur l'outil officiel Cartofriches, inventaire national des friches mis en place par le Cerema à la demande du Ministère de la transition écologique

:

APPEL À PROJET RECYCLAGE FONCIER 2021 2NDE ÉDITION (DOSSIER N° 5790019) - PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR - 83 - VAR - LA LONDE-LES-MAURES (83250) - FRICHE: LES BORMETTES



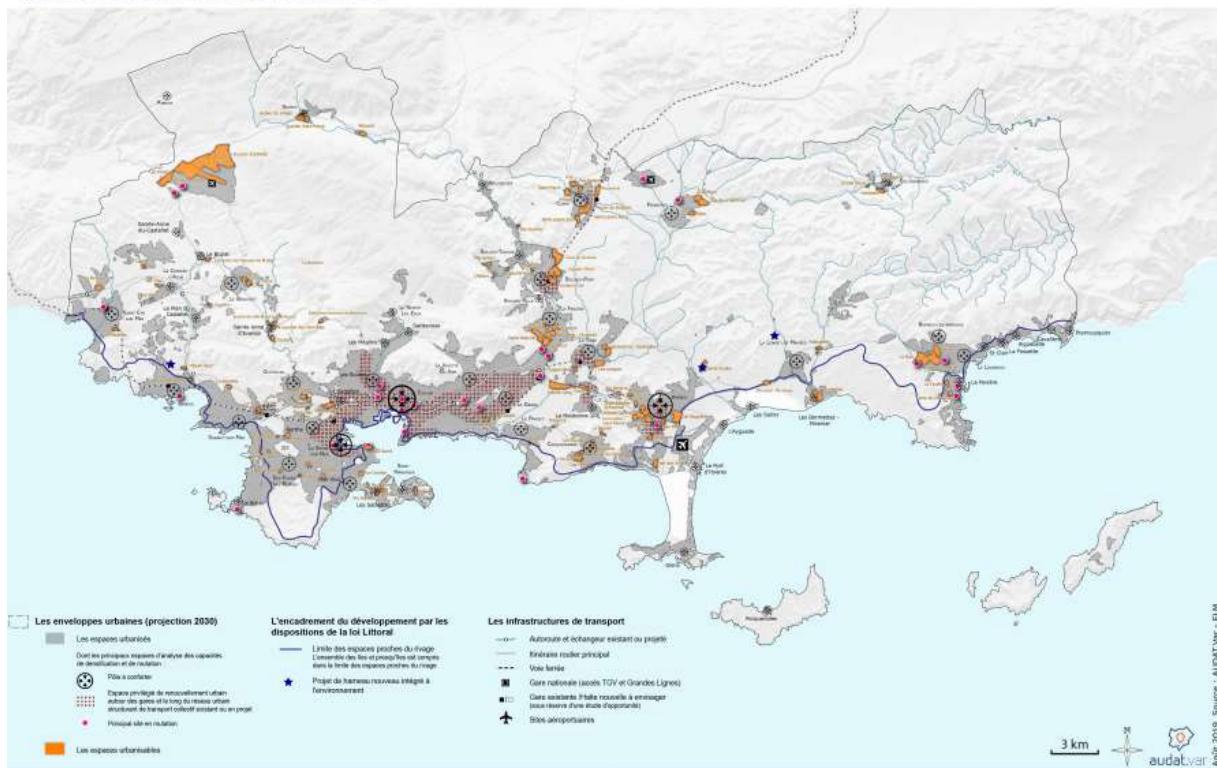
Par ailleurs, si le contributeur allègue que « *les auteurs du PLU de 2013 rappelaient que « seuls » 6 hectares avaient vocation à accueillir à nouveau des constructions industrielles tandis que le reste – plus 14 hectares – devaient demeurer à l'état de nature afin de préserver « un cadre de vie végétal, agréable et apaisé »* », il ressort en revanche du SCOT en vigueur que le site des Bormettes (pris dans sa globalité) est :

- Identifié au nombre des sites technopolitains / métropolitains servant « *de sites leviers pour l'accueil des activités économiques métropolitaines* » (voir, en ce sens DOO, orientation 7, page 52).

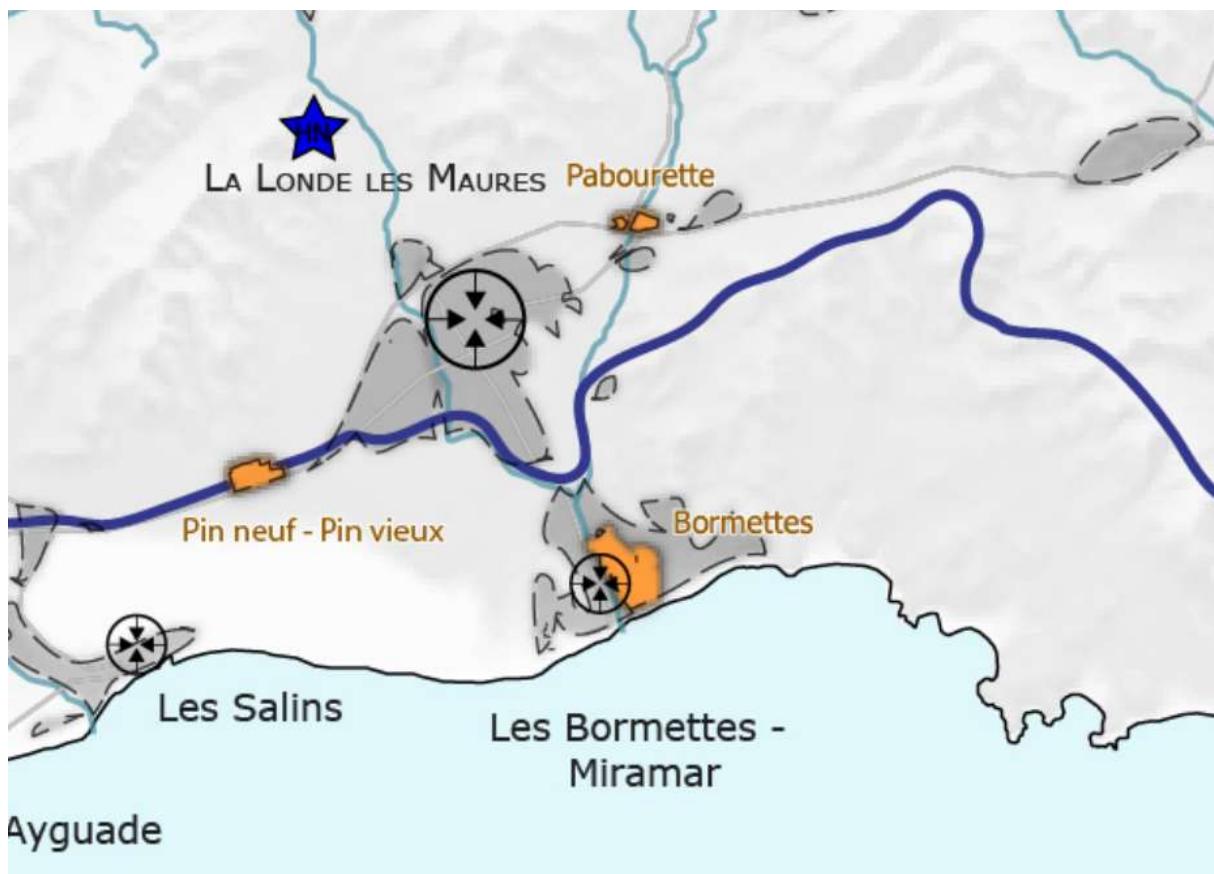
Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes
page 52

- Localisé, en tant que tel, au nombre des espaces de l'ambition métropolitaine et la stratégie de développement métropolitain décrits dans le « *Schéma illustratif de l'ambition métropolitaine* » annexé au DOO du SCOT :

**Schéma illustratif de l'accueil du développement futur
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée**



**Schéma illustratif de l'ambition métropolitaine
dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée**



Enfin, compte tenu de la précision des pièces versées au dossier d'enquête et, en particulier, de l'étude d'impact et de son volet naturel terrestre jointe en annexe 1 de l'étude d'impact, le contributeur ne peut sérieusement soutenir que les pétitionnaires n'auraient pas présenté l'état environnemental et écologique réel des terrains d'emprise du projet.

En troisième et dernier lieu, d'après les données historiques disponibles sur l'usage du site, des activités agricoles avaient lieu au Nord du site. La figure suivante indique la présence de la « Ferme Neuve » au Nord-Ouest du terrain (au droit du lot 8, zone de biodiversité, du projet). Certains secteurs étaient alors utilisés comme jardins potagers collectifs autrefois loués par la Société Schneider et Cie.

Plan des lieux

Av.S. =
Avenue Henri
Paul Schneider



Figure 1 : Plan des lieux, site des Bormettes (source : Association d'intérêt local des Bormettes, aillesbormettes.wixsite.com, consulté le 29/07/2025)

Toutefois, comme l'indique le plan ci-dessus, les jardins collectifs sont aujourd'hui **en friche**.

Ces informations sont confirmées par la photographie aérienne suivante, datant de la période 1965-1980 (IGN Remonter le temps) : la « Ferme Neuve » était localisée au Nord-Ouest du site et des jardins potagers collectifs loués par la société Schneider et Cie étaient présents au niveau des lots 2,3,4 et 6a du projet des Bormettes. Cette vue aérienne confirme également le **stockage de matériel de l'ancienne usine au nord du bâtiment industriel**.

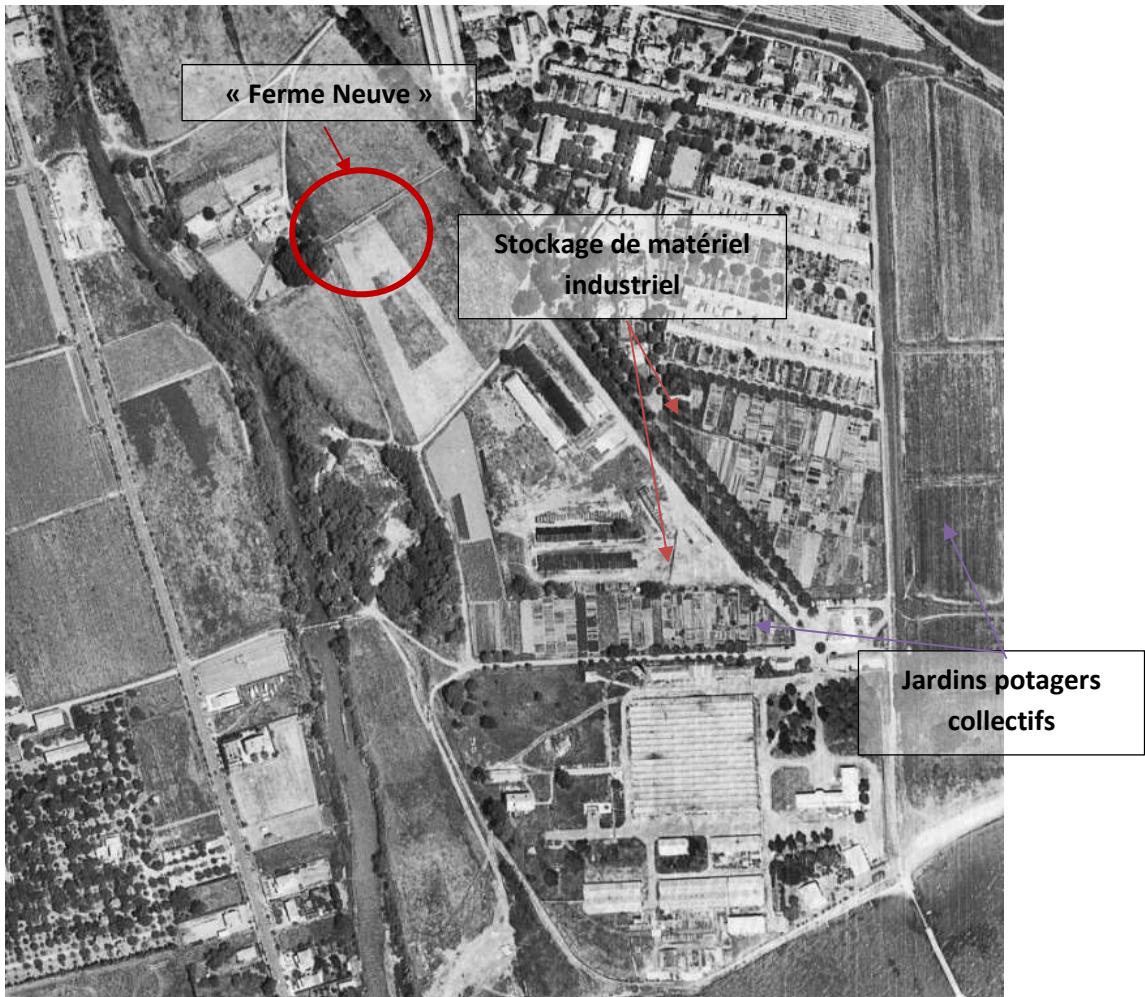


Figure 2 : Vue aérienne passée du site des Bormettes – Période 1965-1980 (IGN Remonter le Temps)

S'agissant des bâtiments de la « Ferme Neuve », ils auraient été détruits en 1995 (source : <http://lesbormettes.unblog.fr/2011/01/04/lieu-dit-la-ferme-neuve/>).

Ainsi, aujourd'hui, il n'existe plus aucun bâtiment agricole ou usage agricole sur le site des Bormettes, actuellement à l'état de friche sur l'ensemble de son périmètre, comme en attestent la photo aérienne ainsi que les photos du site suivantes.

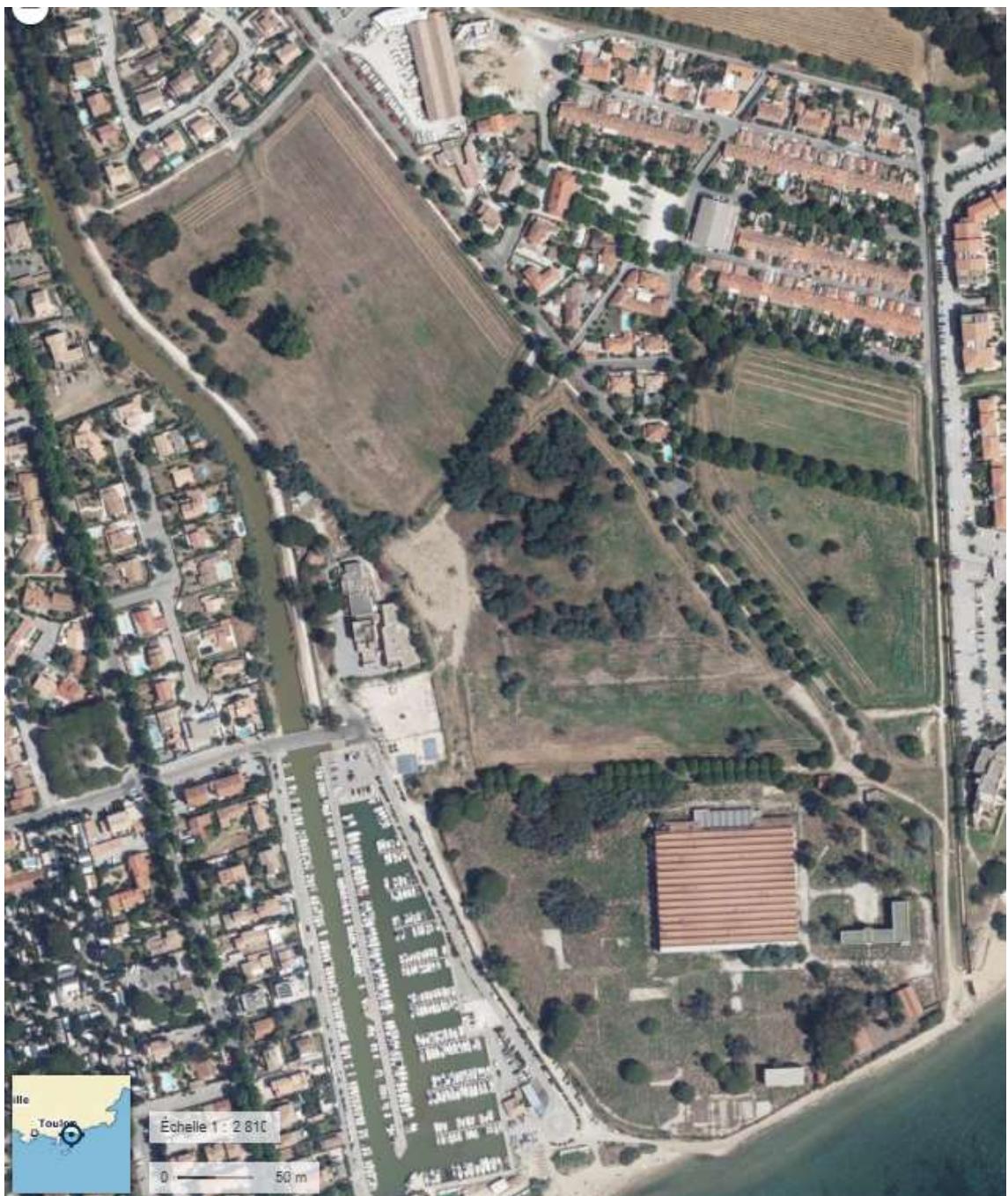


Figure 3 : Vue aérienne du site des Bormettes à l'état actuel (Géoportal, consulté le 29/07/2025)

Remarque : Afin de lever tout doute concernant l'usage actuel du site, nous précisons que les « traces longilignes » visibles ci-dessus sur les secteurs situés au Nord et à l'Est du site du projet correspondent à des fossés créés par Naval Group afin de limiter les intrusions sur le site.

Les photographies ci-après mettent en avant le caractère rudéralisé et sans usage agricole de la partie Nord et Nord-Est du site des Bormettes.



Figure 4 : Photographies de la zone d'étude

Nous réaffirmons donc le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces « naturels ».

En ce sens, les prospections naturalistes réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le **site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés**.

Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de **friches et zones rudérales** qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

En conclusion, bien que le secteur Nord du site des Bormettes ait accueilli une activité agricole par le passé, au XXème siècle, **il n'existe aucun usage agricole du site, ni aucune exploitation agricole sur le site à l'heure actuelle**. Celui-ci est à l'état de **friche**, comme l'attestent les photographies prises sur site ainsi que son référencement sur la plateforme nationale **Cartofriches** ou dans les documents de planification urbaine (**PLU et SCOT**).

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 :

La contribution cite l'article **L.121-3** du code de l'urbanisme, selon lequel la loi Littoral est opposable à toute décision d'utilisation du sol, y compris les procédures de déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU. Elle invoque aussi l'article **L.121-13**, imposant que dans les espaces proches du rivage, toute urbanisation soit limitée.

En premier lieu, ces dispositions ont été **parfaitement intégrées** par la commune de La Londe-les-Maures dans la conduite du projet et ont **structuré la procédure de mise en compatibilité du PLU**, en assurant à chaque étape le **respect du cadre légal** et des équilibres territoriaux.

La jurisprudence administrative (CE, 3 juin 2020, Grimaud ; CE, 14 octobre 2022, n°454521 ; CE, 16 décembre 2022, n°448400) a précisé que le **caractère limité de l'urbanisation** dans les espaces proches du rivage s'apprécie au regard :

- de la **surface construite**,
- de la **densité du bâti**,
- de l'**intégration paysagère**,
- de la **présence de secteurs urbanisés voisins**,
- et de la **qualité de la desserte**.

Le projet respecte pleinement ces critères.

Le site des Bormettes constitue une **friche industrielle de 20 hectares**, issue d'une **ancienne usine de torpilles** installée en 1907, dont l'activité a cessé en 1993. Depuis, le secteur est demeuré en **état d'abandon**, mais avec de nombreuses traces d'**artificialisation** : plateformes bétonnées, voiries internes, canalisations, réseaux, ruines de bâtiments, pollution résiduelle, etc.

Il s'agit d'une **friche au sens de la définition nationale** (circulaire du 29 juillet 2022 sur la lutte contre l'**artificialisation**) et d'un **secteur à requalifier**, déjà identifié comme tel par :

- le **PLU de 2013**, qui l'a classé en **zone 3AU** (à urbaniser à moyen terme),

- le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, qui inscrit ce site dans une **enveloppe urbaine compatible avec une requalification**,
- l'étude d'impact, qui confirme son **caractère d'urbanisation potentielle maîtrisée**.

Contrairement à ce qu'indique la contribution, le terrain **ne présente pas un caractère naturel**, et l'urbanisation projetée ne peut donc être considérée comme une artificialisation nouvelle.

Le terrain d'assiette du projet est **inclus dans l'agglomération sud de la commune de La Londe-les-Maures, entièrement urbanisée**.

Il est **encerclé** par des quartiers existants :

- **à l'est** : le **quartier de l'Argentièvre**, comprenant logements, commerces, équipements touristiques et plage,
- **à l'ouest** : le **quartier du port (commerces, port...) et de la Baie des Îles**,
- **au nord** : la **cité des Bormettes** et le **lotissement du Pont-Blanc**.

Le site est donc **entouré sur ses trois côtés par de l'urbanisation constituée**, avec des raccordements aux réseaux publics, une accessibilité routière, et des continuités urbaines fonctionnelles.

Le projet ne constitue **ni une extension en discontinuité**, ni une urbanisation dans un espace vierge. Il s'agit au contraire de **réintégrer une enclave urbaine abandonnée dans la continuité urbaine existante**, dans un objectif de requalification.

Le projet de mise en compatibilité du PLU :

- prévoit une surface de plancher maximale de **49 430 m² sur 20 hectares**, soit un taux d'occupation de **moins de 25 %**,
- impose des **hauteurs de façade limitées**, une **organisation par îlots**, des **espaces publics végétalisés**, et des **prescriptions d'intégration paysagère**,
- prend en compte les voiries, les stationnements et les équipements collectifs dans le calcul des impacts environnementaux et des compensations.

Ce projet est **bien inférieur à d'autres densités constatées dans le périmètre communal**, et s'intègre dans une logique de sobriété foncière.

La déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU :

- **respecte la procédure prévue par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme**,
- a fait l'objet d'une **concertation préalable**, suivie d'une **enquête publique**, et s'accompagne de toutes les **évaluations environnementales** obligatoires,
- ne donne pas d'autorisation d'**urbanisme directe**, mais encadre la possibilité de construire dans un futur conforme aux orientations du PLU.

Le projet de mise en compatibilité du PLU n'ouvre pas une zone vierge à l'urbanisation. Il **réintègre dans la continuité urbaine un site de friche industrielle de 20 hectares**, situé au cœur d'un tissu bâti dense, identifié depuis 2013 comme secteur à urbaniser, et déjà classé en zone **3AU**.

Il respecte strictement les articles **L.121-3** et **L.121-13** du code de l'urbanisme, ainsi que la jurisprudence du Conseil d'État sur l'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage.

La commune a donc agi :

- dans le cadre légal,
- dans le respect de ses engagements issus de la concertation,
- et dans une démarche exemplaire de réindustrialisation durable, sans artificialisation nette, et avec un haut niveau d'exigence environnementale.

En second lieu, il convient d'ajouter que la jurisprudence la plus récente confirme qu'il « *résulte des dispositions précitées de l'article L.121-13 du code de l'urbanisme qu'une opération conduisant à étendre l'urbanisation d'un espace proche du rivage ne peut être légalement autorisée que si elle est, d'une part, de caractère limité, et,*

d'autre part, justifiée et motivée dans le plan local d'urbanisme selon les critères qu'elles énumèrent. Cependant, lorsqu'un schéma de cohérence territoriale comporte des dispositions suffisamment précises et compatibles avec ces dispositions législatives qui précisent les conditions de l'extension de l'urbanisation dans l'espace proche du rivage dans lequel l'opération est envisagée, le caractère limité de l'urbanisation qui résulte de cette opération s'apprécie en tenant compte de ces dispositions du schéma concerné » (CAA Douai, 6 février 2025, req. n°24DA00549).

Or, en l'espèce, le SCOT identifie spécifiquement le site des Bormettes au nombre des « *espaces littoraux à forts enjeux stratégiques où les opérations d'urbanisme peuvent se faire par renouvellement ou par extension de manière significative par rapport aux caractéristiques du bâti existant environnant* » (DOO (orientation 4.G.b), page 44) :

Afin d'assurer le respect de ce principe d'extension limitée à l'échelle de son territoire, le SCoT identifie trois catégories d'espace :

- Les espaces littoraux à forts enjeux stratégiques où les opérations d'urbanisme peuvent se faire par renouvellement ou par extension de manière significative par rapport aux caractéristiques du bâti existant environnant :
 - le « Front de Mer Centre-Ville » (entrée est) de Bandol ;
 - Pin-Rolland et Port Pin Rolland à St Mandrier-sur-Mer ;
 - le site de Bois Sacré à la Seyne ;
 - l'interface ville / mer au Mourillon à Toulon ;
 - le site de la Font des Horts et du Port St Pierre à Hyères ;
 - le site des Bormettes à La Londe ;
 - le site de Cap Péno à Carqueiranne.
- Les espaces littoraux sensibles (du fait de leurs localisations en bord de mer, leurs qualités architecturales et/ou paysagères) où l'expression de l'urbanisation et des constructions doit être plus limitées et intégrées (en respectant les morphologies, l'organisation parcellaire, l'architecture, les matériaux, le végétal et plus généralement les règles qui caractérisent ces espaces) :
 - La Lecque, Les Lauves, La Gardière, Le Gaou à Six-Fours-les-Plages, en dehors de l'ancien laboratoire DCN du Brusc ;
 - Fabrègas à La Seyne-sur-Mer ;
 - Les espaces couverts par le périmètre de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine de Tamaris ;
 - Les espaces urbanisés de la corniche du Cap Brun à Toulon ;
 - Les villages de cabaniers de San Peyre et du Pin de Galle ;
 - Les quartiers littoraux des Bonnettes, du Collet Redon et des Oursinières ;
 - Les espaces urbanisés de la presqu'île de Giens sauf la plaine de la Badine ;
 - Les espaces bâtis sous pinède de La Capte ;
 - Les espaces couverts par le périmètre de l'AVAP de Porquerolles à l'exclusion de la ZAC Ste Agathe ;
 - Le village de Port Cros, situé en cœur de Parc National ;
 - Le village du Levant ;
 - Le hameau de Cabasson ;
 - Les espaces urbanisés inclus à l'intérieur du site inscrit du Cap Bénat.
- Les espaces littoraux neutres (sans enjeu particulier de développement et sans qualité patrimoniale ou paysagère spécifique) où les extensions doivent se faire de manière limitée :
 - L'ensemble des espaces bâtis non identifiés ci-dessus sont inclus dans cette catégorie.

Dans ce cadre, les Plans Locaux d'Urbanisme précisent le quantum de l'urbanisation possible dans ces trois catégories d'espaces, en particulier pour les espaces à forts enjeux stratégiques.

En parallèle, on rappellera qu'il ressort du SCOT que le site des Bormettes (pris dans sa globalité) est :

- identifié au nombre des sites technopolitains / métropolitains servant « *de sites leviers pour l'accueil des activités économiques métropolitaines* » (voir, en ce sens DOO, orientation 7, page 52).
- localisé, en tant que tel, au nombre des espaces de l'ambition métropolitaine et la stratégie de développement métropolitain décrits dans le « *Schéma illustratif de l'ambition métropolitaine* » annexé au DOO du SCOT.

Pour tenter de nuancer la portée de ces dispositions du SCOT, le contributeur fait valoir une décision de la Cour administrative d'appel de Marseille concernant un projet autorisé sur un site identifié comme un espace de

développement dans le SCOT (Cour administrative d'appel de Marseille, 1^{ère} Chambre, 26 décembre 2019, 19MA03609 - 19MA03610 - 19MA03881 - 19MA03882, concernant un projet envisagé sur le site dit du « Yotel » à Cogolin).

Or, cette jurisprudence n'est pas transposable en l'espèce dès lors que, s'agissant du site de Cogolin, le juge administratif a spécifiquement relevé que le SCOT alors applicable rappelait explicitement que :

- l'extension de l'urbanisation des sites stratégiques de développement devait demeurer limitée, en étant appréciée à l'échelle du quartier ;
- le secteur concerné était d'ailleurs également situé en secteur de " maîtrise renforcée de l'urbanisation ".

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 :

Actuellement, les plages de Tamaris et de l'Argentière, limitrophes au site, sont concédées à la commune de La Londe et ne font pas l'objet de modifications périphériques au regard des projets de Naval Group et de la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures (CCMPM).

Cependant, à l'avenir, la plage de Tamaris sera amputée par la mise en œuvre des enrochements liés au programme d'aménagement hydraulique de lutte contre les crues et les inondations du Pansard et du Maravene, porté par la CCMPM et faisant l'objet d'une concession d'utilisation du DPM en dehors des ports accordés le 1er juin 2022.

Dans ces circonstances, il est nécessaire de se rapprocher de cette dernière qui pourra également apporter les éléments de réponse liés à la promenade du front de mer, la liaison piétonne jusqu'à la plage de l'Argentière, les places de stationnement.

Concernant l'interdiction de circulation sur la promenade et ses modalités de mise en œuvre, la convention de la concession d'utilisation du DPM en dehors des ports prévoit en son article 2, dernier alinéa que la circulation du public sera réglementée par voie de convention avec la société Naval Group.

À ce stade, une réflexion est engagée par la commune de la Londe les Maures sur une relocalisation de la base nautique vers la plage de l'Argentière.

En complément, la commune précise les points majeurs suivants :

Le projet d'aménagement du site des Bormettes **préserve pleinement l'usage public du littoral**, notamment les plages, la promenade littorale, et les continuités piétonnes entre les quartiers du Port, des Bormettes et de l'Argentière.

-La plage dite « aux chiens » est maintenue :

La commune tient à préserver la diversité des usages du littoral, et en particulier les plages dédiées aux usagers accompagnés d'animaux. Il est confirmé que la plage dite "aux chiens" sera maintenue dans son emplacement actuel, sans restriction nouvelle, et accessible comme aujourd'hui. Il est d'ailleurs à noter que le trait de côte au droit du site dit «la plage au chien » est un espace entièrement historiquement artificialisé par une succession de blocs de béton.

Le sentier littoral sera maintenu, requalifié et valorisé dans le cadre de l'aménagement global du secteur pour lequel il est prévu

- une **requalification complète du front de mer**, incluant :
 - un **parc arbustif paysager**,
 - des cheminements doux mieux intégrés dans le paysage littoral,
 - des connexions piétonnes **accessibles aux personnes à mobilité réduite**, notamment via la **passerelle aménagée au-dessus du bras de délestage du Maravenne**,
- une **valorisation de l'expérience littorale** entre le quartier de l'Argentière, le port de Miramar, et les plages.

Lors des essais ponctuels de drones, un passage technique sera utilisé pour relier le site terrestre au ponton. Ce passage, traversant temporairement le sentier littoral, pourra faire l'objet d'une **interruption de courte durée (quelques minutes)** pour des raisons de sécurité.

Cependant, afin d'éviter toute rupture de la circulation :

- une **voie piétonne de contournement est prévue**,
- le passage restera **accessible à tous les usagers**, y compris ceux souhaitant accéder aux plages ou traverser le site.

-Les plages, notamment celle des Tamaris, sont conservées :

Aucune suppression ni réduction d'usage des plages n'est prévue.

En particulier :

- la **plage des Tamaris est conservée intégralement**,
- toutes les plages publiques resteront **accessibles librement**, dans le respect des usages et réglementations habituelles.

-Les stationnements du port sont maintenus et complétés :

La commune a prévu de **conserver les stationnements le long du port de Miramar**.

Par ailleurs, plusieurs actions sont engagées pour renforcer l'offre :

- **création de parkings** le long de l'avenue Schneider (requalifiée),
- **aménagement d'un parc de stationnement à l'entrée du site Naval Group**,
- **requalification du linéaire de stationnement sur le port Maravenne**.

Ces mesures ont pour objectif de **répondre à la fréquentation touristique, sans impacter les quartiers résidentiels**.

-Le club nautique n'est pas déplacé à ce jour :

À ce stade, une **réflexion est engagée par la commune de la Londe les Maures sur une relocalisation de la base nautique vers la plage de l'Argentière**.

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 :

La commune de La Londe-les-Maures est attentive à l'image, à l'identité et à la qualité de vie de son territoire. Si des habitants expriment un attachement légitime à la tranquillité, à l'environnement naturel et à l'histoire de la commune, ces dimensions ont été **prises en compte dans l'élaboration du projet des Bormettes**, qui ne s'inscrit ni dans une logique de densification urbaine, ni dans une volonté de transformation radicale du village.

La commune de La Londe-les-Maures s'est historiquement construite autour **de trois piliers** structurants de son identité :

- **l'agriculture**, présente dès l'origine sur les terres fertiles du territoire,
- **le tourisme**, qui a façonné le développement du front de mer et les aménagements balnéaires,
- et **l'industrie**, qui a joué un rôle central avec notamment la présence historique de l'usine de torpilles sur le site des Bormettes.

Le projet de retour de Naval Group constitue la **réactivation moderne de ce troisième pilier**, avec une industrie de haute technologie, propre, à forte valeur ajoutée et intégrée à la transition écologique. Il **ne s'agit pas d'une rupture**, mais **d'une réconciliation avec une composante délaissée pendant trop longtemps de l'histoire locale**, à travers un projet maîtrisé et respectueux du territoire.

Certains contributeurs ont comparé le projet des Bormettes à celui du quartier de Châteauvert. Cette comparaison n'est pas pertinente.

- Le projet Châteauvert se situe **en plein centre-ville**, et a été conçu comme une opération globale mêlant :

- environ **500 logements**, dont **125 logements sociaux**,
- **un centre commercial**,
- **une place publique**,
- **une crèche**,
- **une maison des associations**.

- Initialement, le périmètre prévoyait également **le quartier de la Cheylanne**, mais la municipalité actuelle contrairement à la municipalité précédente a **réduit le projet de moitié**, en **renonçant à aménager la Cheylanne** précisément pour limiter l'impact urbain et préserver l'équilibre communal.

À l'inverse, le projet des **Bormettes** est :

- situé sur une **friche industrielle** appartenant à Naval Group,
- intégré dans un tissu déjà urbanisé (quartier du Port, de l'Argentière, cité des Bormettes),
- de **dimension mesurée**, avec :
 - **seulement 25 logements**,
 - **un restaurant d'entreprise**,
 - **un hôtel**,
 - **une zone tertiaire/industrielle d'excellence** (Naval Group + zone partenaire),
 - **un équipement sportif**.

Sur un terrain de **20 hectares**, ce programme peut objectivement être qualifié de **très modéré**.

Sur une telle emprise, il aurait été possible de proposer :

- la réalisation de plusieurs centaines de logements,
- l'aménagement d'une **station balnéaire avec port de plaisance**,
- des commerces et des structures touristiques de grande capacité.

Aucun de ces scénarios n'a été retenu. La commune a fait le choix **d'un projet d'aménagement léger**, respectueux, qualitatif, maîtrisé, avec une **vocation économique et d'intérêt général**. Cela démontre une volonté de **protéger le cadre de vie**, tout en assurant une **réhabilitation intelligente** du site, évitant l'abandon ou la dégradation de cette friche à fort enjeu paysager et environnemental.

Les craintes liées aux flux de circulation sont **entendues**, mais elles ont été **traitées très en amont** :

- Une **étude de circulation** complète (TRANSITEC) a permis de calibrer le projet pour que **la phase 1 fonctionne sans infrastructure nouvelle**.
 - Des **voies douces, des parkings, une hiérarchisation des accès** ont été intégrés.
 - L'avenue Schneider sera **requalifiée** pour absorber les flux liés à Naval Group **sans congestion ni danger pour les riverains**.

La volonté de préservation de l'identité villageoise, du littoral et de la tranquillité a guidé l'ensemble du projet. Il s'agit :

- de réhabiliter un site aujourd'hui en friche et abandonné,
- de limiter les nuisances futures (bruit, circulation, paysages),
- d'offrir **des équipements nouveaux à la population** (équipement sportif, hôtel, activités, sentier littoral, parc, des modes doux de déplacement très qualitatifs...),
- de positionner **La Londe-les-Maures comme une commune équilibrée**, moderne et dynamique, mais **sans excès ni urbanisation subie**.

Ce projet ne fait **ni perdre son âme à La Londe**, ni basculer la commune dans une logique de métropolisation. Il **réinscrit un site dans l'histoire locale**, en réunifiant les trois piliers de son identité — agriculture, tourisme et industrie — au service **d'un développement mesuré et qualitatif**.

- **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 daucune 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 :

La commune de La Londe-les-Maures **partage pleinement l'attachement de ses habitants** à son front de mer, à ses plages et à la qualité de ses paysages littoraux. Ces éléments **structurent l'identité** de la ville et sont au cœur

de son attractivité et de sa qualité de vie. C'est pourquoi **aucun projet d'aménagement ne saurait être mené au détriment de ces valeurs fondamentales.**

Il est confirmé qu'**aucune suppression de la plage dite des chiens n'est envisagée** dans le cadre du projet d'aménagement des Bormettes. La commune a pleinement conscience de l'importance de cette plage pour de nombreux habitants et visiteurs, notamment les propriétaires d'animaux.

Contrairement à ce que craignent certains contributeurs, **le sentier du littoral sera maintenu et réaménagé** dans une approche qualitative :

- **Création d'un sentier piéton sécurisé,**
- **Intégration paysagère renforcée** avec la mise en place d'un **parc arbustif** et de plantations littorales adaptées,
- **Accessibilité améliorée**, y compris pour les personnes à mobilité réduite, avec la passerelle accessible au-dessus du bras de délestage du Maravenne.

Le paysage **ne sera donc pas défiguré**, mais **réenchanté et sécurisé**, avec un aménagement discret, maîtrisé, et respectueux du cadre naturel.

Le projet d'aménagement a été accompagné d'une **analyse paysagère poussée**, notamment dans le cadre de l'étude d'impact (PJ4 du dossier de demande d'autorisation environnementale).

Les documents présentés intègrent :

- une **charte architecturale et paysagère** fixant les matériaux, les formes, les gabarits,
- des **perspectives d'insertion** pour vérifier l'impact visuel des constructions,
- la volonté affirmée d'une **sobriété volumétrique**.

L'image de La Londe, son identité littorale, sa douceur paysagère sont donc **respectées et même valorisées**.

Le projet porte sur la **réhabilitation d'une friche industrielle** (ancienne usine de torpilles), aujourd'hui dégradée, à l'abandon.

Il s'agit de **réhabiliter un foncier déjà artificialisé**, inscrit en zone à urbaniser (3AU) depuis le PLU de 2013, **et non de porter atteinte à un espace naturel ou vierge du littoral**.

La commune a fait le choix d'un **projet ambitieux mais mesuré**, qui permet de créer de l'emploi et de redonner vie à une friche sans porter atteinte à ce que les Londais considèrent comme essentiel : leur cadre de vie, leur littoral, et leur attachement au paysage.

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 spéulation immobilière.....

Réponse du porteur de projet :

La commune de La Londe-les-Maures a entendu les **appréhensions exprimées par une partie des contributeurs**, notamment sur la crainte d'une perte d'identité locale, d'un développement jugé trop important, ou encore de

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes

la spéculation immobilière. Ces remarques témoignent d'un attachement fort à l'histoire et au cadre de vie Londais, ce que la municipalité comprend et partage.

Cependant, il convient de rappeler plusieurs éléments essentiels :

Le projet ne s'inscrit **ni dans une logique d'extension urbaine**, ni dans une artificialisation de zones naturelles : il s'agit de **réhabiliter un site industriel** en friche à l'abandon depuis plus de 25 ans.

Ce site a abrité **l'usine de torpilles** depuis 1907 jusqu'à sa fermeture en 1993. Il a donc toujours été **un marqueur historique de l'activité industrielle locale**, et le projet permet de **réinscrire cette vocation dans une dynamique moderne et durable**.

Le projet **n'est pas un projet d'urbanisation massive**. Il prévoit :

- seulement **25 logements**,
- un **hôtel de taille modérée** (hébergement d'affaire mais aussi en cohérence avec la vocation touristique de la commune),
- un **équipement sportif**,
- un **restaurant d'entreprise**,
- une **zone tertiaire dédiée aux activités industrielles et d'innovation technologique**.

Le projet **aurait pu accueillir une station balnéaire, une marina, ou plusieurs centaines de logements**, ce qui **n'a pas été le choix de la commune**, précisément pour **préserver l'identité locale et éviter une pression foncière excessive**.

Le projet permet **la création d'emplois qualifiés** sur la commune, **plus de 500 dès la première phase**, avec un ancrage fort dans les filières industrielles et technologiques stratégiques.

Ces emplois s'inscrivent dans une logique de **réindustrialisation nationale**, soutenue par l'État, **sans remettre en cause l'économie viticole ou touristique** actuelle, mais **en la complétant**.

L'économie Londaise repose déjà sur **trois piliers complémentaires** :

1. l'agriculture,
2. le tourisme,
3. et **désormais à nouveau l'industrie**, réintroduite de manière ciblée, encadrée, et maîtrisée.

Le projet **ne prévoit pas de forte urbanisation résidentielle** (seulement 25 logements), ce qui **limite mécaniquement les effets sur la pression foncière ou la spéculation immobilière**.

Les fonciers conservés pour l'industrie et l'innovation permettent au contraire de **préserver une diversité d'activités** dans la commune, **sans céder aux logiques spéculatives de la seule promotion immobilière**.

Le site des Bormettes a fait l'objet :

- d'un classement en zone à urbaniser dès le **PLU de 2013**, qui reconnaissait la friche et la possibilité de redonner vie au lieu,
- d'une **concertation publique**, puis d'une **enquête publique**, où **les observations sont prises en compte** pour ajuster les orientations,
- d'une **mise en compatibilité du PLU encadrée**, conforme au **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, qui valide le choix de **densifier une friche en cœur d'agglomération**, sans consommer d'espaces naturels ou agricoles supplémentaires.

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 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 :

L'objectif du projet est précisément de maintenir et de développer les compétences au sein de la région.

Il est inexact de dire qu'il s'agit uniquement de transferts : le projet prévoit de la création d'emplois directs, dont une part significative de créations nettes, et un effet d'entraînement local sur l'économie, les services et la formation (voir : Étude d'impact, Partie I – paragraphes 5.2 et Partie Iva) – paragraphe 3.4.2.1). Pour rappel, « l'activité industrielle de Naval Group générera 550 emplois directs dès le début et jusqu'à 700 ultérieurement ; Il faut noter que nous effectuons plus de 100 recrutements par an sur cette activité. Le maintien sur le site de Saint-Tropez mettrait en difficulté à moyen terme cette activité stratégique pour la France compte tenu de son enclavement, de son ancienneté et du manque d'attractivité.

Le lot dit « partenaire » (lot 6b) permettra quant à lui la création d'environ 250 emplois. », soit la création de l'ordre de 200 emplois directs par Naval Group auxquels s'ajoutent de l'ordre de 250 emplois dans la zone partenaires à terme.

La création d'emploi provient aussi du développement des activités Drones. Le projet prévoit à terme plus la création d'emplois directs, avec des retombées indirectes pour les entreprises locales en lien avec la filière navale.

A terme, le développement de PME et Start up dans le cadre de l'espace partenaire est également gage de développement économique et d'emplois.

La question de la circulation a été traitée dans le point « 2.2 voiries et circulation » du présent document.

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 :

Il est d'abord important de rappeler que le projet ne vise en aucun cas à remettre en cause la vocation touristique de la commune. Au contraire, le projet d'aménagement du site des Bormettes s'inscrit dans une démarche globale de requalification d'une friche industrielle de 20 hectares, située dans un secteur aujourd'hui enclavé, fermé au public, et qui sera, à terme, réouvert et mis en valeur. Le projet prévoit notamment la réalisation de stationnement, la requalification de l'avenue Schneider, du sentier littoral, la création d'un parc côtier arbustif, et l'aménagement de cheminements doux, accessibles aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. L'objectif est ainsi de renforcer l'attractivité du littoral, tout en préservant le cadre paysager.

Sur le plan de la circulation et des risques de saturation, notamment en période estivale, les inquiétudes sont compréhensibles. En effet, il est légitime que certains habitants s'interrogent sur l'arrivée d'un établissement tel

que Naval Group, qui pourrait générer un flux supplémentaire de travailleurs, de livraisons ou de visiteurs. Toutefois, ces éléments ont été pleinement étudiés en amont dans le cadre de l'étude de circulation réalisée par le cabinet TRANSITEC, annexée au dossier soumis à l'enquête publique (Annexe 5 de l'étude d'impact).

Cette étude conclut que les infrastructures routières existantes permettent de supporter la première phase du projet, sans nécessité d'ajouter d'ouvrages lourds. Elle souligne également que l'impact sur la circulation est maîtrisé grâce à plusieurs dispositifs : aménagements de voies d'accès dédiées, création de parkings, mise en place de circulations douces et développement des dessertes internes au site.

Par ailleurs, il est important de préciser que la période estivale, qui concentre historiquement les plus fortes pressions touristiques, correspond à la période où l'activité de Naval Group est la plus réduite : les personnels sont majoritairement en congés, les essais sont interrompus ou fortement diminués, et les flux de livraisons sont limités. Cette situation contribue mécaniquement à éviter une coïncidence entre les pics touristiques et les flux liés à l'activité industrielle.

De plus, Naval Group applique des modalités de travail adaptées aux enjeux contemporains : une partie de ses effectifs est placée en télétravail partiel, ce qui réduit encore les flux quotidiens.

Le projet ne comporte pas de zone résidentielle importante, seulement 25 logements sont prévus sur les 20 hectares concernés, ce qui démontre que le projet n'a pas vocation à densifier fortement le secteur, mais bien à lui redonner une fonction économique et structurante, dans le respect du tissu local.

Enfin, il convient de souligner que le retour de Naval Group à La Londe-les-Maures n'est pas un hasard : il s'agit d'un acteur majeur de l'industrie française, porteur d'innovation et d'emplois qualifiés, dont la présence renforce la diversité économique du territoire. La Londe retrouve ainsi son troisième pilier historique, aux côtés du tourisme et de l'agriculture : l'industrie, qui a longtemps façonné l'identité du site, avec notamment l'ancienne usine de torpilles des Bormettes. Ce retour à l'équilibre économique contribue à renforcer la résilience et la vitalité de la commune.

En conclusion, loin d'être un projet de rupture, l'aménagement des Bormettes s'inscrit dans une dynamique de continuité et de complémentarité entre les fonctions historiques et les besoins actuels du territoire. Le tourisme demeure une priorité, renforcée par les aménagements prévus, et l'arrivée de Naval Group constitue une opportunité structurante pour l'avenir, pensée dans le respect du cadre de vie des Londais et de leur attachement à leur commune.

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 :

Le projet ne vise en aucun cas à bétonner un espace naturel ou à étendre l'urbanisation dans des zones encore préservées. Il s'agit de la **reconversion d'une friche industrielle de 20 hectares**, ancien site d'une **usine de torpilles**, désaffectée depuis 1993, mais **inscrite dès 2013 en zone 3AU dans le PLU de la commune**, et donc **destinée à l'urbanisation sous conditions**.

Rappelons également que l'ensemble du site est répertorié en tant que **friche industrielle** sur l'outil officiel **Cartofriches**, inventaire national des friches mis en place par le Cerema à la demande du Ministère de la transition écologique.

Cette zone est **parfaitement insérée dans l'agglomération existante** : elle est encadrée par les quartiers du **Port**, de l'**Argentière**, de la **Cité des Bormettes** et du **lotissement du Pont-Blanc**. Elle ne constitue donc **ni un espace vierge ni un espace agricole**, mais bien un site stratégique de recyclage foncier urbain, **conforme aux orientations du SCOT Toulon Provence Méditerranée**, et aux objectifs de sobriété foncière portés par les lois Climat et Résilience et ZAN (Zéro Artificialisation Nette).

Le projet se limite **seulement à 25 logements**, un pôle industriel/tertiaire, une zone partenaire, un hôtel, un restaurant d'entreprise et un équipement sportif. La commune a **volontairement écarté des formes d'urbanisation plus intensives** (comme un projet de port de plaisance, une marina ou une station touristique), qui auraient pu être envisagées sur un tel site côtier.

L'équipement sportif de 2 750 m² répond à plusieurs objectifs :

1. **Offrir un équipement de proximité mutualisé** entre les scolaires, les associations sportives, les salariés du site (dans le cadre de la qualité de vie au travail), et potentiellement les usagers extérieurs.
2. **Limiter les flux de déplacements** entre les différents quartiers, notamment pour les usagers réguliers (scolaires, clubs) ou ponctuels (manifestations sportives), et ainsi **réduire les nuisances de circulation** dans les autres secteurs de la commune.
3. Et surtout, **remplacer l'actuelle salle de basket située au Bormettes** qui ne correspond **plus aux normes**, et **ne répond plus aux besoins** d'une équipe évoluant à haut niveau, La création d'un nouvel équipement moderne est une **condition indispensable à la poursuite de l'activité sportive** dans de bonnes conditions.

Enfin, le site de l'actuelle salle des Bormettes sera **désaffecté**, et le **terrain réaménagé en parc arboré**, contribuant ainsi à **renaturer un espace artificialisé** et à **créer une respiration verte** au sein du tissu urbain.

Concernant les craintes d'afflux touristique :

- L'hôtel prévu (environ 3 480 m²) n'est pas destiné à accueillir du tourisme balnéaire de masse, mais à recevoir principalement des délégations professionnelles, des partenaires, et des salariés de passage.
- L'hôtel s'inscrit dans la logique de réduction des déplacements des collaborateurs et des délégations en mission sur le site. La proximité immédiate permettra de réduire les risques liés aux trajets en voiture mais aussi l'empreinte carbone. Il est indispensable à nos activités d'avoir des hébergements hôteliers disponibles à proximité de nos sites.
- L'hôtel s'inscrit dans une cohérence d'ensemble prévue par l'OAP et pourra également servir aux Londais qui souhaitent recevoir de la famille et au public en général.
- La cible pour cet établissement est un hôtel abordable pouvant s'inscrire en terme tarifaire dans le cadre de la politique voyage de Naval Group.

Le projet ne constitue pas une rupture ou une négation de l'identité Londaise, mais **un aménagement maîtrisé**, qui vise à :

- Restaurer l'équilibre des trois piliers historiques de la commune : l'agriculture, le tourisme, et le retour de l'industrie,
 - Offrir des équipements adaptés aux besoins actuels et futurs, sans artificialisation excessive,
 - Et saisir une opportunité d'intérêt général, en revitalisant un site stratégique tout en répondant aux attentes locales.
 - 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 :

Cadre général

Le projet d'aménagement du site des Bormettes est porté par la société Naval Group, dans une logique de réindustrialisation d'un site anciennement industriel et aujourd'hui identifié comme une friche d'intérêt stratégique. Toutefois, il ne s'agit pas d'un projet strictement privé : il est accompagné et encadré par les collectivités publiques compétentes.

- La commune de La Londe-les-Maures est à l'initiative de la procédure de mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme (PLU), à travers une déclaration de projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme. Cette déclaration permet de qualifier d'intérêt général une opération d'aménagement intégrant des composantes publiques et privées, dès lors que l'opération répond à des enjeux locaux, urbanistiques, environnementaux ou économiques structurants.
- La communauté de communes Méditerranée Porte des Maures, compétente en matière de développement économique et d'aménagement, porte la viabilisation des terrains du site, dans le cadre d'un projet d'aménagement global maîtrisé.

Contrairement à ce que suggère l'argumentaire du cabinet d'avocat dans la contribution n°761, le projet d'aménagement des Bormettes n'est ni hétérogène ni opportuniste. Il s'agit d'un projet structuré autour d'un socle industriel, dont la programmation a été :

- Concertée avec les habitants et où les institutionnels ont été associés (les personnes publiques associées (PPA)),
- Intégrée au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Toulon Provence Méditerranée, qui identifie le secteur comme friche à réindustrialiser,
- Et réfléchie à l'échelle du territoire, pour rééquilibrer les fonctions économiques de la commune entre tourisme, agriculture, et industrie.

Le projet comprend ainsi :

- Un **pôle industriel d'excellence** porté par Naval Group,
- Une **zone dédiée à des partenaires économiques liés à cette activité**,
- Un **restaurant d'entreprise, un hôtel, un complexe sportif, et 25 logements**,
- Des **aménagements paysagers, écologiques et hydrauliques d'accompagnement** (voies douces, parc urbain, requalification du sentier littoral, etc.).

Ces éléments **ne relèvent pas d'initiatives disjointes**, mais bien **d'une opération d'aménagement globale et maîtrisée**, qui a vocation à :

- **Résorber une friche industrielle stratégique**,
- **Renforcer la résilience du territoire** (lutte contre les inondations),
- **Contribuer à la diversification économique**,
- **Et préserver et requalifier le cadre de vie littoral**.

L'**intérêt général** de la déclaration de projet ne s'analyse pas uniquement à travers la nature publique ou privée des bâtiments édifiés. Il s'apprécie :

- **Au regard de l'opération dans sa globalité**,
- **De sa cohérence urbanistique**,
- **De sa contribution au développement local durable**,
- **Et de sa capacité à répondre aux besoins du territoire, en matière d'emplois, d'infrastructures, de services et de cadre de vie**.

La jurisprudence administrative (CE, 25 mai 2016, n°387308 ; CE, 20 avril 2011, n°330297) reconnaît expressément qu'un projet **porté par une personne privée** peut faire l'objet d'une **déclaration de projet avec mise en compatibilité**, dès lors que la **collectivité en assume la conduite et qu'elle en reconnaît le caractère structurant pour le territoire**.

Hôtel :

Le projet des Bormettes est **porté par Naval Group**, mais **encadré par la commune et la communauté de communes** (également co-pétitionnaire de l'autorisation environnementale), qui en assurent la **cohérence urbaine, réglementaire et environnementale**.

Il ne s'agit pas d'un **projet opportuniste ou disparate**, mais bien **d'une opération d'aménagement d'ensemble maîtrisée**, conforme au PLU et au SCOT.

La **déclaration de projet est justifiée au titre de l'intérêt général**, dans sa dimension économique, sociale, écologique et urbaine.

L'aménagement d'un hôtel s'inscrit dans le cadre global de l'OAP, il doit répondre aux besoins en hébergements d'affaires de Naval Group. Le projet prévoit environ 80 chambres pour les visiteurs et les collaborateurs. Il s'agira d'un hôtel 3 étoiles permettant de répondre à la demande de tarif modéré pour les collaborateurs de Naval Group.

Cet hôtel sera volontairement limité en « niveau » puisqu'il est prévu un hôtel 3 étoiles dont les tarifs correspondent aux conditions de remboursement des missions des collaborateurs de Naval Group.

En effet, il existe une offre d'hôtel très peu fournie sur la zone de La Londe les Maures (hors résidence de vacances). En outre, il est prévu la venue de clients pour les produits de Naval Group, partenaires, sous-traitants, universitaires et collaborateurs d'autres sites pour lesquels des résidences vacances ne sont pas adaptées. Nous pouvons estimer leur nombre à environ 10 à 15% de l'effectif moyen soit 50 à 80 personnes par jour durant la période de septembre à mai. Au cours de la période estivale (juin à mi-septembre), ce flux est largement inférieur.

La proximité immédiate d'un hôtel permettant un accès à pied contribue à la santé et sécurité des collaborateurs mais aussi à la réduction de l'impact carbone des clients et missionnaires supprimant les trajets hôtel/site. L'hôtel envisagé est porté par la commune et les partenaires économiques comme **un levier complémentaire de dynamisme local**, au service d'une **clientèle professionnelle et d'affaires** liée au pôle de compétence. Il ne vise pas à alimenter une logique de tourisme de masse. Par ailleurs, **sa localisation et son gabarit** seront soumis aux contraintes du futur PLU et aux exigences environnementales.

Zone partenaire :

Le projet répond à un besoin stratégique national pour la souveraineté industrielle maritime et la transition écologique, en favorisant des filières d'avenir et des emplois qualifiés durables. A ce titre, il relève de l'intérêt public majeur.

Les activités de la zone partenaire s'inscrivent dans la continuité du centre d'excellence drones. Il est prévu l'installation de partenaires industriels pour renforcer la compétitivité et faire de La Londe un espace de premier plan sur cette activité.

Ces partenaires seront essentiellement des PMI/PME et Start up autour des activités des Drones Marins. Cette proximité avec un grand groupe est gage de développement de ces structures au service de l'économie régionale. Ce projet est complémentaire des initiatives autour de Toulon (IFREMER) plutôt orientées sur la recherche fondamentale. Ce projet de zone partenaire a pour ambition de coconstruire avec des sociétés et clients **pour développer des innovations produits ou services, qu'elles aient vocation à intégrer in fine nos solutions de drones.**

- **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 :

Cadre général

Le projet d'aménagement du site des Bormettes est **porté par la société Naval Group**, dans une logique de **réindustrialisation d'un site anciennement industriel** et aujourd'hui identifié comme une **friche d'intérêt stratégique**. Toutefois, il ne s'agit pas d'un projet strictement privé : il est **accompagné et encadré** par les collectivités publiques compétentes.

- La commune de La Londe-les-Maures est à l'initiative de la procédure de mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme (PLU), à travers une **déclaration de projet**, conformément aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme. Cette déclaration permet de qualifier d'**intérêt général** une opération d'aménagement intégrant des composantes publiques et privées, dès lors que l'opération répond à des enjeux locaux, urbanistiques, environnementaux ou économiques structurants.
- La **communauté de communes Méditerranée Porte des Maures**, compétente en matière de développement économique et d'aménagement, **porte la viabilisation des terrains** du site, dans le cadre d'un projet d'aménagement global maîtrisé.

Contrairement à ce que suggère l'argumentaire du cabinet d'avocat dans la contribution n°761, **le projet d'aménagement des Bormettes n'est ni hétérogène ni opportuniste**. Il s'agit d'un **projet structuré autour d'un socle industriel**, dont la programmation a été :

- **Concertée** avec les habitants et où les institutionnels ont été associés (les personnes publiques associées (PPA)),
- **Intégrée au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Toulon Provence Méditerranée**, qui identifie le secteur comme friche à réindustrialiser,
- **Et réfléchie à l'échelle du territoire**, pour rééquilibrer les fonctions économiques de la commune entre tourisme, agriculture, et industrie.

Le projet comprend ainsi :

- un **pôle industriel d'excellence** porté par Naval Group,
- une **zone dédiée à des partenaires économiques liés à cette activité**,
- un **restaurant d'entreprise**, un **hôtel**, un **complexe sportif**, et **25 logements**,
- des **aménagements paysagers, écologiques et hydrauliques d'accompagnement** (voies douces, parc urbain, requalification du sentier littoral, etc.).

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes

Ces éléments ne relèvent pas d'initiatives disjointes, mais bien d'une opération d'aménagement globale et maîtrisée, qui a vocation à :

- résorber une friche industrielle stratégique,
- renforcer la résilience du territoire (lutte contre les inondations),
- contribuer à la diversification économique,
- et préserver et requalifier le cadre de vie littoral.

L'intérêt général de la déclaration de projet ne s'analyse pas uniquement à travers la nature publique ou privée des bâtiments édifiés. Il s'apprécie :

- au regard de l'opération dans sa globalité,
- de sa cohérence urbanistique,
- de sa contribution au développement local durable,
- et de sa capacité à répondre aux besoins du territoire, en matière d'emplois, d'infrastructures, de services et de cadre de vie.

La jurisprudence administrative (CE, 25 mai 2016, n°387308 ; CE, 20 avril 2011, n°330297) reconnaît expressément qu'un projet porté par une personne privée peut faire l'objet d'une déclaration de projet avec mise en compatibilité, dès lors que la collectivité en assume la conduite et qu'elle en reconnaît le caractère structurant pour le territoire.

Hôtel

Le projet des Bormettes est porté par Naval Group, mais encadré par la commune et la communauté de communes (également co-pétitionnaire de l'autorisation environnementale), qui en assurent la cohérence urbaine, réglementaire et environnementale.

Il ne s'agit pas d'un projet opportuniste ou disparate, mais bien d'une opération d'aménagement d'ensemble maîtrisée, conforme au PLU et au SCOT.

La déclaration de projet est justifiée au titre de l'intérêt général, dans sa dimension économique, sociale, écologique et urbaine.

L'aménagement d'un hôtel s'inscrit dans le cadre global de l'OAP, il doit répondre aux besoins en hébergements d'affaires de Naval Group. Le projet prévoit environ 80 chambres pour les visiteurs et les collaborateurs. Il s'agira d'un hôtel 3 étoiles permettant de répondre à la demande de tarif modéré pour les collaborateurs de Naval Group.

Cet hôtel sera volontairement limité en « niveau » puisqu'il est prévu un hôtel 3 étoiles dont les tarifs correspondent aux conditions de remboursement des missions des collaborateurs de Naval Group.

En effet, il existe une offre d'hôtel très peu fournie sur la zone de La Londe les Maures (hors résidence de vacances). En outre, il est prévu la venue de clients pour les produits de Naval Group, partenaires, sous-traitants, universitaires et collaborateurs d'autres sites pour lesquels des résidences vacances ne sont pas adaptées. Nous pouvons estimer leur nombre à environ 10 à 15% de l'effectif moyen soit

50 à 80 personnes par jour durant la période de septembre à mai. Au cours de la période estivale (juin à mi-septembre), ce flux est largement inférieur.

La proximité immédiate d'un hôtel permettant un accès à pied contribue à la santé et sécurité des collaborateurs mais aussi à la réduction de l'impact carbone des clients et missionnaires supprimant les trajets hôtel/site. L'hôtel envisagé est porté par la commune et les partenaires économiques comme un levier complémentaire de dynamisme local, au service d'une clientèle professionnelle et d'affaires liée au pôle de compétence. Il ne vise pas à alimenter une logique de tourisme de masse. Par ailleurs, sa localisation et son gabarit seront soumis aux contraintes du futur PLU et aux exigences environnementales.

Zone partenaire :

Le projet répond à un besoin stratégique national pour la souveraineté industrielle maritime et la transition écologique, en favorisant des filières d'avenir et des emplois qualifiés durables. A ce titre, il relève de l'intérêt public majeur.

Les activités de la zone partenaire s'inscrivent dans la continuité du centre d'excellence drones. Il est prévu l'installation de partenaires industriels pour renforcer la compétitivité et faire de La Londe un espace de premier plan sur cette activité.

Ces partenaires seront essentiellement des PMI/PME et Start up autour des activités des Drones Marins. Cette proximité avec un grand groupe est gage de développement de ces structures au service de l'économie régionale. Ce projet est complémentaire des initiatives autour de Toulon (IFREMER) plutôt orientées sur la recherche fondamentale. Ce projet de zone partenaire a pour ambition de coconstruire avec des sociétés et clients **pour développer des innovations produits ou services, qu'elles aient vocation à intégrer in fine nos solutions de drones.**

Gymnase :

Le gymnase projeté répond à un **besoin exprimé par les acteurs locaux** (associations sportives, établissements scolaires), en lien avec le développement du quartier. Sa localisation vise à **limiter les nuisances** et à garantir un accès piéton ou cyclable depuis les Bormettes et les alentours. Ce projet fait partie d'une réflexion d'ensemble sur les **équipements publics de proximité**.

Logements

Le site industriel de Naval Group aux Bormettes prévoit d'accueillir environ 550 collaborateurs dans un premier temps, 700 à terme. Une partie réside déjà à la Londe-les-Maures ou dans les communes à proximité. Cependant, la majorité se trouve à Toulon ou autour du Golfe de St-Tropez.

Naval Group effectue le recrutement 100 collaborateurs par an en moyenne

L'offre de logements est fournie sur la ville de La Londe-les-Maures. Cependant, elle est destinée à un usage résidentiel et touristique de petites tailles. La majorité des besoins des employés de Naval Group correspond à des appartements T3/T4/T5.

La création d'une nouvelle offre de logement permettra :

- D'accueillir les nouveaux collaborateurs de Naval Group au plus près du site ;
 - De mettre en place un dispositif permettant à Naval Group de recevoir des stagiaires et alternants.
- La proximité de logements permettant un accès à pied contribue à la politique Santé Sécurité Travail Environnement (SSTE) de Naval Group mais aussi à la réduction de l'impact carbone des collaborateurs supprimant les trajets logement/site.
- 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 :

Le projet des Bormettes constitue avant tout une opération de **reconversion maîtrisée d'une friche industrielle de près de 20 hectares**, anciennement occupée par une **usine de torpilles**, dont l'activité a cessé en 1993. Cette friche industrielle, bien qu'en partie recolonisée par la végétation, **ne constitue pas un espace naturel vierge**, mais une zone classée en **3AU** dans le **Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé en 2013**, précisément en vue d'une urbanisation future encadrée.

Rappelons également que l'ensemble du site est répertorié en tant que **friche industrielle** sur l'outil officiel **Cartofriches**, inventaire national des friches mis en place par le Cerema à la demande du Ministère de la transition écologique.

Ce classement s'inscrit dans la stratégie d'aménagement du territoire portée par le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Toulon Provence Méditerranée**, qui reconnaît le site comme un secteur propice à la réindustrialisation, en cohérence avec la trame urbaine existante. Le terrain d'assiette du projet est en effet **entièvement inséré dans le tissu urbain** de la commune : à l'est, il est bordé par le quartier de l'Argentière ; à l'ouest, par celui du Port et de la Baie des Isles ; au nord, par la cité des Bormettes et le lotissement du Pont Blanc. Il s'agit donc d'un **secteur déjà urbanisé**, situé **au sein même de l'agglomération** de La Londe-les-Maures.

Dans ce cadre, les équipements envisagés ne relèvent pas d'une logique d'extension incontrôlée de l'urbanisation, mais bien d'une volonté de **répondre aux besoins identifiés du territoire**, dans une logique de cohérence urbaine et de maîtrise foncière.

La construction d'un équipement sportif de 2 750 m², par exemple, s'inscrit dans une démarche de **remplacement d'un équipement existant**, actuellement situé dans le quartier des Bormettes. Cet équipement aujourd'hui vétuste et inadaptée, ne répond plus aux normes ni aux besoins des associations sportives locales, en particulier de l'équipe de basket évoluant au niveau national. La création de ce nouvel équipement vise donc à **offrir aux Londais un outil moderne, fonctionnel, et conforme aux attentes sportives du territoire**. En contrepartie, le site des Bormettes sera réaménagé en parc arboré, garantissant ainsi un **équilibre environnemental** dans l'opération.

De la même manière, la présence d'un **hôtel** dans le projet n'a pas vocation à encourager le tourisme de masse ou à créer un effet de sur fréquentation. Il s'agit d'un hôtel à **usage principalement professionnel**, destiné à accueillir :

- les collaborateurs de passage sur le site de Naval Group ;
- les clients et partenaires industriels en mission ;
- des séjours ponctuels hors saison.

Cette **offre hôtelière complémentaire**, limitée en volume, contribue à la **diversification raisonnée des services**, sans engendrer d'impact majeur sur la dynamique touristique ou sur les équilibres locaux. Il ne s'agit pas d'un projet à but spéculatif, mais d'un **service logistique accompagnant un projet industriel structurant**, adossé à des besoins réels.

Enfin, il est important de rappeler que le **projet des Bormettes accorde une place centrale à la protection de l'environnement et à la préservation de la biodiversité**. Conformément aux exigences de l'étude d'impact, une série de **mesures ERC (éviter, réduire, compenser)** ont été intégrées, dont :

- création d'un **parc paysager structurant**,
- maintien de **zones de biodiversité non artificialisées**,
- aménagements respectant la **perméabilité des sols** (noues, revêtements filtrants, espaces non imperméabilisés),
- plantation de haies et arbres adaptés aux espèces locales,
- maintien du bâtiment en « L » sur le site pour les chauves-souris.

Ces engagements vont bien au-delà des prescriptions minimales, et témoignent de la **volonté de faire de cette reconversion une opération exemplaire sur le plan environnemental**. Le projet n'entraîne **aucune bétonisation généralisée**, mais une **urbanisation modérée**, intégrée, et pensée **dans le respect de l'identité paysagère du site**.

Le projet, en somme, ne crée pas des **équipements superflus**, mais **répond à des besoins identifiés**, dans le cadre d'un **schéma cohérent d'aménagement** validé par les documents de planification. Il vise à **réconcilier reconversion industrielle, respect de l'environnement, et développement maîtrisé du territoire**.

Sur la préservation de la zone entre l'usine et les Bormettes

Concernant la question de l'**artificialisation des sols**, nous invitons le lecteur à se reporter aux réponses formulées au point 7.1 concernant la Sobriété foncière.

En complément, la zone intermédiaire mentionnée est effectivement identifiée comme **secteur à enjeu écologique**, ce qui a conduit à :

- **Restreindre fortement l'urbanisation dans cette emprise**,
- **Maintenir des espaces naturels tampon**,
- **Et renforcer la fonction de corridor écologique**.

Aucune urbanisation généralisée n'est prévue sur ces espaces, en dehors d'**aménagements maîtrisés**, prenant en compte les continuités écologiques.

- **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**

Réponse du porteur de projet :

Des études hydrauliques ont été réalisées de manière approfondie, afin de garantir la prise en compte du risque d'inondation et d'assurer la sécurité des personnes et des biens dans le cadre du projet d'aménagement.

Les risques hydrauliques ont été intégrés à trois niveaux, à travers plusieurs dispositifs complémentaires, reposant sur des expertises solides :

a) Le PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations)

Le site des Bormettes a été intégré dans le **projet global de lutte contre les inondations** du bassin versant du **Pansard et du Maravenne**, via la mise en œuvre d'un **canal de délestage** à l'ouest du projet, dimensionné pour soulager le cours d'eau principal en cas de crue. Cette infrastructure, validée par les autorités compétentes, a été **prise en compte dans la conception de l'aménagement** et a influencé l'organisation globale du site.

b) Les études spécifiques réalisées dans le cadre du projet

Un bureau d'étude spécialisé en hydrologie, a été mandaté pour conduire une série d'**études de modélisation hydraulique** afin de :

- modéliser les zones d'aléa sur le site,
- identifier les axes d'écoulement préférentiels,
- définir des **prescriptions réglementaires** permettant de limiter tout risque.

Ces études ont également couvert le **cours d'eau dit du Carrubier**, afin de prévenir les risques de ruissellement et les débordements dans ce secteur.

c) L'intégration des prescriptions dans le PLU

Les conclusions de ces études ont été **intégrées dans le règlement du PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité**, sous forme de **prescriptions précises et opposables**, à savoir :

- l'obligation de **respecter des cotes altimétriques minimales (planchers hors d'eau)** pour toute construction ;
- des mesures de **compensation hydraulique** ;
- des **limitations d'imperméabilisation** de certaines zones ;
- la création de **nouvelles paysages et d'aménagements d'infiltration des eaux pluviales**.

Ces prescriptions garantissent que **les ERP (hôtel, gymnase) seront implantés hors zone de danger**, et respecteront des normes de sécurité équivalentes à celles exigées dans les zones couvertes par un PPRI.

Il est également rappelé que le **site industriel de Naval Group** ne relève pas à ce stade d'une activité classée parmi les **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)** à risques majeurs : en effet, le classement ICPE des activités projetées, tel qu'il ressort du dossier de demande d'autorisation environnementale, ne relève que du régime le moins contraignant (à savoir celui de la déclaration). Il s'agit d'un

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes

site de **recherche et de maintenance légère**, sans activité de production lourde ni stockage de matières dangereuses à grande échelle. Aucune incompatibilité d'usage n'est identifiée avec les équipements publics prévus à proximité.

Enfin, il convient de rappeler que l'aménagement des Bormettes concerne **une friche industrielle de 20 hectares**, située au sein de l'agglomération existante, **bordée par des quartiers urbanisés sur ses trois côtés** (Argentière, la baie des Isles/port, Pont-Blanc et cité des Bormettes). Ce site, historiquement occupé par une usine de torpilles, est **intégré de longue date à la réflexion urbaine de la commune**, tant dans son PLU que dans le SCOT Toulon Provence Méditerranée. Il est également répertorié en tant que **friche industrielle** sur l'outil officiel **Cartofriches**.

Ainsi, le **chiffre de 49 430 m²** n'est ni un objectif, ni une obligation, mais un cadre technique et réglementaire pour un projet maîtrisé, conforme au droit de l'urbanisme et adapté à la réalité locale.

Le projet a été conçu de manière **modulaire et progressive**, en assurant la compatibilité avec les contraintes naturelles du site, notamment hydrauliques. Les équipements publics ne sont donc **ni dangereux, ni inappropriés**, et leur implantation a été strictement conditionnée au respect de **prescriptions techniques fortes**, validées par les services compétents de l'Etat.

- 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 :

Le **site industriel de Naval Group** ne relève pas d'une activité classée parmi les **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)** à risques majeurs : en effet, le classement ICPE des activités projetées, tel qu'il ressort du dossier de demande d'autorisation environnementale, ne relève que du régime le moins contraignant (à savoir celui de la déclaration). Il s'agit d'un site de **recherche et de maintenance légère**, sans activité de production lourde ni stockage de matières dangereuses à grande échelle. Aucune incompatibilité d'usage n'est identifiée avec les équipements publics prévus à proximité.

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

Réponse du porteur de projet :

Concernant l'aménagement des espaces publics, les subventions et notamment celles de l'Etat ont fait l'objet d'un arrêté d'attribution tout comme celles apportées par la Région. Le montant cumulé dans le cadre du Schéma de Plan Etat / Région s'élève à 7 millions d'euros. Le cout restant du projet sera réparti entre la CCMPM, la commune et Naval Group à travers un Projet Urbain Partenarial dont les montants seront publics lors de son adoption par le conseil communautaire et le conseil municipal.

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 agraverait 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 demandent 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 :

Le site des Bormettes, bien qu'il ne figure pas dans le périmètre actuellement couvert par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la commune de La Londe-les-Maures, est bien connu pour sa sensibilité au risque d'inondation, notamment en lien avec le **Maravenne** et le **Carrubier**, deux fleuves côtiers qui bordent le secteur.

La commune et la Communauté de Communes Méditerranée Porte-des-Maures ont pris la **mesure de cette vulnérabilité** depuis plusieurs années. C'est dans ce cadre qu'elles ont confié au **bureau d'études Suez Consulting**, spécialisé en ingénierie hydraulique, une série d'études approfondies dans le cadre de l'élaboration du **programme de travaux de protection et du PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations)**.

Ces études ont conduit à un **programme de travaux de protection**, parmi lesquels le **canal de délestage du Maravenne**, qui figure désormais au cœur du projet d'aménagement des Bormettes (en effet, sur les 20 ha du terrain, Naval Group va en céder une partie à la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures dans le cadre et pour les besoins du PAPI : voir Partie II – paragraphe 2.1.1 de l'étude d'impact en PJ4). Ce canal

est un **ouvrage structurant** conçu pour contenir les eaux du Maravenne en crue en dérivant les excédents vers la mer de manière maîtrisée.

Ce canal a été intégré dès la conception du projet d'aménagement des Bormettes, garantissant une cohérence entre les enjeux de prévention du risque et les objectifs d'urbanisation. Il ne s'agit donc pas simplement d'une adaptation réglementaire ex post via le Plan Local d'Urbanisme, mais bien d'un **choix fondateur** du projet.

Par ailleurs, Naval Group, la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures et la commune de la Londe les maures ont souhaité que le **projet lui-même soit conçu sur la base d'études hydrauliques approfondies**, complémentaires de celles du PAPI. Ces études, également réalisées par **Suez Consulting**, ont modélisé les impacts hydrologiques et hydrauliques à l'échelle :

- Du **bassin versant du Carrubier**, en amont et en aval,
- Du **Maravenne**, notamment pour intégrer les effets du canal de délestage,
- De la **submersion marine**, en prenant en compte l'élévation prévisible du niveau de la mer à horizon 2100,
- Du **ruisselement pluvial** à l'échelle de la parcelle et du quartier.

Les résultats de ces études (jointes en Annexe 8 et 9 à l'étude d'impact) ont directement **impacté le dimensionnement et l'implantation des aménagements** projetés. Ainsi, ont été mis en œuvre dès la conception du projet par Naval Group :

- Des **noues paysagères** sur l'ensemble du projet, destinées à ralentir et stocker les eaux de ruissellement ;
- La création de **réseaux perméables** et d'infiltration directe dans le sol, réduisant l'imperméabilisation du site ;
- La mise en œuvre d'**exutoires supplémentaires** pour améliorer la **transparence hydraulique** du site et éviter tout effet de barrage ;
- L'imposition de **cotes altimétriques minimales de planchers** pour garantir la mise hors d'eau de tous les bâtiments à construire (ERP, logements, hôtels, etc.).

Par ailleurs, les risques climatiques ont également été pris en compte dans l'étude hydraulique (Annexe 8) en intégrant l'élévation du niveau de la mer avec le changement climatique ; il en est de même pour l'étude hydrodynamique (*Annexe 10 de l'étude d'impact*). Les détails sont rappelés ci-dessous :

- Pour la submersion : Partie IV, §8.1.4 / Partie V, §3.1.1
 - S'agissant du risque de submersion marine, nous rappelons que le site est peu exposé au risque de submersion marine (uniquement un niveau d'aléa faible à l'horizon 2100 : voir *Partie III – paragraphe 8.1.4 de l'étude d'impact*)
 - S'agissant de la submersion marine, cet aléa a été étudié en intégrant le changement climatique à l'horizon 2100 et fait état d'un aléa faible (**hauteur inférieure à 0,5 m**) sur la partie Sud du terrain.
 - En outre, l'élévation de la cote de la mer a été analysée dans l'étude hydraulique concernant le risque inondation (voir annexe 8 de la PJ4 – notice inondation).
 - Cette étude conclut que les débordements en crue des cours d'eau ne sont pas influencés par le niveau de la mer et les bâtiments ne sont pas inondables par submersion marine.
- Pour le risque Tsunami : Partie IV, §8.1.5 / Partie V, §2.8.1.3 et §3.7.1.3
 - Le sud de la France est exposé à un risque de tsunami d'intensité faible à moyenne. D'après les données du projet ALDES (BRGM, 2010), les hauteurs d'eau maximales qui seraient générées par un tsunami d'origine gravitaire "maximisant" (de période de retour supérieure à quelques milliers d'années) ne devraient pas dépasser les **1 m sur le littoral Provence-Côte d'Azur** (à l'exception de certains sites comme à Nice par exemple).
 - En phase exploitation, la cote plancher des bâtiments sur le site est de 3,17 m NGF donc largement au-dessus du niveau de risque souligné plus haut. Ainsi, le risque est intégré dans les hypothèses de dimensionnement des installations industrielles et tertiaires.

Ces mesures techniques ont été inscrites de manière contraignante dans la **mise en compatibilité du PLU**, dans le **règlement** et les **OAP**, mais également dans le **projet architectural, paysager et technique** (PAPT) du dossier.

En somme, la gestion du risque inondation n'est pas seulement traitée par le PLU, mais bien intégrée dès l'origine du projet, tant dans sa conception que dans son exécution. C'est cette anticipation, couplée à une approche multi-échelles (du bassin versant à la parcelle), qui garantit aujourd'hui un projet résilient, sécurisé.

Ce traitement du risque hydraulique constitue une garantie forte pour la sécurité des personnes et des biens, et assure une cohérence entre la planification, l'aménagement et les politiques de prévention des risques, telles qu'exigée par les services de l'État.

In fine, le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permet même une amélioration de la situation avec une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

- 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.

Certaines observations soutiennent que les techniques d'aménagement prévues dans le cadre du projet des Bormettes, en particulier les **remblais ou exhaussements de terrain**, seraient contraires à la doctrine de l'État en matière de prévention du risque d'inondation, ainsi qu'aux orientations du **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée**, qui recommande notamment d'éviter la réalisation de remblais en zone inondable.

Cette position mérite d'être nuancée et précisée au regard de la situation réglementaire du site, des études techniques réalisées et de la validation des services de l'État.

Le **Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI)** en vigueur sur la commune de La Londe-les-Maures ne couvre pas le quartier des Bormettes, bien que ce secteur présente des enjeux hydrauliques importants. Cette absence de PPRI n'a en aucun cas été ignorée, mais a conduit les autorités locales et le maître d'ouvrage à anticiper les exigences réglementaires en la matière.

Dès l'origine du projet, une **stratégie globale de prévention du risque d'inondation** a été engagée sur plusieurs plans :

- **Études préalables menées dans le cadre du PAPI** (Programme d'Actions de Prévention des Inondations) piloté par la commune et la communauté de communes, confiées au **bureau d'études Suez Consulting**. Ces études ont permis de définir un **programme de travaux**, dont le **canal de délestage du Maravenne**, immédiatement intégré dans le projet des Bormettes (en effet, sur les 20 ha du terrain, Naval Group va en céder une partie à la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures dans le cadre et pour les besoins du PAPI : voir Partie II – paragraphe 2.1.1 de l'étude d'impact en PJ4).
- **Études complémentaires initiées par Naval Group** pour analyser précisément les risques d'inondation à l'échelle du site, mais aussi à l'échelle du **bassin versant du Carrubier** et des zones de ruissellement en amont.
- Ces études ont abouti à des **modélisations hydrauliques précises**, identifiant les zones d'écoulement, les hauteurs d'eau en période de crue, les points de blocage potentiels, ainsi que les conditions de transparence hydraulique à garantir.

L'ensemble des conclusions techniques issues de ces études a été intégré dans les documents réglementaires dans le cadre de la **mise en compatibilité du PLU** avec le projet :

- Des **prescriptions techniques précises** ont été inscrites au règlement, notamment sur les **altimétries minimales des planchers**, les zones constructibles, les obligations en matière de transparence hydraulique et de gestion du ruissellement.
- L'objectif est de **mettre hors d'eau les constructions**, tout en assurant un **écoulement optimal des eaux**, sans report de charge en aval ou modification défavorable des flux hydrauliques.

Dans les secteurs où la solution technique du **pilotis** n'était pas envisageable (notamment pour l'usine), le recours à des **exhaussements ponctuels** a été prévu. Ces dispositifs :

- ont été modélisés dès l'origine du projet,
- sont parfaitement intégrés aux stratégies d'écoulement des eaux,
- ne créent pas de surcote, ni d'aggravation du risque en période de crue.

Contrairement à des remblais réalisés a posteriori sans étude, ces exhaussements ont été **intégrés dès la conception** du projet, **validés sur le plan technique et justifiés dans les dossiers soumis à enquête**.

Les **services de l'État**, et en particulier les services instructeurs en charge de l'environnement et de la sécurité hydraulique, ont été **extrêmement vigilants** sur ces aspects :

- Ils ont **contrôlé la cohérence des hypothèses retenues par Suez Consulting**,
- Et ils ont **validé** que l'ensemble de ces éléments **soient traduits dans les pièces réglementaires du PLU**, conditionnant ainsi la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Cette validation ne saurait être négligée : **aucune procédure d'urbanisme n'aurait pu être poursuivie sans l'accord de l'État sur ces points techniques majeurs**.

Le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants (voir notice inondation en Annexe 8). Les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet permettent même une amélioration avec une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

S'agissant du SDAGE qui est évoquée ici, le risque inondation a été intégré tout au long de la démarche du projet au travers de l'étude hydraulique **afin de limiter les remblais et obstacles en zone inondable** (voir en ce sens Annexe 8 et paragraphe 2.1.2.3 *La prise en compte du risque inondation – Partie II* de l'étude d'impact jointe en PJ 4). In fine, les remblais sur le projet des Bormettes sont strictement encadrés par les prescriptions de l'étude hydraulique (uniquement au droit de certains bâtiments du projet) et font l'objet de la demande d'autorisation environnementale.

Le projet est donc compatible avec le SDAGE.

Le projet ne constitue donc pas une artificialisation non maîtrisée du sol ou une infraction aux règles hydrauliques : il s'agit d'une **démarche anticipée, encadrée et rigoureuse**, qui apporte des réponses concrètes aux enjeux de sécurité et de résilience face aux aléas climatiques

- **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 :

Certains contributeurs expriment leurs inquiétudes face au projet des Bormettes en rappelant les épisodes dramatiques d'inondations survenus dans le département et sur la commune de La Londe-les-Maures. Des parallèles sont faits avec d'autres opérations d'urbanisme, comme le quartier de l'Oratoire à Hyères, qui a connu des tragédies liées à une urbanisation en zone inondable.

Ces remarques sont compréhensibles et légitimes, car elles s'appuient sur une mémoire collective douloureuse et une conscience aiguisée des enjeux de sécurité. Cependant, le projet des Bormettes a précisément été conçu **en intégrant très en amont la question du risque inondation**, et ne saurait être comparé aux projets du passé réalisés dans des contextes juridiques, réglementaires et techniques différentes.

Contrairement à certaines opérations anciennes, le projet des Bormettes a **intégré, dès sa phase de conception, la gestion du risque inondation comme un axe structurant**.

Il est important de rappeler que le **quartier des Bormettes ne se situe pas dans un secteur couvert par un Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI)**. Cette absence n'a pourtant pas empêché la **réalisation de diagnostics poussés et de modélisations hydrauliques détaillées**, précisément pour compenser l'absence de zonage réglementaire.

Deux séries d'études ont été réalisées :

- D'une part, **les études réalisées dans le cadre du Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI)**, confiées par la commune et la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures à **Suez Consulting**, à la suite des inondations de 2014. Ces études ont permis de définir un **programme d'aménagement**, incluant notamment le **canal de délestage du Maravenne**, immédiatement intégré dans la conception du projet des Bormettes (en effet, sur les 20 ha du terrain, Naval Group va en

céder une partie à la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures dans le cadre et pour les besoins du PAPI : voir Partie II – paragraphe 2.1.1 de l'étude d'impact en PJ4.

• D'autre part, **Naval Group a commandé des études hydrauliques complémentaires** pour modéliser précisément les écoulements du Maravenne, du Pansard et du Carrubier, de manière à **adapter le projet aux réalités du terrain et aux pires scénarios d'aléas**.

Les résultats de ces études ne sont pas restés théoriques : ils ont été **intégrés dans la mise en compatibilité du PLU**, par des prescriptions précises, et **dans les aménagements mêmes du projet** :

- **déplacement des projets d'implantation des constructions hors des aléas les plus forts.**
- Mise en place d'**exutoires hydrauliques**,
- Crédit de **noues paysagères** et de zones de rétention des eaux pluviales,
- Rehaussements altimétriques anticipés et modélisés,
- Intégration de prescriptions réglementaires assurant une **transparence hydraulique** et l'absence d'aggravation du risque en amont ou en aval.

Tous ces éléments ont été **étroitement suivis par les services de l'État**, qui ont exercé une vigilance renforcée à chaque étape de l'instruction :

- Les hypothèses de calcul du bureau Suez Consulting ont été **revues et validées**,
- Les documents d'urbanisme n'ont été mis en compatibilité **qu'à condition d'intégrer l'ensemble des prescriptions liées à la prévention du risque inondation**.

Le projet des Bormettes ne reproduit en rien les erreurs du passé, ni celles évoquées à Hyères, ni ailleurs. Au contraire, il s'inscrit dans **une approche préventive, intégrée, fondée sur des données scientifiques récentes** et traduite dans des documents opposables. Il bénéficie en outre **d'une double stratégie de réduction du risque**, via les **aménagements hydrauliques du PAPI**, et via les **exigences spécifiques du projet**.

Les drames passés ont été des leçons. Le projet actuel a précisément été conçu **pour qu'ils ne se reproduisent plus**, et avec un **niveau d'exigence nettement supérieur à celui imposé dans de nombreuses opérations anciennes**.

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

Il est exact que le **site actuel des Bormettes** présente aujourd'hui un **enclavement relatif**, puisqu'il se termine en impasse au niveau de l'avenue Schneider. Cette situation est bien identifiée par le projet.

Dès l'époque du **Plan d'Occupation des Sols (POS)**, avant la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) en 2013, la commune avait anticipé la nécessité de **désenclaver** ce quartier stratégique, notamment en **préfigurant des emplacements réservés**, conçus pour créer des liaisons interquartiers. Ces objectifs ont été **repris dans le PLU de 2013** puis dans le cadre de la **mise en compatibilité du PLU** :

- **emplacement réservé à l'ouest**, visant une liaison entre le quartier des Bormettes et le quartier du Port.
- **emplacement réservé à l'est**, permettant à terme une connexion vers l'**Argentière**.

Ces réserves foncières, stratégiques, **n'imposent pas la réalisation immédiate** des voiries, mais **garantissent la capacité de la commune à désenclaver le quartier**, si les besoins en accessibilité ou en sécurité l'exigent à l'avenir.

L'étude de circulation réalisée par le **cabinet TRANSITEC**, jointe au dossier (Annexe 5 de l'étude d'impact), apporte des éléments objectifs à cette problématique. Elle conclut que **dans la phase 1 du projet**, c'est-à-dire avec l'installation de Naval Group et les premiers aménagements, **le réseau existant est suffisant** pour absorber les flux, **sans créer de rupture d'accessibilité**.

La phase 2 pourrait nécessiter des liaisons. Il convient donc de **préserver des capacités d'adaptation**.

La **stratégie de la commune est donc pragmatique** : elle consiste à **améliorer la situation actuelle**, tout en **préservant l'évolution du réseau via des réserves foncières**. Cela constitue un **progrès par rapport à la situation actuelle**, où le site est effectivement en impasse, avec un seul accès structurant.

Le projet prévoit également :

- La **création de voiries internes** structurantes, connectées au réseau via plusieurs axes,
- Le **renforcement des continuités douces**, avec la **requalification du front de mer** et la création d'un **parc urbain littoral accessible**,

De plus, la **réalisation d'une passerelle** piétonne franchissant le canal de délestage est intégrée au PAPI, permettant la circulation pédestre continue entre le Port et l'Argentière.

Ces aménagements contribueront à **multiplier les possibilités de sortie du quartier**, en modes doux et motorisés, tout en **valorisant l'ouverture paysagère du site**.

Contrairement à ce qui est avancé, le **projet d'aménagement des Bormettes ne crée pas un risque nouveau d'enclavement** ; il **part d'une situation enclavée préexistante** et propose, dès la phase actuelle, **des solutions concrètes de désenclavement progressif**, tant par la programmation que par l'urbanisme réglementaire (emplacements réservés et prescriptions du PLU).

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

Réponse du porteur de projet :

Les risques climatiques ont également été pris en compte dans l'étude hydraulique (Annexe 8) en intégrant l'élévation du niveau de la mer avec le changement climatique ; il en est de même pour l'étude hydrodynamique (*Annexe 10 de l'étude d'impact*). Les détails sont rappelés ci-dessous :

- Pour la submersion : Partie IV, §8.1.4 / Partie V, §3.1.1

- S'agissant du risque de submersion marine, nous rappelons que le site est peu exposé au risque de submersion marine (uniquement un niveau d'aléa faible à l'horizon 2100 : voir *Partie III – paragraphe 8.1.4 de l'étude d'impact*)
- S'agissant de la submersion marine, cet aléa a été étudié en intégrant le changement climatique à l'horizon 2100 et fait état d'un aléa faible (**hauteur inférieure à 0,5 m**) sur la partie Sud du terrain.
- En outre, l'élévation de la cote de la mer a été analysée dans l'étude hydraulique concernant le risque inondation (voir annexe 8 de la PJ4 – notice inondation).
- Cette étude conclut que les débordements en crue des cours d'eau ne sont pas influencés par le niveau de la mer et les bâtiments ne sont pas inondables par submersion marine.

- Pour le risque Tsunami : Partie IV, §8.1.5 / Partie V, §2.8.1.3 et §3.7.1.3

- Le sud de la France est exposé à un risque de tsunami d'intensité faible à moyenne. D'après les données du projet ALDES (BRGM, 2010), les hauteurs d'eau maximales qui seraient générées par un tsunami d'origine gravitaire "maximisant" (de période de retour supérieure à quelques milliers d'années) ne devraient pas dépasser les **1 m sur le littoral Provence-Côte d'Azur** (à l'exception de certains sites comme à Nice par exemple).
- En phase exploitation, la cote plancher des bâtiments sur le site est de 3,17 m NGF donc largement au-dessus du niveau de risque souligné plus haut. Ainsi, le risque est intégré dans les hypothèses de dimensionnement des installations industrielles et tertiaires.

- **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 site est :

- Peu exposé au risque de submersion marine : uniquement un niveau d'aléa faible à l'horizon 2100 avec une hauteur inférieure à 0,5 m voir Partie IV – paragraphe 8.1.4 de l'étude d'impact),
- Exposé à un risque de tsunami d'intensité faible à moyenne (voir Partie IV – paragraphe 8.1.5) : les hauteurs d'eau maximales qui seraient générées par un tsunami d'origine gravitaire "maximisant" (de période de retour supérieure à quelques milliers d'années) ne devraient pas dépasser les 1 m sur le littoral Provence-Côte d'Azur .

Dans ces conditions, le risque de salinisation des eaux souterraines apparaît donc très faible.

Enfin, rappelons qu'il s'agit de **risques naturels, indépendants du projet et qu'il ne les agravera pas.**

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

Réponse du porteur de projet :

Le site d'implantation du projet des Bormettes **n'est pas un espace naturel à préserver**, mais correspond à une **friche industrielle** de près de 20 hectares, implantée au sein d'un **tissu urbain existant**. Il accueillait jadis l'**usine de torpilles des Bormettes**, en activité de 1907 à 1993, avec des infrastructures lourdes. A ce titre, il est répertorié en tant que **friche industrielle** sur l'outil officiel **Cartofriches**.

Le **Plan Local d'Urbanisme (PLU) de 2013**, approuvé bien avant le projet actuel, avait déjà **classé ce site en zone à urbaniser (3AU)**, en cohérence avec le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Toulon Provence Méditerranée**, qui identifie explicitement le secteur comme **un site stratégique de requalification urbaine**.

Dès lors, **le projet d'aménagement ne constitue pas une artificialisation nouvelle**, mais bien **une reconversion maîtrisée d'un foncier déjà artificialisé**, dont la vocation urbaine était actée depuis plus de dix ans.

Contrairement à ce que laisse entendre l'observation, **le projet prévoit une densité très modérée**. La surface de plancher totale autorisée par la mise en compatibilité du PLU s'élève à **49 430 m²** sur un site de 20 hectares, soit **un coefficient d'occupation du sol inférieur à 0,25**, ce qui est **extrêmement faible** pour un site en cœur d'agglomération.

De plus, **la majeure partie du site restera végétalisée**, avec notamment :

- La **création d'un parc urbain littoral paysager** et perméable,
- L'aménagement de **noues paysagères** pour gérer les eaux pluviales,
- La **requalification du front de mer** et du sentier littoral, avec re végétalisation,
- Une **trame verte reconstituée** entre les espaces construits.

Le projet a **intégré très en amont la problématique des risques hydriques**, en l'absence de PPRI sur le quartier des Bormettes. Ainsi :

- Une première série d'études a été menée, dans le cadre du **PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations)** porté par la commune et la communauté de communes. Ce PAPI prévoit notamment la création d'un **canal de délestage du Maravenne**, intégré au projet (sur les 20 ha du terrain, Naval Group va en céder une partie à la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures dans le cadre et pour les besoins du PAPI : voir Partie II – paragraphe 2.1.1 de l'étude d'impact en PJ4).
- Des **études complémentaires spécifiques au projet des Bormettes** ont été réalisées, notamment sur :
 - Le **ruissellement pluvial**,
 - Le **bassin versant du Caroubier**,
 - Le **rehaussement des eaux avec le changement climatique et les crues**.

Ces études ont donné lieu à des prescriptions précises, **intégrées dans le règlement du PLU**, qui imposent notamment :

- Des **altimétries minimales** pour les constructions (hors d'eau),
- Des systèmes de **drainage, d'exutoires et de rétention des eaux**,
- Des **revêtements perméables** et des zones d'infiltration (noues),
- L'**interdiction de construire sur les zones les plus sensibles**.

Les services de l'État ont été **particulièrement vigilants** dans l'examen de ces études, et **n'auraient pas validé la procédure de mise en compatibilité du PLU** si ces éléments avaient été insuffisants.

Le projet a été soumis à **évaluation environnementale**, avec des expertises écologiques précises. Il en a résulté la mise en œuvre de **mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation (ERC)** parmi lesquelles :

- La préservation de **zones de biodiversité**,
- La **conservation d'habitats arborés** et la **replantation d'espèces locales**,
- La mise en place de **corridors écologiques** et de **zones de quiétude**,

- Des espaces protégées,
- Des suivis de chantier et post-opérationnels encadrés.

Ces mesures sont **opposables et contrôlées** dans le cadre de l'autorisation environnementale et peuvent être résumées dans les chapitres suivants :

Sur la sobriété foncière

Rappelons que le site du projet correspond à un ancien site industriel, aujourd'hui à l'état de friche, sur lequel des bâtiments ainsi que des dalles bétonnées sont toujours présents à l'heure actuelle. Le projet de reconversion de ce site prévoit en partie la construction de bâtiments en lieu et place des bâtiments existants, ce qui réduit la surface nouvellement artificialisée. En effet, la « nef » actuelle sera démolie et le futur bâtiment principal sera construit au même emplacement, modulo le respect de la loi littoral. La conception de ce futur bâtiment a été réalisée **de manière la plus concentrée possible sur la parcelle** (voir Figure suivante), afin d'éviter un étalement.

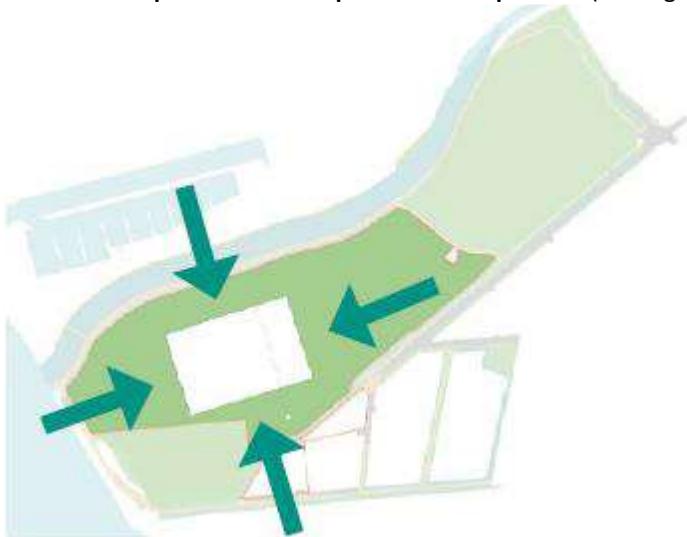


Figure 5 : Schéma de principe de la « compaction » du projet Naval Group au niveau du bâtiment central (source : PATRIARCHE)

De plus, le projet prévoit que l'un des bâtiments existants au Sud du site soit réhabilité afin d'être utilisé comme « *customer center* » pour les activités de Naval Group.

Enfin, chaque mètre carré non aménagé sera dévolu au processus de renaturation à la fois profitable à la biodiversité et au bien-être des usagers du site.

Ces choix de conception s'intègrent ainsi tout à fait dans une perspective de **sobriété foncière**.

Par ailleurs, plusieurs mesures s'inscrivent également dans cette optique :

- La mesure d'évitement E0 consiste à mettre en défens 3,24 ha de zones de biodiversité, qui ne feront donc l'objet d'aucune construction ou toute autre artificialisation, soit 16 % de la surface du site dédié à ces zones.



Figure 6 : Localisation des zones de biodiversité évitées

- La mesure de compensation C8, détaillée dans la *demande de dérogation espèces protégées* (en Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier), vise à restaurer le sol de la zone de biodiversité située au Sud-Est par le **comblement de fosses** et la **suppression de routes et dalles de béton** agissant comme des zones imperméables.



Figure 7 : Localisation des travaux de restauration du sol

Ainsi, le projet favorise la réutilisation de surfaces déjà artificialisées et renforce la qualité écologique du site.

Par ailleurs, une **étude d'optimisation de la densité des constructions** du projet a été réalisée dans le cadre du projet (*Annexe 13*). Celle-ci montre que la phase 1 du projet est relativement économique en foncier avec une surface bâtie de 11% des lots concernés, et une surface construite (bâtiments, voirie, stationnement) de 34%. Après la phase 2, au total, la surface construite concernera **42%** de la surface totale du projet. L'étude conclut à une densité raisonnée du projet qui « illustre une réhabilitation exemplaire d'une friche industrielle, combinant renouveau économique, amélioration du cadre de vie, qualité architecturale, et bénéfices environnementaux. »

Enfin, le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Zéro Artificialisation Nette** (ZAN). En effet, parmi les leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs visés, le guide synthétique publié le 27/11/2023 par le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, insiste sur le **recyclage des friches** : « *La mobilisation prioritaire des gisements fonciers disponibles et le renouvellement urbain sont des enjeux déterminants de la politique de lutte contre l'artificialisation des sols et de gestion économe des espaces. Parmi ces gisements, les friches représentent 170 000 hectares, à l'échelle nationale, à reconquérir et valoriser.* »

A ce titre, le guide met en avant l'outil **Cartofriches**, inventaire national des friches mis en place par le Cerema. Le site des Bormettes est d'ailleurs recensé en tant que « Friche avec projet » par cet outil :

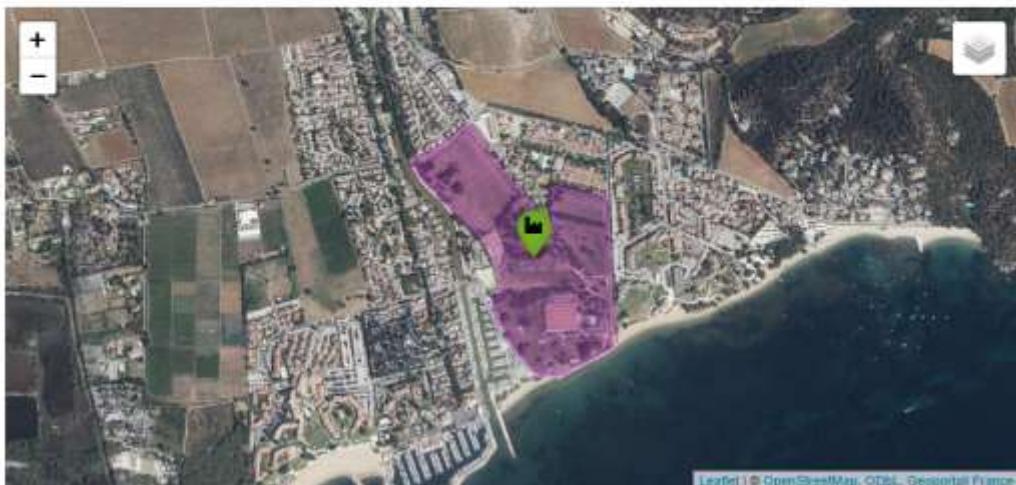


Figure 8 : Recensement du site des Bormettes par l'outil Cartofriches (cartofriches.cerema.fr)

S'agissant de la qualité des milieux, tout d'abord, nous réaffirmons le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces vierges.

En effet, les prospections faune-flore réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés. Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de friches et zones rudérales qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

Sur l'aggravation des risques de ruissellement et « hydriques »

Nous avons veillé à ne pas aggraver les conditions d'inondabilité en périphérie du projet. Des mesures compensatoires ambitieuses ont été définies dans le cadre des études hydrauliques (pluvial en Annexe 9 et inondation en Annexe 8) et intégrées au projet :

- Tous les bâtiments (dont le gymnase) seront **construits hors des emprises d'aléa fort**, selon les prescriptions de la DDTM du Var,
- **Calage des cotes plancher** de tous les bâtiments projetés **au-dessus de la cote d'inondation** pour garantir la sécurité des usagers
- **Limitation de la surface des bâtiments** notamment le bâtiment principal de Naval Group
- **Mise sur pilotis d'une partie des bâtiments** projetés (partie tertiaire du bâtiment principal de Naval Group, le restaurant d'entreprise, les bâtiments partenaire, les logements nord)
- **Un réseau d'évacuation pluviale adapté** a été conçu pour gérer les fortes pluies et améliorer le drainage des eaux de surfaces tout en favorisant l'infiltration des eaux (2 noues, 3 ouvrages de transparence hydraulique de l'avenue Schneider, 2 nouveaux exutoires en mer)
- **Création de deux noues** permettant l'infiltration des eaux. Une première le long de l'avenue Schneider, une seconde dans l'emprise du projet du centre d'excellence de Naval Group
- **Création de deux nouveaux exutoires en mer** (pour chacune des noues) afin de limiter les rejets dans le cours d'eau du Carrubier (saturé en cas de crue)
- **Création d'une surverse de la noue Schneider vers la noue Naval**
- **Création de trois ouvrages de transparence hydraulique** de l'avenue Schneider
- **Limitation des surfaces imperméables** (60% d'espace vert, surface perméable des parkings et des voies douces)
- Le projet intègre la **suppression des obstacles aux écoulements existants (mur)** empêchant la bonne évacuation des eaux vers la mer et l'interdiction d'en construire de nouveaux.

Le projet a été conçu en tenant compte de la **réalité hydrologique du secteur**, en particulier des risques identifiés dans les études du bassin versant du Maravenne et du Carrubier. Le recours à des bâtiments sur pilotis ou des remblais constitue une **mesure d'adaptation réglementaire** pour garantir la sécurité des personnes et des biens au niveau du projet, tout en améliorant la situation vis à vis du risque d'inondation des quartiers voisins.

Sur la biodiversité

Le projet a fait l'objet d'une **évaluation environnementale complète**, incluant des inventaires naturalistes (Annexes 1 et 2), une étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4), ainsi qu'une demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3) qui ont conduit à des mesures d'évitement, d'atténuation, de réduction et de compensation (ERC).

Ces mesures visent prendre en compte la faune et la flore dans la démarche de projet de façon à **maîtriser les atteintes à la biodiversité**.

Le projet des Bormettes **ne correspond en aucun cas à une bétonisation massive**, mais à une opération de **réhabilitation sobre d'un site anciennement industrialisé**, intégré dans une stratégie territoriale cohérente.

Il s'inscrit dans une **logique d'aménagement durable**, prenant **pleinement en compte les enjeux hydrauliques, écologiques et urbains**, en conformité avec le SCOT, le PLU et les prescriptions réglementaires.

- **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 **secteur des Bormettes** est une **friche industrielle de 20 hectares**, abritant jusqu'en 1993 une **usine de torpilles**, avec de nombreux bâtiments et infrastructures techniques. A ce titre, il est répertorié en tant que **friche industrielle** sur l'outil officiel **Cartofriches**.

Ce terrain n'a **rien d'un espace naturel vierge** : il est **enclavé au sein de quartiers urbanisés** (Argentière à l'est, port au sud-ouest, lotissements au nord), ce qui en fait un **site urbain à requalifier, et non à urbaniser ex nihilo**.

Dès 2013, le **PLU de La Londe-les-Maures** avait anticipé cette réaffectation en classant le site en **zone 3AU**, c'est-à-dire une zone déjà reconnue comme destinée à l'urbanisation future, conditionnée à la réalisation d'une étude d'impact et à une procédure de planification adaptée.

Par ailleurs, le **SCOT Toulon Provence Méditerranée** a confirmé cette orientation en désignant les Bormettes comme un **secteur de renouvellement urbain prioritaire**, dans une logique de requalification maîtrisée.

La surface constructible totale prévue dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU s'élève à **49 430 m²**, ventilée comme suit :

- Pôle industriel/tertiaire Naval Group : 32 000 m²
- Pôle partenaires : 8 000 m²
- Équipement sportif : 2 750 m²
- Hôtel : 3 480 m²
- Logements : 1 600 m²
- Restaurant : 1 600 m²

Ce chiffre, **souvent présenté à tort comme une artificialisation brute**, ne correspond pas à une imperméabilisation de la totalité du site, loin s'en faut.

En effet, l'aménagement intègre :

- Un **parc urbain perméable**,
- Une **trame végétale structurante**,
- Des zones de biodiversité,
- Des **noues paysagères** pour l'infiltration des eaux pluviales,
- Des **revêtements perméables**.

Ainsi, l'**artificialisation nette réelle est très limitée** : les parties nouvelles imperméabilisées sont compensées par des surfaces désimperméabilisées, végétalisées ou rendues à la biodiversité. Cela permet une **compatibilité stricte avec les objectifs ZAN**, d'autant que le projet s'inscrit dans une logique de **renouvellement urbain** – ce qui est **explicitement exclu du décompte ZAN** selon la législation actuelle.

Le projet a été conçu selon les principes de sobriété foncière, notamment grâce à :

- La **limitation du nombre de logements** à 25 unités,
- L'absence de port, marina ou extension balnéaire pourtant envisageables sur ce foncier,
- Le **traitement paysager généreux** des espaces publics et privés.

Par ailleurs, le projet a fait l'objet :

- D'une **évaluation environnementale approfondie**,
- De la mise en œuvre de **mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser)** en matière de biodiversité,
- D'une **intégration hydraulique complète** (prise en compte des risques d'inondation, ruissellement, rehaussement des eaux).

S'agissant des enjeux climatiques actuels, le site est peu exposé au risque de submersion marine (uniquement un niveau d'aléa faible à l'horizon 2100 : voir Partie III – paragraphe 8.1.4 de l'étude d'impact).

Malgré cela, les risques climatiques ont bien été pris en compte dans l'étude hydraulique inondation en intégrant l'élévation du niveau de la mer avec le changement climatique (voir Annexe 8).

De même, les effets du changement climatique ont également été pris en compte au travers de l' « *Annexe 10 - Étude hydrosédimentaire* » (ACTIMAR, 20/09/2024) qui évalue les impacts du projet sur la dynamique littorale. Cette étude confirme que les infrastructures (ponton) ne modifient pas significativement la circulation sédimentaire, même dans les scénarios de tempête centennale ou d'élévation du niveau de la mer à horizon 2100.

Contrairement à ce qui est affirmé, le projet des Bormettes :

- **n'induit pas une artificialisation nouvelle**, mais la requalification d'une friche industrielle,
 - **ne contredit pas les objectifs ZAN**, mais en illustre la mise en œuvre opérationnelle,
 - s'inscrit dans une stratégie cohérente de **reconquête foncière, de sobriété spatiale et de renaturation partielle du site**.
-
- **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 :

Le projet des Bormettes ne peut être comparé aux logiques d'urbanisation massives, linéaires ou balnéaires qui ont marqué les décennies passées. À l'époque, les opérations d'aménagement :

- n'étaient **pas précédées d'études d'impact environnementales** ;
- ne prenaient **pas en compte les risques naturels** (inondations, ruissellement) ;
- se réalisaient **sans évaluation de la biodiversité** ou des continuités écologiques ;
- ne faisaient **pas l'objet de concertations publiques** structurées ni de procédures d'enquête aussi exigeantes qu'aujourd'hui.

Le projet des Bormettes, lui, est à l'inverse le fruit d'une procédure moderne, rigoureuse, respectueuse des lois et des attentes des citoyens :

- il s'inscrit dans le **respect du Code de l'urbanisme et du Code de l'environnement**, notamment via la procédure de **déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU** ;
- il est soumis à une **évaluation environnementale complète**, à l'**avis de l'autorité environnementale**, ainsi qu'à une **enquête publique** organisée dans les règles de l'art ;
- il a été précédé par plusieurs **réunions publiques, phases de concertation volontaire**, réunions d'information et dispositifs d'expression citoyenne.

Ainsi, le **citoyen n'est plus tenu à l'écart, mais placé au cœur de la procédure**, conformément aux principes démocratiques contemporains.

Le projet a été conçu dans une logique **globale, transversale et résolument pluridisciplinaire** :

- une **friche industrielle historique** de 20 hectares, ancien site de l'usine de torpilles, est requalifiée ;
- les risques naturels (inondation, ruissellement) ont été **étudiés par le bureau d'ingénierie Suez Consulting et intégrés dès la conception** (noues, exhaussements, altimétries réglementées...) ;
- une **trame verte et bleue est maintenue**, avec des espaces paysagers ouverts, des zones non imperméabilisées, et une large part dédiée à la biodiversité et au parc côtier.

Contrairement aux urbanisations linéaires des décennies précédentes, ce projet ne cherche pas à conquérir le littoral, mais à **réutiliser un site existant**, au **cœur de l'agglomération urbaine**, entre les quartiers déjà bâties de l'Argentière, du Port et des Bormettes.

La procédure mise en œuvre pour le projet des Bormettes respecte **scrupuleusement les exigences du droit contemporain**, notamment :

- l'organisation d'une **évaluation environnementale**, visée par l'Autorité Environnementale ;
- la saisine des **services de l'État compétents**, dont la DDTM, la DREAL, et les services de sécurité publique ;
 - la tenue d'une **enquête publique indépendante**, avec une **commission d'enquête** chargée de recueillir, analyser et synthétiser l'ensemble des observations ;
 - la **publicité des documents, l'accès numérique, les documents en consultation libre**, garantissant la **transparence du processus**.

Sur la prise en compte des catastrophes climatiques :

En tant que maître d'ouvrage du projet de reconquête du site des Bormettes à La Londe-les-Maures, le porteur de projet tient à répondre aux préoccupations relatives à l'aggravation des phénomènes climatiques, à l'érosion du littoral, et aux risques de submersion marine. Les aléas climatiques ne sont ni ignorés ni minimisés, mais intégrés dans la modification du PLU et l'étude environnementale à travers plusieurs dispositifs :

1. Analyse des risques naturels et mesures prises :

Le site est effectivement situé dans une zone exposée à des aléas naturels, en particulier l'aléa inondation, l'aléa submersion marine étant faible. C'est pourquoi une **notice hydraulique dédiée** a été réalisée : « *DAE PJ4_Annexe 8_Note inondation - 12 avril 2025* » (SUEZ Consulting, 2025).

- Cette étude intègre les risques liés au Maravene mais aussi au Carrubier et anticipe les effets du changement climatique en prenant en compte l'élévation du niveau de la mer. Sur cette base, elle prévoit des aménagements spécifiques pour prévenir les risques (zones non constructibles, suppression des murs existants et absence de construction de nouveaux murs, certaines constructions sur pilotis, cotes plancher des bâtiments au-dessus du niveau de l'eau) :
- Ces mesures ont été définies sans prendre en compte les aménagements du PAPI qui auront un effet positif. L'approche suivie se veut donc sécuritaire.
- La modélisation intègre les épisodes pluvieux récents et les modélisations actualisées de crue. Des simulations ont été réalisées avec des événements de référence (cruies décennales, vicennales et cinquantennales), intégrant les marges d'incertitude recommandées.

2. Prise en compte des effets du changement climatique :

Les effets du changement climatique ont été pris en compte au travers de l' « *Annexe 10 - Étude hydrosédimentaire* » (ACTIMAR, 20/09/2024) qui évalue les impacts du projet sur la dynamique littorale. Cette étude confirme que les infrastructures ne modifient pas significativement la circulation sédimentaire, même dans les scénarios de tempête centennale ou d'élévation du niveau de la mer à horizon 2100.

Il en a été de même pour de l'étude hydraulique précitée qui a intégré l'élévation du niveau de la mer avec le changement climatique.

Dans ce contexte, toutes les mesures prévues vis-à-vis du risque d'inondation (voir point 1.) permettent d'assurer la protection des biens et des personnes sur le site et d'améliorer la situation pour les parcelles voisines (amélioration jusqu'à -25 cm de hauteur pour la crue de référence du Maravene).

3. Hypothèses retenues sur l'aménagement

Le projet a intégré les enjeux d'adaptation au changement climatique, notamment :

- L’élévation prévisionnelle du niveau de la mer : l’altimétrie du ponton a été choisie pour éviter les risques de submersion dont l’aléa a été appréhendé à horizon 2100 et la CCMPM a prévu d’élargir la promenade en bord de mer de 5 m vers le Nord, ce qui permet d’anticiper le risque de recul du trait de côte ;
- La conception des bâtiments tertiaires et industriels de Naval Group seront pensés de manière à anticiper l’élévation des températures à horizon 2050 (architecture bioclimatique, mise en place de brasseurs d’air, ventilation naturelle nocturne, pompe à chaleur réversible...). Le projet vise notamment une certification HQE Bâtiment durable au niveau Excellent pour son bâtiment industriel et tertiaire.
- Pour les plantations sur le site, des essences végétales locales adaptées au climat méditerranéen, à la sécheresse et moins consommatrices en eau seront choisies ;
- Une cuve assurera la récupération des eaux pluviales pour les besoins en arrosage du site.

L’ensemble de ces dispositions contribue à la résilience du site face aux aléas climatiques.

L’idée selon laquelle le projet aurait été imposé, sans écoute de la population, est donc **factuellement inexacte** : bien au contraire, **le cadre de dialogue, d’information, et de participation des citoyens est pleinement respecté**.

Qualifier le projet des Bormettes d’ « anachronique » revient à **nier l’évolution des pratiques d’aménagement, l’encadrement juridique strict des projets contemporains, et l’effort de transparence et de concertation déployé par la commune de La Londe-les-Maures**.

Il s’agit au contraire d’un **projet représentatif de l’aménagement du XXI^e siècle : raisonnable, sobre, concerté**, construit sur un **foncier existant**, visant à **réhabiliter une friche industrielle**, tout en prenant **pleinement en compte les défis climatiques, environnementaux et sociaux**.

Ce projet ne s’oppose pas aux enjeux contemporains : **il y répond**.

- **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 :

Le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants. D’une part, l’étude hydraulique inondation (Annexe 8) démontre l’absence d’impact sur l’inondabilité du secteur grâce aux mesures prévues dont la construction de **bâtiments sur pilotis**. D’autre part, les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet permettent même une amélioration avec une réduction des hauteurs d’eau jusqu’à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

S’agissant des remblais, le risque inondation a été intégré tout au long de la démarche du projet au travers de l’étude hydraulique **afin de limiter les remblais et obstacles en zone inondable** (voir en ce sens Annexe 8 et paragraphe 2.1.2.3 *La prise en compte du risque inondation – Partie II* de l’étude d’impact jointe en PJ 4). En fine, les remblais sur le projet des Bormettes sont strictement encadrés par les prescriptions de l’étude hydraulique (uniquement au droit de certains bâtiments du projet) et font l’objet de la demande d’autorisation environnementale.

Le projet a été conçu en tenant compte de la **réalité hydrologique du secteur**, en particulier des risques identifiés dans les études du bassin versant du Maravenne et du Carrubier. Le recours à des bâtiments sur pilotis constitue une **mesure d’adaptation réglementaire** pour garantir la sécurité des personnes et des biens au niveau du projet, tout en améliorant la situation vis à vis du risque d’inondation des quartiers voisins.

- **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 :

Le projet des Bormettes s'est construit à partir d'un socle d'**études hydrauliques détaillées et validées**. Dès l'origine, la commune, la communauté de communes et Naval Group ont confié à **Suez Consulting** la mission de :

- Modéliser les écoulements liés au bassin versant du **Maravenne** et du **Caroubier** ;
- Identifier les zones de ruissellement, de débordement et les altitudes de référence pour mettre hors d'eau les constructions ;
- Proposer des aménagements d'accompagnement intégrés au projet (noues d'infiltration, chaussées perméables, exutoires, etc.).

L'ensemble des prescriptions issues de ces études ont été **directement intégrées dans la conception urbaine et technique du projet**, garantissant ainsi une approche cohérente entre **urbanisme et gestion des risques**.

Le risque a bien été pris en compte, **de manière très circonstanciée**, au travers des études hydrauliques réalisées dans le cadre du projet. Celles-ci ont intégré les évènements récents (2014, 2018) pour prendre en compte un état actualisé du risque d'inondation par débordement des cours d'eau (**Maravenne et Carrubier**).

Ces risques d'inondation ont été définis dans la Notice Hydraulique établie par Suez Consulting le 13 mars 2025 (Annexe 8 de l'étude d'impact) et ont été intégrés dans la conception du programme (voir paragraphe 2.1.2.3 *La prise en compte du risque inondation – Partie II* de l'étude d'impact jointe en PJ 4).

A ce titre, tous les bâtiments, dont le gymnase, l'hôtel et l'usine, seront **construits hors des emprises d'aléa fort**, conformément aux prescriptions de la DDTM du Var.

Sur les zones constructibles, des mesures ont été définies pour prévenir les risques : suppression des murs existants et absence de construction de nouveaux murs, certaines constructions sur pilotis, cotes plancher des bâtiments au-dessus du niveau de l'eau. Ces mesures ont été définies sans prendre en compte les aménagements du PAPI qui auront un effet positif. L'approche suivie se veut donc sécuritaire.

Dans ces conditions, **le projet veille à ne pas agraver les risques pour les biens et les personnes, ni à les mettre en danger**, et permet même une amélioration de la situation avec une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

S'agissant de l'enclavement du site, une étude d'accessibilité a été menée par TRANSITEC (DAE PJ4 Annexe 5) pour diagnostiquer la situation actuelle et évaluer les impacts liés au projet selon la méthode suivante. Cette étude met en évidence, de manière très claire, les contraintes naturelles et urbaines du site : situé en limite littorale, encadré par le Maravenne à l'ouest, un canal à l'est et la mer au sud, le projet dispose d'un accès sur l'avenue Henri Paul Schneider.

Elle prévoit des mesures visant à favoriser la mobilité durable : promotion des transports en commun, incitation au covoiturage, aménagements cyclables comme souligné dans notre réponse à la MRAE le 30 juin 2025.

Le **Plan Local d'Urbanisme**, mis en compatibilité avec le projet, comprend des **prescriptions spécifiques** issues des études hydrauliques validées par les services de l'État, et encadrées par la DDTM et la DREAL. Ces prescriptions concernent notamment :

- Des altimétries minimales hors d'eau imposées aux constructions ;
- L'absence d'obstacles au bon écoulement des eaux (transparence hydraulique) ;
- La gestion du ruissellement par des ouvrages adaptés et non artificialisants.

Par ailleurs, les **permis de construire** qui seront déposés devront respecter l'**ensemble des règles de sécurité** prévues par le **Code de la construction**, et notamment celles relatives aux **établissements recevant du public (ERP)**, comme le gymnase ou l'hôtel.

Le projet des Bormettes n'a jamais sous-estimé les enjeux de vulnérabilité du site. Bien au contraire, **la sécurité des personnes a été un axe central de la réflexion dès les premières esquisses**, avec des études de qualité, une intégration réglementaire rigoureuse, et une prise en compte claire des réalités topographiques et hydrauliques.

Ce projet ne correspond en rien à une urbanisation mal encadrée : il s'agit d'un **projet maîtrisé, documenté, concerté**, et **vérifié** par l'ensemble des autorités compétentes, visant à conjuguer développement économique, respect de l'environnement, et **protection des biens et des personnes**.

- **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 :

Le site des Bormettes, bien qu'en dehors du périmètre couvert par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), a fait l'objet d'un **dispositif complet d'études hydrauliques et environnementales**, commandées par la commune, la communauté de communes et Naval Group.

Ces études ont été confiées au bureau d'études **Suez Consulting**, spécialiste reconnu dans le domaine de l'ingénierie hydraulique, et ont porté sur :

- dans le cadre du PAPI, sur le **canal de délestage** du Maravenne (infrastructure structurante inscrite dans le PAPI) ;
- dans le cadre du projet, sur le bassin versant de la parcelle du projet et le **ruissellement pluvial** du bassin versant du Carrubier ;
- L'identification des **zones de moindre aléa avec une adaptation de la localisation des projets de construction sur les lieux les moins exposés**.

Les prescriptions issues de ces études ont été **directement pris en compte dans la conception de l'aménagement du projet et traduites dans les documents du PLU** (règlement, orientations d'aménagement, zonage) et validées par les services de l'État, notamment la DDTM et la DREAL.

La mise en compatibilité du PLU n'a pas été élaborée de manière isolée ou approximative. Elle s'est fondée sur une méthode rigoureuse visant à :

- **Limiter l'artificialisation des sols** à un périmètre précis, sur une friche industrielle de 20 hectares ;
- **Encadrer l'implantation des constructions**, notamment les ERP en imposant des **cotes altimétriques minimales** hors d'eau, des matériaux adaptés et une gestion des flux ;
- **Conserver et valoriser les zones de biodiversité** et les continuités écologiques par des zones naturelles protégées.

Dans le cadre de l'étude d'impact du projet (PJ4), l'ensemble des impacts environnementaux a été étudié, et a fait l'objet de nombreuses études spécifiques, ce qui a permis de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation permettant de maîtriser ces impacts : milieu naturel (Annexe 1 à 4), déplacements (Annexe 5), bruit (Annexe 6 et 7), risque inondation (Annexe 8), eaux pluviales (Annexe 9), émissions de gaz à effet de serre (Annexe 11), recours aux énergies renouvelables (Annexe 12), hydrodynamisme et hydrosédimentaire (Annexe 10).

De plus, dans le cadre des avis du CSRPN et de la MRAE, des compléments ont été apportés.

S'agissant du « **risque majeur sous-estimé** », les sujets abordés sont traités au point précédent.

Le **caractère enclavé du site** a également été pris en compte. Des **emplacements réservés** sont prévus pour permettre, si besoin, le désenclavement progressif par l'est (vers l'Argentière) et l'ouest (vers le port).

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

Réponse du porteur de projet :

Les craintes exprimées par certains contributeurs sur une possible mise en cause de la responsabilité des décideurs publics en cas de sinistre doivent être entendues avec sérieux. Toutefois, il est important de rappeler

que l'ensemble du projet d'aménagement des Bormettes, et notamment sa traduction réglementaire dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU), s'inscrit dans un cadre juridique strict, respectueux des procédures, des normes, et des exigences de sécurité imposées par le droit en vigueur.

La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration de projet a été instruite en étroite collaboration avec les services de l'État, notamment la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), la DREAL, le service instructeur de la préfecture, ainsi que les autorités environnementales compétentes.

Toutes les études techniques, notamment en matière de risque d'inondation, de ruissellement ou encore de biodiversité, ont été réalisées par des bureaux d'études spécialisés (dont Suez Consulting, reconnu dans le domaine de l'hydrologie, le cabinet ECO-MED au niveau environnemental...) et validées à chaque étape.

Les prescriptions issues de ces études ont été intégrées au projet d'aménagement ainsi qu'au règlement du PLU. Ce règlement conditionnera toute délivrance ultérieure de permis de construire ou d'aménager, garantissant ainsi que les constructions respecteront les normes techniques de sécurité.

En droit administratif, la responsabilité d'une collectivité ou de ses représentants peut être engagée uniquement en cas de faute, d'illégalité manifeste, ou de négligence caractérisée.

Or, en l'espèce :

- Le projet a été construit dans le respect du droit de l'urbanisme et de l'environnement ;
- Il repose sur des études techniques approfondies ;
- Il intègre des mesures de prévention des risques hydrauliques, paysagers et environnementaux ;
- Il a été soumis à une enquête publique, garantissant la transparence, la concertation, et l'information des citoyens.

Par conséquent, les décideurs publics n'ont pas failli à leurs obligations : ils ont au contraire anticipé les risques, mobilisé l'expertise nécessaire, et intégré dans le projet toutes les conditions nécessaires pour garantir la sécurité des biens et des personnes.

Enfin, il convient de souligner que le projet des Bormettes ne s'est pas construit dans l'opacité ou la précipitation. Il a fait l'objet :

- D'un diagnostic complet des risques ;
- De consultations préalables et formalisées ;

C'est précisément cette rigueur dans la conduite du projet qui protège les élus et la collectivité de toute mise en cause ultérieure.

- 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 :

La notice pluviale (Annexe 9 de l'étude d'impact jointe en PJ 4) indique les méthodes de calcul retenues pour le calcul des débits. Contrairement à ce que laisse penser l'avis de VIE, la méthode retenue n'est pas la méthode rationnelle avec un coefficient de ruissellement de 0,4. La méthode retenue est la méthode SCS avec un CN (Curve Number) de 80,6 (calé sur l'événement de 2014 dans les études du PAPI). On note que les résultats avec l'application de la méthode SCS sont plus importants qu'avec l'application de la méthode rationnelle.

Le coefficient d'infiltration indiqué (CN=80,6) correspond à l'infiltration des terrains naturels. Pour les surfaces imperméabilisées, l'entièreté des eaux de pluie participe au ruissellement.

Comme indiqué dans la notice pluviale, l'imperméabilisation est prise en compte selon les hypothèses suivantes sur l'ensemble du bassin versant intercepté par le projet :

- Surface imperméable : Cimp= 100% où Cimp est le coefficient d'imperméabilisation
- Surface pavillonnaire : Cimp=50%
- Surface naturelle : Cimp=0%.

Concernant la « capacité d'infiltration fortement réduite en période de saturation », le choix de la méthode SCS permet de prendre en compte la saturation des eaux et ainsi la réduction de l'infiltration des eaux en fonction des cumuls pluviométriques.

Quant au risque associé au « débordement du Carrubier », nous confirmons que celui-ci est pris en compte grâce à la réalisation de simulations spécifiques liées à ce cours d'eau et présentées dans le chapitre 4 de la "notice inondation" (Annexe 8).

Or, c'est le Maravenne qui génère le plus de risques : c'est donc sur cette base que les mesures sont dimensionnées. De plus, in fine, ces mesures ont également été ajustées vis-à-vis des risques associés au Carrubier.

Sur les « conséquences » selon VIE :

La gestion des eaux pluviales est dimensionnée pour une occurrence de 30 ans permettant de limiter de risque de débordement du réseau pluvial jusqu'à cette occurrence et permettant une amélioration de la situation (cette occurrence est plus sécuritaire que celle avancée par VIE : T2 à T10).

Concernant l' « aggravation du risque d'inondation », grâce aux mesures définies dans l'étude hydraulique en Annexe 8, le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permet même une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25cm pour la crue de référence du Maravenne.

Enfin, concernant le Carrubier, nous précisons que la collectivité a engagé des aménagements hydrauliques sur ce cours d'eau, dans le cadre d'un projet distinct du présent projet, afin de sécuriser le quartier des Bormettes.

- **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 :

En l'état, le merlon le long du Maravenne ne présente pas de garanties pour permettre son classement (en l'absence de données sur sa conception et de respect des règles de surveillance et d'entretien conformes aux règles de l'art en matière de gestion d'un système d'endiguement). A ce titre, le programme PAPI prévoit la reprise de l'ouvrage (conception) et son classement. Son suivi et son entretien seront ensuite de la responsabilité du Gemapien (CCMPM).

Concernant la localisation de la brèche retenue dans l'étude, celle-ci a été placée au niveau de l'extrémité amont du projet car elle maximise l'inondabilité au niveau du projet, bien que l'inondabilité soit moindre au niveau des enjeux en amont (lotissement du pont blanc, école Bussone, centre de vacances Odelvar). Cette hypothèse, sécuritaire pour évaluer l'impact du projet, a permis de dimensionner l'ensemble des mesures.

Remarque : VIE évoque une hauteur d'eau de 2,7 m sur le site, ce qui est erroné. En l'état actuel, le secteur est partiellement inondé pour une crue 100 ans avec des hauteurs d'eau de l'ordre de 50 cm. Le niveau d'eau au droit de l'usine est 2,7 m NGF pour une crue centennale avec rupture du merlon (voir chapitre 3.3 de l'Annexe 8). La valeur mentionnée par VIE n'est pas une hauteur d'eau mais une cote.

S'agissant de l'absence d'alternative étudiée en termes de brèches :

Effectivement, une brèche en amont est plus réaliste mais impacterait moins le projet des Bormettes. Aussi ce point de rupture n'a pas été retenu (voir précédemment).

De la même manière, la localisation de la brèche retenue dans l'étude maximisant l'inondabilité au niveau du projet, il n'y a pas lieu de réaliser une analyse de sensibilité de la digue existante comportant plusieurs hypothèses de localisation de brèche.

Nous sommes d'accord avec VIE pour dire que le risque de rupture du merlon n'est pas un risque résiduel. Aussi, ce scénario est bien pris en compte dans toutes les simulations associées au débordement du Maravenne.

Enfin, s'agissant de la transformation partielle de la digue en berge aménagée, celle-ci concerne les aménagements réalisés dans le cadre du PAPI, et est donc indépendante du projet des Bormettes.

- **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 réalistes.**

Réponse du porteur de projet :

Le PAPI conduit à des débordements pour des événements plus forts que l'événement de 2014 (débordement pour Q50). Il est à noter que le PAPI bien que dimensionné pour l'événement de 2014 apportera une baisse du niveau d'eau même pour l'événement centennal (les données sont présentées dans le DAE du PAPI).

En revanche, le projet des Bormettes n'intègre pas les effets positifs du PAPI quant à l'inondabilité du secteur et les mesures sont dimensionnées pour un événement centennal (avec rupture du merlon du Maravenne).

S'agissant du risque de bouchon sableux littoral, cela ne concerne pas le projet des Bormettes mais les aménagements prévus par le PAPI qui ont fait l'objet de leurs propres études d'impact et dossiers d'autorisation. De plus, nous rappelons que, par mesure de précaution, les effets positifs du PAPI ne sont pas pris en compte dans l'analyse du risque inondation dans le cadre du 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 coudes pour éviter l'écoulement transversal.

Réponse du porteur de projet :

Les inondations liées aux débordements du Carrubier impacte fortement le quartier des Bormettes. Aussi, la collectivité s'est engagée dans un programme de sécurisation du quartier des Bormettes en parallèle du projet du pôle d'excellence de Naval.

En effet ces inondations sont issues des débordements au niveau de la route RD42a (à plus de 450m en amont du projet) donc largement en dehors du périmètre du projet de pôle d'excellence. C'est pourquoi, les aménagements hydrauliques du Carrubier ne sont pas intégrés dans le dossier d'autorisation du projet de pôle d'excellence.

Néanmoins, le diagnostic hydraulique du fonctionnement hydraulique du Carrubier est présenté dans le chapitre 4 de l'annexe 8: "Notice inondation" du DAE et les cartes de l'inondabilité du secteur (cartes de hauteur d'eau, de vitesses d'écoulement et d'impact pour différentes occurrences de crues) sont présentées au chapitre 4.4.

Un diagnostic hydraulique a été réalisé et à mis en évidence :

- le rôle crucial du mur situé au nord du quartier des Bormettes (le long du fossé nord). Celui-ci joue le rôle de digue de protection du quartier ;
- un contournement du mur digue pour des crues fréquentes ;
- des signes de déstabilisation des fondations du mur digue et des parties pris de conception non compatible avec le classement d'un système d'endiguement ;
- un dimensionnement du Carrubier non favorable à sa bonne débitance (double cadre béton en parallèle) ;
- la présence de rejet pluviaux dans le cadre du Carrubier qui limite le bon fonctionnement hydraulique du cours d'eau (perte de charge importante au niveau du point de rejet).

Aussi des travaux de protection seront entrepris par la collectivité à l'automne 2025 dont les objectifs sont de:

- Sécuriser et améliorer le système d'endiguement du fossé Nord,
- Reprendre le gabarit du Carrubier entre la cité des Bormettes et la mer
- Reprendre les raccordements des différents exutoires pluviaux afin d'éviter les raccordements perpendiculaires et améliorer les conditions d'écoulements dans le Carrubier et les réseaux pluviaux qui s'y jettent.

On note que le risque d'inondation sur le secteur du projet est lié aux débordements du Carrubier et aux débordements du Maravenne. En revanche, ce sont les débordements du Maravenne qui imposent les niveaux de crue les plus importants et sont donc dimensionnant pour la définition des mesures hydrauliques de compensation. La mise en transparence de certains bâtiments et clôtures est tout de même imposée vis à vis des débordements du Carrubier comme présenté dans le chapitre 4.5.2 de la notice inondation du DAE (annexe 8).

- **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 :

Effectivement, le réseau d'assainissement pluvial du secteur n'est actuellement pas correctement dimensionné et occasionne de débordements et ruissellements. C'est pourquoi, le projet intègre sa reprise.

Comme présenté dans le schéma de gestion des eaux pluviales (figure 7) de la notice pluviale (annexe 9) du dossier, le projet comprend :

- le maintien du fossé Est
- la reprise du fossé Ouest par une noue de grande largeur et faible profondeur (entre 5 et 7 m de large, contre environ 2.5m aujourd'hui - dimensions plus que doublées)
- ces fossés et noues sont dimensionnés pour gérer un événement pluvieux d'occurrence 30 ans ce qui améliorera largement le risque de débordement du réseau pluvial du secteur. Comme présenté dans la note hydraulique, le dimensionnement s'est basé sur les données pluviométrique et hydrométrique calé à l'aide des événements de 2014 permettant de fiabiliser l'analyse ;
- le maintien de l'altimétrie de l'avenue Schneider.

A propos de la transparence hydraulique de l'avenue Schneider, comme proposé dans l'avis, il est prévu 3 passages hydrauliques sous l'avenue (dont un au niveau du giratoire d'accès au pôle d'excellence de Naval Group) afin de permettre la bonne évacuation des eaux venant du quartier des Bormettes vers la nouvelle noue Ouest du Boulevard Schneider. De plus comme proposé dans l'avis, le projet prévoit également 2 grilles en travers de l'avenue Schneider (présentées dans le plan d'aménagement global du site en PJ2 du DAE),

De plus un dévers sur la route de l'avenue Schneider est prévu de façon à ce que les eaux qui ruissent depuis l'amont du projet (le long du lotissement du pont Blanc) soient dirigées vers la noue Ouest de l'avenue.

- **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 :

Effectivement, l'avenue Schneider a été rehaussé au fur et à mesure du temps et forme un barrage aux ruissellements en provenance du nord. Le projet impose à ce que l'altimétrie de cette route ne soit pas rehaussée de façon à ce que les eaux qui ruissent depuis l'amont du projet soient dirigées vers la noue Ouest de l'avenue. Aussi, la reprise de la voirie nécessitera un décapage préalable pour ne pas rehausser la route (présenté dans le chapitre 6.2.5 de la PJ4).

D'autre part, comme présenté dans le schéma de gestion des eaux pluviales (figure 7) de la notice pluviale (annexe 9) du dossier, 3 ouvrages de transparence à travers l'avenue Schneider (au niveau des intersections avec les rues en provenance de la cité des Bormettes) sont prévus afin d'évacuer les eaux du nord de l'avenue, vers la noue ouest. D'autre part un dévers de la route vers la noue ouest est prévu.

On rappelle que l'ensemble du réseau pluvial est dimensionné pour une occurrence 30 ans permettant un gain significatif vis à vis de la situation actuelle.

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 :

Le site concerné est une **friche industrielle de près de 20 hectares**, occupée pendant près d'un siècle par une **usine de fabrication de torpilles**. Ce n'est donc pas une zone naturelle ou vierge, mais **un espace anthropisé**, dont l'activité industrielle a cessé en 1993.

Il aurait été **possible d'y construire bien davantage**. À titre d'exemple, certains projets plus anciens envisageaient :

- La création d'une **zone balnéaire privée**,
- L'implantation d'un **port de plaisance**,
- Une **urbanisation bien plus dense** sur l'ensemble du foncier.

Ce qui est proposé aujourd'hui est **extrêmement modéré au regard du potentiel du site** : seulement **25 logements**, un **hôtel de petite capacité**, un **équipement sportif pour remplacer une salle vétuste**, et un **pôle industriel d'excellence**.

Contrairement à l'idée de bétonisation massive, la **majorité des surfaces non bâties du projet resteront perméables**. Une grande partie des sols ne seront **ni bitumés**, ni imperméabilisés, mais traités avec des revêtements adaptés, des **noues**, des **zones d'infiltration**, des **exutoires**, etc., afin de **favoriser l'écoulement naturel de l'eau et éviter les ruissellements**.

Le projet s'inscrit dans la logique **ERC** (éviter, réduire, compenser) avec de nombreux aménagements paysagers, dont :

- La **création d'un parc arboré** en bord de mer,
- La **plantation de plus de 500 arbres**, venant **remplacer les platanes qui seront déposés**,
- La **création de zones de biodiversité**.

Il est également **inexact de prétendre que ce projet contredit les objectifs de sobriété foncière ou la trajectoire ZAN (zéro artificialisation nette)**. Le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, qui est un document stratégique de référence, identifie clairement le site des Bormettes comme une **opportunité de requalification d'une friche industrielle**.

Le **PLU de 2013**, voté par le conseil municipal, avait déjà **classé le site en zone 3AU**, c'est-à-dire comme secteur à urbaniser dans une logique de réqualification du site. Le projet actuel est donc **pleinement conforme** à ces orientations.

Le projet des Bormettes est tout sauf une opération de bétonisation incontrôlée. Il s'agit d'une **requalification modérée**, respectueuse de l'environnement, **pensée avec sobriété**, et dotée d'aménagements paysagers ambitieux.

Il aurait été possible d'implanter beaucoup plus de constructions. Or, la commune a **fait le choix d'un projet équilibré, durable**, qui **évite les zones de biodiversité, végétalise les espaces**, et redonne vie à une friche industrielle, dans l'intérêt des Londaises et des Londais.

Le détail des options retenues confirme les orientations du projet et sont décrits ci-dessous

Sur la bétonisation :

Rappelons que le site du projet correspond à un ancien site industriel, aujourd’hui à l’état de friche, sur lequel des bâtiments ainsi que des dalles bétonnées sont toujours présents à l’heure actuelle. Le projet de reconversion de ce site prévoit en partie la construction de bâtiments en lieu et place des bâtiments existants, ce qui réduit la surface nouvellement artificialisée. En effet, la « nef » actuelle sera démolie et le futur bâtiment principal sera construit au même emplacement, modulo le respect de la loi littoral. La conception de ce futur bâtiment a été réalisée **de manière la plus concentrée possible sur la parcelle** (voir Figure suivante), afin d’éviter un étalement.

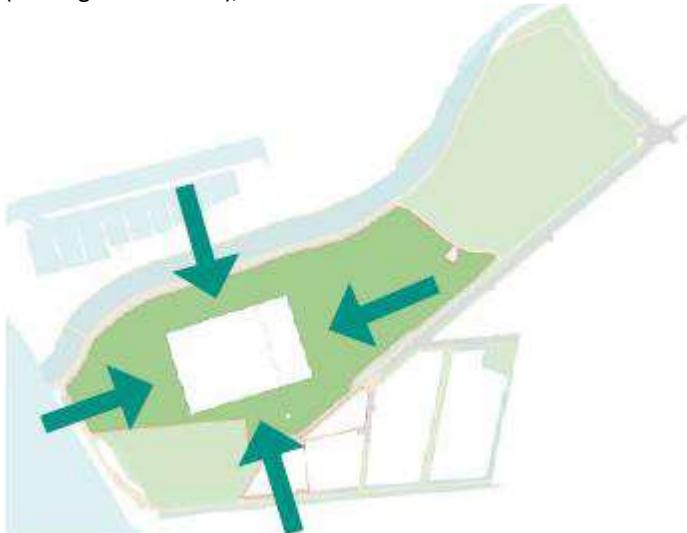


Figure 9 : Schéma de principe de la « compaction » du projet Naval Group au niveau du bâtiment central (source : PATRIARCHE)

De plus, le projet prévoit que l’un des bâtiments existants au Sud du site soit réhabilité afin d’être utilisé comme « customer center » pour les activités de Naval Group.

Enfin, chaque mètre carré non aménagé sera dévolu au processus de renaturation à la fois profitable à la biodiversité et au bien-être des usagers du site.

Ces choix de conception s’intègrent ainsi tout à fait dans une perspective de **sobriété foncière**.

Par ailleurs, plusieurs mesures s’inscrivent également dans cette optique :

1. La mesure d’évitement EO consiste à mettre en défens 3,24 ha de zones de biodiversité, qui ne feront donc l’objet d’aucune construction ou toute autre artificialisation.



Figure 10 : Localisation des zones de biodiversité évitées

2. La mesure de compensation C8, détaillée dans la *demande de dérogation espèces protégées* (en Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier), vise à restaurer le sol de la zone de biodiversité située au Sud-Est par le **comblement de fosses** et la **suppression de routes et dalles de béton** agissant comme des zones imperméables.



Figure 11 : Localisation des travaux de restauration du sol

Ainsi, le projet favorise la réutilisation de surfaces déjà artificialisées et renforce la qualité écologique du site.

Par ailleurs, une **étude d'optimisation de la densité des constructions** du projet a été réalisée dans le cadre du projet (**Annexe 13**). Celle-ci montre que la phase 1 du projet est relativement économique en foncier avec une surface bâtie de 11% des lots concernés, et une surface construite (bâtiments, voirie, stationnement) de 34%. Après la phase 2, au total, la surface construite concernera **42%** de la surface totale du projet. L'étude conclut à une densité raisonnée du projet qui « illustre une réhabilitation exemplaire d'une friche industrielle, combinant renouveau économique, amélioration du cadre de vie, qualité architecturale, et bénéfices environnementaux. »

Enfin, le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Zéro Artificialisation Nette** (ZAN). En effet, parmi les leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs visés, le guide synthétique publié le 27/11/2023 par le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, insiste sur le **recyclage des friches** :

« La mobilisation prioritaire des gisements fonciers disponibles et le renouvellement urbain sont des enjeux déterminants de la politique de lutte contre l'artificialisation des sols et de gestion économe des espaces. Parmi ces gisements, les friches représentent 170 000 hectares, à l'échelle nationale, à reconquérir et valoriser. »

A ce titre, le guide met en avant l'outil **Cartofriches**, inventaire national des friches mis en place par le Cerema. Le site des Bormettes est d'ailleurs recensé en tant que « Friche avec projet » par cet outil :

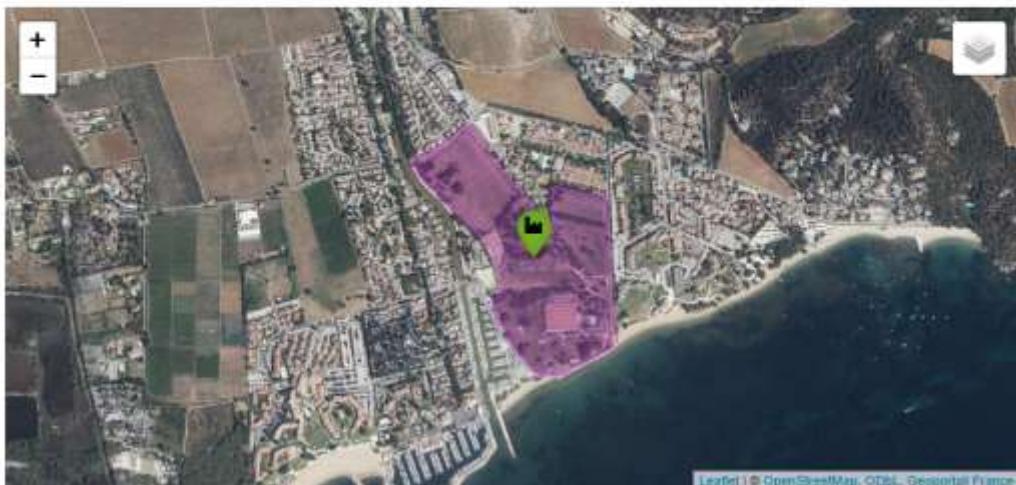


Figure 12 : Recensement du site des Bormettes par l'outil Cartofriches (cartofriches.cerema.fr)

Sur la destruction de grands arbres :

Le projet a fait l'objet d'une **évaluation écologique approfondie** dans le cadre du *Volet Naturel d'Étude d'Impact terrestre* (Annexe 1 de l'étude d'impact – VNEI terrestre, réf. 2310-RP3941). Cette étude a recensé les espèces présentes y compris les espèces protégées dont les habitats sont potentiellement impactés. En réponse à cela, un **dossier de demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées** a été déposé (Annexe 3 de l'étude d'impact – volet terrestre). Des **mesures d'évitement, réduction et compensation** sont prévues, incluant notamment :

- Des transplantations végétales lorsque possible,
- Des replantations à essence locale en compensation,
- Une **gestion différenciée des espaces arborés conservés**,
- La préservation d'un certain linéaire d'arbres structurants.

En particulier, concernant l'alignement de platanes, nous comprenons pleinement l'attachement à ces arbres anciens, et nous confirmons que leur présence a été intégrée très tôt dans les réflexions d'aménagement au même titre que pour l'ensemble des alignements d'arbres présents dans le périmètre du projet. En effet, sur les 4 alignements existants, 3 ont pu être maintenus :

- Entre les futurs logements et le futur équipement sportif,
- Le long de l'avenue Schneider (à l'exception d'1 seul arbre afin de permettre le bon écoulement des eaux dans une noue),
- Le long de la rue des Platanes.

S'agissant de cet alignement, plusieurs contraintes fortes ont conduit à retenir leur abattage comme un impératif au bon déroulement du projet. En effet, le maintien de ces arbres dans leur état actuel est incompatible avec les exigences de sécurité et de respect de la loi littoral. En effet, nous sommes obligés d'implanter le bâtiment principal en tenant compte de l'éloignement de la côte (interdiction de construction dans la bande des 100 m) et de la zone de plus faible aléa inondation. Ces impératifs ont nécessité le déplacement du bâtiment vers le Nord, et donc la suppression de cet alignement.

Compte-tenu des cavités présentes, intéressantes ou potentiellement intéressantes, pouvant abriter des oiseaux ou des chauves-souris, ces éléments ont été pris en compte :

- Dans l'étude d'impact (*volet milieu naturel en Annexe 1*) avec la mise en place de mesures de réduction ayant pour objectif d'éviter la destruction d'individus de chauves-souris et d'oiseaux pouvant utiliser ces cavités en procédant à un abattage doux des arbres et à la mise en place de système anti-retour (mesure R3), couplé à une adaptation des périodes de travaux pour que ceux-ci soient réalisés en période de moindre sensibilité écologique (mesure R2).
- Dans la demande dérogation "espèces protégées" (Annexe 3) par la mise en place de mesures de compensation visant à installer des nichoirs à chiroptères (mesure C1c), favorables aux maintiens des

espèces arboricoles : Noctule de Leisler, Pipistrelle pygmée, Murin cryptique, Murin de Daubenton, Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius, et des nichoirs à oiseaux (mesure C4), favorables aux maintiens des oiseaux cavicoles : Huppe fasciée et Petit-duc scops.

Le projet prévoit en outre un effort conséquent de replantation, avec l'introduction d'essences locales résilientes et favorables à la biodiversité. Des linéaires arborés, des zones végétalisées et des îlots écologiques seront mis en place. Au global, plus de 500 arbres seront plantés dont 326 sur le projet industriel de Naval Group, représentant un gain considérable avec un ratio de 4 arbres plantés pour 1 arbre supprimé. De plus, un alignement d'arbres sera également créé à l'Ouest du site, le long du futur chenal de dérivation du Maravenne. Ces mesures sont décrites dans le cadre de l'étude d'impact.

Sur les espaces naturels :

S'agissant de la qualité des milieux, tout d'abord, nous réaffirmons le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces vierges.

En effet, les prospections faune-flore réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés. Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de friches et zones rudérales qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

Le milieu naturel a par ailleurs bien été pris en compte dans l'évaluation environnementale et l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

Des mesures d'évitement-réduction-compensation (ERC) robustes ont été définies dans le cadre de ces études de façon à maîtriser les atteintes à la biodiversité.

Sur les zones humides :

Naval Group et la CCMPM partagent l'objectif de redonner vie à cette friche en conciliant minimisation des incidences sur le milieu naturel et retombées économiques pour La Londe. Les zones de biodiversité conservées par le projet participent à cette approche. L'approche adoptée cherche à associer **valorisation patrimoniale, attractivité pour l'emploi et respect de l'environnement**, afin de faire de ce site **un atout pour l'ensemble des habitants**.

La démarche sur les zones humides étant caractéristiques de cette approche. En effet, avec l'ensemble des mesures d'évitement, la surface de zones humides impactée par le projet est **inférieure à 0,1 ha** et correspond à un fourré anthropique et subspontané de Tamaris (0,04 ha), situé en partie Sud-Est du site au droit du futur jardin public.

1.Le Volet réglementaire

Le maître d'ouvrage ainsi que le bureau d'étude naturaliste¹ et son pôle « Zones Humides » missionnés pour le projet des Bormettes n'ont pas connaissance d'une loi qui viserait spécifiquement "à renforcer la protection des zones humides" datant de mars 2023.

- En mars 2023, seule la nomenclature "Eau" a effectivement été mise à jour et la rubrique 3.3.5.0 concernant les "travaux ayant uniquement pour objet la restauration des fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques, y compris les ouvrages nécessaires à la réalisation de cet objectif" qui doivent s'accompagner d'un dossier de Déclaration, a été réintroduite. La rubrique 3.3.5.0 inclut les travaux de restauration de zones humides. Toutefois, **le projet n'est pas concerné par cette rubrique au titre de la Loi sur l'Eau** (*cf. partie I, paragraphe 9.2 de l'étude d'impact : PJ4 du DAE*).
- Concernant les critères de délimitation des zones humides, l'arrêté en vigueur date du 24 juin 2008 (<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000019151510/>). Les critères **pédologiques, habitats et végétations** ont bien été appliqués par le bureau d'études Eco-Med selon cet arrêté en vigueur pour la délimitation des zones humides dans la zone projet (*cf. Annexe 1 : Volet Naturel de l'Etude d'Impact – Milieu terrestre*).
- De plus, l'Article R211-108 du Code de l'Environnement précise : ne sont pas considérées comme zones humides « les cours d'eau, plans d'eau et canaux, ainsi que les infrastructures créées en vue

¹ Eco-Med

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes
page 105

du traitement des eaux usées ou des eaux pluviales ». Les **fossés**, en tant que structures aménagées en vue de la gestion des eaux (pluviales, ruissellement,) et qui ont de plus une fonction de drainage, **ne sont donc pas considérés comme des zones humides au regard de la réglementation.**

Au bénéfice de ces précisions et en toute hypothèse, le dossier de demande d'autorisation environnementale s'est attaché à prendre en compte avec le plus grand soin la problématique liée à la préservation des zones humides.

2.La démarche sur le projet des Bormettes

Nous rappelons que les critères **pédologiques, habitats et végétations** ont bien été appliqués par le bureau d'études Eco-Med selon l'arrêté en vigueur du 24 juin 2008 pour la délimitation des zones humides dans la zone projet (cf. *Annexe 1 de la PJ4 du DDAE, Volet Naturel de l'Etude d'Impact – Milieu terrestre*).

Les prospections réalisées dans le cadre du projet confluant : « selon les arrêtés du 24 juin 2008 et du 1er octobre 2009, la surface de zones humides est finalement de **0,61 ha.** » Les zones humides avérées sont localisées sur la figure suivante. A noter que les Cannes de Provence, bien que cotées « H » au sens de la réglementation, **ne relèvent d'aucun enjeu particulier en raison de leur caractère envahissant.** D'un point de vue fonctionnel, cet habitat, dans les conditions spécifiques du site des Bormettes, n'assure **aucune fonction hydraulique, biogéochimique ou écologique propres aux zones humides** nécessitant la mise en place de mesure compensatoire.



Figure 13 : Localisation des zones humides au sein du site des Bormettes (source : PJ4 du DDAE, Eco-Med)

Une démarche **d'évitement** a été mise en œuvre vis-à-vis, entre autres, des enjeux relatifs aux zones humides. En effet, les zones de biodiversité délimitées (**mesure E1**, détaillée en Annexe 3), situées sur la figure suivante, permettent d'éviter la majeure partie des zones humides inventoriées.



Figure 14 : Zones de biodiversité évitées (source : PJ4 du DDAE, Eco-Med)

Après mise en œuvre de cet évitement amont, la surface de zones humides impactée par le projet est **inférieure à 0,1 ha** et correspond à un fourré anthropique et subsptané de Tamaris (0,04 ha), situé en partie Sud-Est du site au droit du futur jardin public.

En complément, la **mesure d'évitement E2** (détalée en Annexe 3), vise, entre autres, à préserver la haie de Tamaris d'Afrique (*Tamarix africana*) qui longe la limite Sud du site, formant un fourré anthropique et subsptané considéré comme zone humide. Elle est localisée en bleu sur la figure suivante.



Figure 15 : Localisation de la haie de Tamaris d'Afrique évitée au Sud-Est du site des Bormettes

Seule une percée sera réalisée dans la haie, au niveau d'une zone moins dense. Il est toutefois prévu de mettre en place un balisage (mise en défens) temporaire pour assurer la protection du Tamaris situé à proximité de cette percée, pour l'éviter, pendant les travaux.

Ainsi, à l'issue de cet évitement, **les impacts résiduels du projet sur les zones humides sont nuls.**

Sur le rôle de tampon hydraulique :

Le site des Bormettes est effectivement situé dans une zone exposée au **risque d'inondation**.

Bien que le site des Bormettes ne soit pas classé comme inondable dans le PPRi de la commune, ce risque a bien été pris en compte, de manière très circonstanciée, au travers des études hydrauliques réalisées dans le cadre du projet. Celles-ci ont intégré les évènements récents (2014, 2018) pour prendre en compte un état actualisé du risque d'inondation par débordement des cours d'eau (Marvenne et Carrubier).

Ces risques d'inondation et les mesures nécessaires pour en tenir compte ont été définis dans la Notice Hydraulique établie par Suez Consulting le 13 mars 2025 (Annexe 8 de l'étude d'impact) et ont été intégrés dans la conception du programme (voir paragraphe 2.1.2.3 *La prise en compte du risque inondation – Partie II* de l'étude d'impact jointe en PJ 4).

In fine, le projet veille à ne pas agraver les risques pour les quartiers existants et permet même une amélioration de la situation avec une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

Sur le rôle de tampon thermiques, les arbres et l'aspect du site :

Au regard de la démarche de sobriété foncière décrite ci-avant (voir réponse « Sur la bétonisation et le caractère naturel du site »), le projet a cherché à minimiser l'imperméabilisation des sols.

Notamment, le maintien de 3,24 ha de zones de biodiversité représentant 16% de la surface du site (mesure d'évitement E0 présentée ci-dessus) ainsi que la restauration du sol de la zone de biodiversité située au Sud-Est par le comblement de fosses et la suppression de routes et dalles de béton agissant comme des zones imperméables (mesure de compensation C8 présentée ci-dessus également) participent à cette démarche.

Le projet prévoit en outre un effort conséquent de replantation, avec l'introduction d'essences locales résilientes et favorables à la biodiversité. Des linéaires arborés, des zones végétalisées et des îlots écologiques seront mis en place. Au global, plus de 500 arbres seront plantés dont 326 sur le projet industriel de Naval Group, représentant un gain considérable avec un ratio de 4 arbres plantés pour 1 arbre supprimé. De plus, un alignement d'arbres sera également créé à l'Ouest du site, le long du futur chenal de dérivation du Maravenne. Ces mesures sont décrites dans le cadre de l'étude d'impact.

In fine, le projet fait la part belle aux espaces verts, comportant de nombreux arbres, puisque ces espaces représentent 60% de la surface du site, ce qui contribue au rôle de tampon thermique.

Ces espaces verts participent en outre à l'intégration architecturale et paysagère du projet dans son environnement (voir volet paysager de l'étude d'impact : Partie III – chapitre 7, Partie I – chapitre 5 et Partie Va – paragraphes 2.7 et 3.6).

Sur la qualité de l'air :

Comme indiqué au paragraphe 3.5.1.1 en partie Va de l'étude d'impact, le site ne sera pas à l'origine d'émissions atmosphériques, hormis celles liées aux véhicules du personnel de Naval Group pour se rendre sur son lieu de travail. Dans ce contexte, une hausse des émissions atmosphériques est attendue pouvant avoir des incidences sur la qualité de l'air, en particulier aux heures de pointe.

Néanmoins, l'ensemble des mesures décrites précédemment au point 2.2 « Voiries et circulation » et dans l'étude d'impact (voir paragraphe 3.4.3.1 – Partie Va) permettra de maîtriser ces effets, notamment avec le recours aux modes doux et aux transports en commun, le télétravail, l'électrification du parc de véhicules, le covoiturage...

- **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 :

Le site des Bormettes ne relève pas du périmètre du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) actuellement opposable sur la commune. Ce vide réglementaire n'a cependant pas conduit à ignorer le risque : bien au contraire, **des études hydrauliques très approfondies ont été engagées dès l'origine du projet** afin d'évaluer précisément la vulnérabilité du site et d'anticiper toutes les mesures nécessaires.

Le projet d'aménagement a été **conçu de manière transversale** et pluridisciplinaires **intégrant dès sa phase amont** les résultats des études hydrauliques pilotées par la commune, la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures et par Naval Group. Ces études ont été confiées à **Suez Consulting**.

Deux grandes séries d'études ont été menées :

- La première dans le cadre du **Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI)**, portant sur les bassins versants du Maravenne et du Pensard. Elle a permis de formuler un **programme global de travaux** hydrauliques et notamment le canal de délestage pris en compte dans le projet des Bormettes.
- La seconde, à l'initiative de **Naval Group et des collectivités**, a visé le **périmètre précis des Bormettes**, avec une analyse spécifique du bassin versant du Carrubier et du ruissellement pluvial.

Ces études **ont été intégrées dès la conception du projet** (et non a posteriori), ce qui a permis d'adapter le projet à la réalité hydraulique du site. Parallèlement, les **résultats de ces études** ont été **formellement traduits** dans

les documents réglementaires du PLU mis en compatibilité, avec des prescriptions obligatoires (zones, cotes altimétriques, ouvrages).

Le projet ne consiste en aucune manière en une bétonisation massive :

- Sur les 20 hectares du site, la grande majorité des espaces non bâties seront naturels et/ou perméables,
- Des dispositifs tels que **noues paysagères, exutoires, revêtements drainants, plantations de plus de 500 arbres, zone humide réaménagée** ont été intégrés dès l'origine du projet,
- Le projet considère les impacts de l'aménagement par rapport au risque inondation et les constructions nouvelles respecteront des cotes hors d'eau, imposées réglementairement dans le prochain PLU.

Les services de l'État ont été extrêmement vigilants à la bonne prise en compte du risque d'inondation. Ils ont exigé que :

- Les études hydrauliques soient rigoureusement modélisées et validées,
- Toutes les prescriptions soient inscrites dans le règlement du PLU,
- Le projet s'inscrit dans les dispositions générales du Code de l'urbanisme et les règles environnementales applicables.

L'ensemble du dispositif a donc été co-construit avec l'État, les collectivités et le porteur de projet, dans un esprit de précaution et de transparence.

Contrairement à l'idée d'un projet qui agraverait les risques ou stériliserait les sols, le projet des Bormettes est précisément conçu pour intégrer la vulnérabilité hydraulique du site.

Les risques sont pris en compte à la source, les études ont été réalisées dès l'amont, les solutions sont intégrées dans l'aménagement et le Plan Local d'Urbanisme traduit juridiquement l'ensemble de ces données. Le site bénéficiera ainsi d'une stratégie hydraulique cohérente, moderne, intégrée, condition indispensable à la sécurité des futurs usagers et des riverains.

- 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 :

Sur la destruction de la biodiversité et les espèces protégées

S'agissant de la qualité des milieux, tout d'abord, nous réaffirmons le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces vierges.

En effet, les prospections faune-flore réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés. Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de friches et zones rudérales qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

Le milieu naturel a par ailleurs bien été pris en compte dans l'évaluation environnementale et l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

Des mesures d'évitement-réduction-compensation (ERC) robustes ont été définies dans le cadre de ces études de façon à maîtriser les atteintes à la biodiversité.

Les espèces protégées font en particulier l'objet de la demande de dérogation en Annexe 3 qui détaille Les mesures de compensation.

Sur la destruction d'arbres

Le projet a fait l'objet d'une évaluation écologique approfondie dans le cadre du Volet Naturel d'Étude d'Impact terrestre (Annexe 1 de l'étude d'impact – VNEI terrestre, réf. 2310-RP3941).

Cette étude a recensé les espèces présentes y compris les espèces protégées dont les habitats sont potentiellement impactés. En réponse à cela, un **dossier de demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées** a été déposé (*Annexe 3 de l'étude d'impact – volet terrestre*). Des **mesures d'évitement, réduction et compensation** sont prévues, incluant notamment :

- Des transplantations végétales lorsque possible,
- Des replantations à essence locale en compensation,
- Une **gestion différenciée des espaces arborés conservés**,
- La préservation d'un certain linéaire d'arbres structurants.

En particulier, concernant l'alignement de platanes, nous comprenons pleinement l'attachement à ces arbres anciens, et nous confirmons que leur présence a été intégrée très tôt dans les réflexions d'aménagement au même titre que pour l'ensemble des alignements d'arbres présents dans le périmètre du projet. En effet, sur les 4 alignements existants, 3 ont pu être maintenus :

- Entre les futurs logements et le futur équipement sportif,
- Le long de l'avenue Schneider (à l'exception d'1 seul arbre afin de permettre le bon écoulement des eaux dans une noue),
- Le long de la rue des Platanes.

S'agissant de cet alignement, plusieurs contraintes fortes ont conduit à retenir leur abattage comme un impératif au bon déroulement du projet. En effet, le maintien de ces arbres dans leur état actuel est incompatible avec les exigences de sécurité et de respect de la loi littoral. En effet, nous sommes obligés d'implanter le bâtiment principal en tenant compte de l'éloignement de la côte (interdiction de construction dans la bande des 100 m) et de la zone de plus faible aléa inondation. Ces impératifs ont nécessité le déplacement du bâtiment vers le Nord, et donc la suppression de cet alignement.

Compte-tenu des cavités présentes, intéressantes ou potentiellement intéressantes, pouvant abriter des oiseaux ou des chauves-souris, ces éléments ont été pris en compte :

- Dans l'étude d'impact (*volet milieu naturel en Annexe 1*) avec la mise en place de mesures de réduction ayant pour objectif d'éviter la destruction d'individus de chauves-souris et d'oiseaux pouvant utiliser ces cavités en procédant à un abattage doux des arbres et à la mise en place de système anti-retour (mesure R3), couplé à une adaptation des périodes de travaux pour que ceux-ci soient réalisés en période de moindre sensibilité écologique (mesure R2).
- Dans la demande dérogation "espèces protégées" (*Annexe 3*) par la mise en place de mesures de compensation visant à installer des nichoirs à chiroptères (mesure C1c), favorables aux maintiens des espèces arboricoles : Noctule de Leisler, Pipistrelle pygmée, Murin cryptique, Murin de Daubenton, Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius, et des nichoirs à oiseaux (mesure C4), favorables aux maintiens des oiseaux cavicoles : Huppe fasciée et Petit-duc scops.

Le projet prévoit en outre un effort conséquent de replantation, avec l'introduction d'essences locales résilientes et favorables à la biodiversité. Des linéaires arborés, des zones végétalisées et des îlots écologiques seront mis en place. Au global, plus de 500 arbres seront plantés dont 326 sur le projet industriel de Naval Group, représentant un gain considérable avec un ratio de 4 arbres plantés pour 1 arbre supprimé. De plus, un alignement d'arbres sera également créé à l'Ouest du site, le long du futur chenal de dérivation du Maravenne. Ces mesures sont décrites dans le cadre de l'étude d'impact.

Sur les compensations proposées

Le projet a fait l'objet d'une **évaluation environnementale complète**, incluant des inventaires naturalistes (Annexes 1 et 2), une étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4), ainsi qu'une demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3) qui ont conduit à des mesures d'évitement, d'atténuation, de réduction et de compensation (ERC). Ces mesures visent prendre en compte la faune et la flore dans la démarche de projet de façon à **limiter les atteintes à la biodiversité**.

Nous vous confirmons par ailleurs que **l'étude est complète**. Le Volet Naturel d'étude d'Impact a été réalisé dans les règles de l'art par un bureau d'étude spécialisé compétent, et il est basé sur plusieurs passages d'expertise pour chaque compartiment (au total 20 passages ont été réalisés, de jour et de nuit pour inventorier les espèces nécessitant des prospections nocturnes), sur une année de relevés, permettant de répondre aux attentes des services de l'Etat pour l'instruction des dossiers d'environnement naturel.

Sur cette base, la démarche ERC a été mise en œuvre tout au long du projet et les mesures d'évitement, de réduction et, en dernier recours, de compensation sont prévues par le présent projet comme exposé plus précisément au 11.4 du présent document. Un suivi de ces mesures est par ailleurs prévu pour en garantir l'efficacité.

- 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 :

Rappelons qu'une réflexion a été menée sur la sobriété foncière du projet. A ce titre, il intègre la limitation des surfaces imperméables, ce qui favorise l'infiltration des eaux (60% d'espace vert, surface perméable des parkings et des voies douces). L'infiltration des eaux pluviales sera également favorisée au niveau des noues et du parking perméable personnel et visiteurs.

De plus, les constructions sur pilotis permettront l'infiltration des eaux de ruissellement.

De cette manière, l'impact du projet sur l'infiltration vers les eaux souterraines est maîtrisé.

- 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 :

Rappelons qu'une réflexion a été menée sur la sobriété foncière du projet (voir réponse suivante spécifique à ce sujet). A ce titre, il intègre la limitation des surfaces imperméables, ce qui favorise l'infiltration des eaux (60% d'espace vert, surface perméable des parkings et des voies douces). L'infiltration des eaux pluviales sera également favorisée au niveau des noues et du parking perméable personnel et visiteurs.

De plus, les constructions sur pilotis permettront l'infiltration des eaux de ruissellement.

De cette manière, l'impact du projet sur l'infiltration vers les eaux souterraines est maîtrisé.

L'infiltration limitera par là-même le ruissellement de surface. A ce propos, une étude de gestion des eaux pluviales et de ruissellement a été réalisée dans le cadre du projet (Annexe 9 de l'étude d'impact et Partie Va – Paragraphe 3.2.1.1 de l'étude d'impact). Elle a permis de définir des mesures de gestion de ces eaux pour une occurrence 30 ans qui limitent le risque de débordement du réseau pluvial jusqu'à cette occurrence et améliorent de la situation. Elles reposent sur les principes suivants :

- Gestion des eaux du lot Naval et partenaire à l'aide d'une noue spécifique se rejetant en mer et délestant le Carrubier : Noue Naval
- Gestion des eaux de l'avenue Schneider par une noue spécifique se rejetant en mer et délestant le Carrubier
- Dimensionnement de l'ensemble du système de gestion des eaux pluviales pour une occurrence de 30 ans
- Surverse du réseau d'eau pluviale de l'avenue Schneider dans la noue Naval pour les événements supérieurs à 30 ans.

Au final, ces mesures de gestion des eaux pluviales et de ruissellement s'avèrent positives par rapport à la situation actuelle.

Concernant le risque inondation, bien que le site des Bormettes ne soit pas classé comme inondable dans le PPRI de la commune, ce risque a bien été pris en compte, de manière très circonstanciée, au travers des études hydrauliques réalisées dans le cadre du projet. Celles-ci ont intégré les événements récents (2014, 2018) pour prendre en compte un état actualisé du risque d'inondation par débordement des cours d'eau (Marvenne et Carrubier).

Ces risques d'inondation et les mesures nécessaires pour en tenir compte ont été définis dans la Notice Hydraulique établie par Suez Consulting le 13 mars 2025 (Annexe 8 de l'étude d'impact) et ont été intégrés dans la conception du programme (voir paragraphe 2.1.2.3 La prise en compte du risque inondation – Partie II de l'étude d'impact jointe en PJ 4).

In fine, le projet veille à ne pas agraver les risques pour les quartiers existants et permet même une amélioration de la situation avec une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

- 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 :

Le site concerné par le projet ne constitue en rien un espace agricole, naturel ou forestier. Il s'agit d'une friche industrielle de plus de 20 hectares, correspondant à l'ancienne usine de torpilles, désaffectée depuis la fin des

années 1990. Cette friche est **expressément classée en zone 3AU** (à urbaniser) dans le **PLU de 2013**, document établi avant l'entrée en vigueur de la loi ZAN, mais conforme aux orientations du **SCOT Toulon Provence Méditerranée** qui identifie le secteur comme stratégique dans la structuration de l'agglomération sud de La Londe-les-Maures.

Il s'agit donc **d'un réaménagement d'un site déjà anthropisé**, ce que la loi ZAN **encourage expressément** : privilégier les opérations sur des fonciers dégradés.

Contrairement à ce que laissent entendre certaines observations, le projet des Bormettes ne constitue pas une urbanisation massive du site. Sur les 20 hectares, la constructibilité est strictement encadrée et limitée à environ **49 430 m² de surface de plancher**, ce qui correspond à une **densité faible**. Il aurait été possible – d'un point de vue réglementaire – d'atteindre des niveaux de constructibilité bien supérieurs. Cela n'a pas été retenu.

Le projet comprend :

- une **zone industrielle et tertiaire** centrée sur Naval Group et ses partenaires,
- un **équipement sportif**,
- un **hôtel**,
- **25 logements**,
- un **restaurant d'entreprise**,
- de larges **espaces publics plantés et zones de biodiversité protégées**.

Le reste du site, **non bâti**, sera **conservé en espaces naturels, en espaces perméables ou en zones paysagères**. Il ne s'agit donc pas d'un projet de bétonisation massive, mais d'une opération **intégrée et équilibrée**, avec une forte **porosité écologique et hydraulique**.

Le projet a été étudié très en amont, avec le concours de **Suez Consulting**, bureau spécialisé en hydrologie. Plusieurs séries d'études ont permis :

- de modéliser les risques d'inondation (ruissellement, débordement du Maravenne et du Carrubier,),
- d'intégrer le canal de délestage, de la stratégie PAPI et de son programme,
- de dimensionner des noues, des exutoires, des exhaussements et des réseaux d'eau pluviale à infiltration lente,
- d'adapter l'altimétrie des constructions selon les prescriptions hydrauliques.

Ces résultats ont été intégrés dès la phase de conception du projet, puis transcrits dans la mise en compatibilité du PLU. Les espaces construits respecteront les cotes altimétriques et les normes de gestion du risque ; les espaces non construits participeront à la régulation des flux hydriques.

De plus, une **évaluation environnementale complète** a été menée, comprenant de nombreuses **mesures ERC** (**éviter, réduire, compenser**), avec un effort particulier sur la requalification écologique, la plantation de plus de **500 arbres**, et la conservation de **trames vertes et humides** sur le site.

Le projet s'inscrit donc pleinement dans la logique du ZAN :

- **Réhabilitation d'un site existant**,
- **Densification maîtrisée** et faible consommation de foncier,
- **Préservation des zones de biodiversité**, des continuités écologiques et des sols perméables,
- **Neutralisation des risques hydrauliques** dès la phase d'aménagement,
- **Concertation approfondie** et mise en conformité avec les documents d'urbanisme supérieurs.

Il serait inexact et juridiquement infondé de considérer que le projet contrevient aux objectifs environnementaux. Il les **anticipe et les applique rigoureusement**, en conjuguant **dynamisme local, requalification écologique et sobriété foncière** comme décrit ci-dessous

Sobriété foncière

Rappelons que le site du projet correspond à un ancien site industriel, aujourd'hui à l'état de friche, sur lequel des bâtiments ainsi que des dalles bétonnées sont toujours présents à l'heure actuelle. Le projet de reconversion de ce site prévoit en partie la construction de bâtiments en lieu et place des bâtiments existants, ce qui réduit la surface nouvellement artificialisée. En effet, la « nef » actuelle sera démolie et le futur bâtiment principal sera

construit au même emplacement, modulo le respect de la loi littoral. La conception de ce futur bâtiment a été réalisée **de manière la plus concentrée possible sur la parcelle** (voir Figure suivante), afin d'éviter un étalement.



Figure 16 : Schéma de principe de la « compaction » du projet Naval Group au niveau du bâtiment central (source : PATRIARCHE)

De plus, le projet prévoit que l'un des bâtiments existants au Sud du site soit réhabilité afin d'être utilisé comme « customer center » pour les activités de Naval Group.

Enfin, chaque mètre carré non aménagé sera dévolu au processus de renaturation à la fois profitable à la biodiversité et au bien-être des usagers du site.

Ces choix de conception s'intègrent ainsi tout à fait dans une perspective de **sobriété foncière**.

Par ailleurs, plusieurs mesures s'inscrivent également dans cette optique :

1. La mesure d'évitement EO consiste à mettre en défens 3,24 ha de zones de biodiversité, qui ne feront donc l'objet d'aucune construction ou toute autre artificialisation.



Figure 17 : Localisation des zones de biodiversité évitées

2. La mesure de compensation C8, détaillée dans la *demande de dérogation espèces protégées* (en Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier), vise à restaurer le sol de la zone de biodiversité située au Sud-Est par le **comblement de fosses** et la **suppression de routes et dalles de béton** agissant comme des zones imperméables.



Figure 18 : Localisation des travaux de restauration du sol

Ainsi, le projet favorise la réutilisation de surfaces déjà artificialisées et renforce la qualité écologique du site.

Par ailleurs, une **étude d'optimisation de la densité des constructions** du projet a été réalisée dans le cadre du projet (*Annexe 13*). Celle-ci montre que la phase 1 du projet est relativement économique en foncier avec une surface bâtie de 11% des lots concernés, et une surface construite (bâtiments, voirie, stationnement) de 34%. Après la phase 2, au total, la surface construite concernera **42%** de la surface totale du projet. L'étude conclut à une densité raisonnée du projet qui « illustre une réhabilitation exemplaire d'une friche industrielle, combinant renouveau économique, amélioration du cadre de vie, qualité architecturale, et bénéfices environnementaux. »

Enfin, le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Zéro Artificialisation Nette** (ZAN). En effet, parmi les leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs visés, le guide synthétique publié le 27/11/2023 par le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, insiste sur le **recyclage des friches** :

« La mobilisation prioritaire des gisements fonciers disponibles et le renouvellement urbain sont des enjeux déterminants de la politique de lutte contre l'artificialisation des sols et de gestion économe des espaces. Parmi ces gisements, les friches représentent 170 000 hectares, à l'échelle nationale, à reconquérir et valoriser. »

A ce titre, le guide met en avant l'outil **Cartofriches**, inventaire national des friches mis en place par le Cerema. Le site des Bormettes est d'ailleurs recensé en tant que « Friche avec projet » par cet outil :

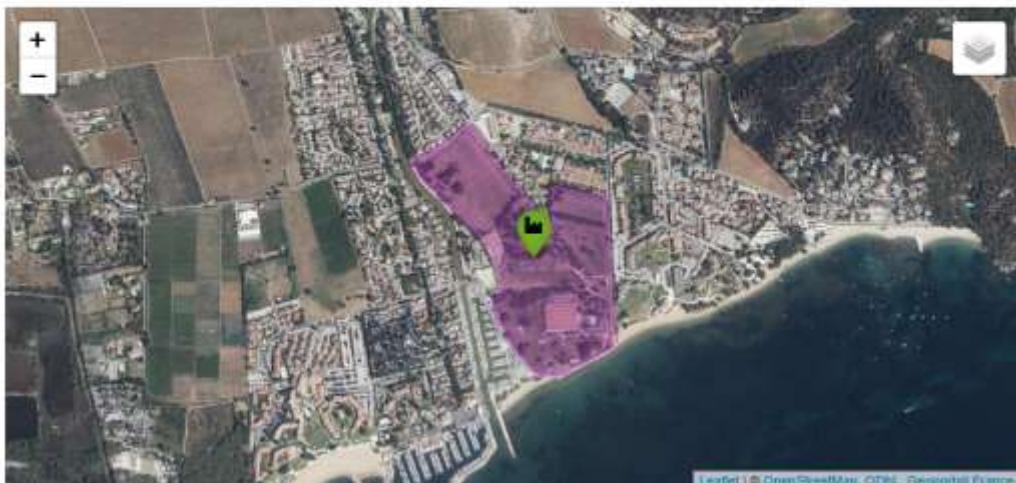


Figure 19 : Recensement du site des Bormettes par l'outil Cartofriches (cartofriches.cerema.fr)

- 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 :

Le projet ne porte pas sur un espace vierge, naturel ou agricole, mais sur une **friche industrielle**, d'environ 20 hectares, **classée en zone 3AU à urbaniser** depuis le **PLU de 2013**, et inscrite au **SCOT Toulon Provence Méditerranée** comme secteur à réhabiliter.

La situation initiale est celle d'une friche industrielle **partiellement artificialisée, non aménagée, non gérée**, où l'imperméabilisation existante est **désorganisée**. Le projet vise à y substituer une **urbanisation maîtrisée**, tenant compte des **enjeux climatiques, hydrauliques et environnementaux contemporains**.

Conscients de l'hydraulique, la commune, la communauté de communes et Naval Group ont **anticipé cette contrainte dès la phase de conception**, en réalisant plusieurs études approfondies confiées au bureau **Suez Consulting**, expert en hydraulique :

- Étude de bassin versant du Carrubier et du Maravenne ;
- Modélisation des crues extrêmes et des effets du réchauffement climatique ;
- Évaluation de la capacité de rétention existante sur le site et définition des **solutions de compensation**.

Ces études ont permis de permettre l'écoulement des eaux, grâce à des aménagements spécifiques (noues, exutoires, surfaces non imperméabilisées, volumes tampons), garantissant **au moins le même niveau de rétention qu'aujourd'hui**, et **une capacité accrue** pour répondre à **l'intensification attendue des événements météorologiques extrêmes**.

Le projet n'ignore donc pas les enjeux de ruissellement, il y répond :

- Les espaces non bâties resteront **perméables ou végétalisés** ;
- Un réseau hydraulique a été conçu pour **ralentir les écoulements et éviter toute concentration des eaux** ;
- Des ouvrages comme, les **noues, les exhaussements, les cotes altimétriques de sécurité et les zones tampons paysagères** assurent une **transparence hydraulique** sur l'ensemble du site.

Ces éléments sont **retranscrits dans le règlement du PLU**, mis en compatibilité avec le projet, et **vérifiés et validés par les services de l'État**, qui ont été **extrêmement vigilants** à leur bonne prise en compte.

Contrairement à une vision erronée du projet, **seule une partie très limitée du site sera bâtie** (49 430 m² de plancher sur plus de 200 000 m² de surface), et les aménagements réalisés contribueront à **renforcer la résilience hydraulique**, à **mieux gérer les eaux pluviales** qu'aujourd'hui, et à **conserver la fonction de tampon du site**.

Le site des Bormettes a fait l'objet d'une **prise en compte structurante dès l'origine du projet**. Non seulement cette situation est **prise en compte**, mais elle est **améliorée** par une stratégie hydraulique cohérente et moderne, en lien avec l'intensification attendue des événements climatiques.

Sur l'atteinte à l'environnement

Le projet a fait l'objet d'une **évaluation environnementale complète**, incluant des inventaires naturalistes (Annexes 1 et 2), une étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4), ainsi qu'une demande de dérogation espèces protégées (Annexe 5) qui ont conduit à des mesures d'évitement, d'atténuation, de réduction et de compensation (ERC).

Ces mesures visent prendre en compte la faune et la flore dans la démarche de projet de façon à **maîtriser les atteintes à la biodiversité**.

Le projet ne crée donc pas de déséquilibre hydrique. Il permet, au contraire, de **sécuriser les quartiers voisins**, d'**encadrer l'aménagement**, et de répondre aux impératifs de **sécurité des biens et des personnes**, tout en **réhabilitant un site à fort potentiel déjà altéré** par le passé.

- **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 :

Le secteur des Bormettes ne constitue pas un espace naturel vierge ou préservé. Il s'agit d'une **friche industrielle de 20 hectares**, autrefois occupée par **une usine de fabrication de torpilles**, classée au titre des **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)**, aujourd'hui désaffectée.

Ce site est, malgré la présence de faune et de flore protégés, depuis plusieurs décennies, partiellement **artificialisé, imperméabilisé et pollué**. Le **PLU de 2013**, tout comme le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, ont identifié ce secteur comme **une zone stratégique à réhabiliter**.

Le projet porté conjointement par **Naval Group, la commune et la communauté de communes** ne vise pas une urbanisation massive ou indifférenciée du site, mais une **reconversion maîtrisée** de cet espace délaissé, en tenant compte des enjeux écologiques.

De nombreuses **mesures de préservation, d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)** ont été intégrées dans la conception :

- Crédit de zones de biodiversité, de parc arboré, de chemins de promenade et de liaison douce ;
- Mise en œuvre de surfaces perméables, noues paysagères, exutoires hydrauliques ;
- Remplacement des arbres abattus par la plantation de plus de 500 nouveaux arbres ;
- Intégration des recommandations de l'étude environnementale, notamment la prise en compte des espèces protégées et des ZNIEFF alentours ;
- Respect strict des orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), du Document d'Objectifs de Natura 2000, et de la trame verte et bleue régionale.

Le projet n'est donc pas en contradiction avec la protection de la biodiversité, mais il y **contribue**, en assurant un équilibre entre développement économique et préservation du cadre de vie.

Le souhait de transformer cette friche industrielle en **parc naturel** ou de la rattacher à un périmètre géré par le **Conservatoire du littoral** ou le **Parc National de Port-Cros** est compréhensible, mais ne correspond pas :

- à la **vocation actuelle du site**, historiquement industriel, stratégique pour la relocalisation des activités maritimes ;
- aux **documents de planification** (SCOT, PLU), qui n'en font pas une zone naturelle à sanctuariser, mais un **secteur à réhabiliter** ;
- aux **réalités foncières** : le site n'est pas acquis par le Conservatoire du Littoral, et aucun financement n'est prévu en ce sens ;
- à la **demande de l'État**, qui accompagne le projet comme un outil de réindustrialisation, d'innovation navale et de valorisation du foncier déjà artificialisé.

Ce projet est parfaitement **cohérent avec les objectifs Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**, car il **ne consomme aucun espace naturel ou agricole**. Il s'appuie au contraire sur la **requalification d'un site déjà artificialisé**, désaffecté, et qui présente une pollution résiduelle.

Le scénario alternatif d'une "renaturation complète" aurait supposé :

- l'abandon total du foncier,
- sa dépollution très coûteuse sans projet associé,
- et une compensation financière difficilement mobilisable.

Cela n'aurait pas nécessairement apporté un gain environnemental significatif supérieur à celui permis aujourd'hui par un projet équilibré, écologique, économique et encadré.

Si l'alternative d'un parc naturel a été entendue, elle ne s'avère **ni conforme aux orientations d'aménagement du territoire, ni juridiquement ou techniquement fondée** dans le cadre du projet actuel. En revanche, **le projet des Bormettes s'inscrit pleinement dans une logique de transition écologique**, de reconversion des friches et de maîtrise de l'urbanisation, tout en offrant **un haut niveau de prise en compte de la biodiversité, de la résilience climatique et des risques**.

Il contribue ainsi à réconcilier développement local et respect de l'environnement.

- **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 :

Les observations exprimées en faveur d'une approche fondée sur la sobriété foncière et la limitation de l'artificialisation des sols ont été examinées avec une attention particulière, car elles rejoignent les préoccupations partagées par la commune, la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures et Naval Group.

Il est important de rappeler que ces exigences sont **au cœur de la conception même du projet**, qui ne résulte **ni d'une logique d'extension urbaine incontrôlée**, ni d'un étalement urbain vers des espaces agricoles ou naturels, mais bien d'une **démarche de reconversion d'une friche industrielle existante**.

Le site concerné par le projet, d'une superficie d'environ **20 hectares**, est occupé par une **ancienne usine de torpilles** classée ICPE, aujourd'hui désaffectée, **partiellement artificialisée**, et ce depuis plusieurs décennies. Il ne s'agit donc **pas d'un espace naturel ou agricole** vierge, mais bien d'un foncier industriel stratégique déjà transformé.

C'est justement **pour éviter toute nouvelle artificialisation** en extension sur d'autres secteurs de la commune ou du territoire que ce projet de reconversion a été proposé : **il participe pleinement aux objectifs de sobriété foncière et au respect du Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**.

L'ensemble des contraintes environnementales, climatiques et hydrauliques ont été **identifiées en amont**, et **intégrées** dans la conception du projet.

Le projet prévoit ainsi :

- **Une gestion rigoureuse du risque d'inondation** : exutoires hydrauliques, noues paysagères, surélévation altimétrique des constructions, gestion du ruissellement pluvial ;
- **Des espaces perméables et paysagers** : seule une partie du site est urbanisée, le reste étant conservé en **espaces non imperméabilisés**, aménagés en **parc arboré et zones végétalisées** ;
- **Un équilibre entre sobriété urbaine et utilité collective**, avec un nombre limité de logements (25), un équipement sportif public, un hôtel pour les partenaires du site industriel, et des activités à forte valeur ajoutée.

Ce projet a également été pensé pour **limiter les impacts sur les générations futures** : il ne s'agit pas d'un aménagement massif, mais d'un **aménagement raisonné, maîtrisé, et utile** pour le tissu économique local, la dynamique de la commune, et la reconversion d'un site aujourd'hui en friche.

Il répond aussi à une **logique d'intérêt général** : en apportant de l'emploi, de l'activité économique, de la formation, tout en **renforçant la résilience du site face aux aléas naturels** et en **valorisant durablement un foncier délaissé**.

Le projet des Bormettes ne s'oppose pas aux principes de sobriété foncière et de protection du littoral : **il en est l'une des traductions concrètes**, à travers la réhabilitation d'un site déjà anthroposé, la gestion des risques naturels, la limitation stricte de l'artificialisation, et le maintien d'importantes surfaces végétalisées et perméables.

L'ensemble du projet a été conçu dans une **logique de développement durable, transversale, et respectueuse des équilibres territoriaux**, pour répondre aux défis d'aujourd'hui sans compromettre ceux de demain.

La déclinaison de ces orientations par le porteur de projet est décrite ci-dessous

Sur la limitation de l'artificialisation des sols

Rappelons que le site du projet correspond à un ancien site industriel, aujourd'hui à l'état de friche, sur lequel des bâtiments ainsi que des dalles bétonnées sont toujours présents à l'heure actuelle. Le projet de reconversion de ce site prévoit en partie la construction de bâtiments en lieu et place des bâtiments existants, ce qui réduit la surface nouvellement artificialisée. En effet, la « nef » actuelle sera démolie et le futur bâtiment principal sera construit au même emplacement, modulo le respect de la loi littoral (cf. point 3. Ci-dessous). La conception de ce futur bâtiment a été réalisée de manière la plus concentrée possible sur la parcelle (voir Figure suivante), afin d'éviter un étalement.

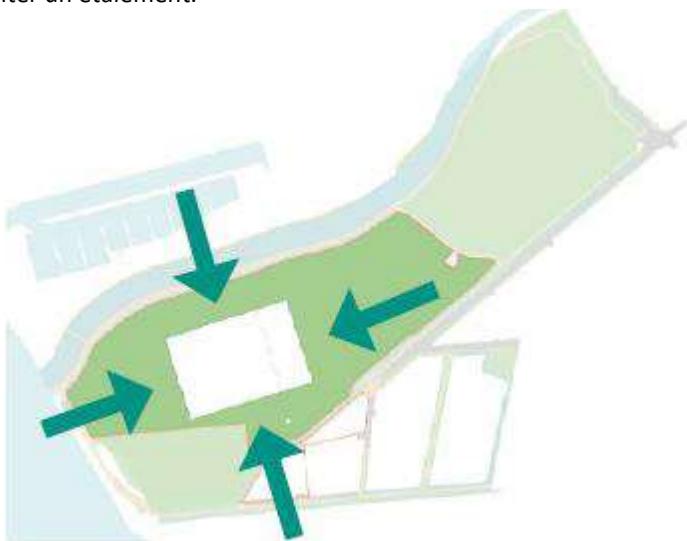


Figure 20 : Schéma de principe de la « compaction » du projet Naval Group au niveau du bâtiment central (source : PATRIARCHE)

De plus, le projet prévoit que l'un des bâtiments existants au Sud du site soit réhabilité afin d'être utilisé comme « *customer center* » pour les activités de Naval Group.

Enfin, chaque mètre carré non aménagé sera dévolu au processus de renaturation à la fois profitable à la biodiversité et au bien-être des usagers du site.

Ces choix de conception s'intègrent ainsi tout à fait dans une perspective de **sobriété foncière**.

Par ailleurs, plusieurs mesures s'inscrivent également dans cette optique :

1. La mesure d'évitement E0 consiste à mettre en défens 3,24 ha de zones de biodiversité, qui ne feront donc l'objet d'aucune construction ou toute autre artificialisation.



Figure 21 : Localisation des zones de biodiversité évitées

2. La mesure de compensation C8, détaillée dans la *demande de dérogation espèces protégées* (en Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier), vise à restaurer le sol de la zone de biodiversité située au Sud-Est par le **comblement de fosses et la suppression de routes et dalles de béton** agissant comme des zones imperméables.



Figure 22 : Localisation des travaux de restauration du sol

Ainsi, le projet favorise la réutilisation de surfaces déjà artificialisées et renforce la qualité écologique du site.

Par ailleurs, une **étude d'optimisation de la densité des constructions** du projet a été réalisée dans le cadre du projet (**Annexe 13**). Celle-ci montre que la phase 1 du projet est relativement économique en foncier avec une surface bâtie de 11% des lots concernés, et une surface construite (bâtiments, voirie, stationnement) de 34%. Après la phase 2, au total, la surface construite concernera **42%** de la surface totale du projet. L'étude conclut à une densité raisonnée du projet qui « illustre une réhabilitation exemplaire d'une friche industrielle, combinant renouveau économique, amélioration du cadre de vie, qualité architecturale, et bénéfices environnementaux. »

Enfin, le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Zéro Artificialisation Nette** (ZAN). En effet, parmi les leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs visés, le guide synthétique publié le 27/11/2023 par le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, insiste sur le **recyclage des friches** : « *La mobilisation prioritaire des gisements fonciers disponibles et le renouvellement urbain sont des enjeux déterminants de la politique de lutte contre l'artificialisation des sols et de gestion économe des espaces. Parmi ces gisements, les friches représentent 170 000 hectares, à l'échelle nationale, à reconquérir et valoriser.* »

A ce titre, le guide met en avant l'outil **Cartofriches**, inventaire national des friches mis en place par le Cerema. Le site des Bormettes est d'ailleurs recensé en tant que « Friche avec projet » par cet outil :

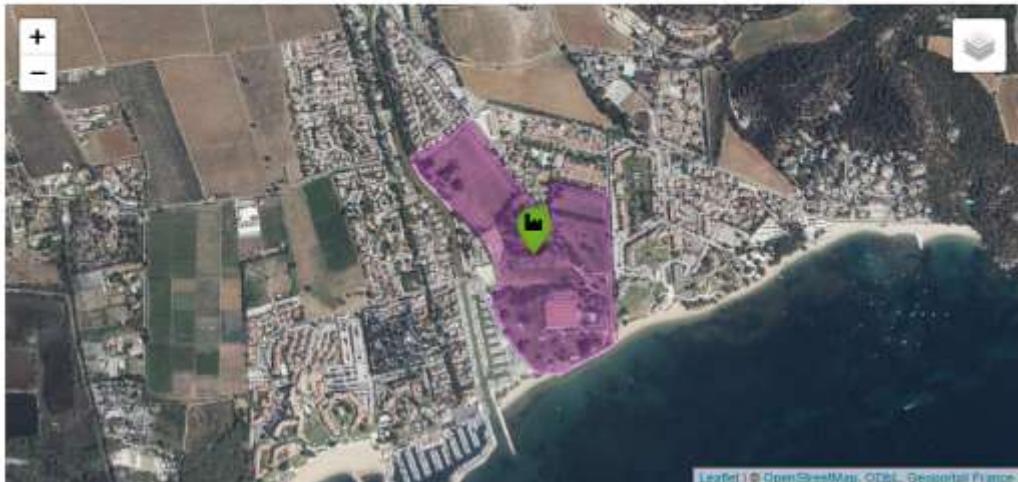


Figure 23 : Recensement du site des Bormettes par l'outil Cartofriches (cartofriches.cerema.fr)

Sur la préservation des zones d'expansion des crues

D'une part, il est indiqué en page 760 de l'étude d'impact que le site n'est pas répertorié en tant que zone d'expansion des crues par le SAGE (sur ce point : voir les Cartes relative à la Règle R8 du règlement du SAGE et la carte 43 de l'atlas cartographique du PAGD sur lesquelles le secteur n'est pas répertorié).

D'autre part, le projet est soumis à autorisation au titre de la rubrique 3.2.2.0. de la nomenclature « eau » (Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau) et les mesures ERC prévues dans le cadre du dossier (et notamment de l'annexe 8 de l'étude d'impact) ont précisément pour objet et pour effet de ne pas compromettre l'expansion des crues.

A ce titre, on peut citer les mesures définies dans le cadre de l'étude hydraulique (Annexe 8) qui visent notamment à permettre l'écoulement de l'eau :

- La suppression des obstacles aux écoulements existants (mur) empêchant la bonne évacuation des eaux vers la mer et l'interdiction d'en construire de nouveaux,
- L'augmentation des capacités de drainage des eaux superficielles (deux noues, trois ouvrages de transparence de l'avenue Schneider et deux nouveaux exutoires en mer),
- La limitation des emprises des différents bâtiments du projet et la mise du pilotis (complète ou partielle) de certains bâtiments pour permettre l'écoulement de l'eau.

Ainsi, le projet veille à ne pas agraver les risques pour les quartiers existants et permet même une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25cm pour la crue de référence du Maravenne.

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 :

La logique de ce projet n'est pas une logique de chercher à compenser les risques environnementaux, sanitaires et sécuritaires par des bénéfices économiques mais bien une logique d'études préalables approfondies pour permettre un projet à impact mesuré et respectueux de l'environnement.

A ce titre, le projet a fait l'objet d'une **évaluation environnementale complète**, incluant de nombreuses études spécifiques, ce qui a permis de définir des mesures permettant de maîtriser les impacts y compris vis-à-vis de la gestion des risques (voir développements dans les réponses qui suivent).

La volonté de ce projet est d'assurer une réindustrialisation respectueuse de l'existant et ambitieuse pour l'avenir.

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 :

Risque inondation :

Le site des Bormettes est effectivement situé dans une zone exposée au **risque d'inondation**.

Bien que le site des Bormettes ne soit pas classé comme inondable dans le PPRi de la commune, ce risque a bien été pris en compte, de manière très circonstanciée, au travers des études hydrauliques réalisées dans le cadre du projet. Celles-ci ont intégré les évènements récents (2014, 2018) pour prendre en compte un état actualisé du risque d'inondation par débordement des cours d'eau (Maravenne et Carrubier).

Ces risques d'inondation et les mesures nécessaires pour en tenir compte ont été définis dans la Notice Hydraulique établie par Suez Consulting le 13 mars 2025 (Annexe 8 de l'étude d'impact) et ont été intégrés dans la conception du programme (voir paragraphe 2.1.2.3 *La prise en compte du risque inondation – Partie II* de l'étude d'impact jointe en PJ 4).

In fine, le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permet même une amélioration de la situation avec une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

Autres risques naturels :

Les autres risques naturels ont été pris en compte avec une analyse précise du contexte (DAE-PJ4-étude d'impact pages 478 à 498), des incidences, des vulnérabilités et les mesures à prendre dans l'étude d'impact (Partie Va :

paragraphes 2.8.1 – pages 560 à 562 puis 3.7.1 pages 684 à 695), à savoir, risque inondation, risque mouvements de terrain, risque incendie, risque de submersion marine, risque tsunami, risque sismique et risque radon. Hormis pour le risque inondation (voir § dédié ci-avant), **les incidences du projet et sa vulnérabilité à ces risques demeurent faibles à négligeables** (notamment au travers du respect des prescriptions des études géotechniques, du système sécurité incendie, de la réalisation de mesures de contrôle dans les bâtiments vis-à-vis du radon).

Risques technologiques :

L'étude d'impact menée sur le projet ne met pas en avant de risques industriels majeurs liés à l'activité de Naval Group ni une vulnérabilité du site à de tels risques (cf. PJ4-Etude d'Impact : Partie IV – paragraphe 8.2.3 aux pages 499 à 502 puis Partie Va – paragraphes 2.8.2 aux pages 562-563 et paragraphe 3.7.2 aux pages 696-697).

Le dossier de demande d'autorisation environnementale procède à l'analyse du classement des activités projetées par Naval Group au regard de la nomenclature des ICPE.

Il en ressort que seules trois ICPE soumises **seulement au régime de la déclaration** feront l'objet d'une exploitation sur le site, à savoir :

- Des équipements frigorifiques ou climatiques relevant de la rubrique 1185 ; lié à la présence de pompes à chaleur pour la gestion de l'ambiance thermique au sein des bâtiments => faible risque limité à l'emprise NG
- Des installations de type fontaine à détergent à base aqueuse et bain de nettoyage à ultrasons relevant de la rubrique 2563 --> : lié à l'activité usinage avec la présence de lubrifiants et solvants => Risque limité à la zone d'activité en question avec notamment les moyens de stockage adaptés
- Un local batteries dans les zones de production et d'essai et des accumulateurs individuels dans les locaux informatiques relevant de la rubrique 2925. Risque limité à la zone d'activité en question avec moyens adaptés suite à une analyse de risques interne

Le site respectera les prescriptions des arrêtés ministériels correspondant à ces activités.

Concernant l'utilisation de substances chimiques, la soude prise en compte dans les ICPE est uniquement dans sa forme liquide, forme non utilisée sur le site. En effet, Naval Group utilise de la soude sous forme de poudre et de cristaux, l'acheminement est cadre par la réglementation Transport de Matières Dangereuses qui précise notamment les condition d'étiquetage, signalisation et circulation des véhicules de transports. Sur site, ces produits sont stockés dans des emballages et condition garantissant la sécurité des collaborateurs.

La rubrique 4715 de la nomenclature concerne, pour sa part, les sites sur lesquelles la quantité d'hydrogène susceptible d'être présente dépasse 100kg et ne déclenche, en toute hypothèse, un classement relevant de la réglementation Seveso qu'à partir d'une quantité d'hydrogène susceptible d'être présente dépasse 5 tonnes (Seveso seuil bas) et 50 tonnes (Seveso seuil haut).

Naval Group n'envisage pas de produire et/ou stocker de l'hydrogène sur site en quantité supérieure à 100 kg, de telle sorte que le classement des activités réalisé sous la responsabilité par l'exploitant n'a logiquement pas mentionné la rubrique 4715.

Ainsi le site ne relève absolument pas du statut Seveso (sites industriels les plus à risque) :

- Le classement ICPE des activités projetées, tel qu'il ressort du dossier de demande, ne relève que du régime le moins contraignant (à savoir celui de la **déclaration**), de telle sorte que la référence à un classement Seveso n'est étayée par aucun élément tangible et, surtout, s'inscrit en décalage complet avec la réalité du dossier.
- Les sites actuels de Naval Group ne sont pas classés Seveso.

En conclusion, compte-tenu de la présence de seulement trois activités relevant des ICPE sur le site et uniquement au régime de la déclaration, ainsi que du respect des prescriptions des arrêtés ministériels correspondant, les impacts et la vulnérabilité du projet vis-à-vis des installations industrielles sont **faibles à négligeables : ils sont donc maîtrisés**.

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 :

Les observations relatives à la sécurité du site des Bormettes, et en particulier à la capacité d'accès et d'évacuation en cas d'aléas naturels ou technologiques, ont été analysées avec la plus grande attention.

La commune, la communauté de communes et les porteurs du projet ont parfaitement conscience des enjeux de sécurité, notamment au regard de l'histoire locale (crues de 2011, 2014, 2019), des caractéristiques topographiques du site, et des normes actuelles en matière de risques.

Le site des Bormettes se situe en effet à l'extrême sud-est de la commune, accessible actuellement par **l'avenue Schneider**, qui forme un **cul-de-sac**. Cette situation a été **clairement identifiée dès la révision du PLU de 2013**, dans laquelle plusieurs **emplacements réservés** ont été inscrits précisément **pour améliorer les liaisons inter-quartiers et rompre l'enclavement du site**.

Ces emplacements ont été :

- **repris dans la mise en compatibilité du PLU** avec le projet des Bormettes,
- **Répartis à l'ouest et à l'est** du site, permettant d'envisager des **liaisons futures avec le quartier du port** d'un côté, et **avec le quartier de l'Argentière** de l'autre.

Ces liaisons futures sont aujourd'hui **réservées à l'initiative publique** et pourront être ouvertes si la montée en charge du site l'exige.

La **phase 1 du projet** prévoit des aménagements et un niveau de fréquentation **modérés**. À ce stade, **les flux restent absorbables** par les voiries existantes, comme l'a confirmé l'étude TRANSITEC.

La **phase 2** prévoit une montée en charge des activités. À ce titre, les **emplacements réservés pour de nouvelles voies** ont été **précautionneusement maintenus** pour permettre, en temps utile, une **seconde issue**, notamment vers l'ouest (Port) et l'est (Argentière).

Par ailleurs, le projet prévoit également **le renforcement des voies douces, la création d'un nouveau sentier littoral** requalifié et la **passerelle piétonne** au-dessus du canal de délestage, favorisant les évacuations piétonnes.

L'ensemble du projet a été **conçu en prenant en compte le risque inondation, le ruissellement, et les aléas climatiques**, notamment par :

- La modélisation des crues et l'aménagement hydraulique du site (noues, bassins de rétention, exutoires...);
- La surélévation des bâtiments par rapport aux cotes altimétriques de mise hors d'eau ;
- La mise en place de prescriptions spécifiques dans le règlement du PLU modifié.

Il est donc **inexact d'affirmer que le site ne dispose que d'un seul accès sans solution**. Le projet a été **pensé dès l'origine pour tenir compte de l'enclavement initial du site**, et prévoit **des alternatives maîtrisées, progressives et activables en fonction des besoins**. Il conjugue **prise en compte des risques, anticipation réglementaire, et préparation opérationnelle**, tout en **respectant l'esprit de sobriété et de maîtrise foncière** qui fonde le projet de réhabilitation de cette friche industrielle.

Sur les mesures en cas d'incidents

Comme cela est indiqué en page 691 de l'étude d'impact : *Naval Group et la CCMPM s'engagent à réaliser des documents qui préciseront les mesures de sécurité et de confinement nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens (plan de sauvegarde de l'établissement et de ses usagers notamment pour les établissements recevant du public comme l'hôtel), y compris en cas de transfert de lot. Ces documents devront intégrer à minima :*

- *Un protocole déclenchant l'alerte (seuil de pluie) et l'état de confinement,*
- *La gestion du public et des accès en conséquence (routiers et piétonniers),*
- *Un plan d'organisation des mises en sécurité,*

- *La desserte des services de secours.*

La commune dispose déjà notamment :

- D'un PCS opérationnel, mis à jour suite aux inondations de 2014 ;
- De systèmes d'alerte à la population (sirènes, SMS, réseaux sociaux) ;
- De personnels formés à la gestion des épisodes critiques.

Le secteur des Bormettes fera l'objet d'une intégration spécifique dans ce PCS, avec :

- Des points de repli identifiés (équipements publics hors zone inondable),
- Des consignes de mise à l'abri ou d'évacuation selon les scénarios.

Ainsi, un plan de mise en sécurité spécifique sera intégré dans le Plan de Gestion de Crise du site, actuellement en cours de formalisation. Nous pouvons dès à présent, vous en indiquer les axes détaillés pour le centre d'excellence Naval Group

Déclenchement d'Incendie :

- Le site dispose de points rassemblement en interne au droit desquels l'ensemble des collaborateurs seront rassemblés jusqu'à l'arrivée des pompiers.
- Les pompiers disposeront donc d'un flux routier "normal" dans les derniers kilomètres d'accès au site.
- Présence sur site de gardiennage 24/7 procédant aux levées de doutes et contacte avec les pompiers
- Lors d'un incendie, les collaborateurs ne sont pas renvoyés chez eux en urgence mais mis en sécurité sur le site au droit notamment des points de rassemblement.
- Le départ du site ou réintégration dans les locaux se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE du site

Inondation anticipée par les services météo :

- Diminution des effectifs sur site au strict minimum le jour de l'événement
- Mise en sécurité des collaborateurs présents sur site au sein du bâtiment principal : le plancher bas est prévu à un niveau supérieur de crue centennale

Inondation non-anticipée par les services météo

- Conservation de l'ensemble des collaborateurs sur le site jusqu'à la fin de l'épisode
- Echanges en direct avec les services de l'état –
- A titre d'exemple, c'est la procédure que nous avons développée sur le site de Saint-Tropez lors des forts orages de printemps 2025

Conscients de la sensibilité du site, nous établirons avant la mise en service des différents éléments de projet :

- Une note dédiée aux mesures de sécurité civile et de gestion des risques majeurs,
- Un protocole d'alerte et d'évacuation à l'échelle du quartier, en lien avec la commune
- **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 :

Le site des Bormettes a été retenu car il offrait un **équilibre optimal entre les critères techniques, environnementaux et de sécurité**, tout en permettant une réhabilitation d'une friche industrielle.

Plusieurs alternatives ont été étudiées dans le cadre du projet des Bormettes. Elles sont détaillées dans la *Partie II de l'étude d'impact* jointe en PJ n° 4 du dossier et portent sur le choix du site et l'analyse des solutions de substitution examinées ce soit sur les volets terrestre ou marin du projet.

En synthèse, voici les principales options envisagées et les raisons pour lesquelles elles ont été écartées :

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes
page 128

1. **Relocalisation sur d'autres sites industriels existants du littoral méditerranéen** : cette option a été écartée car les sites identifiés (St-Tropez, Ollioules et Toulon-Lagoubran) ne répondaient pas aux **contraintes fonctionnelles spécifiques** du projet, notamment la nécessité de combiner un 'accès direct à la mer et un espace disponible pour les installations industrielles projetées.
2. **Densification sites déjà occupés par Naval Group du littoral méditerranéen** : ces sites sont déjà **fortement utilisés et contraints en termes d'emprise foncière**, ne permettant pas d'accueillir une nouvelle unité d'essais ou de production sans perturber les activités existantes.
3. **Implantation sur une zone à l'intérieur des terres** : cette hypothèse a été jugée incompatible avec les exigences du projet qui requièrent une **interface maritime directe**
4. Le maintien ou le regroupement sur le site existant de Saint-Tropez pose d'autres difficultés :
 - o Absence de maîtrise foncière ;
 - o Éloignement significatif des autres centres d'activités de Naval Group ;
 - o Coûts de réhabilitation très élevés ;
 - o Et enfin, des conditions locales de recrutement plus complexes, rendant difficile la constitution et la pérennisation des équipes.

Le choix de réimplantation à La Londe-les-Maures repose sur des critères déterminants :

- **Présence d'un linéaire côtier** adapté à la réalisation d'essais en mer et à l'amarrage de prototypes.
- **Disponibilité foncière suffisante**, permettant une implantation suffisante à l'activité
- **Valorisation d'une friche industrielle** (ancienne usine de torpilles), ce qui **limite l'artificialisation de nouveaux espaces naturels**.
- **Accessibilité multimodale** : proximité avec les axes routiers et possibilités de connexion logistique efficaces.
- **Enjeux environnementaux maîtrisables**, grâce à une zone en grande partie déjà anthropisée et aux mesures prévues. On rappellera que, sur la base des inventaires réalisés, Naval Group a sélectionné le meilleur parti d'aménagement dans le respect de la logique d'évitement des zones d'intérêt. En l'occurrence, Naval Group a décidé de retirer 3,24 hectares à la zone aménageable, soient 18% de cette surface. Il s'agit d'une des mesures d'évitement amont intégrées dans le projet (voir paragraphe 1 de la Partie V de l'étude d'impact). Cette décision s'est traduite par la délimitation de quatre zones dites de « biodiversité » qui abriteront uniquement des espaces naturels préservés.
- **Soutien institutionnel local** et cohérence avec les stratégies d'aménagement du territoire.
- **La réduction de l'empreinte carbone des sites. Cette réduction de l'empreinte carbone est obtenue par la refonte des solutions chauffage et climatisation mais aussi par la réduction des déplacements professionnels. La distance des déplacements entre les sites varois**, l'activité de Saint-Tropez étant très liée à celle de la Base Navale de Toulon et du site d'Ollioules, de nombreux collaborateurs font le trajet très régulièrement. Le rapprochement géographique contribuera à réduire l'empreinte carbone des déplacements pour mission.
- **Une présence près des bassins d'emplois de La Londe, Hyères et Toulon nous permettant de sécuriser les futurs recrutements pour notre activité.**

Ces éléments ont permis de considérer La Londe comme **le meilleur compromis** entre exigences industrielles, sécurité, respect de l'environnement et opportunité de valorisation d'une friche industrielle.

- **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 :

Inquiétudes sur la pollution héritée

Le site des Bormettes est marqué par un **passé industriel** et, à ce titre, il a donné lieu à des opérations de réhabilitation dans le prolongement de la cessation d'activité intervenue en 1993.

1. Diagnostic

Depuis, plusieurs campagnes de diagnostics ont été menées tel qu'indiqué dans l'étude d'impact :

1. Etat initial : Partie IV - paragraphe 2.3.3.2
2. Impacts et mesures : Partie Va) - paragraphe 3.1.4

Les résultats de ces études sont présentés en intégralité dans la *Synthèse des données environnementales* réalisée par SOL2E, jointe en Annexe 14 de l'étude d'impact figurant en PJ n° 4 du dossier.

Les conclusions de cette étude sont reprises dans l'étude d'impact : bien que la qualité des sols soit compatible avec un usage industriel, des analyses complémentaires doivent être réalisées, en particulier dans le secteur Nord-Est du site compte-tenu des usages futurs projetés (logements, équipement sportif, hôtel), afin de vérifier la compatibilité sanitaire du site avec ses usages projetés ainsi qu'avec ses futurs aménagements.

Le cas échéant, les mesures nécessaires (par exemple, couverture des sols, excavation...) seront définies dans le cadre d'un plan de gestion.

Comme indiqué dans l'étude d'impact (pages 574 à 581), conformément à la réglementation applicable, les demandes d'autorisations d'urbanisme qui seront ultérieurement déposées au droit des emprises prévues pour accueillir les logements et l'hôtel feront bien l'objet des études nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés, dont la prise en compte sera alors garantie au travers de l'attestation ATTES-ALUR prévue à l'article L. 556-1 du code de l'environnement qui sera jointe aux demandes de permis de construire.

2. Risque Radon

Concernant le risque radon, celui-ci est en effet présent dans le secteur : en revanche, il ne concerne pas uniquement le site du projet mais l'ensemble de la commune de La Londe les Maures (ainsi que les communes voisines). Celui-ci est pris en compte dans l'étude d'impact (Partie III – paragraphe 8.1.7 et Partie Va) – paragraphe 3.7.1.6), notamment au travers de la ventilation des locaux et de la réalisation de mesures dans les bâtiments pour contrôler les niveaux d'exposition du personnel. L'ARS qui a émis un avis favorable relève d'ailleurs la « prise en compte du risque radon et les obligations qui en découlent (population et travailleurs) ».

3. Sur l'état des sols et les réserves émises

Comme indiqué (*Pièce Jointe 4 – Étude d'impact*, p. 574 à 581), le site présente un passif industriel justifiant des analyses complémentaires préalables aux terrassements et à l'obtention des permis de construire, notamment pour :

- Vérifier la compatibilité sanitaire avec les futurs usages : en effet, bien que la qualité des sols soit compatible avec un usage industriel, des analyses complémentaires doivent être réalisées, en particulier dans le secteur Nord-Est du site compte-tenu des usages futurs projetés (logements, équipement sportif, hôtel). Le cas échéant, les mesures nécessaires (par exemple, couverture des sols, excavation...) seront définies dans le cadre d'un plan de gestion ;
- Établir le plan de gestion incluant le devenir des terres excavées (classement, traçabilité, exutoire).

La prise en compte de ces études est un préalable à l'obtention des permis de construire. Comme cela est indiqué dans l'étude d'impact, conformément à la réglementation applicable, les demandes d'autorisation d'urbanisme qui seront déposées au droit des emprises prévues pour accueillir les logements, l'équipement sportif et l'hôtel feront l'objet des études nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés, dont la prise en compte sera alors garantie au travers de l'attestation ATTES-ALUR prévue à l'article L. 556-1 du code de l'environnement qui sera jointe aux demandes de permis de construire. Cette attestation est établie par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués garantissant la réalisation d'une étude de sols et sa prise en compte dans la conception du projet de construction. **De fait, cette obligation s'impose à tout porteur de projet.**

Cette nécessité est reprise par l'ARS dans son avis du 27 décembre 2024, qui est favorable avec réserve visant à rappeler que ces études sont à réaliser avant la mise en œuvre des aménagements sensibles, ce qui sera le cas.

La mise en œuvre de ces études, leur validation et leur contrôle s'opéreront :

- Dans le cadre de la phase de conception détaillée des projets,
- Avec la constitution d'un plan de gestion des sols pollués selon la méthodologie nationale (cf. sites et sols potentiellement pollués – Ministère de la Transition écologique),
- Au travers de l'attestation ATTES-ALLUR précitée, conformément aux dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement,
- Sur site, la mise en œuvre et le respect du plan de gestion seront contrôlés par le maître d'œuvre et le coordonnateur environnement.

Vibrations de chantier

Quant aux risques géotechniques (vibrations, tassements), ceux-ci sont traités par les études géotechniques réalisées dans le cadre de la conception du projet et font partie du dimensionnement technique des fondations, qui sera contrôlé lors de l'instruction des autorisations de construire.

Poussières et particules fines émises lors des travaux

4. Modalités de travaux

Les modalités de gestion des terres polluées pendant les travaux sont décrites dans l'étude d'impact (pages 514-515) :

De façon générale, un protocole de travaux sera mis en œuvre intégrant des procédures relatives à :

- La conduite à tenir en cas de découverte de matériaux suspects ;
- La **sécurité des travailleurs** tout au long du chantier (notamment précautions lors des terrassements) ;
- Les modalités de stockage temporaire de tels matériaux afin de **prévenir les risques de pollution du sol et du sous-sol ou l'envol de poussières** ;
- Les modalités d'évacuation hors site (conditions de transport, de prise en charge vers une filière adaptée...) ;
- Les modalités de suivi (bordereaux de suivi de déchets).

A ce titre le maître d'ouvrage :

- Obtendra une **ATTES-ALUR** de la part d'un BET certifié dans le domaine des sites et sols pollués en application des dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement, laquelle devra être jointe en PC 16-5 de la demande de PC (et en PA16-2 d'une éventuellement demande de PA).
- **Assurera la gestion des terres excavées conformément à la réglementation en vigueur** en se conformant :
 - À la hiérarchie des modes de gestion des déchets définie à l'article L. 541-1 II. 2° du code de l'environnement ;
 - À la note ministérielle précitée du 27 avril 2022 d'explication de la nomenclature ICPE des installations de gestion et de traitement de déchets qui prévoit que les terres excavées ne prennent le statut de déchet que si elles sont évacuées en dehors du site de leur excavation ;
 - Aux exigences de traçabilité des terres excavées et sédiments résultant du registre national (RNDTS) prévu à l'article R. 541-43-1 du code de l'environnement.

L'ensemble de ces mesures et des mesures définies précédemment sera imposé aux entreprises intervenant sur le chantier via les cahiers des charges des travaux. **Des visites régulières de chantier par la coordination environnementale permettront également de vérifier la bonne application de ces mesures par les entreprises.** »

Ces modalités de gestion seront précisées dans le cadre du **plan de gestion** : nous rappelons qu'elles viseront notamment à **éviter toute dispersion de particules de sols dans l'air et dans l'eau** (à titre d'exemples, évacuation des terres le plus possible en flux tendus pour limiter la durée de stockage sur site, adaptation du positionnement des stockages par rapport aux habitations et aux vents, stockage sur support étanche type bâche ou géotextile, brumisation ou couverture des matériaux stockés au moyen d'une bâche par exemple pour éviter l'envol de poussières ...).

Pour finir, de façon générale, dans le respect du plan de gestion, les porteurs de projet veilleront à limiter les mouvements de terre, y compris l'excavation de terres polluées afin de minimiser les volumes à manipuler.

- **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 :

Comme cela est indiqué en page 691 de l'étude d'impact : *Naval Group et la CCMPM s'engagent à réaliser des documents qui préciseront les mesures de sécurité et de confinement nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens (plan de sauvegarde de l'établissement et de ses usagers notamment pour les établissements recevant du public comme l'hôtel), y compris en cas de transfert de lot. Ces documents devront intégrer à minima :*

- *Un protocole déclenchant l'alerte (seuil de pluie) et l'état de confinement,*
- *La gestion du public et des accès en conséquence (routiers et piétonniers),*
- *Un plan d'organisation des mises en sécurité,*
- *La desserte des services de secours.*

La commune dispose déjà notamment :

- D'un PCS opérationnel, mis à jour suite aux inondations de 2014 ;
- De systèmes d'alerte à la population (sirènes, SMS, réseaux sociaux) ;
- De personnels formés à la gestion des épisodes critiques.

Le secteur des Bormettes fera l'objet d'une intégration spécifique dans ce PCS, avec :

- Des points de repli identifiés (équipements publics hors zone inondable),
- Des consignes de mise à l'abri ou d'évacuation selon les scénarios.

Ainsi, un plan de mise en sécurité spécifique sera intégré dans le Plan de Gestion de Crise du site, actuellement en cours de formalisation. Nous pouvons dès à présent, vous en indiquer les axes détaillés pour le centre d'excellence Naval Group

Déclenchement d'Incendie :

- Le site dispose de points rassemblement en interne au droit desquels l'ensemble des collaborateurs seront rassemblés jusqu'à l'arrivée des pompiers.
- Les pompiers disposeront donc d'un flux routier "normal" dans les derniers kilomètres d'accès au site.
- Présence sur site de gardiennage 24/7 procédant aux levées de doutes et contacte avec les pompiers
- Lors d'un incendie, les collaborateurs ne sont pas renvoyés chez eux en urgence mais mis en sécurité sur le site au droit notamment des points de rassemblement.
- Le départ du site ou réintégration dans les locaux se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE du site

Inondation anticipée par les services météo :

- Diminution des effectifs sur site au strict minimum le jour de l'événement
- Mise en sécurité des collaborateurs présents sur site au sein du bâtiment principal : le plancher bas est prévu à un niveau supérieur de crue centennale

Inondation non-anticipée par les services météo

- Conservation de l'ensemble des collaborateurs sur le site jusqu'à la fin de l'épisode
- Echanges en direct avec les services de l'état –
- A titre d'exemple, c'est la procédure que nous avons développée sur le site de Saint-Tropez lors des forts orages de printemps 2025

Conscients de la sensibilité du site, nous établirons avant la mise en service des différents éléments de projet :

- Une note dédiée aux mesures de sécurité civile et de gestion des risques majeurs,
- Un protocole d'alerte et d'évacuation à l'échelle du quartier, en lien avec la commune

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 :

En préambule, il est à noter que, conformément au Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêts (PPRif), le site n'est pas exposé à ce risque : comme le montre la carte en page 496 de l'étude d'impact, et comme indiqué en page 693, « *Le projet est situé en zone NCR du PPRif, c'est-à-dire dans les zones « Non concernées par le risque » (voir partie IV, paragraphe 8.1.3).* et « *dans lesquelles le risque est très faible à faible et pour lesquelles le simple respect des règles existantes est suffisant pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant ».* »

Le site dispose par ailleurs de **moyens de prévention et de lutte** décrits dans l'étude d'impact (voir Partie Va – paragraphes 3.7.1 et 3.7.2 aux pages 684 à 697), en particulier vis-à-vis du risque incendie.

Le **système sécurité incendie des bâtiments** de Naval Group sera composé de :

- DéTECTEURS AUTOMATIQUES ASSOCIÉS À DES INDICATEURS D'ACTIONS À L'ENTRÉE DES LOCAUX AVEUGLES PLACÉS DANS LES LOCAUX À RISQUE ET LES ZONES À FORT POUVOIR CALORIFIQUE ;
- DÉCLENCHEURS MANUELS DISPOSÉS, À CHAQUE NIVEAU, DANS LES CIRCULATIONS À PROXIMITÉ IMMÉDIATE DE CHAQUE ESCALIER ET, AU REZ-DE-CHAUSSE À PROXIMITÉ DES SORTIES ;

- Avertisseurs sonores 90dB pour les zones tertiaires et laboratoires ;
- Avertisseurs sonores 105dB pour les zones production / Essais ;
- Voyants à flashes lumineux dans les sanitaires et douches permettant la diffusion visuelle de l'alarme, destinée aux personnes isolées souffrant d'un handicap auditif.

Pour le restaurant d'entreprise et le bâtiment dit « Essai mer » :

- DéTECTEURS AUTOMATIQUES ASSOCIÉS À DES INDICATEURS D'ACTIONS À L'ENTRÉE DES LOCAUX AVEUGLES PLACÉS DANS LES LOCAUX À RISQUE ET DE STOCKAGE ;
- DÉCLENCHEURS MANUELS DISPOSÉS, DANS LES CIRCULATIONS À PROXIMITÉ IMMÉDIATE DES SORTIES ;
- Avertisseurs sonores 90dB ;
- Voyants à flashes lumineux dans les sanitaires et douches permettant la diffusion visuelle de l'alarme, destinée aux personnes isolées souffrant d'un handicap auditif.

La **défense incendie** du secteur est assurée par la présence de plusieurs poteaux incendies (PI).

Un **bassin d'extinction des eaux incendie** est également prévu. Selon la règle D9a, le volume de rétention des eaux d'extinction incendie est de 780 m3. Le stockage sera réalisé comme suit :

- Mise en place d'une barrière automatique de 20 cm de haut permettant le stockage d'une partie des eaux à l'intérieur du bâtiment principal (600 m3) ;
- Pour les 180 m3 restants, stockage sous la rampe du bâtiment principal dans un bassin de type cagette étanchée par une géomembrane soudée garantissant son étanchéité.

En ce sens, la gestion des eaux d'extinction d'incendie est déconnectée du réseau d'eaux pluviales.

De façon générale, le site respectera également les prescriptions des arrêtés ministériels ICPE concernant ses installations soumises à déclaration.

En cas de déclenchement d'Incendie :

- Le site dispose de points rassemblement en interne au droit desquels l'ensemble des collaborateurs seront rassemblés jusqu'à l'arrivée des pompiers.
- Les pompiers disposeront donc d'un flux routier "normal" dans les derniers kilomètres d'accès au site.
- Présence sur site de gardiennage 24/7 procédant aux levées de doutes et en contact avec les pompiers
- Lors d'un incendie, les collaborateurs ne sont pas renvoyés chez eux en urgence mais mis en sécurité sur le site au droit notamment des points de rassemblement.
- Le départ du site ou réintégration dans les locaux se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE du site

Des moyens de prévention et lutte contre l'incendie seront mis en œuvre conformément aux normes en vigueur dans les bâtiments industriels de Naval Group permettant de maîtriser le risque incendie.

- **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 :

Les observations relatives à la sécurité du site des Bormettes, et en particulier à la capacité d'accès et d'évacuation en cas d'aléas naturels ou technologiques, ont été analysées avec la plus grande attention.

La commune, la communauté de communes et les porteurs du projet ont parfaitement conscience des enjeux de sécurité, notamment au regard de l'histoire locale (crues de 2011, 2014, 2019), des caractéristiques topographiques du site, et des normes actuelles en matière de risques.

Le site des Bormettes se situe en effet à l'extrême sud-est de la commune, accessible actuellement par **l'avenue Schneider**, qui forme un **cul-de-sac**. Cette situation a été **clairement identifiée dès la révision du PLU de 2013**, dans laquelle plusieurs **emplacements réservés ont été inscrits précisément pour améliorer les liaisons inter-quartiers et rompre l'enclavement du site**.

Ces emplacements ont été :

- **repris dans la mise en compatibilité du PLU** avec le projet des Bormettes,
- **Répartis à l'ouest et à l'est du site**, permettant d'envisager des **liaisons futures avec le quartier du port** d'un côté, et **avec le quartier de l'Argentière** de l'autre.

Ces liaisons futures sont aujourd'hui **réservées à l'initiative publique** et pourront être ouvertes si la montée en charge du site l'exige.

La **phase 1 du projet** prévoit des aménagements et un niveau de fréquentation **modérés**. À ce stade, **les flux restent absorbables** par les voiries existantes, comme l'a confirmé l'étude TRANSITEC.

La **phase 2** prévoit une montée en charge des activités. À ce titre, les **emplacements réservés pour de nouvelles voies** ont été **précautionneusement maintenus** pour permettre, en temps utile, une **seconde issue**, notamment vers l'ouest (Port) et l'est (Argentière).

Par ailleurs, le projet prévoit également **le renforcement des voies douces, la création d'un nouveau sentier littoral** requalifié et la **passerelle piétonne** au-dessus du canal de délestage, favorisant les évacuations piétonnes.

L'ensemble du projet a été **conçu en prenant en compte le risque inondation, le ruissellement, et les aléas climatiques**, notamment par :

- La modélisation des crues et l'aménagement hydraulique du site (noues, bassins de rétention, exutoires...) ;
- La surélévation des bâtiments par rapport aux cotes altimétriques de mise hors d'eau ;
- La mise en place de prescriptions spécifiques dans le règlement du PLU modifié.

Il est donc **inexact d'affirmer que le site ne dispose que d'un seul accès sans solution**. Le projet a été **pensé dès l'origine pour tenir compte de l'enclavement initial du site**, et prévoit **des alternatives maîtrisées, progressives et activables en fonction des besoins**. Il conjugue **prise en compte des risques, anticipation réglementaire, et préparation opérationnelle**, tout en **respectant l'esprit de sobriété et de maîtrise foncière** qui fonde le projet de réhabilitation de cette friche industrielle.

- **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 :

En préambule, il est à noter que, conformément au Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêts (PPRif), le site n'est pas exposé à ce risque : comme le montre la carte en page 496 de l'étude d'impact, et comme indiqué en page 693, « *Le projet est situé en zone NCR du PPRif, c'est-à-dire dans les zones « Non concernées par le risque » (voir partie IV, paragraphe 8.1.3), et « dans lesquelles le risque est très faible à faible et pour lesquelles le simple respect des règles existantes est suffisant pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant ».* »

Le site dispose par ailleurs de **moyens de prévention et de lutte** décrits dans l'étude d'impact (voir Partie Va – paragraphes 3.7.1 et 3.7.2 aux pages 684 à 697), en particulier vis-à-vis du risque incendie.

Le **système sécurité incendie des bâtiments** de Naval Group sera composé de :

- DéTECTEURS AUTOMATIQUES ASSOCIÉS À DES INDICATEURS D'ACTIONS À L'ENTRÉE DES LOCAUX AVEUGLES PLACÉS DANS LES LOCAUX À RISQUE ET LES ZONES À FORT POUVOIR CALORIFIQUE ;
- DÉCLENCHEURS MANUELS DISPOSÉS, À CHAQUE NIVEAU, DANS LES CIRCULATIONS À PROXIMITÉ IMMÉDIATE DE CHAQUE ESCALIER ET, AU REZ-DE-CHAUSSE À PROXIMITÉ DES SORTIES ;
- AVERTISSEURS SONORES 90dB POUR LES ZONES TERTIAIRES ET LABORATOIRES ;
- AVERTISSEURS SONORES 105dB POUR LES ZONES PRODUCTION / ESSAIS ;
- VOYANTS À FLASHS LUMINEUX DANS LES SANITAIRES ET DOUCHES PERMETTANT LA DIFFUSION VISUELLE DE L'ALARME, DESTINÉE AUX PERSONNES ISOLÉES SOUFFRANT D'UN HANDICAP AUDITIF.

Pour le restaurant d'entreprise et le bâtiment dit « Essai mer » :

- DÉTECTEURS AUTOMATIQUES ASSOCIÉS À DES INDICATEURS D'ACTIONS À L'ENTRÉE DES LOCAUX AVEUGLES PLACÉS DANS LES LOCAUX À RISQUE ET DE STOCKAGE ;
- DÉCLENCHEURS MANUELS DISPOSÉS, DANS LES CIRCULATIONS À PROXIMITÉ IMMÉDIATE DES SORTIES ;

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes

- Avertisseurs sonores 90dB ;
- Voyants à flashes lumineux dans les sanitaires et douches permettant la diffusion visuelle de l'alarme, destinée aux personnes isolées souffrant d'un handicap auditif.

La **défense incendie** du secteur est assurée par la présence de plusieurs poteaux incendies (PI). Aucun n'est recensé au sein du site du projet

Un **bassin d'extinction des eaux incendie** est également prévu. Selon la règle D9a, le volume de rétention des eaux d'extinction incendie est de 780 m3. Le stockage sera réalisé comme suit :

- Mise en place d'une barrière automatique de 20 cm de haut permettant le stockage d'une partie des eaux à l'intérieur du bâtiment principal (600 m3) ;
- Pour les 180 m3 restants, stockage sous la rampe du bâtiment principal dans un bassin de type cagette étanchée par une géomembrane soudée garantissant son étanchéité.

En ce sens, la gestion des eaux d'extinction d'incendie est déconnectée du réseau d'eaux pluviales.

De façon générale, le site respectera également les prescriptions des arrêtés ministériels ICPE concernant ses installations soumises à déclaration.

En cas de déclenchement d'Incendie :

- Le site dispose de points rassemblement en interne au droit desquels l'ensemble des collaborateurs seront rassemblés jusqu'à l'arrivée des pompiers.
- Les pompiers disposeront donc d'un flux routier "normal" dans les derniers kilomètres d'accès au site.
- Présence sur site de gardiennage 24/7 procédant aux levées de doutes et en contact avec les pompiers
- Lors d'un incendie, les collaborateurs ne sont pas renvoyés chez eux en urgence mais mis en sécurité sur le site au droit notamment des points de rassemblement.
- Le départ du site ou réintégration dans les locaux se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE du site

Des moyens de prévention et lutte contre l'incendie seront mis en œuvre conformément aux normes en vigueur dans les bâtiments industriels de Naval Group permettant de maîtriser le risque incendie.

Ce sera également le cas dans les autres bâtiments projetés, conformément aux normes en vigueur dans les bâtiments « partenaire » et dans les logements, à la réglementation ERP, dans l'hôtel et l'équipement sportif.

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

Réponse du porteur de projet :

Le site relève seulement du régime de la déclaration au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (uniquement pour les équipements frigorifiques ou climatiques, des installations de type fontaine à détergent à base aqueuse et bain de nettoyage à ultrasons et le local batteries). Il ne constitue donc pas un site avec des risques majeurs et respectera les prescriptions des arrêtés ministériels en lien avec ses activités. De plus, il est important de rappeler que les engins qui seront assemblés sur le site des Bormettes par Naval Group ne contiendront pas de charge explosive. Dans ces conditions, le projet ne constitue pas une « activité industrielle à risque » et l'occupation des sols en périphérie reste compatible avec cette activité.

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 :

L'entreprise dispose de procédures internes de sûreté visant à garantir la sécurité de ses implantations. La protection des populations civiles relève des services de l'Etat. Naval Group, comme tous les acteurs de la Défense, est en lien avec les services de l'Etat pour garantir la pleine sécurité de ses activités sur ses différents lieux d'implantation.

De plus, le site des Bormettes n'a aucune vocation militaire opérationnelle. Il s'agit d'un site dédié à la recherche, la conception, l'essai et la qualification de systèmes navals, en lien avec les activités industrielles de Naval Group. Il ne s'agit ni d'un port militaire ni d'un site de stockage d'armement. L'ensemble des dispositifs de sûreté et de protection sont prévus, sous le contrôle des services de l'Etat.

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

Réponse du porteur de projet :

L'analyse des incidences des effets des essais en mer a été précisée dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE (*cf. paragraphe 2.1.1 - recommandation 1 et paragraphe 2.2.2.2 - recommandation 2*). Nous invitons le lecteur à s'y reporter. En synthèse :

- Sur l'environnement marin, nous rappelons que les engins qui seront assemblés sur le site des Bormettes par Naval Group ne contiendront pas de charge explosive, de sorte **qu'aucun tir ni explosion n'aura lieu en mer**. L'impact acoustique des essais en mer sur les cétacés ont été évalués. Les impacts bruts potentiels des essais sont d'ordre **comportementaux**. Afin de réduire ces incidences, Naval Group s'est engagé à mettre en œuvre plusieurs mesures permettant de maîtriser les effets de ses essais sur les cétacés. Celles-ci sont détaillées au paragraphe 2.1.1 du mémoire en réponse à l'avis de la MRAE. **Ces mesures ont fait l'objet d'un échange avec le Parc National de Port-Cros qui a émis un avis favorable sur le projet.**
- Sur les dangers pour la navigation et la sécurité civile, il convient de rappeler que, les essais prendront place dans un secteur où la navigation et les activités sous-marines sont **déjà fortement présentes sous le contrôle des autorités compétentes**. Les essais menés ne prendront part que dans des Zones d'exercice (Zonex) prévue à cet effet et attribuées en amont par la préfecture maritime. Comme indiqué en réponse à l'avis de la MRAE, les essais ont lieu soit en Zonex 3, soit en Zonex 16 : ils n'interviennent donc pas simultanément dans 2 Zonex.

Enfin, comme il est possible de le voir dans l'avis de la commission nautique locale, le projet présenté à l'enquête publique s'inscrit en coactivité avec les acteurs du plan d'eau et n'empêche en aucun cas les autres activités.

- **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 :

Pollution accidentelle :

Le site ne stockera pas de volumes importants de produits comme en atteste son classement ICPE qui relève uniquement de la déclaration.

De plus, comme indiqué dans l'étude d'impact en PJ4 (voir Partie Va – paragraphe 3.2.1.1, page 594), les produits seront stockés dans les règles de l'art, à minima sur rétention et/ou dans des bâtiments aux sols étanches dans un local dit « ACD » (agents chimiques dangereux) ventilé de 5 m² seulement.

Les eaux usées industrielles seront collectées séparément par des réseaux dédiés et raccordés à des cuves de rétention extérieures (citernes). Ceci permettra leur collecte et leur traitement dans des filières appropriées.

Les déchets générés par les opérations nécessitant l'utilisation de soude (chaussures, sur-chaussures...) seront évacués via une filière adaptée.

Ainsi, même en cas de fuite ou de pollution accidentelle, les volumes en jeu seront faibles et les risques pollution des sols et des eaux seront maîtrisés compte-tenu des mesures décrites ci-dessus.

Sols pollués :

Le site des Bormettes est marqué par un **passé industriel** et, à ce titre, il a donné lieu à des opérations de réhabilitation dans le prolongement de la cessation d'activité intervenue en 1993.

1. Diagnostic

Depuis, plusieurs campagnes de diagnostics ont été menées tel qu'indiqué dans l'étude d'impact :

1. Etat initial : Partie IV - paragraphe 2.3.3.2
2. Impacts et mesures : Partie Va) - paragraphe 3.1.4

Les résultats de ces études sont néanmoins cachés : ils sont présentés en intégralité dans la *Synthèse des données environnementales* réalisée par SOL2E, jointe en Annexe 14 de l'étude d'impact figurant en PJ n° 4 du dossier.

Les conclusions de cette étude sont reprises dans l'étude d'impact : bien que la qualité des sols soit compatible avec un usage industriel, des analyses complémentaires doivent être réalisées, en particulier dans le secteur Nord-Est du site compte-tenu des usages futurs projetés (logements, équipement sportif, hôtel), afin de vérifier la compatibilité sanitaire du site avec ses usages projetés ainsi qu'avec ses futurs aménagements.

Le cas échéant, les mesures nécessaires (par exemple, couverture des sols, excavation...) seront définies dans le cadre d'un plan de gestion.

Comme indiqué dans l'étude d'impact (pages 574 à 581), conformément à la réglementation applicable, les demandes d'autorisations d'urbanisme qui seront ultérieurement déposées au droit des emprises prévues pour accueillir les logements et l'hôtel feront bien l'objet des études nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés, dont la prise en compte sera alors garantie au travers de l'attestation ATTES-ALUR prévue à l'article L. 556-1 du code de l'environnement qui sera jointe aux demandes de permis de construire.

2. Risque Radon

Concernant le risque radon, celui-ci est en effet présent dans le secteur : en revanche, il ne concerne pas uniquement le site du projet mais l'ensemble de la commune de La Londe les Maures (ainsi que les communes voisines). Celui-ci est pris en compte dans l'étude d'impact (Partie III – paragraphe 8.1.7 et Partie Va) – paragraphe 3.7.1.6), notamment au travers de la ventilation des locaux et de la réalisation de mesures dans les bâtiments pour contrôler les niveaux d'exposition du personnel. L'ARS qui a émis un avis favorable relève d'ailleurs la « prise en compte du risque radon et les obligations qui en découlent (population et travailleurs) ».

3. Sur l'état des sols et les réserves émises

Comme indiqué (*Pièce Jointe 4 – Étude d'impact*, p. 574 à 581), le site présente un passif industriel justifiant des analyses complémentaires préalables aux terrassements et à l'obtention des permis de construire, notamment pour :

- Vérifier la compatibilité sanitaire avec les futurs usages : en effet, bien que la qualité des sols soit compatible avec un usage industriel, des analyses complémentaires doivent être réalisées, en particulier dans le secteur Nord-Est du site compte-tenu des usages futurs projetés (logements, équipement sportif, hôtel). Le cas échéant, les mesures nécessaires (par exemple, couverture des sols, excavation...) seront définies dans le cadre d'un plan de gestion ;
- Établir le plan de gestion incluant le devenir des terres excavées (classement, traçabilité, exutoire).

La prise en compte de ces études est un préalable à l'obtention des permis de construire. Comme cela est indiqué dans l'étude d'impact, conformément à la réglementation applicable, les demandes d'autorisation d'urbanisme qui seront déposées au droit des emprises prévues pour accueillir les logements, l'équipement sportif et l'hôtel feront l'objet des études nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés, dont la prise en compte sera alors garantie au travers de l'attestation ATTES-ALUR prévue à l'article L. 556-1 du code de l'environnement qui sera jointe aux demandes de permis de construire. Cette attestation est établie par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués garantissant la réalisation d'une étude de sols et sa prise en compte dans la conception du projet de construction. **De fait, cette obligation s'impose à tout porteur de projet.**

Cette nécessité est reprise par l'ARS dans son avis du 27 décembre 2024, qui est favorable avec réserve visant à rappeler que ces études sont à réaliser avant la mise en œuvre des aménagements sensibles, ce qui sera le cas.

La mise en œuvre de ces études, leur validation et leur contrôle s'opéreront :

- Dans le cadre de la phase de conception détaillée des projets,
- Avec la constitution d'un plan de gestion des sols pollués selon la méthodologie nationale (cf. sites et sols potentiellement pollués – Ministère de la Transition écologique),

- Au travers de l'attestation ATTES-ALLUR précitée, conformément aux dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement,
- Sur site, la mise en œuvre et le respect du plan de gestion seront contrôlés par le maître d'œuvre et le coordonnateur environnement.

4. Modalités de travaux

Les modalités de gestion des terres polluées pendant les travaux sont décrites dans l'étude d'impact (pages 514-515) :

De façon générale, un protocole de travaux sera mis en œuvre intégrant des procédures relatives à :

- La conduite à tenir en cas de découverte de matériaux suspects ;
- La **sécurité des travailleurs** tout au long du chantier (notamment précautions lors des terrassements) ;
- Les modalités de stockage temporaire de tels matériaux afin de **prévenir les risques de pollution du sol et du sous-sol ou l'envol de poussières** ;
- Les modalités d'évacuation hors site (conditions de transport, de prise en charge vers une filière adaptée...) ;
- Les modalités de suivi (bordereaux de suivi de déchets).

A ce titre le maître d'ouvrage :

- Obtendra une **ATTES-ALUR** de la part d'un BET certifié dans le domaine des sites et sols pollués en application des dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement, laquelle devra être jointe en PC 16-5 de la demande de PC (et en PA16-2 d'une éventuellement demande de PA).
- **Assurera la gestion des terres excavées conformément à la réglementation en vigueur** en se conformant :
 - À la hiérarchie des modes de gestion des déchets définie à l'article L. 541-1 II. 2° du code de l'environnement ;
 - À la note ministérielle précitée du 27 avril 2022 d'explication de la nomenclature ICPE des installations de gestion et de traitement de déchets qui prévoit que les terres excavées ne prennent le statut de déchet que si elles sont évacuées en dehors du site de leur excavation ;
 - Aux exigences de traçabilité des terres excavées et sédiments résultant du registre national (RNDS) prévu à l'article R. 541-43-1 du code de l'environnement.

L'ensemble de ces mesures et des mesures définies précédemment sera imposé aux entreprises intervenant sur le chantier via les cahiers des charges des travaux. **Des visites régulières de chantier par la coordination environnementale permettront également de vérifier la bonne application de ces mesures par les entreprises. »**

Ces modalités de gestion seront précisées dans le cadre du **plan de gestion** : nous rappelons qu'elles viseront notamment à éviter toute dispersion de particules de sols dans l'air et dans l'eau (à titre d'exemples, évacuation des terres le plus possible en flux tendus pour limiter la durée de stockage sur site, adaptation du positionnement des stockages par rapport aux habitations et aux vents, stockage sur support étanche type bâche ou géotextile, brumisation ou couverture des matériaux stockés au moyen d'une bâche par exemple pour éviter l'envol de poussières ...).

Pour finir, de façon générale, dans le respect du plan de gestion, les porteurs de projet veilleront à limiter les mouvements de terre, y compris l'excavation de terres polluées afin de minimiser les volumes à manipuler.

Biseau salé :

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*). D'une part, le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution (voir *Etude d'impact : Partie Va – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1*) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

D'autre part, rappelons qu'il n'est pas prévu de prélèvement d'eaux souterraines en phase de fonctionnement du site (absence de pompage), et que pendant les travaux, le mode de réalisation des ouvrages les plus profonds consiste à les isoler des eaux souterraines (parois moulées étanches), ce qui évite des pompages d'eaux souterraines. En raison de la proximité des eaux souterraines avec la surface du sol, seule la pose de certains réseaux, dans l'éventualité où il serait nécessaire de les poser au-delà de 1 à 2 m de profondeur, pourrait intercepter les eaux localement : dans ce cas, les volumes à gérer et les dispositifs à mettre en place seront précisés et dimensionnés dans le cadre des études géotechniques ultérieures, réalisées en amont des travaux. En l'absence de de pompages excessifs, le projet ne sera pas à l'origine d'un risque de salinisation des eaux.

Risques de rejets en mer :

Seuls deux rejets d'eaux pluviales sont créés en mer. Comme indiqué dans l'étude d'impact en PJ4 (paragraphe 3.2.3.2 – Partie Va, page 599), afin d'éviter toute pollution des eaux, l'ensemble des eaux pluviales transitera par un dispositif de traitement avant tout rejet dans le milieu.

S'agissant des activités du site Naval Group, les produits potentiellement polluants seront stockés dans les règles de l'art, à minima sur rétention et/ou dans des bâtiments aux sols étanches. Les eaux usées industrielles seront collectées séparément par des réseaux raccordés à des citernes pour être traitées hors site. Comme nous l'avons exposé dans « Pollution accidentelle », le risque de pollution accidentelle associé à ces stockages est maîtrisé. En cas d'incendie, les eaux d'extinction seront stockées dans des dispositifs étanches évitant toute atteinte au milieu aquatique.

Enfin, un protocole d'intervention en cas de pollution accidentelle au cours des activités en mer sera mis en place (voir page 593). Le cas échéant, il permettrait d'arrêter la pollution, de confiner la zone polluée et de récupérer les polluants.

L'ensemble de ces mesures permet de réduire au maximum le risque de rejet en mer.

- **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 :

Tout d'abord, il convient de rappeler que le site relève seulement du régime de la déclaration au titre des Installations Classées pour le Protection de l'Environnement, il ne constitue pas un site avec des risques majeurs et respectera les prescriptions des arrêtés ministériels en lien avec ses activités. De plus, il est important de rappeler que les engins qui seront assemblés sur le site des Bormettes par Naval Group ne contiendront pas de charge explosive. Dans ces conditions, le projet ne constitue pas une « activité industrielle à risque » et l'occupation des sols en périphérie reste compatible avec cette activité.

Dans le cadre de l'étude d'impact du projet (PJ4), l'ensemble des impacts a été étudié, et a fait l'objet de nombreuses études spécifiques, ce qui a permis de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation permettant de maîtriser ces impacts y compris sur la santé humaine tel que le prévoit la réglementation, et comme détaillé dans les parties suivantes de l'étude d'impact (PJ4) :

- En phase travaux : paragraphe 2.6 – Partie Va),
- En phase exploitation : paragraphe 3.5 – Partie Va).

De plus, il est important de souligner que l'ARS a rendu un avis favorable au projet, avec trois réserves que les pétitionnaires se sont engagés à prendre en compte.

Par ailleurs, « comme cela est indiqué en page 691 de l'étude d'impact : *Naval Group et la CCMPP s'engagent à réaliser des documents qui préciseront les mesures de sécurité et de confinement nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens (plan de sauvegarde de l'établissement et de ses usagers notamment pour les établissements recevant du public comme l'hôtel), y compris en cas de transfert de lot. Ces documents devront intégrer à minima :* »

- *Un protocole déclenchant l'alerte (seuil de pluie) et l'état de confinement,*
- *La gestion du public et des accès en conséquence (routiers et piétonniers),*
- *Un plan d'organisation des mises en sécurité,*
- *La desserte des services de secours. »*

Ainsi, un plan de mise en sécurité spécifique sera intégré dans le Plan de Gestion de Crise du site, actuellement en cours de formalisation.

Des protocoles d'alerte météo et de fermeture préventive seront mis en œuvre en lien avec les services municipaux.

Une étude complémentaire de gestion des flux et d'évacuation sera produite pour l'ensemble du site, intégrant les scénarios critiques.

Nous pouvons dès à présent, vous en indiquer les axes détaillés

Déclenchement d'Incendie :

- Le site dispose de points rassemblement en interne au droit desquels l'ensemble des collaborateurs seront rassemblés jusqu'à l'arrivée des pompiers.
- Les pompiers disposeront donc d'un flux routier "normal" dans les derniers kilomètres d'accès au site.
- Présence sur site de gardiennage 24/7 procédant aux levées de doutes et contacte avec les pompiers
- Lors d'un incendie, les collaborateurs ne sont pas renvoyés chez eux en urgence mais mis en sécurité sur le site au droit notamment des points de rassemblement.
- Le départ du site ou réintégration dans les locaux se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE du site

Inondation anticipée par les services météo :

- Diminution des effectifs sur site au strict minimum le jour de l'événement
- Mise en sécurité des collaborateurs présents sur site au sein du bâtiment principal : le plancher bas est prévu à un niveau supérieur de crue centennale

Inondation non-anticipée par les services météo

- Conservation de l'ensemble des collaborateurs sur le site jusqu'à la fin de l'épisode
- Echanges en direct avec les services de l'état –
- A titre d'exemple, c'est la procédure que nous avons développée sur le site de Saint-Tropez lors des forts orages de printemps 2025

Vis-à-vis du voisinage, conscients de la sensibilité du site, nous établirons avant la mise en service des différents éléments de projet :

- Une note dédiée aux mesures de sécurité civile et de gestion des risques naturels majeurs,
- Un protocole d'alerte et d'évacuation à l'échelle du quartier, en lien avec la commune.
- **Absence de plan clair pour informer ou préparer la population en cas d'incident majeur.**

Réponse du porteur de projet :

Tout d'abord, il convient de rappeler que le site relève seulement du régime de la déclaration au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, il ne constitue pas un site avec des risques majeurs et respectera les prescriptions des arrêtés ministériels en lien avec ses activités. De plus, il est important de rappeler que les engins qui seront assemblés sur le site des Bormettes par Naval Group ne contiendront pas de charge explosive. Dans ces conditions, le projet ne constitue pas une « activité industrielle à risque » et l'occupation des sols en périphérie reste compatible avec cette activité.

Par ailleurs, comme cela est indiqué en page 691 de l'étude d'impact : *Naval Group et la CCMPP s'engagent à réaliser des documents qui préciseront les mesures de sécurité et de confinement nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens (plan de sauvegarde de l'établissement et de ses usagers notamment pour les établissements recevant du public comme l'hôtel), y compris en cas de transfert de lot. Ces documents devront intégrer à minima :*

- *Un protocole déclenchant l'alerte (seuil de pluie) et l'état de confinement,*
- *La gestion du public et des accès en conséquence (routiers et piétonniers),*
- *Un plan d'organisation des mises en sécurité,*
- *La desserte des services de secours. »*

Ainsi, un plan de mise en sécurité spécifique sera intégré dans le Plan de Gestion de Crise du site, actuellement en cours de formalisation.

Des protocoles d'alerte météo et de fermeture préventive seront mis en œuvre en lien avec les services municipaux.

Une étude complémentaire de gestion des flux et d'évacuation sera produite pour l'ensemble du site, intégrant les scénarios critiques.

Nous pouvons dès à présent, vous en indiquer les axes détaillés

Déclenchement d'Incendie :

- Le site dispose de points rassemblement en interne au droit desquels l'ensemble des collaborateurs seront rassemblés jusqu'à l'arrivée des pompiers.
- Les pompiers disposeront donc d'un flux routier "normal" dans les derniers kilomètres d'accès au site.
- Présence sur site de gardiennage 24/7 procédant aux levées de doutes et contacte avec les pompiers
- Lors d'un incendie, les collaborateurs ne sont pas renvoyés chez eux en urgence mais mis en sécurité sur le site au droit notamment des points de rassemblement.
- Le départ du site ou réintégration dans les locaux se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE du site

Inondation anticipée par les services météo :

- Diminution des effectifs sur site au strict minimum le jour de l'événement
- Mise en sécurité des collaborateurs présents sur site au sein du bâtiment principal : le plancher bas est prévu à un niveau supérieur de crue centennale

Inondation non-anticipée par les services météo

- Conservation de l'ensemble des collaborateurs sur le site jusqu'à la fin de l'épisode
- Echanges en direct avec les services de l'état –
- A titre d'exemple, c'est la procédure que nous avons développée sur le site de Saint-Tropez lors des forts orages de printemps 2025

Vis-à-vis du voisinage, conscients de la sensibilité du site, nous établirons avant la mise en service des différents éléments de projet :

- Une note dédiée aux mesures de sécurité civile et de gestion des risques naturels majeurs,
- Un protocole d'alerte et d'évacuation à l'échelle du quartier, en lien avec la commune.

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 :

Le secteur des Bormettes ne constitue pas un espace naturel vierge ou préservé. Il s'agit d'une ancienne friche industrielle de 20 hectares, autrefois occupée par une usine de fabrication de torpilles, classée au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), aujourd'hui désaffectée.

Ce site est, malgré la présence de faune et de flore protégés, depuis plusieurs décennies, partiellement **artificialisé, imperméabilisé et présente une pollution résiduelle**. Il est d'ailleurs à noter que le trait de côte au droit du site dit «la plage au chien» est un espace entièrement historiquement artificialisé par une succession de blocs de béton. Le **PLU de 2013**, tout comme le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, ont identifié ce secteur comme **une zone stratégique à réhabiliter**.

Le projet porté conjointement par **Naval Group, la commune et la communauté de communes** ne vise pas une urbanisation massive ou indifférenciée du site, mais une **reconversion maîtrisée** de cet espace délaissé, en tenant compte des enjeux écologiques.

De nombreuses **mesures de préservation, d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)** ont été intégrées dans la conception :

- Crédit de zones de biodiversité, de parc arboré, de chemins de promenade et de liaison douce ;
- Mise en œuvre de surfaces perméables, noues paysagères, exutoires hydrauliques ;
- Remplacement des arbres abattus par la plantation de plus de 500 nouveaux arbres ;

- Intégration des recommandations de l'étude environnementale, notamment la prise en compte des espèces et zones protégées alentours ;
- Respect strict des orientations du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**, du **Document d'Objectifs de Natura 2000**, et de la **trame verte et bleue régionale**.

Le projet n'est donc pas en contradiction avec la protection de la biodiversité, mais il y **contribue**, en assurant un équilibre entre développement économique et préservation du cadre de vie.

Une étude d'impact (PJ4-étude d'impact) et un dossier d'autorisation environnementale complet ont été réalisés pour prendre en compte tous les aspects de cette réindustrialisation, y compris la présence de **zones et d'espèces protégées**, au travers de l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

La fermeture du site en 1993 a effectivement marqué une rupture pour de nombreux salariés et familles. L'histoire industrielle de La Londe et le savoir-faire de ses ouvriers d'État font partie intégrante de la mémoire de la construction navale française.

- La transparence et le dialogue resteront ouverts tout au long du projet, afin de **concilier l'héritage du passé** avec les objectifs actuels de réindustrialisation durable et responsable.

Naval Group a souhaité prendre en compte l'histoire et le patrimoine du site :

- Le projet prévoit que l'ancienne halle électrique, « bâtiment aux arcades », du site soit réhabilitée afin d'être utilisé comme « *Customer center* » pour les activités de Naval Group.
- Une partie des poutres métalliques de la toiture sera conservée, en mémoire du passé, sur le site du centre d'excellence malgré qu'elles ne fassent pas l'objet de conservation spécifique auprès du bâtiment de France
- **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 :

Le secteur des Bormettes ne constitue pas un espace naturel vierge ou préservé. Il s'agit d'une **friche industrielle de 20 hectares**, autrefois occupée par **une usine de fabrication de torpilles**, classée au titre des **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)**, aujourd'hui désaffectée.

Ce site est, malgré la présence de faune et de flore protégés, depuis plusieurs décennies, partiellement **artificialisé, imperméabilisé et présente une pollution résiduelle**. Le **PLU de 2013**, tout comme le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, ont identifié ce secteur comme **une zone stratégique à réhabiliter**.

Le projet porté conjointement par **Naval Group, la commune et la communauté de communes** ne vise pas une urbanisation massive ou indifférenciée du site, mais une **reconversion maîtrisée** de cet espace délaissé, en tenant compte des enjeux écologiques.

De nombreuses **mesures de préservation, d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)** ont été intégrées dans la conception :

- Crédit de zones de biodiversité, de parc arboré, de chemins de promenade et de liaison douce ;
- Mise en œuvre de surfaces perméables, noues paysagères, exutoires hydrauliques ;
- Remplacement des arbres abattus par la plantation de plus de 500 nouveaux arbres ;
- Intégration des recommandations de l'étude environnementale, notamment la prise en compte des espèces et zones protégées alentours ;
- Maintien du bâtiment en « L » pour les chauves-souris ;
- Respect strict des orientations du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**, du **Document d'Objectifs de Natura 2000**, et de la **trame verte et bleue régionale**.

Le projet n'est donc pas en contradiction avec la protection de la biodiversité, mais il y **contribue**, en assurant un équilibre entre développement économique et préservation du cadre de vie.

Malgré l'activité de défense du futur site, un travail rigoureux a été mené avec la collectivité afin de permettre aux riverains de conserver et d'améliorer les cheminements existants.

Le « plan d'aménagement global » (PJ « 2-plan-d-aménagement-global ») fourni lors de l'enquête publique permet de voir l'engagement à maintenir les accès piétons.

Le cheminement « Nord-Sud » vers les plages le long du Carrubier est maintenu, le cheminement « Nord-Sud » le long de l'Avenue Schneider vers les plages entre la parcelle du restaurant d'entreprise et la parcelle du centre d'excellence est maintenu, le cheminement « Est-Ouest » par le bord de mer est maintenu, le cheminement « Est-Ouest » au droit de l'ancienne usine est déplacé et maintenu plus au nord entre la parcelle du centre d'excellence et la parcelle partenaire.

En effet, en ce qui concerne les modes doux et notamment les vélos, la commune dispose d'un réseau structuré dédié aux modes actifs, qui relie le cœur de ville au bord de mer, tant dans l'axe est-ouest que nord-sud. Ces aménagements existants permettent d'assurer une liaison directe entre le projet, le centre-ville et les quartiers urbains environnants, tels que le quartier du Port et celui de l'Argentière.

Le projet des Bormettes intègre systématiquement les modes actifs dans la conception des espaces publics.

L'ensemble des cheminements dédiés aux mobilités douces (piétons, cyclistes, utilisateurs de rollers, personnes à mobilité réduite, etc.) représente un maillage d'environ 1,3 kilomètres à l'intérieur du périmètre du projet.

Les infrastructures créées dans le cadre de l'aménagement permettront, dès leur mise en service, d'assurer des continuités avec les réseaux existants. Elles offriront ainsi des parcours fluides depuis le centre-ville de La Londe-les-Maures jusqu'aux plages de l'Argentière, mais également vers le port. Cela concerne notamment la connexion avec le chemin des Annamites, qui relie le centre-ville à l'entrée du site.

Par ailleurs, les travaux liés à la lutte contre les inondations intègrent également la création de cheminements pour les modes doux, contribuant à renforcer et compléter le maillage existant.

Au final, à l'horizon 2030, le réseau ainsi constitué offrira une alternative cohérente, sûre et dense aux déplacements motorisés, facilitant l'accès au site des Bormettes et sa connexion avec les pôles urbains voisins.

- **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 :

Le secteur des Bormettes ne constitue pas un espace naturel vierge ou préservé. Il s'agit d'une **friche industrielle de 20 hectares**, autrefois occupée par **une usine de fabrication de torpilles**, classée au titre des **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)**, aujourd'hui désaffectée.

Ce site est, malgré la présence de faune et de flore protégés, depuis plusieurs décennies, partiellement **artificialisé, imperméabilisé et présente une pollution résiduelle**. Il est d'ailleurs à noter que le trait de côte au droit du site dit «la plage au chien» est un espace entièrement historiquement artificialisé par une succession de blocs de béton. Le **PLU de 2013**, tout comme le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, ont identifié ce secteur comme **une zone stratégique à réhabiliter**.

Le projet porté conjointement par **Naval Group, la commune et la communauté de communes** ne vise pas une urbanisation massive ou indifférenciée du site, mais une **reconversion maîtrisée** de cet espace délaissé, en tenant compte des enjeux écologiques.

De nombreuses **mesures de préservation, d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)** ont été intégrées dans la conception :

- Crédit de zones de biodiversité, de parc arboré, de chemins de promenade et de liaison douce ;
- Mise en œuvre de surfaces perméables, noues paysagères, exutoires hydrauliques ;
- Remplacement des arbres abattus par la plantation de plus de 500 nouveaux arbres ;

- Intégration des recommandations de l'étude environnementale, notamment la prise en compte des espèces et zones protégées alentours ;
- Maintien du bâtiment en « L » pour les chauves-souris ;
- Respect strict des orientations du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**, du **Document d'Objectifs de Natura 2000**, et de la **trame verte et bleue régionale**.

Le projet n'est donc pas en contradiction avec la protection de la biodiversité, mais il y **contribue**, en assurant un équilibre entre développement économique et préservation du cadre de vie.

Une étude d'impact (PJ4-étude d'impact) et un dossier d'autorisation environnementale complet ont été réalisés pour prendre en compte tous les aspects de cette réindustrialisation, y compris la présence de **zones et d'espèces protégées**, au travers de l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

Rappelons également que le dossier suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN).

Naval Group souhaite inscrire cette réindustrialisation dans l'équilibre entre respect du voisinage, la protection de l'environnement et la performance industrielle. En ce sens, toutes les études ont été menées dans le respect de la réglementation environnementale au même titre que dans le respect de la réglementation en matière d'industrie de défense.

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 :

Les épisodes d'inondation récents ont profondément marqué La Londe-les-Maures. C'est donc **en pleine conscience de cette vulnérabilité**, et dans un **souci de responsabilité publique**, que la commune, la communauté de communes et les maîtres d'ouvrage du projet des Bormettes ont **placé la gestion du risque d'inondation au cœur de la conception du projet**.

Contrairement à certains projets passés où la prise en compte des risques était secondaire, le projet des Bormettes a été **entiièrement conçu à partir des résultats d'études hydrauliques approfondies**, confiées à **Suez Consulting**, bureau d'ingénierie reconnu en matière d'hydrologie.

Ces études ont permis de :

- **Modéliser l'ensemble des crues** à l'échelle du bassin versant du Maravenne et du Carrubier ;
- **Identifier précisément les zones à risques** et les contraintes constructives à intégrer ;
- **Définir des prescriptions d'aménagement** intégrées au projet urbain et dans la procédure de mise en compatibilité du PLU.

Contrairement à l'idée reçue d'une bétonisation massive, **le projet a été conçu pour limiter au maximum l'imperméabilisation des sols** :

- Les voiries et les zones non bâties seront **traitées en surfaces perméables**, avec **revêtements infiltrants, zones plantées et noues paysagères** ;
- La gestion des eaux pluviales a été pensée en **favorisant l'infiltration naturelle** ;
- Des **exutoires hydrauliques supplémentaires** ont été intégrés pour éviter tout phénomène de stagnation d'eau.

Il est donc **erroné de considérer que le projet aggrave le risque d'inondation** : au contraire, **il l'anticipe, l'aménage et l'intègre dans l'organisation même du projet urbain**.

Dans le cadre du **Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI)**, un **canal de délestage** a été conçu pour le Maravenne. Ce canal :

- A été pris en compte dans le tracé des voiries et des zones bâties du projet des Bormettes ;
- Est intégré comme un ouvrage structurant de l'aménagement, et constitue une barrière active de sécurité hydraulique (en effet, sur les 20 ha du terrain, Naval Group va en céder une partie à la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures dans le cadre et pour les besoins du PAPI : voir Partie II – paragraphe 2.1.1 de l'étude d'impact en PJ4) ;
- Contribue à rehausser la capacité du quartier à gérer les événements extrêmes liés au changement climatique.

Il convient de rappeler que sur les près de 20 hectares de terrain que couvre le projet :

- Seuls 49 430 m² de surface de plancher sont autorisés au PLU,
- Le reste du site restera en espaces naturels, paysagers, ou non artificialisés, y compris le parc urbain, les zones de biodiversité, les corridors écologiques et les lisières arborées.

De plus, plus de 500 arbres seront replantés, en compensation des abattages strictement nécessaires, et l'aménagement permettra de renforcer la capacité d'absorption thermique et hydraulique du quartier, et d'apporter de l'ombre, de la fraîcheur et une meilleure qualité de l'air.

Le projet des Bormettes n'ignore en rien l'histoire des inondations à La Londe. Il y répond frontalement, de manière structurée, responsable et conforme aux normes les plus exigeantes.

Plutôt qu'un facteur de risque, ce projet est l'occasion d'améliorer significativement la situation existante, grâce à une meilleure régulation des eaux, une anticipation des crues, et une intégration harmonieuse des enjeux urbains, environnementaux et climatiques.

Le porteur de projet tient à rappeler l'ensemble des mesures retenues qui s'inscrivent dans ces orientations

Sur la sobriété foncière :

Rappelons que le site du projet correspond à un ancien site industriel, aujourd'hui à l'état de friche, sur lequel des bâtiments ainsi que des dalles bétonnées sont toujours présents à l'heure actuelle. Le projet de reconversion de ce site prévoit en partie la construction de bâtiments en lieu et place des bâtiments existants, ce qui réduit la surface nouvellement artificialisée. En effet, la « nef » actuelle sera démolie et le futur bâtiment principal sera construit au même emplacement, modulo le respect de la loi littoral. La conception de ce futur bâtiment a été réalisée de manière la plus concentrée possible sur la parcelle (voir Figure suivante), afin d'éviter un étalement.

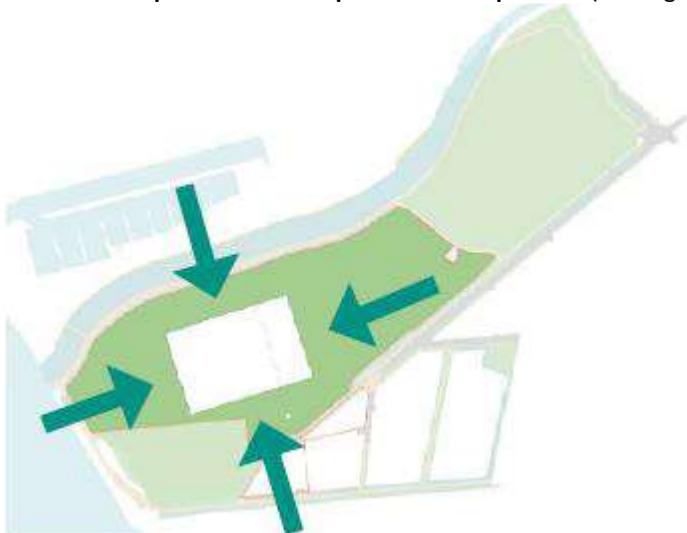


Figure 24 : Schéma de principe de la « compaction » du projet Naval Group au niveau du bâtiment central (source : PATRIARCHE)

De plus, le projet prévoit que l'un des bâtiments existants au Sud du site soit réhabilité afin d'être utilisé comme « customer center » pour les activités de Naval Group.

Enfin, chaque mètre carré non aménagé sera dévolu au processus de renaturation à la fois profitable à la biodiversité et au bien-être des usagers du site.

Ces choix de conception s'intègrent ainsi tout à fait dans une perspective de **sobriété foncière**.

Par ailleurs, plusieurs mesures s'inscrivent également dans cette optique :

- La mesure d'évitement E0 consiste à mettre en défens 3,24 ha de zones de biodiversité, qui ne feront donc l'objet d'aucune construction ou toute autre artificialisation, soit 16 % de la surface du site dédié à ces zones.



Figure 25 : Localisation des zones de biodiversité évitées

- La mesure de compensation C8, détaillée dans la *demande de dérogation espèces protégées* (en Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier), vise à restaurer le sol de la zone de biodiversité située au Sud-Est par le **comblement de fosses** et la **suppression de routes et dalles de béton** agissant comme des zones imperméables.



Figure 26 : Localisation des travaux de restauration du sol

Ainsi, le projet favorise la réutilisation de surfaces déjà artificialisées et renforce la qualité écologique du site.

Par ailleurs, une **étude d'optimisation de la densité des constructions** du projet a été réalisée dans le cadre du projet (*Annexe 13*). Celle-ci montre que la phase 1 du projet est relativement économique en foncier avec une surface bâtie de 11% des lots concernés, et une surface construite (bâtiments, voirie, stationnement) de 34%. Après la phase 2, au total, la surface construite concernera **42%** de la surface totale du projet. L'étude conclut à une densité raisonnée du projet qui « illustre une réhabilitation exemplaire d'une friche industrielle, combinant renouveau économique, amélioration du cadre de vie, qualité architecturale, et bénéfices environnementaux. »

Enfin, le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Zéro Artificialisation Nette** (ZAN). En effet, parmi les leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs visés, le guide synthétique publié le 27/11/2023 par le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, insiste sur le **recyclage des friches** : « *La mobilisation prioritaire des gisements fonciers disponibles et le renouvellement urbain sont des enjeux déterminants de la politique de lutte contre l'artificialisation des sols et de gestion économe des espaces. Parmi ces gisements, les friches représentent 170 000 hectares, à l'échelle nationale, à reconquérir et valoriser.* »

A ce titre, le guide met en avant l'outil **Cartofriches**, inventaire national des friches mis en place par le Cerema. Le site des Bormettes est d'ailleurs recensé en tant que « Friche avec projet » par cet outil :

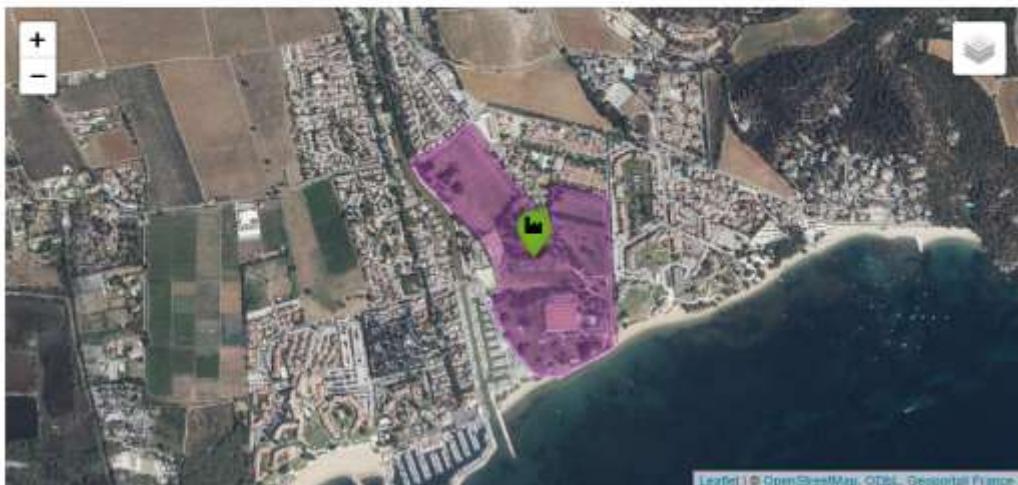


Figure 27 : Recensement du site des Bormettes par l'outil Cartofriches (cartofriches.cerema.fr)

S'agissant de la qualité des milieux, tout d'abord, nous réaffirmons le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces vierges.

En effet, les prospections faune-flore réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés. Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de friches et zones rudérales qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

Sur l'imperméabilisation :

Compte-tenu de la réflexion menée sur la sobriété foncière du projet, celui-ci intègre la limitation des surfaces imperméables : il est ainsi prévu 60% d'espace vert, surface perméable des parkings et des voies douces. L'infiltration des eaux pluviales sera également favorisée au niveau des noues et du parking perméable personnel et visiteurs, ainsi que sous les constructions sur pilotis.

Cette infiltration limite par là-même le ruissellement de surface. A ce propos, une étude de gestion des eaux pluviales et de ruissellement a été réalisée dans le cadre du projet (Annexe 9 de l'étude d'impact et Partie Va – Paragraphe 3.2.1.1 de l'étude d'impact). Elle a permis de définir des mesures de gestion de ces eaux pour une occurrence 30 ans qui limitent le risque de débordement du réseau pluvial jusqu'à cette occurrence et améliorent de la situation. Elles reposent sur les principes suivants :

- Gestion des eaux du lot Naval et partenaire à l'aide d'une noue spécifique se rejetant en mer et délestant le Carrubier : Noue Naval
- Gestion des eaux de l'avenue Schneider par une noue spécifique se rejetant en mer et délestant le Carrubier
- Dimensionnement de l'ensemble du système de gestion des eaux pluviales pour une occurrence de 30 ans
- Surverse du réseau d'eau pluviale de l'avenue Schneider dans la noue Naval pour les événements supérieurs à 30 ans.

Au final, ces mesures de gestion des eaux pluviales et de ruissellement s'avèrent positives par rapport à la situation actuelle.

Sur l'aggravation des inondations

Concernant le risque inondation, bien que le site des Bormettes ne soit pas classé comme inondable dans le PPRI de la commune, ce risque a bien été pris en compte, de manière très circonstanciée, au travers des études

hydrauliques réalisées dans le cadre du projet. Celles-ci ont intégré les évènements récents (2014, 2018) pour prendre en compte un état actualisé du risque d'inondation par débordement des cours d'eau (Marvenne et Carrubier).

Ces risques d'inondation et **les mesures nécessaires pour en tenir compte ont été définis** dans la Notice Hydraulique établie par Suez Consulting le 13 mars 2025 (Annexe 8 de l'étude d'impact) et ont été intégrés dans la conception du programme (voir paragraphe 2.1.2.3 *La prise en compte du risque inondation – Partie II* de l'étude d'impact jointe en PJ 4).

In fine, **le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permet même une amélioration de la situation** avec une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

- **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 :

En préambule, rappelons que l'ensemble de ces sujets est traité dans l'étude d'impact en PJ4.

- **Sur les risques de pollution de l'air et remise en suspension de polluants pendant les travaux**

Réponse du porteur de projet :

- **Pendant les travaux :**

L'effet des travaux sur la qualité de l'air et les mesures associées sont traités dans l'étude d'impact au paragraphe 2.6.1 – Partie Va. De même, les modalités de gestion des terres polluées pendant les travaux sont décrites au paragraphe 2.2.3.2 – Partie Va (pages 514-515).

Pour rappel, de façon générale, un protocole de travaux sera mis en œuvre intégrant des procédures relatives à :

- La conduite à tenir en cas de découverte de matériaux suspects ;
- La sécurité des travailleurs tout au long du chantier (notamment précautions lors des terrassements) ;
- Les modalités de stockage temporaire de tels matériaux afin de **prévenir les risques de pollution du sol et du sous-sol ou l'envol de poussières** ;
- Les modalités d'évacuation hors site (conditions de transport, de prise en charge vers une filière adaptée...) ;
- Les modalités de suivi (bordereaux de suivi de déchets).

A ce titre le maître d'ouvrage :

- Obtendra une **ATTES-ALUR** de la part d'un BET certifié dans le domaine des sites et sols pollués en application des dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement, laquelle devra être jointe en PC 16-5 de la demande de PC (et en PA16-2 d'une éventuellement demande de PA).
- **Assurera la gestion des terres excavées conformément à la réglementation en vigueur** en se conformant :
 - À la hiérarchie des modes de gestion des déchets définie à l'article L. 541-1 II. 2° du code de l'environnement ;
 - À la note ministérielle précitée du 27 avril 2022 d'explication de la nomenclature ICPE des installations de gestion et de traitement de déchets qui prévoit que les terres excavées ne prennent le statut de déchet que si elles sont évacuées en dehors du site de leur excavation ;
 - Aux exigences de traçabilité des terres excavées et sédiments résultant du registre national (RNDTS) prévu à l'article R. 541-43-1 du code de l'environnement.

L'ensemble de ces mesures et des mesures définies précédemment sera imposé aux entreprises intervenant sur le chantier via les cahiers des charges des travaux. **Des visites régulières de chantier par la coordination environnementale permettront également de vérifier la bonne application de ces mesures par les entreprises. »**

Ces modalités de gestion seront précisées dans le cadre du **plan de gestion** : nous rappelons qu'elles viseront notamment à **éviter toute dispersion de particules de sols dans l'air et dans l'eau (à titre d'exemples)**, évacuation des terres le plus possible en flux tendus pour limiter la durée de stockage sur site, adaptation du positionnement

des stockages par rapport aux habitations et aux vents, stockage sur support étanche type bâche ou géotextile, brumisation ou couverture des matériaux stockés au moyen d'une bâche par exemple pour éviter l'envol de poussières ...).

Pour finir, de façon générale, dans le respect du plan de gestion, les porteurs de projet veilleront à limiter les mouvements de terre, y compris l'excavation de terres polluées afin de minimiser les volumes à manipuler.

- **Pendant les activités futures :**

Comme indiqué au paragraphe 3.5.1.1 en partie Va de l'étude d'impact, le site ne sera pas à l'origine d'émissions atmosphériques, hormis celles liées aux véhicules du personnel de Naval Group pour se rendre sur son lieu de travail. Dans ce contexte, une hausse des émissions atmosphériques est attendue pouvant avoir des incidences sur la qualité de l'air, en particulier aux heures de pointe.

Néanmoins, l'ensemble des mesures décrites précédemment au point 2.2 « Voiries et circulation » et dans l'étude d'impact (voir paragraphe 3.4.3.1 – Partie Va) permettra de maîtriser ces effets, notamment avec le recours aux modes doux et aux transports en commun, le télétravail, l'électrification du parc de véhicules, le covoiturage...

- **Sur les risques de pollution du sol**

Réponse du porteur de projet :

L'ensemble des risques de pollution et mesures associées **pendant les travaux** est décrit dans l'étude d'impact au paragraphe 2.2.3 – Partie Va.

De même, les risques et mesures associées **pendant l'exploitation** sont décrits dans l'étude d'impact au paragraphe 3.1.4 – Partie Va.

- **Sur les risques de pollution de l'eau**

Réponse du porteur de projet :

L'ensemble des risques de pollution et mesures associées **pendant les travaux** est décrit dans l'étude d'impact au chapitre 2.3 – Partie Va : eaux souterraines, eaux douces superficielles et eaux côtières.

De même, les risques et mesures associées **pendant l'exploitation** sont décrits dans l'étude d'impact au chapitre 3.2 – Partie Va : eaux souterraines, eaux douces superficielles et eaux côtières.

Pour finir, rappelons également que les puits privés présents dans le quartier des Bormettes sont situés en amont du site.

- **Sur les nuisances sonores**

Réponse du porteur de projet :

Deux études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact :

- *Acoustique industrielle* (cf. Annexe 7) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au fonctionnement du projet industriel,
- *Acoustique environnementale* (cf. Annexe 6) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au trafic généré par le projet global (Phases 1 et 2).

Dans le cadre de ces études, les **sources de bruit** ont été identifiées :

- *Acoustique industrielle* : tous les équipements techniques bruyants ont été caractérisés. De plus, le trafic interne au site a été pris en compte ;
- *Acoustique environnementale* : le trafic total généré par le projet a été pris en compte (Phase 1 + Phase 2).

Le recensement des sources de bruit a donc été réalisé de façon exhaustive.

L'ensemble des sources de bruit a été modélisé et les résultats des modélisations intégrant le projet ont été comparés aux différents seuils réglementaires.

Comme pour toute étude acoustique, cette démarche a permis d'identifier les points où des dépassements de seuils se produisent et de définir des mesures d'atténuation permettant de réduire les niveaux sonores en-dessous des seuils réglementaires. L'efficacité de ces mesures est à nouveau vérifiée par modélisation.

Dans le cas présent, des dépassements ont uniquement été identifiés vis-à-vis de la réglementation ICPE.

En effet, vis-à-vis du trafic global induit par le projet, malgré une augmentation du niveau sonore, il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires sur l'avenue Schneider.

S'agissant de la réglementation ICPE, les mesures suivantes ont été définies et leur efficacité a été vérifiée par modélisation :

- Mise en place d'un silencieux de type piège à son pour tous les groupes froids ainsi que le compresseur d'air haute pression,
- Mise en place d'un écran acoustique autour des groupes froid sur le bâtiment principal,
- Mise en place d'un écran acoustique autour du groupe froid sur le toit du restaurant d'entreprise,
- D'ici la Phase 2, comme indiqué dans l'étude d'impact (voir pages 662 et 663), la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site pourrait être nécessaire pour limiter l'impact de la circulation au sein du site. Il est toutefois important de noter que les modélisations de l'étude acoustique ont été réalisées en considérant le projet global, à l'issue de la phase 2 (projet de Naval Group, lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel). Or, d'ici le lancement de la phase 2 (lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel), des actions seront mises en œuvre par Naval Group en lien avec la Collectivité afin de limiter le trafic généré par ses employés. Elles permettront de diminuer considérablement l'impact sonore modélisé associé au trafic global dans l'étude acoustique.

Dans ces conditions, comme le montre l'étude en Annexe 7, aucun dépassement des seuils réglementaires n'a lieu (voir pages 31 à 38 et tableaux / cartes en pages 38 à 41).

S'agissant l'étude acoustique environnementale traitant du trafic total généré par le projet pour le total des Phases 1 et 2 (cf. Annexe 6), comme indiqué ci-dessus, il n'y a pas de dépassement de ces seuils sur l'avenue Schneider (voir page 32). Aussi, **réglementairement, aucun traitement n'est à mettre en place dans le cas de la modification de l'avenue Henri Paul Schneider**. Toutefois, le niveau sonore se rapprochant des seuils réglementaires, dans son *paragraphe 6.2*, l'étude donne des pistes indicatives de traitement acoustique à la source (écran acoustique, barrière végétale, enrobé acoustique, ...) ou au niveau des habitations (dispositif de renforcement de façade, ...).

De même que pour la mesure relative l'écran acoustique au Nord du site vis-à-vis du trafic interne traité dans l'étude Acoustique industrielle, compte-tenu du phasage du projet, Naval Group et la CCMPM s'engagent, en tant que pétitionnaires de la demande d'autorisation environnementale, à réaliser de nouvelles mesures acoustiques après la mise en service de l'usine soit à l'issue de la Phase 1 et à actualiser les études acoustiques en tenant compte des actions mises en œuvre vis-à-vis du trafic.

L'actualisation de ces études permettra de définir si la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site (cf. Annexe 7) et de traitement acoustique vis-à-vis du trafic global (cf. Annexe 6) sont nécessaires dans la Phase 2. Si tel était le cas, leurs caractéristiques seront définies ultérieurement en concertation avec la commune et les riverains en prenant en compte la contrainte liée au risque inondation (obstruction aux écoulements).

Contrairement à ce qu'indique la contribution, ces différentes mesures, telles qu'elles ont été intégrées au dossier de demande d'autorisation environnementale, constituent bien des engagements opposables aux pétitionnaires (Naval Group et CCMPM).

En complément, rappelons également les mesures suivantes :

- Des **implantations éloignées des limites du site** pour les sources les plus bruyantes ;
- Une **gestion des horaires d'activité** pour limiter les nuisances nocturnes ;
- Une **végétalisation renforcée** en limite de parcelle pour filtrer les sons.

Enfin, les mesures vis-à-vis des émissions acoustiques feront l'objet de **définitions circonstanciées lors de la phase de conception détaillée**, en lien avec le bureau d'études acoustique mandaté. Elles seront intégrées dans le **plan de gestion environnementale du chantier et d'exploitation**, sous contrôle des services de l'Etat.

En toute hypothèse, nous nous engageons à **maintenir les émissions sonores du site dans les limites réglementaires** et à mettre en œuvre toutes les solutions nécessaires en ce sens. Un **suivi acoustique post-mise en service** sera également réalisé pour vérifier la conformité des niveaux mesurés.

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

Réponse du porteur de projet :

L'avis de la commission nautique locale, présenté à l'enquête publique, n'indique pas d'incompatibilité de la coactivité avec les acteurs du plan d'eau et n'empêche en aucun cas les autres activités.

Une étude d'accessibilité complète a été réalisée (cf. *DAE PJ4 – Étude de circulation et de stationnement – mars 2025*), intégrant :

- Le flux prévisionnel des salariés (Naval Group et partenaires),
- Les déplacements générés par les logements, l'hôtel et les autres pôles,
- Les contraintes de voirie (notamment l'**étroitesse de l'avenue Schneider**),
- Les horaires sensibles (notamment scolaires),
- Les hypothèses de modes de déplacement.

Cette étude a conduit à **plusieurs engagements**, notamment :

- Le **lissage horaire des arrivées/départs** sur plusieurs tranches horaires pour limiter les pics,
- Le **développement d'un plan de mobilité d'entreprise** incitatif (covoiturage, navettes, vélos),
- Le maintien d'une **vitesse réduite** pour limiter les nuisances,
- Et la **coordination avec les services de la commune** pour intégrer ces flux dans le plan de circulation global.

Elle démontre que l'arrivée du site et de ses collaborateurs n'est pas incompatible avec l'activité touristique/balnéaire de la commune.

Historiquement, l'économie Londaise repose sur **trois piliers complémentaires** :

1. l'agriculture,
2. le tourisme,
3. et **désormais à nouveau l'industrie**, réintroduite de manière ciblée, encadrée, et maîtrisée.

Il convient de rappeler que le site viendra en remplacement d'une **friche industrielle de 20 hectares**, autrefois occupée par **une usine de fabrication de torpilles**, classée au titre des **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)**, aujourd'hui désaffectée.

Ce site est depuis plusieurs décennies, partiellement **artificialisé, imperméabilisé et présente une pollution résiduelle**. Le **PLU de 2013**, tout comme le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, ont identifié ce secteur comme **une zone stratégique à réhabiliter**.

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

Réponse du porteur de projet :

L'accessibilité constitue un enjeu clé du projet. C'est pourquoi une **étude d'accessibilité complète a été réalisée** (cf. *DAE PJ4 – Étude de circulation et de stationnement – mars 2025*), intégrant :

- Le flux prévisionnel des salariés (Naval Group et partenaires),
- Les déplacements générés par les logements, l'hôtel et les autres pôles,
- Les contraintes de voirie (notamment l'**étroitesse de l'avenue Schneider**),
- Les horaires sensibles (notamment scolaires),
- Les hypothèses de modes de déplacement.

Cette étude a conduit à **plusieurs engagements**, notamment :

- Le **lissage horaire des arrivées/départs** sur plusieurs tranches horaires pour limiter les pics,
- Le **développement d'un plan de mobilité d'entreprise** incitatif (covoiturage, navettes, vélos),
- Le maintien d'une **vitesse réduite** pour limiter les nuisances,
- Et la **coordination avec les services de la commune** pour intégrer ces flux dans le plan de circulation global.

Le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

Sur la question de la pollution sonore liée aux activités ICPE, une modélisation acoustique détaillée a été conduite (cf. *DAE PJ4 – Annexe 7 : Étude acoustique ICPE*). Elle conclut à des **impacts maîtrisés**, notamment en lien avec les activités projetées sur la zone nord. Des **écrans végétalisés**, des **dispositifs d'insonorisation** et une

organisation adaptée des flux logistiques seront mis en œuvre pour limiter les nuisances vers les zones résidentielles voisines.

Sur la question de la pression immobilière, la commune de La Londe-les-Maures a entendu les **appréhensions exprimées par une partie des contributeurs**, notamment sur la crainte d'une perte d'identité locale, d'un développement jugé trop important, ou encore de la spéculation immobilière. Ces remarques témoignent d'un attachement fort à l'histoire et au cadre de vie Londais, ce que la municipalité comprend et partage.

Cependant, il convient de rappeler plusieurs éléments essentiels :

- Le projet ne s'inscrit **ni dans une logique d'extension urbaine**, ni dans une artificialisation de zones naturelles : il s'agit de **réhabiliter un site industriel** en friche à l'abandon depuis plus de 25 ans.
- Ce site a abrité **l'usine de torpilles** depuis 1907 jusqu'à sa fermeture en 1993. Il a donc toujours été **un marqueur historique de l'activité industrielle locale**, et le projet permet de **réinscrire cette vocation dans une dynamique moderne** et durable.
- Le projet **n'est pas un projet d'urbanisation massive**. Il prévoit :
 - seulement **25 logements**,
 - un **hôtel de taille modérée**
 - un **équipement sportif**,
 - un **restaurant d'entreprise**,
 - une **zone tertiaire dédiée aux activités industrielles et d'innovation technologique**.
- Le projet **aurait pu accueillir une station balnéaire, une marina, ou plusieurs centaines de logements**, ce qui **n'a pas été le choix de la commune**, précisément pour **préserver l'identité locale et éviter une pression foncière excessive**.
- Le projet permet la **création d'emplois qualifiés** sur la commune, **plus de 500 dès la première phase**, avec un ancrage fort dans les filières industrielles et technologiques stratégiques.
- Ces emplois s'inscrivent dans une logique de **réindustrialisation nationale**, soutenue par l'État, **sans remettre en cause l'économie viticole ou touristique** actuelle, mais **en la complétant**.
- L'économie Londaise repose déjà sur **trois piliers complémentaires** :
 1. l'agriculture,
 2. le tourisme,
 3. et **désormais à nouveau l'industrie**, réintroduite de manière ciblée, encadrée, et maîtrisée.
- Le projet **ne prévoit pas de forte urbanisation résidentielle** (seulement 25 logements), ce qui **limite mécaniquement les effets sur la pression foncière ou la spéculation immobilière**.
- Les **fonciers conservés pour l'industrie et l'innovation** permettent au contraire de **préserver une diversité d'activités** dans la commune, **sans céder aux logiques spéculatives de la seule promotion immobilière**.
- Le site des Bormettes a fait l'objet :
 - d'un classement en zone à urbaniser dès le **PLU de 2013**, qui reconnaissait la friche et la possibilité de redonner vie au lieu,
 - d'une **concertation publique**, puis d'une **enquête publique**, où **les observations sont prises en compte** pour ajuster les orientations,
 - d'une **mise en compatibilité du PLU encadrée**, conforme au **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, qui valide le choix de **densifier une friche en cœur d'agglomération**, sans consommer d'espaces naturels ou agricoles supplémentaires.

- **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 :

L'étude d'impact a démontré les activités du site seraient tout à fait compatible avec les activités présentes. En effet, l'étude d'impact menée sur le projet ne met pas en avant de risques industriels majeurs liés à l'activité de Naval Group (cf. §8 de la PJ4-Etude d'Impact).

Le dossier de demande d'autorisation environnementale procède à l'analyse du classement des activités projetées par Naval Group au regard de la nomenclature des ICPE.

Il en ressort que seules trois ICPE soumises au régime de la déclaration feront l'objet d'une exploitation sur le site, à savoir :

- Des équipements frigorifiques ou climatiques relevant de la rubrique 1185 ; lié à la présence de pompes à chaleur pour la gestion de l'ambiance thermique au sein des bâtiments => faible risque limité à l'emprise NG
- Des installations de type fontaine à détergent à base aqueuse et bain de nettoyage à ultrasons relevant de la rubrique 2563 --> : lié à l'activité usinage avec la présence de lubrifiants et solvants => Risque limité à la zone d'activité en question avec notamment les moyens de stockage adaptés
- Un local batteries dans les zones de production et d'essai et des accumulateurs individuels dans les locaux informatiques relevant de la rubrique 2925. Risque limité à la zone d'activité en question avec moyens adaptés suite à une analyse de risques interne

Le site respectera les prescriptions des arrêtés ministériels correspondant à ces activités.

Concernant l'utilisation de substances chimiques, la soude prise en compte dans les ICPE est uniquement dans sa forme liquide, forme non utilisée sur le site NG. En effet, Naval Group utilise de la soude sous forme de poudre et de cristaux, l'acheminement est cadré par la réglementation Transport de Matières Dangereuses qui précise notamment les condition d'étiquetage, signalisation et circulation des véhicules de transports. Sur site, ces produits sont stockés dans des emballages et condition garantissant la sécurité des collaborateurs.

La rubrique 4715 de la nomenclature concerne, pour sa part, les sites sur lesquelles la quantité d'hydrogène susceptible d'être présente dépasse 100kg et ne déclenche, en toute hypothèse, un classement relevant de la réglementation Seveso qu'à partir d'une quantité d'hydrogène susceptible d'être présente dépasse 5 tonnes (Seveso seuil bas) et 50 tonnes (Seveso seuil haut). Naval Group n'envisage pas de produire et/ou stocker de l'hydrogène sur site en quantité supérieure à 100 kg, de telle sorte que le classement des activités réalisé sous la responsabilité par l'exploitant n'a logiquement pas mentionné la rubrique 4715.

Ainsi le site ne relève absolument pas du statut Seveso (sites industriels les plus à risque) :

- Le classement ICPE des activités projetées, tel qu'il ressort du dossier de demande, ne relève que du régime le moins contraignant (à savoir celui de la **déclaration**), de telle sorte que la référence à un classement Seveso n'est étayée par aucun élément tangible et, surtout, s'inscrit en décalage complet avec la réalité du dossier.
- Les sites actuels de Naval Group ne sont pas classés Seveso.

En conclusion, compte-tenu de la présence de seulement trois activités relevant des ICPE sur le site et uniquement au régime de la déclaration, ainsi que du respect des prescriptions des arrêtés ministériels correspondant, les risques liés aux activités ICPE sont **faibles à négligeables : ils sont donc maîtrisés et ne sont pas incompatibles avec la densité humaine et l'usage récréatif du secteur.**

Pour finir, rappelons également que le dossier suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN), et qu'aucune remarque n'a été formulée sur ce sujet.

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 :

Le site des Bormettes est effectivement situé dans une zone exposée au **risque d'inondation**.

Bien que le site des Bormettes ne soit pas classé comme inondable dans le PPRi de la commune, ce risque a bien été pris en compte, de manière très circonstanciée, au travers des études hydrauliques réalisées dans le cadre du projet. Celles-ci ont intégré les événements récents (2014, 2018) pour prendre en compte un état actualisé du risque d'inondation par débordement des cours d'eau (Marvenne et Carrubier).

Ces risques d'inondation et les mesures nécessaires pour en tenir compte ont été définis dans la Notice Hydraulique établie par Suez Consulting le 13 mars 2025 (Annexe 8 de l'étude d'impact) et ont été intégrés dans la conception du programme (voir paragraphe 2.1.2.3 *La prise en compte du risque inondation – Partie II* de l'étude d'impact jointe en PJ 4).

In fine, le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permet même une amélioration de la situation avec une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

De plus, il est inexact d'affirmer que le projet des Bormettes procède d'un « déni » des contraintes naturelles du site. Bien au contraire, la **prise en compte de la vulnérabilité naturelle du secteur, en particulier le risque d'inondation et l'enclavement relatif du quartier, a structuré la conception même du projet**.

Le quartier des Bormettes est effectivement situé :

- à l'extrême sud de la commune, en **zone de contact entre la mer, le bassin versant du Maravenne et le bassin versant du Carrubier** ;
- en **bout d'impasse via l'avenue Schneider**.

Cependant, cette situation n'a jamais été ignorée. Elle a été **au cœur des études techniques et hydrauliques**, réalisées notamment par **Suez Consulting**.

Bien que le quartier des Bormettes **ne soit pas couvert actuellement par un Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI)**, la commune a lancé un programme complet d'études hydrauliques via le PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations), co-piloté par la commune et la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures.

À partir de ces études :

- **le canal de délestage du Maravenne** défini et autorisé dans le cadre des aménagements du PAPI a été intégré dans le projet d'aménagement, pour sécuriser le secteur contre les crues majeures (en effet, sur les 20 ha du terrain, Naval Group va en céder une partie à la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures dans le cadre et pour les besoins du PAPI : voir Partie II – paragraphe 2.1.1 de l'étude d'impact en PJ4) ;
- dans le cadre du projet, une **modélisation complète des crues** sur le bassin versant du Carrubier et du Maravenne a permis de déterminer **les altimétries constructibles**, **les zones de noues**, **les exutoires hydrauliques**, et des **prescriptions réglementaires intégrées dans le PLU**.

Les projets de construction doivent respecter ces prescriptions avec notamment des **cotes plancher hors d'eau** et des obligations de transparence hydraulique.

Sur l'aspect de l'accessibilité, la question a été traitée dans le point « 2.2 voiries et circulation » du présent document, il peut être toutefois utile rappeler que le projet prend acte du fait que le quartier est actuellement en impasse, mais propose plusieurs améliorations :

- **maintien des emplacements réservés** si besoin pour de futures liaisons entre les Bormettes, le Port, et l'Argentière (est et ouest),
- **réalisation d'une passerelle piétonne** sur le canal de délestage ;
- **mise en place de cheminements doux**, continus et sécurisés.

De plus, **les conclusions de l'étude de circulation TRANSITEC** ont démontré que l'état actuel de la desserte permet l'accueil du programme en phase 1, tout en **laissant ouverte la possibilité d'améliorations** si l'intensité d'usage évolue.

Le projet des Bormettes :

- fait l'objet d'un **important travail interdisciplinaire** associant environnement, sécurité, urbanisme, hydraulique, mobilité, paysage... ;
- repose sur une **concertation préalable**, une **enquête publique** ;
- et **intègre toutes les règles du Code de l'urbanisme, du Code de la construction et du Code de l'environnement**.

Les constructions à venir **ne pourront être autorisées que si elles respectent les prescriptions hydrauliques, les normes de sécurité, et les conditions de desserte**.

Le projet des Bormettes **n'ignore pas les contraintes naturelles** : il les **intègre et les transforme en leviers d'aménagement durable**.

Grâce aux études, aux prescriptions intégrées dans le PLU, aux aménagements prévus (canal de délestage, noues, exutoires, cotes hors d'eau), et aux dispositions de désenclavement, **la sécurité des biens et des personnes a été priorisée dès la conception**.

Il ne s'agit donc pas d'un déni de risque, mais au contraire d'une **réponse technique, réglementaire et urbaine à un site complexe**, dans l'intérêt général et le respect des équilibres naturels.

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

Réponse du porteur de projet :

La localisation du projet par rapport à des **zones protégées** (Natura 2000, Sanctuaire Pelagos, aire d'adhésion du Parc national de Port-Cros) a bien été prise en compte dans l'évaluation environnementale et l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

Des mesures d'évitement-réduction-compensation (ERC) robustes ont été définies dans le cadre de ces études. En ce sens, l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 conclut que le projet ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000.

S'agissant de Pelagos, rappelons également que le Parc National de Port-Cros qui a en charge l'animation du Sanctuaire pour la France a rendu un avis favorable au projet.

Sur le sanctuaire Pelagos

L'analyse des incidences des effets des essais en mer sur la faune marine a été précisée dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE (*cf. paragraphe 2.1.1 - recommandation 1 et paragraphe 2.2.2.2 - recommandation 2*). Nous invitons le lecteur à s'y reporter. En synthèse, nous rappelons que les engins qui seront assemblés sur le site des Bormettes par Naval Group ne contiendront pas de charge explosive, de sorte **qu'aucun tir ni explosion n'aura lieu en mer**. L'impact acoustique des essais en mer sur les cétacés a été évalué. Les impacts bruts potentiels des essais sont d'ordre **comportementaux**. Afin de réduire ces incidences, Naval Group s'est engagé à mettre en œuvre plusieurs mesures permettant de maîtriser les effets de ses essais sur les cétacés. Celles-ci sont détaillées au paragraphe 2.1.1 du mémoire en réponse à l'avis de la MRAE.

Ces mesures ont fait l'objet d'un échange avec le Parc National de Port-Cros qui a émis un avis favorable sur le projet.

De plus, des mesures de réduction des nuisances sonores sous-marines générées par les travaux sont prévues dans l'étude d'impact :

- Mesure R1 : Réduction des émissions sonores sous-marines (rideau à bulles),
- Mesure R2 : Surveillance et effarouchement des cétacés et tortues marines (surveillance visuelle du plan d'eau et protocole d'effarouchement).

En l'absence de seuil réglementaire de déclenchement de telles mesures en France, Naval Group rappelle que les mesures de réduction souscrites dans l'étude d'impact seront mises en œuvre pendant toute la phase de mise en place des pieux et sans condition de seuil de déclenchement.

Au bénéfice de ces mesures, il convient de rappeler que, les essais prendront place dans un secteur où la navigation et les activités sous-marines sont **déjà fortement présentes sous le contrôle des autorités compétentes**. Par rapport à la situation actuelle, le dérangement sur la faune marine sera négligeable, et ce d'autant plus au regard des mesures prévues par Naval Group.

La figure suivante présente la localisation des Zones d'exercice (Zonex) envisagées pour les essais en mer de Naval Group et leur situation vis-à-vis du Sanctuaire Pelagos. Comme indiqué en réponse à l'avis de la MRAE, les essais ont lieu soit en Zonex 3, soit en Zonex 16 : ils n'interviennent donc pas simultanément dans les 2 Zonex.

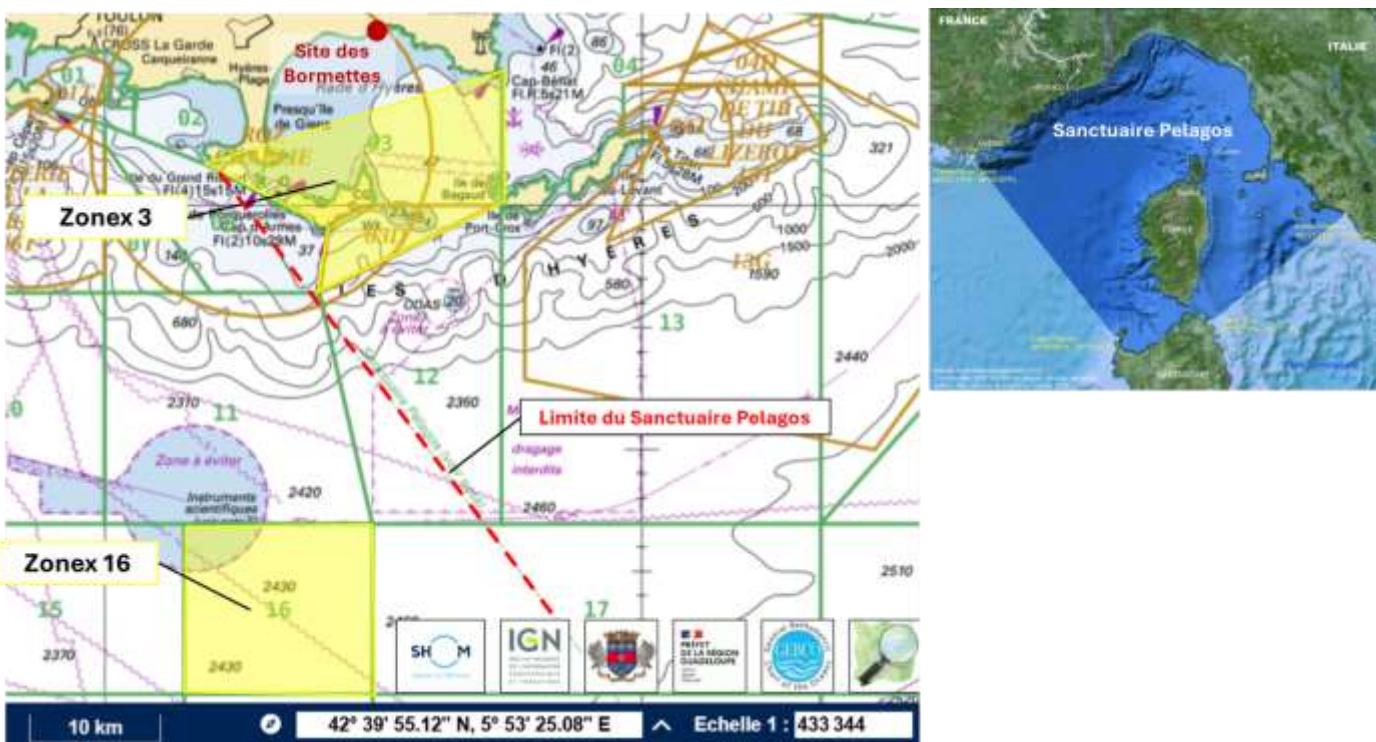


Figure 28 : Localisation des Zonex envisagées pour les essais en mer et situation par rapport au Sanctuaire Pelagos (sources : data.shom.fr et <https://www.portcros-parcnational.fr/>)

Enfin, il est à noter que le **Zonex 16** est intégralement située en dehors du périmètre du Sanctuaire Pelagos. Seule la Zonex 3 est située au sein du Sanctuaire.

D'un point de vue réglementaire :

- L'avis du conseil scientifique Pelagos n'est pas requis par la réglementation dans le cadre de l'instruction d'une demande d'autorisation environnementale ;
- le préfet s'est, en toute hypothèse, attaché à recueillir l'avis du Parc National de Port-Cros qui est chargé par le ministère de la transition écologique de l'animation de la partie française du Sanctuaire Pelagos, étant précisé que le décret n° 2002-1016 du 18 juillet 2002 qui a publié l'accord relatif à la création du sanctuaire prévoit, à son article 14, que « dans la partie du sanctuaire située dans les eaux placées sous sa souveraineté ou juridiction, chacun des Etats parties au présent Accord est compétent pour assurer l'application des dispositions y prévues ».
- Nous rappelons que le Parc National de Port-Cros a émis un avis favorable sur le projet.

De plus, avant toute validation du projet, le porteur du projet a dû :

- réaliser une étude d'impact environnementale complète, instruite par l'État, portant précisément sur les effets directs, indirects et cumulatifs du projet sur les milieux naturels ;
- solliciter un avis de l'autorité environnementale, rendu public, ayant formulé des recommandations prises en compte dans le projet final ;
- soumettre le projet à l'évaluation des services de la DREAL et de la DDTM, garants du respect des zones protégées et des obligations réglementaires de préservation.

Le projet a aussi fait l'objet :

- d'une évaluation des incidences Natura 2000, concluant à l'absence d'atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 ;
- d'une prise en compte des risques inondation, du ruissellement et des eaux pluviales, avec des prescriptions strictes pour éviter toute pollution des milieux marins ou terrestres.

Le projet des Bormettes ne se limite pas à un aménagement urbain : il comporte aussi des composantes écologiques fortes, intégrées dans une logique ERC (éviter, réduire, compenser), à savoir notamment :

- le maintien de zones de biodiversité non artificialisées,

- la **création d'un parc paysager arboré**, non artificialisé ;
- la **mise en place de noues paysagères** pour l'infiltration naturelle des eaux pluviales ;
- la **limitation drastique de l'imperméabilisation**, avec des sols perméables en dehors des emprises bâties ;
- la **plantation de plus de 500 arbres** pour compenser les essences coupées ;
- le **respect des habitats d'espèces protégées**, sur la base d'études naturalistes encadrées.
- le maintien du bâtiment en « L » sur le site pour les chauves-souris
- etc...

Enfin, il est important de rappeler que le projet s'inscrit dans :

- le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, qui encadre le développement du territoire à l'échelle intercommunale ;
- le **PLU de La Londe-les-Maures**, qui a été **mis en compatibilité** spécifiquement pour intégrer les prescriptions environnementales ;
- l'outil officiel **Cartofriches** où il est répertorié en tant que **friche industrielle**.

Il ne s'agit donc pas d'une urbanisation nouvelle sur un espace vierge, mais bien d'un **réaménagement maîtrisé** d'un site anciennement bâti, avec une vision écologique et fonctionnelle.

Le projet des Bormettes **ne porte pas atteinte aux zones Natura 2000, au sanctuaire Pélagos ou au Parc National de Port-Cros** dont la commune n'est pas adhérente. Il a été encadré dès l'origine par l'ensemble des autorités environnementales, **conçu avec des mesures écologiques fortes**. Le Parc National de Port-Cros a d'ailleurs émis un avis favorable au projet.

Il constitue ainsi **un projet d'équilibre**, mêlant reconversion économique et renaturation du site, dans le respect de la biodiversité et des écosystèmes locaux.

- **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 :

Sur la pollution de l'air liés aux travaux

L'effet des travaux sur la qualité de l'air et les mesures associées sont traités dans l'étude d'impact au paragraphe 2.6.1 – Partie Va. De même, les modalités de gestion des terres polluées pendant les travaux sont décrites au paragraphe 2.2.3.2 – Partie Va (pages 514-515).

Pour rappel, de façon générale, un protocole de travaux sera mis en œuvre intégrant des procédures relatives à :

- La conduite à tenir en cas de découverte de matériaux suspects ;
- La sécurité des travailleurs tout au long du chantier (notamment précautions lors des terrassements) ;
- Les modalités de stockage temporaire de tels matériaux afin de **prévenir les risques de pollution du sol et du sous-sol ou l'envol de poussières** ;
- Les modalités d'évacuation hors site (conditions de transport, de prise en charge vers une filière adaptée...) ;
- Les modalités de suivi (bordereaux de suivi de déchets).

A ce titre le maître d'ouvrage :

- Obtendra une **ATTES-ALUR** de la part d'un BET certifié dans le domaine des sites et sols pollués en application des dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement, laquelle devra être jointe en PC 16-5 de la demande de PC (et en PA16-2 d'une éventuellement demande de PA).
- **Assurera la gestion des terres excavées conformément à la réglementation en vigueur** en se conformant :
 - À la hiérarchie des modes de gestion des déchets définie à l'article L. 541-1 II. 2° du code de l'environnement ;
 - À la note ministérielle précitée du 27 avril 2022 d'explication de la nomenclature ICPE des installations de gestion et de traitement de déchets qui prévoit que les terres excavées ne prennent le statut de déchet que si elles sont évacuées en dehors du site de leur excavation ;

- Aux exigences de traçabilité des terres excavées et sédiments résultant du registre national (RNDS) prévu à l'article R. 541-43-1 du code de l'environnement.

L'ensemble de ces mesures et des mesures définies précédemment sera imposé aux entreprises intervenant sur le chantier via les cahiers des charges des travaux. **Des visites régulières de chantier par la coordination environnementale permettront également de vérifier la bonne application de ces mesures par les entreprises. »**

Ces modalités de gestion seront précisées dans le cadre du **plan de gestion** : nous rappelons qu'elles viseront notamment à éviter toute dispersion de particules de sols dans l'air et dans l'eau (à titre d'exemples, évacuation des terres le plus possible en flux tendus pour limiter la durée de stockage sur site, adaptation du positionnement des stockages par rapport aux habitations et aux vents, stockage sur support étanche type bâche ou géotextile, brumisation ou couverture des matériaux stockés au moyen d'une bâche par exemple pour éviter l'envol de poussières ...).

Pour finir, de façon générale, dans le respect du plan de gestion, les porteurs de projet veilleront à limiter les mouvements de terre, y compris l'excavation de terres polluées afin de minimiser les volumes à manipuler.

Sur la pollution des sols liés aux travaux

L'effet des travaux sur les sols et les mesures associées sont traités dans l'étude d'impact au paragraphe 2.2.3 – Partie Va.

Sur la pollution de l'eau liés aux travaux

L'effet des travaux sur les eaux et les mesures associées sont traités dans l'étude d'impact au chapitre 2.3 – Partie Va : eaux souterraines, eaux douces superficielles et eaux côtières.

Sur le trafic routier accru

La question du trafic a été traitée dans le point « 2.2 voiries et circulation ».

Sur les tests industriels

L'analyse des incidences des effets des essais en mer a été précisée dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE (*cf. paragraphe 2.1.1 - recommandation 1 et paragraphe 2.2.2.2 - recommandation 2*). Nous invitons le lecteur à s'y reporter. En synthèse, nous rappelons que les engins qui seront assemblés sur le site des Bormettes par Naval Group ne contiendront pas de charge explosive, de sorte **qu'aucun tir ni explosion n'aura lieu en mer**. Les essais ayant lieu uniquement en pleine eau et pas en contact avec les fonds, ils n'auront pas d'impact sur la flore. Par ailleurs, l'impact acoustique des essais en mer sur les cétacés a été évalué. Les impacts bruts potentiels des essais sont d'ordre **comportementaux**. Afin de réduire ces incidences, Naval Group s'est engagé à mettre en œuvre plusieurs mesures permettant de maîtriser les effets de ses essais sur les cétacés. Celles-ci sont détaillées au paragraphe 2.1.1 du mémoire en réponse à l'avis de la MRAE. **Ces mesures ont fait l'objet d'un échange avec le Parc National de Port-Cros qui a émis un avis favorable sur le projet.**

De plus, des mesures de réduction des nuisances sonores sous-marines générées par les travaux sont prévues dans l'étude d'impact :

- Mesure R1 : Réduction des émissions sonores sous-marines (rideau à bulles),
- Mesure R2 : Surveillance et effarouchement des cétacés et tortues marines (surveillance visuelle du plan d'eau et protocole d'effarouchement).

En l'absence de seuil réglementaire de déclenchement de telles mesures en France, Naval Group rappelle que les mesures de réduction souscrites dans l'étude d'impact seront mises en œuvre pendant toute la phase de mise en place des pieux et sans condition de seuil de déclenchement.

Au bénéfice de ces mesures, il convient de rappeler que, les essais prendront place dans un secteur où la navigation et les activités sous-marines sont **déjà fortement présentes sous le contrôle des autorités compétentes**. Par rapport à la situation actuelle, le dérangement sur la faune marine sera négligeable, et ce d'autant plus au regard des mesures prévues par Naval Group.

Au regard des différentes mesures prévues, le projet ne sera pas à l'origine de « risques accrus de pollution de l'air, des sols et de l'eau liés aux travaux, au trafic routier accru et aux tests industriels ».

- **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 :

S'agissant de la qualité des milieux, tout d'abord, nous réaffirmons le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces vierges.

En effet, les prospections faune-flore réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés. Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de friches et zones rudérales qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

Le milieu naturel a par ailleurs bien été pris en compte dans l'évaluation environnementale et traité sérieusement dans l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

Des mesures d'évitement-réduction-compensation (ERC) robustes ont été définies dans le cadre de ces études de façon à maîtriser les atteintes à la biodiversité.

Au-delà de la démarche de sobriété foncière mise en œuvre dans la démarche de projet, on peut citer en particulier les mesures suivantes concernant l'intégration de la biodiversité dans le projet et les alternatives étudiées :

- Mesure E2 : Evitement de 3,24 ha de zones de biodiversité, qui ne feront donc l'objet d'aucune construction ou toute autre artificialisation, soit 16 % de la surface du site dédié à ces zones,
 - Mesures E0 et E1 : Evitement des zones humides présentes sur le site,
 - Mesure C1a : Maintien du bâtiment en « L » sur le site pour abriter les chauves-souris,
 - Mesure R8 : Conservation des éléments paysagers nécessaires aux déplacements des chiroptères
 - Mesure R6 : Adaptation de la clôture au passage de la faune
 - Mesure C7 : Dispositif de lutte contre des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes (EVÉE) et entretien écologique des sanctuaires de nature aux abords de l'emprise,
 - Mesure C3b : Conservation/restauration de conditions favorables pour la flore protégée locale, dont l'Astragale double-scie,
 - Mesure C3b : Modification de la microtopographie en faveur des communautés végétales de l'Isoetion,
 - Mesure C8 : Restauration du sol de la zone de biodiversité Sud-Est, en supprimant les routes et dalles de bétons ainsi qu'en les fosses qui ont été creusées sur le site.
- **Va clairement à l'encontre de toute logique d'aménagement durable. Sa réalisation serait une atteinte irréversible aux écosystèmes.**

Réponse du porteur de projet :

Sur l'aménagement durable

En préalable, nous précisons que dans le texte qui suit le terme « environnement » recouvre notamment le milieu naturel mais aussi les enjeux humains (riverains, activités économiques...) et la santé.

La démarche d'intégration de l'environnement et de recherche du moindre impact environnemental a été mise en œuvre tout au long du projet :

- Sur le choix du site qui consiste en une friche industrielle (au lieu de choisir un site conduisant à l'artificialisation d'espaces naturels) (voir Partie II – Chapitre 1 de l'étude d'impact),
- Sur l'analyse des alternatives étudiées : les alternatives de moindre impact ont été retenues (voir Partie II – Chapitre 2 de l'étude d'impact),
- Dans la conception du projet avec l'intégration des mesures ERC, notamment au regard du risque inondation, du milieu naturel, de la consommation d'énergie et d'eau, des déplacements, des usages...

Cette démarche est détaillée dans l'étude d'impact du projet figurant en **pièce DAE_PJ4 Étude d'impact** et les nombreuses études spécifiques : milieu naturel (Annexes 1 à 4), déplacements (Annexe 5), bruit (Annexe 6 et 7), risque inondation (Annexe 8), eaux pluviales (Annexe 9), émissions de gaz à effet de serre (Annexe 11), recours aux énergies renouvelables (Annexe 12), hydrodynamisme et hydrosédimentaire (Annexe 10).

Elle a donc permis de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation permettant de maîtriser les impacts du projet sur l'environnement.

Les enjeux environnementaux ont donc bien été pris en compte tout au long du projet.

En cela, il s'inscrit dans une **logique d'aménagement durable**, en permettant la **reconversion d'une friche industrielle** et en prenant **pleinement en compte les enjeux hydrauliques, écologiques et urbains**.

Sur l'atteinte aux écosystèmes

Nous rappelons que les incidences du projet sur le milieu naturel terrestre ont été évaluées dans le cadre de l'étude d'impact du projet. En particulier, les études spécifiques suivantes ont été réalisées :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexe n°1 de la PJ4
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3 de la PJ4
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4 de la PJ4

Au regard des incidences évaluées, des mesures d'évitement, de réduction et, en dernier recours, de compensation sont prévues par le présent projet. L'ensemble des mesures est détaillé en partie Va de l'étude d'impact (PJ n°4) et ses annexes. Un suivi de ces mesures est par ailleurs prévu pour en garantir l'efficacité. Ainsi, l'impact est maîtrisé, justifié et compensé dans le respect du cadre réglementaire.

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

Réponse du porteur de projet :

Sur la bétonisation

Rappelons que le site du projet correspond à un ancien site industriel, aujourd'hui à l'état de friche, sur lequel des bâtiments ainsi que des dalles bétonnées sont toujours présents à l'heure actuelle.

Démarche menée :

- Le projet de reconversion de ce site prévoit en partie la construction de bâtiments en lieu et place des bâtiments existants, ce qui réduit la surface nouvellement artificialisée. En effet, la « nef » actuelle sera démolie et le futur bâtiment principal sera construit sensiblement au même emplacement, modulo le respect de la loi littoral (cf. point 3. Ci-dessous).
- La conception de ce futur bâtiment a été réalisée **de manière la plus concentrée possible sur la parcelle** (voir figure suivante), afin d'éviter un étalement et éviter l'imperméabilisation des sols.

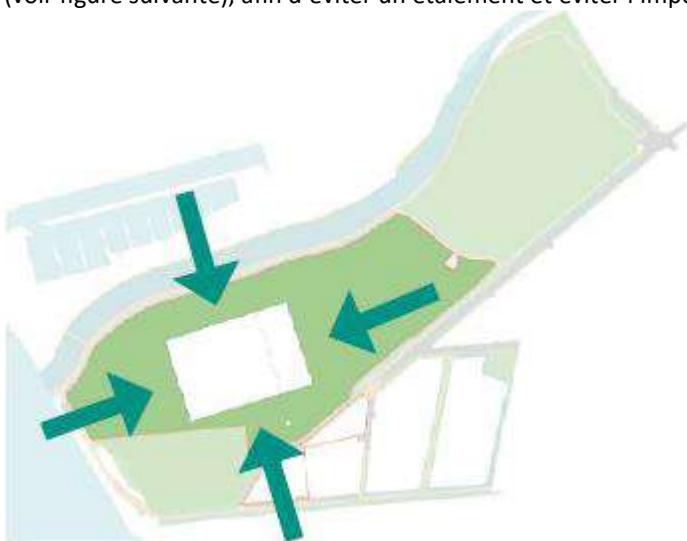


Figure 29 : Schéma de principe de la « compaction » du projet Naval Group au niveau du bâtiment central (source : PATRIARCHE)

- De plus, le projet prévoit que le bâtiment de l'ancienne halle électrique au sud du site soit réhabilitée afin d'être utilisée comme « *customer center* » pour les activités de Naval Group.
- Enfin, chaque mètre carré non aménagé sera dévolu au processus de renaturation à la fois profitable à la biodiversité et au bien-être des usagers du site.

Ces choix de conception s'intègrent ainsi tout à fait dans une perspective de **sobriété foncière**.

Par ailleurs, plusieurs mesures s'inscrivent également dans cette optique :

1. La mesure d'évitement E0 consiste à mettre en défens 3,24 ha de zones de biodiversité, qui ne feront donc l'objet d'aucune construction ou toute autre artificialisation, soit 16 % de la surface du site dédié à ces zones.



Figure 30 : Localisation des zones de biodiversité évitées

2. La mesure de compensation C8, détaillée dans la *demande de dérogation espèces protégées* (en Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier), vise à restaurer le sol de la zone de biodiversité située au Sud-Est par le **comblement de fosses** et la **suppression de routes et dalles de béton** agissant comme des zones imperméables.



Figure 31 : Localisation des travaux de restauration du sol

Ainsi, le projet favorise la réutilisation de surfaces déjà artificialisées et renforce la qualité écologique du site.

- Par ailleurs, une **étude d'optimisation de la densité des constructions** du projet a été réalisée dans le cadre du projet (*Annexe 13*). Celle-ci montre que la phase 1 du projet est relativement économique en foncier avec une surface bâtie de 11% des lots concernés, et une surface construite (bâtiments, voirie, stationnement) de 34%. Après la phase 2, au total, la surface construite concerne **42%** de la surface totale du projet. L'étude conclut à une densité raisonnée du projet qui « illustre une réhabilitation exemplaire d'une friche industrielle, combinant renouveau économique, amélioration du cadre de vie, qualité architecturale, et bénéfices environnementaux. »

Enfin, le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**.

- En effet, parmi les leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs visés, le guide synthétique publié le 27/11/2023 par le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, insiste sur le **recyclage des friches** : « *La mobilisation prioritaire des gisements fonciers disponibles et le renouvellement urbain sont des enjeux déterminants de la politique de lutte contre l'artificialisation des sols et de gestion économique des espaces. Parmi ces gisements, les friches représentent 170 000 hectares, à l'échelle nationale, à reconquérir et valoriser.* »
- A ce titre, le guide met en avant l'outil **Cartofriches**, inventaire national des friches mis en place par le Cerema. Le site des Bormettes est d'ailleurs recensé en tant que « Friche avec projet » par cet outil :

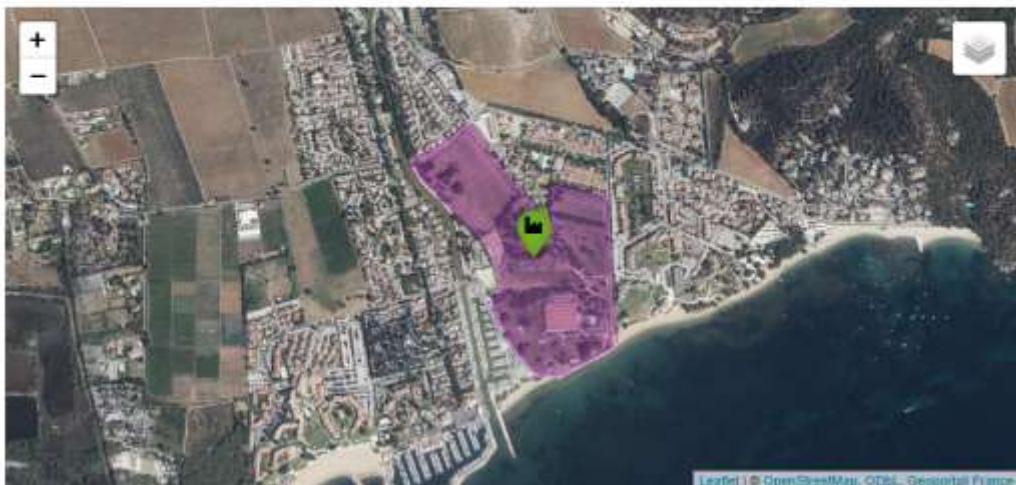


Figure 32 : Recensement du site des Bormettes par l'outil Cartofriches (cartofriches.cerema.fr)

Par ailleurs, s'agissant de la qualité des milieux, tout d'abord, nous réaffirmons le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces vierges.

En effet, les prospections faune-flore réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés. Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de friches et zones rudérales qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

Sur l'augmentation du trafic routier

Cette question a été traitée au point « 2.2) voiries et circulation ».

Sur les nuisances sonores

Deux études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact :

- *Acoustique industrielle* (cf. Annexe 7) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au fonctionnement du projet industriel,
- *Acoustique environnementale* (cf. Annexe 6) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au trafic généré par le projet global (Phases 1 et 2).

Dans le cadre de ces études, les **sources de bruit** ont été identifiées :

- *Acoustique industrielle* : tous les équipements techniques bruyants ont été caractérisés. De plus, le trafic interne au site a été pris en compte ;
- *Acoustique environnementale* : le trafic total généré par le projet a été pris en compte (Phase 1 + Phase 2).

Le recensement des sources de bruit a donc été réalisé de façon exhaustive.

L'ensemble des sources de bruit a été modélisé et les résultats des modélisations intégrant le projet ont été comparés aux différents seuils réglementaires.

Comme pour toute étude acoustique, cette démarche a permis d'identifier les points où des dépassements de seuils se produisent et de définir des mesures d'atténuation permettant de réduire les niveaux sonores **en-dessous des seuils réglementaires**. L'efficacité de ces mesures est à nouveau vérifiée par modélisation.

Dans le cas présent, **des dépassements ont uniquement été identifiés vis-à-vis de la réglementation ICPE**.

En effet, vis-à-vis du trafic global induit par le projet, malgré une augmentation du niveau sonore, il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires sur l'avenue Schneider.

S'agissant de la réglementation ICPE, les mesures suivantes ont été définies et leur efficacité a été vérifiée par modélisation :

- Mise en place d'un silencieux de type piège à son pour tous les groupes froids ainsi que le compresseur d'air haute pression,
- Mise en place d'un écran acoustique autour des groupes froid sur le bâtiment principal,
- Mise en place d'un écran acoustique autour du groupe froid sur le toit du restaurant d'entreprise,
- D'ici la Phase 2, comme indiqué dans l'étude d'impact (voir pages 662 et 663), la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site pourrait être nécessaire pour limiter l'impact de la circulation au sein du site. Il est toutefois important de noter que les modélisations de l'étude acoustique ont été réalisées en considérant le projet global, à l'issue de la phase 2 (projet de Naval Group, lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel). Or, d'ici le lancement de la phase 2 (lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel), des actions seront mises en œuvre par Naval Group en lien avec la Collectivité afin de limiter le trafic généré par ses employés. Elles permettront de diminuer considérablement l'impact sonore modélisé associé au trafic global dans l'étude acoustique.

Dans ces conditions, comme le montre l'étude en Annexe 7, aucun dépassement des seuils réglementaires n'a lieu (voir pages 31 à 38 et tableaux / cartes en pages 38 à 41).

S'agissant l'étude acoustique environnementale traitant du trafic total généré par le projet pour le total des Phases 1 et 2 (cf. Annexe 6), comme indiqué ci-dessus, il n'y a pas de dépassement de ces seuils sur l'avenue Schneider (voir page 32). Aussi, **réglementairement, aucun traitement n'est à mettre en place dans le cas de la modification de l'avenue Henri Paul Schneider**. Toutefois, le niveau sonore se rapprochant des seuils réglementaires, dans son *paragraphe 6.2*, l'étude donne des pistes indicatives de traitement acoustique à la source (écran acoustique, barrière végétale, enrobé acoustique, ...) ou au niveau des habitations (dispositif de renforcement de façade, ...).

De même que pour la mesure relative l'écran acoustique au Nord du site vis-à-vis du trafic interne traité dans l'étude Acoustique industrielle, compte-tenu du phasage du projet, Naval Group et la CCMPM s'engagent, en tant que pétitionnaires de la demande d'autorisation environnementale, à réaliser de nouvelles mesures acoustiques après la mise en service de l'usine soit à l'issue de la Phase 1 et à actualiser les études acoustiques en tenant compte des actions mises en œuvre vis-à-vis du trafic.

L'actualisation de ces études permettra de définir si la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site (cf. Annexe 7) et de traitement acoustique vis-à-vis du trafic global (cf. Annexe 6) sont nécessaires dans la Phase 2. Si tel était le cas, leurs caractéristiques seront définies ultérieurement en concertation avec la commune et les riverains en prenant en compte la contrainte liée au risque inondation (obstruction aux écoulements).

Contrairement à ce qu'indique la contribution, ces différentes mesures, telles qu'elles ont été intégrées au dossier de demande d'autorisation environnementale, constituent bien des engagements opposables aux pétitionnaires (Naval Group et CCMPM).

En complément, rappelons également les mesures suivantes :

- Des implantations éloignées des limites du site pour les sources les plus bruyantes ;
- Une gestion des horaires d'activité pour limiter les nuisances nocturnes ;
- Une végétalisation renforcée en limite de parcelle pour filtrer les sons.

Enfin, les mesures vis-à-vis des émissions acoustiques feront l'objet de **définitions circonstanciées lors de la phase de conception détaillée**, en lien avec le bureau d'études acoustique mandaté. Elles seront intégrées dans le **plan de gestion environnementale du chantier et d'exploitation**, sous contrôle des services de l'État.

En toute hypothèse, nous nous engageons à **maintenir les émissions sonores du site dans les limites réglementaires** et à mettre en œuvre toutes les solutions nécessaires en ce sens. Un **suivi acoustique post-mise en service** sera également réalisé pour vérifier la conformité des niveaux mesurés.

Sur les nuisances lumineuses

Les émissions lumineuses sont traitées dans l'étude d'impact (voir paragraphes 6.4.2.2 – Partie IV et 3.5.5 – Partie Va).

D'une part, le site est déjà concerné par la pollution lumineuse de la ville.

D'autre part, la lutte contre la pollution lumineuse a été intégrée à la conception du projet, conformément à la mesure R5 décrite en détails dans le DDEP (annexe 3 de l'étude d'impact) qui correspond à la mise en place de l'éclairage, à terre et sur le ponton en conformité avec les recommandations du CEREMA et les exigences

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes

biologiques des chiroptères : minuteur ou système de déclenchement automatique, éclairage sous l'horizontale, halogènes proscrits, utilisation de LED... En particulier, pour l'éclairage du ponton, l'intensité lumineuse des éclairages au sol sera limitée à 3000K (100W pour les LED) et ils ne seront pas orientés vers la surface de l'eau. L'éclairage se fera de manière ponctuelle, uniquement entre 6 et 8h le matin et 17 et 20h le soir.

De cette façon, les émissions lumineuses du projet seront maîtrisées et ne seront pas à l'origine de nuisances.

- **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 :

Le projet des Bormettes ne constitue pas une opération de consommation d'espace naturel ou agricole, au sens de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 :

- Le site des Bormettes est une **friche industrielle**, anciennement occupée par une **usine de torpilles** (Naval Group), abandonnée depuis 1997.
- Il s'agit donc d'un **site déjà artificialisé**, à très forte valeur de reconversion, ce qui est **explicitement encouragé** par la trajectoire ZAN.
- En ce sens, le projet est **conforme aux objectifs nationaux de sobriété foncière**, visant à **recycler les espaces déjà artificialisés** plutôt que d'urbaniser des terres naturelles.

Le SCOT Toulon Provence Méditerranée, document de planification supra-communal, intègre ce projet dans sa stratégie de développement équilibré, notamment pour limiter l'extension urbaine et favoriser la densification maîtrisée de secteurs existants.

Le projet des Bormettes a été conçu en anticipant les risques liés au changement climatique (vagues de chaleur, tempêtes, élévation du niveau marin) à travers des dispositifs concrets :

- **Zones non bâties perméables et végétalisées**, représentant la majeure partie du site.
- **Plantation de plus de 500 arbres**, venant compenser les abattages et renforcer les îlots de fraîcheur.
- **Création d'un parc arboré et d'un maillage de noues paysagères** pour l'infiltration des eaux pluviales.
- **Limitation drastique de l'imperméabilisation**,
- **Prise en compte de l'élévation du niveau de la mer** avec l'intégration de prescriptions altimétriques hors d'eau, et de dispositifs favorisant la transparence hydraulique.

Contrairement à certaines affirmations, l'étude d'impact :

- a bien été réalisée par un bureau d'études indépendant ;
- a été soumise à l'avis de l'Autorité environnementale, qui a émis des observations ;
- a été présentée au public dans le cadre de l'enquête publique, garantissant la transparence du processus et l'accès à l'information pour tous les citoyens.

Une concertation préalable a également été organisée.

Enfin, bien que le site des Bormettes ne soit pas classé comme inondable dans le PPRI de la commune, ce risque a bien été pris en compte, de manière très circonstanciée. La commune, la communauté de communes et Naval Group ont commandé des études complémentaires auprès du bureau **Suez Consulting**, intégrant les événements récents (2014, 2018) pour prendre en compte un état actualisé du risque d'inondation par débordement des cours d'eau Marvenne et Carrubier. Sur cette base, des mesures ont été définies et traduites dans le règlement du PLU mis en compatibilité.

Le projet des Bormettes n'est ni un projet d'extension urbaine ni une **artificialisation massive**, mais une **reconversion raisonnée d'une friche industrielle**, pensée pour répondre :

- aux **enjeux climatiques**,
- aux **exigences réglementaires**,
- aux **risques naturels identifiés**,
- et à la **revalorisation d'une friche depuis 25 ans**.

Il s'inscrit dans une **démarche environnementale, technique et démocratique**, conforme au droit en vigueur, et **nourrie par les contributions du public** dans un cadre pleinement transparent.

Naval Group a souhaité décliner son projet en termes de maîtrise de l'impact foncier.

- Le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du Zéro Artificialisation Nette (ZAN).
- En effet, le niveau de perméabilité du projet tant sur la phase 1 et la phase 2 est réduit avec 60% d'espace vert.

Rappelons que le site du projet correspond à un ancien site industriel, aujourd'hui à l'état de friche, sur lequel des bâtiments ainsi que des dalles bétonnées sont toujours présents à l'heure actuelle.

Démarche menée :

- Le projet de reconversion de ce site prévoit en partie la construction de bâtiments en lieu et place des bâtiments existants, ce qui réduit la surface nouvellement artificialisée. En effet, la « nef » actuelle sera démolie et le futur bâtiment principal sera construit sensiblement au même emplacement, modulo le respect de la loi littoral (cf. point 3. Ci-dessous).
- La conception de ce futur bâtiment a été réalisée **de manière la plus concentrée possible sur la parcelle** (voir figure suivante), afin d'éviter un étalement et éviter l'imperméabilisation des sols.

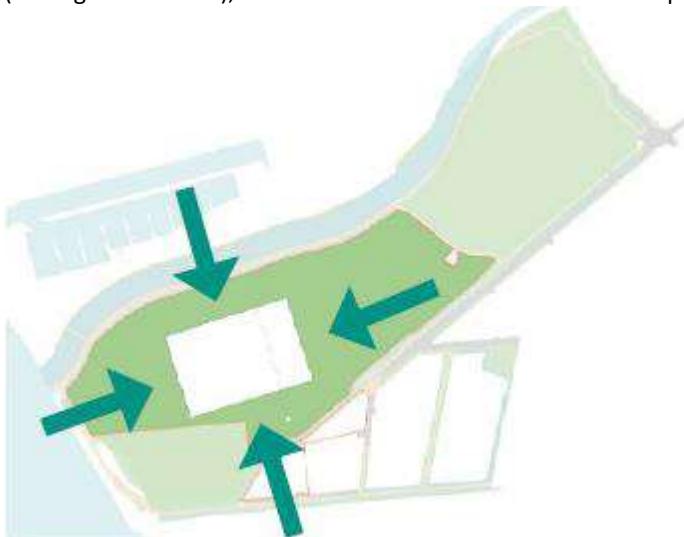


Figure 33 : Schéma de principe de la « compaction » du projet Naval Group au niveau du bâtiment central (source : PATRIARCHE)

- De plus, le projet prévoit que le bâtiment de l'ancienne halle électrique au sud du site soit réhabilitée afin d'être utilisée comme « *customer center* » pour les activités de Naval Group.
- Enfin, chaque mètre carré non aménagé sera dévolu au processus de renaturation à la fois profitable à la biodiversité et au bien-être des usagers du site.

Ces choix de conception s'intègrent ainsi tout à fait dans une perspective de **sobriété foncière**.

Par ailleurs, plusieurs mesures s'inscrivent également dans cette optique :

3. La mesure d'évitement E0 consiste à mettre en défens 3,24 ha de zones de biodiversité, qui ne feront donc l'objet d'aucune construction ou toute autre artificialisation, soit 16 % de la surface du site dédié à ces zones.



Figure 34 : Localisation des zones de biodiversité évitées

4. La mesure de compensation C8, détaillée dans la *demande de dérogation espèces protégées* (en Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier), vise à restaurer le sol de la zone de biodiversité située au Sud-Est par le **comblement de fosses** et la **suppression de routes et dalles de béton** agissant comme des zones imperméables.



Figure 35 : Localisation des travaux de restauration du sol

Ainsi, le projet favorise la réutilisation de surfaces déjà artificialisées et renforce la qualité écologique du site.

- Par ailleurs, une **étude d'optimisation de la densité des constructions** du projet a été réalisée dans le cadre du projet (*Annexe 13*). Celle-ci montre que la phase 1 du projet est relativement économique en foncier avec une surface bâtie de 11% des lots concernés, et une surface construite (bâtiments, voirie, stationnement) de 34%. Après la phase 2, au total, la surface construite concerne **42%** de la surface totale du projet. L'étude conclut à une densité raisonnée du projet qui « illustre une réhabilitation exemplaire d'une friche industrielle, combinant renouveau économique, amélioration du cadre de vie, qualité architecturale, et bénéfices environnementaux. »

Enfin, le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**.

- En effet, parmi les leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs visés, le guide synthétique publié le 27/11/2023 par le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, insiste sur le **recyclage des friches** : « *La mobilisation prioritaire des gisements fonciers disponibles et le renouvellement urbain sont des enjeux déterminants de la politique de lutte contre l'artificialisation des sols et de gestion économique des espaces. Parmi ces gisements, les friches représentent 170 000 hectares, à l'échelle nationale, à reconquérir et valoriser.* »
- A ce titre, le guide met en avant l'outil **Cartofriches**, inventaire national des friches mis en place par le Cerema. Le site des Bormettes est d'ailleurs recensé en tant que « Friche avec projet » par cet outil :

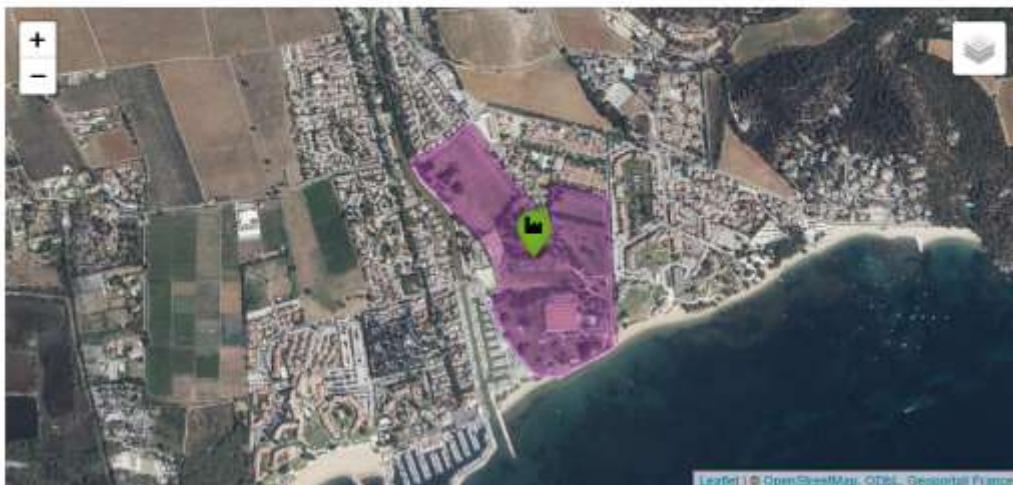


Figure 36 : Recensement du site des Bormettes par l'outil Cartofriches (cartofriches.cerema.fr)

Par ailleurs, s'agissant de la qualité des milieux, tout d'abord, nous réaffirmons le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces vierges.

En effet, les prospections faune-flore réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés. Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de friches et zones rudérales qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

Changement climatique /risques naturels

En tant que maître d'ouvrage du projet de reconquête du site des Bormettes à La Londe-les-Maures, le porteur de projet tient à répondre aux préoccupations relatives à l'aggravation des phénomènes climatiques. Les aléas climatiques ne sont ni ignorés ni minimisés, mais intégrés dans la modification du PLU et l'étude d'impact à travers plusieurs dispositifs :

1. Analyse des risques naturels et mesures prises :

Bien que le site des Bormettes ne soit pas classé comme inondable dans le PPRI de la commune, ce risque a bien été pris en compte, de manière très circonstanciée, dans une **notice hydraulique dédiée** : « DAE PJ4_Annexe 8_Note inondation - 12 avril 2025 » (SUEZ Consulting, 2025).

- Cette étude intègre les risques liés au Maravenne mais aussi au Carrubier et anticipe les effets du changement climatique en prenant en compte l'élévation du niveau de la mer. Sur cette base, elle prévoit des aménagements spécifiques pour prévenir les risques (zones non constructibles, suppression des murs existants et absence de construction de nouveaux murs, certaines constructions sur pilotis, cotes plancher des bâtiments au-dessus du niveau de l'eau) :
- Ces mesures ont été définies sans prendre en compte les aménagements du PAPI qui auront un effet positif. L'approche suivie se veut donc sécuritaire.
- La modélisation intègre les épisodes pluvieux récents et les modélisations actualisées de crue. Des simulations ont été réalisées avec des événements de référence (crues décennales, vicennales et cinquantennales), intégrant les marges d'incertitude recommandées.

2. Prise en compte des effets du changement climatique :

Les effets du changement climatique ont été pris en compte au travers de l' « Annexe 10 - Étude hydrosédimentaire » (ACTIMAR, 20/09/2024) qui évalue les impacts du projet sur la dynamique littorale. Cette étude confirme que les infrastructures ne modifient pas significativement les courants et donc la

circulation sédimentaire, même dans les scénarios de tempête centennale ou d'élévation du niveau de la mer à horizon 2100.

Il en a été de même pour de l'étude hydraulique précitée qui a intégré l'élévation du niveau de la mer avec le changement climatique.

Dans ce contexte, toutes les mesures prévues vis-à-vis du risque d'inondation (voir point 1.) permettent d'assurer la protection des biens et des personnes sur le site et d'améliorer la situation pour les parcelles voisines (amélioration jusqu'à -25 cm de hauteur pour la crue de référence du Maravenne).

3. Hypothèses retenues sur l'aménagement

Le projet a intégré les enjeux d'adaptation au changement climatique, notamment :

- L'élévation prévisionnelle du niveau de la mer : l'altimétrie du ponton a été choisie pour éviter les risques de submersion dont l'aléa a été appréhendé à horizon 2100 et la CCMPM a prévu d'élargir la promenade en bord de mer de 5 m vers le Nord, ce qui permet d'anticiper le risque de recul du trait de côte ;
- La conception des bâtiments tertiaires et industriels de Naval Group seront pensés de manière à anticiper l'élévation des températures à horizon 2050 (architecture bioclimatique, mise en place de brasseurs d'air, ventilation naturelle nocturne, pompe à chaleur réversible...). Le projet vise notamment une certification HQE Bâtiment durable au niveau Excellent pour son bâtiment industriel et tertiaire.
- Pour les plantations sur le site, des essences végétales locales adaptées au climat méditerranéen, à la sécheresse et moins consommatrices en eau seront choisies ;
- Une cuve assurera la récupération des eaux pluviales pour les besoins en arrosage du site.

L'ensemble de ces dispositions contribue à la résilience du site face aux aléas climatiques.

Robustesse de l'étude d'impact

Le projet a fait l'objet d'une **évaluation environnementale complète**, incluant de nombreuses études spécifiques : milieu naturel (Annexes 1 à 4), déplacements (Annexe 5), bruit (Annexe 6 et 7), risque inondation (Annexe 8), eaux pluviales (Annexe 9), émissions de gaz à effet de serre (Annexe 11), recours aux énergies renouvelables (Annexe 12), hydrodynamisme et hydrosédimentaire (Annexe 10).

Plusieurs mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été définies permettant de maîtriser les impacts du projet sur l'environnement.

Par ailleurs, le projet suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN).

Ainsi, l'impact est maîtrisé, justifié et compensé dans le respect du cadre réglementaire. Contrairement à ce qui est avancé, l'étude d'impact est donc robuste.

En conclusion, le projet est conçu pour s'intégrer dans son environnement tout en anticipant les effets du changement climatique, avec des dispositifs techniques et réglementaires solides. L'objectif est de garantir une implantation durable, maîtrisée et compatible avec la préservation des enjeux humains.

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

Réponse du porteur de projet :

En préambule, rappelons que la biodiversité a bien été prise en compte dans l'évaluation environnementale et dans l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

Des mesures d'évitement-réduction-compensation (ERC) robustes ont été définies dans le cadre de ces études. Par ailleurs, le dossier suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN).

En conclusion, l'impact est maîtrisé, justifié et compensé dans le respect du cadre réglementaire. Contrairement à ce qui est avancé, il n'est ni minimisé, ni négligé (pour la compensation, une réponse est apportée plus bas).

Sur la biodiversité qui serait très riche sur le site

Nous réaffirmons le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces vierges.

En effet, les prospections faune-flore réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés.

Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales.

Le caractère dégradé est également attesté par la présence de friches et zones rudérales qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

Chiroptères

La présence des chiroptères a bien été prise en compte dans les différentes études sur le milieu naturel.

A ce titre, plusieurs mesures ont été définies dans le dossier de demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3) :

- La perte d'**habitat** est compensée par la restauration et la réhabilitation de milieux remaniés et aménagés au niveau de la zone projet (zones de biodiversité) ainsi qu'au niveau de la parcelle compensatoire des Bas-jardins :
 - Sur les zones de biodiversité, la présence de routes et de dalles en béton forme des remblais imperméables. Ces aménagements anthropiques nuisent à l'expansion des habitats et restreignent l'expression de ces fonctionnalités. Elles limitent également le développement général des habitats. Afin d'améliorer l'état global de la zone de biodiversité, il semble donc nécessaire de supprimer les routes et les dalles de bétons ainsi que de combler les fosses. Une fois ces travaux réalisés, une végétation naturelle pourra alors se développer librement.
 - Sur la parcelle compensatoire des bas jardins, ce site correspond à une ancienne pépinière qui ne présente actuellement aucune mesure de restauration ou de gestion. Il présente une forte concentration d'espèces végétales exotiques envahissantes (Herbe de la Pampa, Filao) ainsi que de nombreux déchets horticoles (bâches, tuyaux, ...). Naval Group s'engage donc aujourd'hui sur des mesures de génie écologique afin de restaurer ces parcelles.

Toutes ces mesures participent bien à la restauration et la recréation de milieux naturels.

- Concernant la perte de **gîte anthropique**, la conservation d'un des bâtiments ainsi que l'amélioration de ses conditions d'accueil en gîte permet de réduire et de compenser la destruction des autres bâtiments. La mesure C1a rédigée dans ce sens vise à améliorer la qualité et la disponibilité des gîtes en faveur des chiroptères. Ces mesures d'amélioration des conditions de gîte sont reconnues et efficaces pour le maintien des chiroptères. La mise en place d'un bardage extérieur sur le bâtiment conservé permettra donc de compenser la perte d'habitat due à la destruction du bâtiment central (Nef).

Ces actions sont d'ailleurs validées dans l'avis formulé par le CSRPN :

- ✓ La conservation d'un bâtiment favorable aux chiroptères, complétée par des aménagements destinés à renforcer l'attractivité et la fonctionnalité des habitats de proximité est pertinente pour favoriser le maintien des populations locales de plusieurs espèces.

- Mise en place d'un **plan d'éclairage du projet contre la pollution lumineuse**

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes
page 173

La mesure R5 : Mise en place de l'éclairage a été établie en conformité avec les recommandations du CEREMA et les **exigences biologiques des chiroptères**. Elle propose des recommandations chiffrées et précises à appliquer au plan d'éclairage du projet.

Celle-ci explicite notamment dans le cadre des corridors : « Il est indispensable d'éviter l'éclairage des corridors conservés, restaurés et plantés (mesure C1b). L'implantation des luminaires doit être fait la plus proche possible des bâtiments, en évitant les zones de biodiversités. »

Le plan d'éclairage sera arrêté dans le cadre des études de détail du projet, en accord avec les recommandations de la mesure et validé par le bureau d'étude environnemental qui assurera le suivi environnemental au stade de la réalisation du projet.

- **Mise en place de corridors**

Plusieurs mesures ont été développées pour permettre le maintien des corridors ou en créer :

Mesure R8 : Conservation des éléments paysagers nécessaires aux déplacements des chiroptères

Mesure C1b : Amélioration de la connectivité gîte/espaces naturels alentours pour les chiroptères.



Ces mesures aboutissent à la conservation des zones de biodiversité et d'éléments paysagers tels que les alignements d'arbres et bosquets permettant de maintenir les fonctionnalités écologiques existantes à l'échelle de la zone d'étude, pour les espèces à moindre capacité de déplacement et ainsi éviter des isolats trop petits qui ne permettraient pas le maintien de ces espèces. Ces corridors de déplacement vont également être utilisés comme des couloirs de transit pour les chiroptères et les oiseaux principalement qui pourront ainsi se déplacer entre la zone d'étude et les zones naturelles alentours. Cet agencement et ces propositions sont formulés en lien avec le plan de masse du projet et la possibilité de conservation et d'implantation.

La bonne application de ces mesures va permettre de largement limiter l'impact pressenti sur les fonctionnalités écologiques.

Martinets et oiseaux migrateurs

En ce qui concerne l'avifaune, les inventaires réalisés par le bureau d'études spécialisé Eco-Med sur le site du projet ont permis de dresser une liste des espèces d'oiseaux avérées et potentielles (*page 101 du VNEI terrestre, annexe 1 de l'étude d'impact du DAE*). Le martinet noir fait partie des espèces communes d'oiseaux pour lesquelles la zone d'étude revêt un **enjeu très faible**. L'espèce niche **en dehors** de la zone d'étude. Celle-ci n'est exploitée que pour l'alimentation de l'espèce.

Les impacts bruts du projet (c'est-à-dire avant mise en œuvre de mesures) sur l'espèce sont jugés modérés. Toutefois, des mesures d'atténuation et de compensation sont prévus, permettant d'atteindre des incidences résiduelles **faibles** sur l'espèce :

- Mesure R2 : Adaptation du calendrier des travaux de défrichement en fonction de la phénologie des espèces
- Mesure C1b : Amélioration de la connectivité gîte/espaces naturels alentours pour les chiroptères, bénéficiant également aux oiseaux
- Mesure C4 : Installation de nichoirs pour les oiseaux cavicoles

Par ailleurs, les espèces exploitant le site du projet pour des recherches alimentaires en période de **migration** correspondent au Rougequeue à front blanc et au Tarin des Aulnes pour lesquelles le site du projet présente un **enjeu faible**. L'impact brut du projet sur ces espèces est jugé **faible**, ces dernières ne nichant pas sur la zone d'étude. Il est en de même pour les espèces migratrices pour lesquelles le site des Bormettes présente un enjeu **très faible ou nul** (Pouillot fitis, Pipit des arbres, Bergeronnette printanière et Héron pourpré).

D'après l'étude des impacts sur l'avifaune, les impacts bruts du projet sont jugés **faibles** sur les espèces ne nichant pas dans l'emprise du projet mais les fréquentant pour s'alimenter en période de reproduction, de migration ou d'hivernage (cf. page 171 du VNEI terrestre).

De plus, le projet prévoit la mise en œuvre de mesures d'atténuation bénéficiant à ces espèces d'oiseaux (mesure R2). Les impacts résiduels sur le Tarin des Aulnes et le Rougequeue à front blanc sont ainsi **très faibles**.

Zones humides :

Naval Group et la CCMPM partagent l'objectif de redonner vie à cette friche en conciliant minimisation des incidences sur le milieu naturel et retombées économiques pour La Londe. Les zones de biodiversité conservées par le projet participent à cette approche. L'approche adoptée cherche à associer **valorisation patrimoniale, attractivité pour l'emploi et respect de l'environnement**, afin de faire de ce site **un atout pour l'ensemble des habitants**.

La démarche sur les zones humides est caractéristique de cette approche. En effet, avec l'ensemble des mesures d'évitement, la surface de zones humides impactée par le projet est **nulle** (voir ci-après).

1.Le Volet réglementaire

Concernant les critères de délimitation des zones humides, l'arrêté en vigueur date du 24 juin 2008 (<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000019151510/>). Les critères **pédologiques, habitats et végétations** ont bien été appliqués par le bureau d'études Eco-Med selon cet arrêté en vigueur pour la délimitation des zones humides dans la zone projet (cf. *Annexe 1 : Volet Naturel de l'Etude d'Impact – Milieu terrestre*).

- De plus, l'Article R211-108 du Code de l'Environnement précise : ne sont pas considérées comme zones humides « les cours d'eau, plans d'eau et canaux, ainsi que les infrastructures créées en vue du traitement des eaux usées ou des eaux pluviales ». Les **fossés**, en tant que structures aménagées en vue de la gestion des eaux (pluviales, ruissellement ...) et qui ont de plus une fonction de drainage, **ne sont donc pas considérés comme des zones humides au regard de la réglementation**.

Au bénéfice de ces précisions et en toute hypothèse, le dossier de demande d'autorisation environnementale s'est attaché à prendre en compte avec le plus grand soin la problématique liée à la préservation des zones humides.

2.La démarche sur le projet des Bormettes

Nous rappelons que les critères **pédologiques, habitats et végétations** ont bien été appliqués par le bureau d'études Eco-Med selon l'arrêté en vigueur du 24 juin 2008 pour la délimitation des zones humides dans la zone projet (cf. *Annexe 1 de la PJ4 du DDAE, Volet Naturel de l'Etude d'Impact – Milieu terrestre*).

Les prospections réalisées dans le cadre du projet concluent : « selon les arrêtés du 24 juin 2008 et du 1er octobre 2009, la surface de zones humides est finalement de **0,61 ha** ». Les zones humides avérées sont localisées sur la

figure suivante. A noter que les Cannes de Provence, bien que cotées « H » au sens de la réglementation, **ne relèvent d'aucun enjeu particulier en raison de leur caractère envahissant**. D'un point de vue fonctionnel, cet habitat, dans les conditions spécifiques du site des Bormettes, n'assure **aucune fonction hydraulique, biogéochimique ou écologique propres aux zones humides** nécessitant la mise en place de mesure compensatoire.



Figure 37 : Localisation des zones humides au sein du site des Bormettes (source : PJ4 du DDAE, Eco-Med)

Une démarche **d'évitement** a été mise en œuvre vis-à-vis, entre autres, des enjeux relatifs aux zones humides. En effet, les zones de biodiversité délimitées (**mesure E1**, détaillée en Annexe 3), situées sur la figure suivante, permettent d'éviter la majeure partie des zones humides inventoriées.



Figure 38 : Zones de biodiversité évitées (source : PJ4 du DDAE, Eco-Med)

Après mise en œuvre de cet évitemment amont, la surface de zones humides impactée par le projet est **inférieure à 0,1 ha** et correspond à un fourré anthropique et subspontané de Tamaris (0,04 ha), situé en partie Sud-Est du site au droit du futur jardin public.

En complément, la **mesure d'évitement E2** (détallée en Annexe 3), vise, entre autres, à préserver la haie de Tamaris d'Afrique (*Tamarix africana*) qui longe la limite Sud du site, formant un fourré anthropique et subspontané considéré comme zone humide. Elle est localisée en bleu sur la figure suivante.

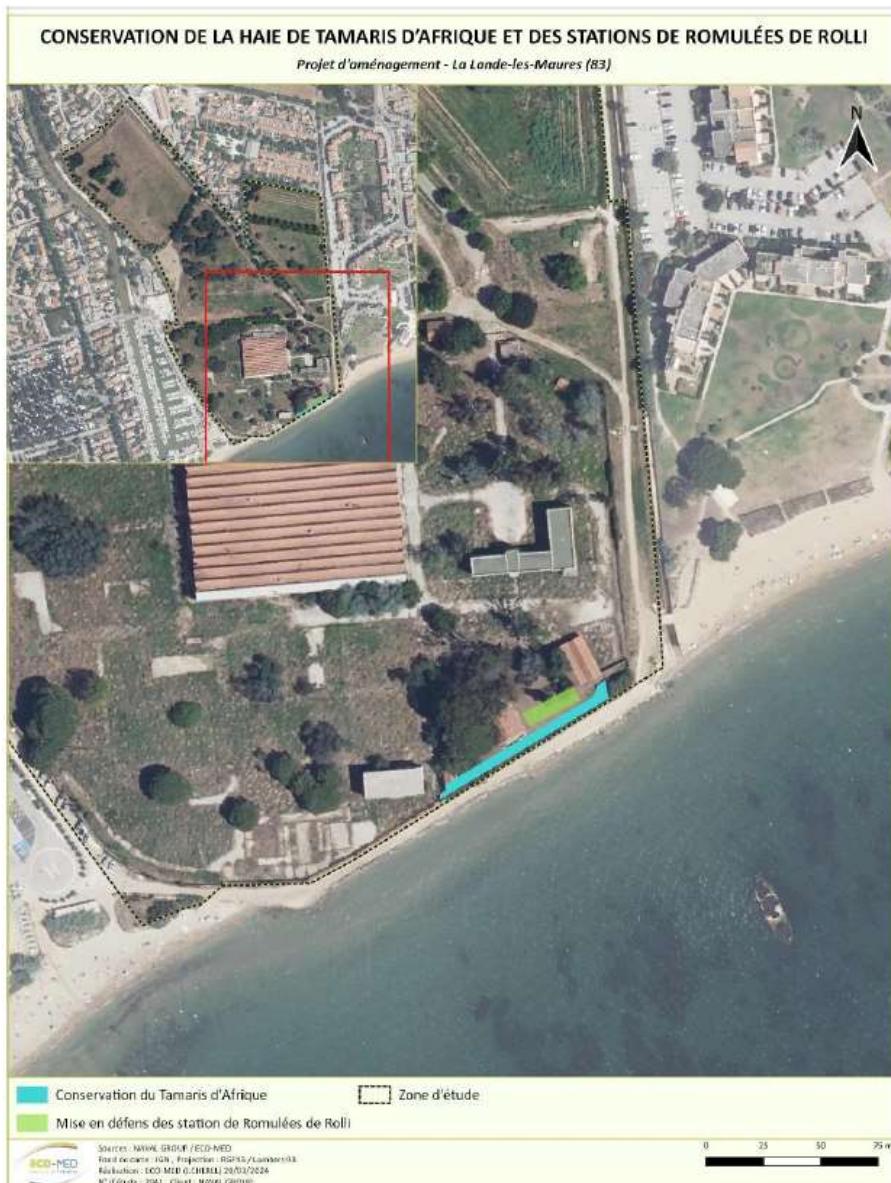


Figure 39 : Localisation de la haie de Tamaris d'Afrique évitée au Sud-Est du site des Bormettes

Seule une percée sera réalisée dans la haie, au niveau d'une zone moins dense. Il est toutefois prévu de mettre en place un balisage (mise en défens) temporaire pour assurer la protection du Tamaris situé à proximité de cette percée, pour l'éviter, pendant les travaux.

Ainsi, à l'issue de cet évitemment, **les impacts résiduels du projet sur les zones humides sont nuls**.

Herbiers de Posidonie :

Dans le cadre du *Volet Naturel Marin – Annexe 2*, de la *Notice Natura 2000 – Annexe 4* et de la *Demande de dérogation espèces protégées – Annexe 3*, la présence de Posidonie a bien été prise en compte et les **impacts sur l'herbier de Posidonie ont été analysés**. Concernant la mise en œuvre de la séquence ERC, le projet respecte bien la hiérarchie prévue à l'article L.110-1 du Code de l'environnement :

- Une démarche d'évitement, détaillée dans l'étude d'impact, a tout d'abord été mise en œuvre pour le choix de l'implantation de la ligne de mouillage au large (choix d'une zone dépourvue d'herbier de Posidonies, cf. **mesure E2** de l'étude d'impact « *Position et équipement de la ligne de mouillage au large* »). La **mesure E1** « *Evitement des phanérogames marines* » prévoit également d'éviter tout ancrage dans les phanérogames marins lors des travaux (mise en fiche des pieux et positionnement de la barge) ;
- Concernant le ponton, la minimisation des incidences sur les herbiers de posidonies a guidé la conception du ponton dès ses premières phases (voir Partie II – paragraphe 2.2.3.2 aux pages 209 à 217).

de l'étude d'impact). Dans ce cadre, une analyse multicritère a permis de définir une implantation combinant les exigences techniques pour l'exploitation du ponton (notamment en matière de tirant d'eau) et la minimisation des impacts sur les herbiers. L'évitement total a été recherché mais s'est révélé impossible, malgré une adaptation du cahier des charges techniques de Naval Group (consentement à une hauteur d'eau plus faible par rapport aux exigences initiales). Toutefois, le scénario permettant de minimiser les impacts sur les herbiers a été retenu.

- In fine, le projet va entraîner un impact direct limité à une surface de 19 m² d'herbiers de Posidonies.
- S'agissant des effets indirects qui peuvent être liés aux travaux, voire à l'exploitation du ponton, rappelons qu'il y aura uniquement 3 à 4 opérations d'essais par semaine et que l'*étude hydrosédimentaire – Annexe 10* confirme que les courants et la dynamique sédimentaire ne seront pas modifiés de façon significative par le ponton.
- De plus, plusieurs mesures de réduction ou de suivi sont prévues qui permettront de limiter les impacts indirects à un niveau très faible à négligeable : repérage et balisage des herbiers avant le démarrage des travaux, mise en place d'un rideau anti-MES et suivi de la turbidité pendant les travaux, respect des mesures au moyen du suivi environnemental des travaux, suivi de la turbidité pendant l'exploitation au moyen d'une sonde positionnée à l'extrémité du ponton...

Malgré tout, afin de tenir compte des effets indirects potentiels, nous avons pris comme hypothèse majorante que l'ensemble de la surface d'herbier située à moins de 10 m pouvait être impactée, soit une superficie de 105,9 m².

Enfin, le dossier de demande d'autorisation environnementale intègre une demande de dérogation « espèces protégées » établie en application des dispositions de l'article L. 411-2, I, 4° du code de l'environnement et qui définit la compensation prévue dans le cadre du projet (voir, sur ce point, Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier). En l'occurrence, le dimensionnement de la compensation s'est voulu sécuritaire et majorant et l'impact sur l'herbier de Posidonie sera ainsi compensé selon un ratio de 3 pour 1, soit une surface compensatoire de 317,7 m².

Nous confirmons donc que **la perte engendrée par le projet n'est pas de nature à altérer l'état de conservation de cet habitat sur le site.**

Enfin, la localisation du projet dans des zones de forte valeur écologique (Natura 2000, Sanctuaire Pelagos) a bien été prise en compte dans l'évaluation environnementale et l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur et indiqué dans les documents suivants : Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexe n°2, Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3, Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

- D'une part, bien que majorante, cette surface est faible, pour ne pas dire négligeable, par rapport à la répartition de l'habitat sur le site Natura 2000 ZSC « Rade d'Hyères » qui est de 12 496 ha. La surface maximale impactée représente ainsi moins de 0,000001% de la surface totale de l'habitat au sein du site Natura 2000.
- D'autre part, d'après les inventaires réalisés et dont les résultats sont disponibles dans le *Volet Naturel de l'Etude d'Impact (annexe 2 de l'étude d'impact)*, la vitalité de l'herbier au sein de la zone d'étude est « moyenne à médiocre ». L'herbier présente également des marques de régression.
- Dans ce cadre, l'état de conservation de l'habitat à l'état actuel sur la zone d'étude a été évalué comme moyen à médiocre. Ainsi, il s'avère que les caractéristiques de l'herbier dans la zone d'étude sont moins favorables que celles qui peuvent être observées dans des zones centrales du site Natura 2000 « Rade d'Hyères », plus fonctionnelles pour les espèces d'intérêt communautaire. Le projet n'entraîne ni fragmentation d'un herbier continu, ni interruption de connectivité écologique.
- S'agissant de Pelagos, rappelons également que le Parc National de Port-Cros qui a en charge l'animation du Sanctuaire pour la France a rendu un **avis favorable** au projet.

Enfin, après la mise en service du ponton, un suivi scientifique pluriannuel par un organisme indépendant sera réalisé afin de vérifier l'absence de dégradation des herbiers ou si nécessaire mettre en œuvre des ajustements.

En résumé, nous rappelons que la surface directement impactée se réduit à **19 m²**. C'est une approche majorante et sécuritaire, tenant compte des effets indirects potentiels du projet, qui permet d'aboutir à une surface de **105,9 m²**, considérée pour le dimensionnement des mesures de compensation **avec un ratio de 3:1** (la compensation portant sur une surface de 317,7 m²). Ainsi, l'évaluation de la surface impactée est majorante. Ainsi, l'impact est maîtrisé, justifié et compensé dans le respect du cadre réglementaire.

Pour finir, nous soulignons que le CSRPN n'a émis aucune remarque concernant l'herbier de Posidonie : au contraire, il valorise la démarche d'évitement mise en œuvre (voir extrait ci-dessous).

Sur la partie marine, les enjeux environnementaux locaux ont été pris en compte dans la conception du ponton, de son chenal d'accès et de la ligne de mouillage. En ce sens, le corps mort ainsi que le ponton ont été positionnés de manière à éviter au maximum les herbiers de Posidonie.

Trames vertes, bleues et noires :

L'analyse des trames vertes et bleues à proximité du projet a bien été étudiée, notamment dans le cadre du VNEI terrestre (*annexe 1 de l'étude d'impact du DAE*) s'appuyant sur le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

Trames bleues :

D'après l'analyse réalisée dans le VNEI terrestre (Annexe 1 de l'étude d'impact), le Maravenne qui longe le site des Bormettes à l'Ouest est présenté comme un cours d'eau de la trame bleue « à préserver ». Toutefois, le Maravenne ne fait pas partie de l'emprise du projet qui n'a aucune incidence sur celui-ci que ce soit en termes quantitatif ou qualitatif (aucun rejet ni prélèvement dans le cours d'eau).

De manière générale, l'ensemble des eaux de surface existantes aux abords du projet (fossé parallèle au Carrubier) sont maintenues. Par ailleurs, le projet prévoit la gestion des eaux pluviales au moyen d'un réseau de noues enherbées et de dispositifs de traitement (séparateur-débourbeur) avant rejet dans le milieu, permettant de réduire le risque d'incidence sur la qualité des eaux de surface.

Enfin, bien que non mentionnées dans le SRCE au titre de la trame bleue, une surface totale de 0,61 ha de zones humides a été inventoriée au sein du site du projet. La mise en œuvre de mesures d'évitement (mesures E0 et E1) permet de **préserver ces zones humides**.

Ainsi, le projet n'est pas de nature à modifier les fonctionnalités écologiques de la trame bleue.

Trames vertes :

Cet aspect a été relevé par la MRAe et a fait l'objet d'une réponse précise, à laquelle nous ajoutons les cartographies, déjà présentes dans le *dossier de demande de dérogation espèces protégées* (*Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier*), pour illustrer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues vis-à-vis des continuités écologiques.

La zone d'étude est inscrite en partie dans l'ancienne plaine agricole de La Londe les Maures, en zone péri-urbaine peu dense. Elle est délimitée à l'ouest par le Maravenne (petit fleuve côtier qui prend sa source au nord-est de la commune de la Londe-les-Maures). A l'est, au nord, mais aussi à l'ouest au-delà du fleuve, la zone d'étude est cernée par les aménagements urbains et, de fait, fortement perturbée par la présence humaine.

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

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

Pour les espèces à moindre capacité de dispersion (amphibiens, reptiles, petit mammifères, invertébrés), la zone d'étude se présente plus comme un secteur relictuel de présence de ces espèces avec des connexions aux autres secteurs naturels de l'aire d'étude très amoindries voire impossibles pour certaines espèces.

La réalisation du projet en l'état pourrait être de nature à détruire certains corridors présents dans la zone d'étude tels que des alignements d'arbres (principalement des platanes), des bosquets et zones buissonnantes ainsi que des zones boisées composées de mimosas et d'Eucalyptus. Ces éléments paysagers sont utilisés pour les déplacements des différentes espèces au sein de la zone d'étude (Hérisson d'Europe, Muscardin, Couleuvre de Montpellier, chiroptères, etc.). Leur destruction entraînera également une altération des connexions encore existantes avec les zones naturelles à proximité, ce qui sera principalement préjudiciable pour les oiseaux et les chiroptères. Ces éléments nous permettent de conclure à des impacts bruts notables du projet sur les fonctionnalités écologiques.

Plusieurs mesures ont donc été développées pour permettre le maintien des corridors ou en créer :

- Mesure E2 : Strict respect des emprise projets et non accès aux zones de biodiversité,



- Mesure R8 : Conservation des éléments paysagers nécessaires aux déplacements des chiroptères,



- Mesure R6 : Adaptation de la clôture au passage de la faune,
- Mesure C1b : Amélioration de la connectivité gîte/espaces naturels alentours pour les chiroptères.



Ces mesures aboutissent à la conservation des zones de biodiversité et d'éléments paysagers tels que les alignements d'arbres et bosquets permettant de maintenir les fonctionnalités écologiques existantes à l'échelle de la zone d'étude, pour les espèces à moindre capacité de déplacement et ainsi éviter des isolats trop petits qui ne permettraient pas le maintien de ces espèces. Ces corridors de déplacement vont également être utilisés comme des couloirs de transit pour les chiroptères et les oiseaux principalement qui pourront ainsi se déplacer entre la zone d'étude et les zones naturelles alentours.

Cet agencement et ces propositions sont formulés en lien avec le plan de masse du projet et la possibilité de conservation et d'implantation.

La bonne application de ces mesures va permettre de largement limiter l'impact pressenti sur les fonctionnalités écologiques.

Trames noires :

La trame noire est définie comme un « réseau formé de sites où l'empreinte lumineuse est fortement limitée, voire nulle, et de corridors écologiques nocturnes. » (Journal Officiel, 4 août 2022)

La lutte contre la pollution lumineuse a été intégrée à la conception du projet, conformément à la mesure R5 décrite en détails dans le DDEP (*annexe 3 de l'étude d'impact*) qui correspond à la mise en place de l'éclairage, à terre et sur le ponton, **en conformité avec les recommandations du CEREMA et les exigences biologiques des chiroptères**. Les recommandations chiffrées et précises de cette mesure seront intégrées au **plan d'éclairage du projet** qui permettra de limiter la gêne pour la faune. Seront notamment intégrés au projet : des minuteurs ou systèmes de déclenchement automatiques, des éclairages dirigés sous l'horizontale, l'utilisation de LED (proscription des halogènes). La mesure R5 que le porteur de projet s'est engagé à mettre en œuvre explicite par ailleurs, au sujet des corridors : « Il est indispensable d'éviter l'éclairage des corridors conservés, restaurés et plantés (mesure C1b). L'implantation des luminaires doit être fait la plus proche possible des bâtiments, en évitant les zones de biodiversité. »

En ce qui concerne l'éclairage du ponton, l'intensité lumineuse des éclairages au sol sera limitée à 3000K (100W pour les LED) et ils ne seront pas orientés vers la surface de l'eau. L'éclairage se fera de manière ponctuelle, uniquement entre 6 et 8h le matin et 17 et 20h le soir. De cette façon, les émissions lumineuses du projet seront limitées.

Rappelons que le plan d'éclairage sera arrêté dans le cadre des études de détail du projet, en accord avec les recommandations de la mesure R5 et validé par le bureau d'étude environnemental qui assurera le suivi environnemental au stade de la réalisation du projet.

Ainsi, la mise en œuvre du plan d'éclairage prévu pour le projet sera **favorable au repos des espèces diurnes** et **réduira la fragmentation provoquée par l'empreinte lumineuse sur les habitats des espaces nocturnes** identifiées sur le site des Bormettes (chiroptères et Petit-duc).

Enfin, il est important de rappeler que le site des Bormettes se situe à proximité de la zone urbanisée de la Londe-les-Maures dont le centre-ville et les axes routiers influencent la luminosité. Comme présenté en état initial de l'étude d'impact (Partie IV, paragraphe 6.4.2), le site des Bormettes est d'ores et déjà soumis à une pollution lumineuse non négligeable. Ainsi, la fonctionnalité des trames noires ne sera pas influencée notablement par le projet.

Prise en compte des enjeux du site et compensation crédible :

Le projet a fait l'objet d'une **évaluation environnementale complète**, incluant des inventaires naturalistes (Annexes 1 et 2), une étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4), ainsi qu'une demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3) qui ont conduit à des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC). Ces mesures visent à prendre en compte la faune et la flore dans la démarche de projet de façon à **limiter les atteintes à la biodiversité**.

Nous vous confirmons par ailleurs que **l'étude est complète**. Le Volet Naturel d'étude d'Impact a été réalisé dans les règles de l'art par un bureau d'étude spécialisé compétent, et il est basé sur plusieurs passages d'experts pour chaque compartiment (au total 20 passages ont été réalisés, de jour et de nuit pour inventorier les espèces nécessitant des prospections nocturnes), sur une année de relevés, permettant de répondre aux attentes des services de l'Etat pour l'instruction des dossiers.

Sur cette base, la démarche ERC a été mise en œuvre tout au long du projet et les mesures d'évitement, de réduction et, en dernier recours, de compensation sont prévues par le présent. Un suivi de ces mesures est par ailleurs prévu pour en garantir l'efficacité

Enfin, le dossier suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN).

En conclusion, l'impact est maîtrisé, justifié et compensé dans le respect du cadre réglementaire. Contrairement à ce qui est avancé, la biodiversité n'est donc pas « sacrifiée » et la compensation est crédible.

- **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 :

S'agissant de la qualité des milieux, tout d'abord, nous réaffirmons le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces vierges.

En effet, les prospections faune-flore réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés. Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de friches et zones rudérales qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

Par ailleurs, nous rappelons que les incidences du projet sur le milieu naturel terrestre ont été évaluées dans le cadre de l'étude d'impact du projet. En particulier, les études spécifiques suivantes ont été réalisées :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexe n°1 de la PJ4
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3 de la PJ4
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4 de la PJ4

Au regard des incidences évaluées, des mesures d'évitement, de réduction et, en dernier recours, de compensation sont prévues par le présent projet. L'ensemble des mesures prévues est détaillé en partie Va) de l'étude d'impact (PJ n°4) et ses annexes.

Enfin, le dossier suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN).

En conclusion, l'impact est maîtrisé, justifié et compensé dans le respect du cadre réglementaire.

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

Réponse du porteur de projet :

Le projet a fait l'objet d'une **évaluation environnementale complète**, incluant des inventaires naturalistes (Annexes 1 et 2), une étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4), ainsi qu'une demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3) qui ont conduit à des mesures d'évitement, d'atténuation, de réduction et de compensation (ERC). Ces mesures visent à prendre en compte la faune et la flore dans la démarche de projet de façon à **limiter les atteintes à la biodiversité**.

Nous vous confirmons par ailleurs que **l'étude est complète et sérieuse**. Le Volet Naturel d'étude d'Impact a été réalisé dans les règles de l'art par un bureau d'étude spécialisé compétent, et il est basé sur plusieurs passages d'experts pour chaque compartiment (au total 20 passages ont été réalisés, de jour et de nuit pour inventorier les espèces nécessitant des prospections nocturnes), sur une année de relevés, permettant de répondre aux attentes des services de l'Etat pour l'instruction des dossiers d'environnement naturel.

En ce qui concerne les dates des prospections, plusieurs passages avaient été réalisés en 2020 par le bureau d'études Symbiodiv. Toutefois, afin de compléter et de mettre à jour ces inventaires, des prospections sur une année complète ont été réalisées par Eco-Med entre l'automne 2022 et la fin de l'été 2023.

Dans son article 3, le décret d°2025-804 du 11 août 2025² indique notamment : « *Art. R. 411-21-4.-Les inventaires réalisés dans le cadre de la description de l'état initial et de l'évaluation des incidences notables directes et indirectes d'un projet sur la biodiversité doivent avoir été achevés ou actualisés moins de cinq ans avant la date de dépôt du dossier pour lequel ils sont requis.* ». Ainsi, réglementairement, les prospections réalisées en 2020, 2022 et 2023 ayant permis de décrire l'état initial de l'environnement dans l'étude d'impact du projet sont recevables et **ne peuvent être jugées trop anciennes**.

La date de réalisation des inventaires est en effet d'un point primordial pour la recevabilité des études sur le milieu naturel et un préalable à la poursuite de l'instruction du dossier d'autorisation environnementale (en d'autres termes, ce point aurait été relevé par les services de l'Etat bien avant la tenue de l'enquête publique). Pour finir, l'ancienneté des études réalisées sur la faune et la flore n'a pas été relevée par la MRAE ou le CSRPN dans leurs avis respectifs.

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

Réponse du porteur de projet :

D'une part, le CNPN doit être saisi uniquement dans le cas où la demande de dérogation porte sur une espèce protégée figurant dans l'Arrêté du 6 janvier 2020 fixant la liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du Conseil national de la protection de la nature.

Si le moineau Friquet figure effectivement dans cette liste, le dossier de demande de dérogation établi dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale conclut à un impact du projet non suffisamment caractérisé sur cette espèce (voir précisions d'Eco-Med dans le mémoire en réponse au CSRPN : Chapitre 4).

Pour rappel l'article L.411-2-1 du code de l'environnement précise :

"La dérogation mentionnée au 4° du I de l'article L. 411-2 n'est pas requise lorsqu'un projet comporte des mesures d'évitement et de réduction présentant des garanties d'effectivité telles qu'elles permettent de diminuer le risque de destruction ou de perturbation des espèces mentionnées à l'article L. 411-1 au point que ce risque apparaisse comme n'étant pas suffisamment caractérisé et lorsque ce projet intègre un dispositif de suivi permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et, le cas échéant, de prendre toute mesure supplémentaire nécessaire pour garantir l'absence d'incidence négative importante sur le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées."

Conformément aux dispositions ainsi rappelées et à l'analyse écologique figurant au dossier, le moineau Friquet n'est pas intégré dans la demande de dérogation. La saisine du CNPN n'était ainsi pas obligatoire.

D'autre part, s'agissant de la critique soulevée par le contributeur et tirée de l'atteinte portée à un « *habitat d'alimentation* » du Moineau friquet, l'article 3 II. de l'arrêté ministériel du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection (lequel intègre le moineau

² <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000052088179>

friquet) précise par ailleurs que « *sont interdites sur les parties du territoire métropolitain où l'espèce est présente ainsi que dans l'aire de déplacement naturel des noyaux de populations existants la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux*. Ces interdictions s'appliquent aux éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos de l'espèce considérée, aussi longtemps qu'ils sont effectivement utilisés ou utilisables au cours des cycles successifs de reproduction ou de repos de cette espèce et pour autant que la destruction, l'altération ou la dégradation remette en cause le bon accomplissement de ces cycles biologiques ».

A la lumière de cette rédaction, la DREAL Nouvelle Aquitaine a spécifiquement confirmé, dans un jeu de questions/réponses mis en ligne sur son site Internet, que « *d'un point de vue réglementaire, les habitats d'alimentation ne sont stricto sensu pas protégés (les arrêtés de protection ne mentionnent que les "sites de reproduction et les aires de repos")* ».

Dans ces conditions, nous confirmons qu'il n'y avait pas lieu de saisir le CNPN.

En outre et pour être parfaitement complet, la saisine pour avis de l'OFB ne correspond à aucune obligation légale ou réglementaire.

- **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 :

Sur la compensation pour les chiroptères

La présence des chiroptères a bien été prise en compte dans les différentes études sur le milieu naturel.

A ce titre, plusieurs mesures ont été définies dans le dossier de demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3) :

- La perte d'**habitat** est compensée par la restauration et la réhabilitation de milieux remaniés et aménagés au niveau de la zone projet (zones de biodiversité) ainsi qu'au niveau de la parcelle compensatoire des Bas-jardins :
 - Sur les zones de biodiversité, la présence de routes et de dalles en béton forme des remblais imperméables. Ces aménagements anthropiques nuisent à l'expansion des habitats et restreignent l'expression de ces fonctionnalités. Elles limitent également le développement général des habitats. Afin d'améliorer l'état global de la zone de biodiversité, il semble donc nécessaire de supprimer les routes et les dalles de bétons ainsi que de combler les fosses. Une fois ces travaux réalisés, une végétation naturelle pourra alors se développer librement.
 - Sur la parcelle compensatoire des bas jardins, ce site correspond à une ancienne pépinière qui ne présente actuellement aucune mesure de restauration ou de gestion. Il présente une forte concentration d'espèces végétales exotiques envahissantes (Herbe de la Pampa, Filao) ainsi que de nombreux déchets horticoles (bâches, tuyaux, ...). Naval Group s'engage donc aujourd'hui sur des mesures de génie écologique afin de restaurer ces parcelles.

Toutes ces mesures participent bien à la restauration et la création de milieux naturels.

- Concernant la perte de **gîte anthropique**, la conservation d'un des bâtiments ainsi que l'amélioration de ses conditions d'accueil en gîte permet de réduire et de compenser la destruction des autres bâtiments. La mesure C1a rédigée dans ce sens vise à améliorer la qualité et la disponibilité des gîtes en faveur des chiroptères. Ces mesures d'amélioration des conditions de gîte sont reconnues et efficaces pour le maintien des chiroptères. La mise en place d'un bardage extérieur sur le bâtiment conservé permettra donc de compenser la perte d'habitat due à la destruction du bâtiment central (Nef).

Ces actions sont d'ailleurs validées dans l'avis formulé par le CSRPN :

- ✓ **La conservation d'un bâtiment favorable aux chiroptères, complétée par des aménagements destinés à renforcer l'attractivité et la fonctionnalité des habitats de proximité est pertinente pour favoriser le maintien des populations locales de plusieurs espèces.**
- Concernant les **arbres arboricoles**, qu'il s'agisse d'arbres favorables ou potentiellement favorables, les arbres n'ayant pu faire l'objet d'une recherche approfondie afin de déceler des cavités ou fissures sont automatiquement considérés comme potentiellement favorables au vu de l'essence et de la maturité

Mémoire en réponse du porteur de projet au PV de Synthèse - Aménagement du site des Bormettes

de ceux-ci. Ils sont donc évalués au même titre que des gîtes avérés et sont pris en compte dans la démarche ERC au même titre que les autres.

Les impacts sur les espèces arboricoles sont les plus élevés, cf. tableau d'impact concernant la Noctule de Leisler et à moindre mesure le Murin de Daubenton, la Pipistrelle pygmée et la Pipistrelle commune (voir Annexes 1 et 3).

La mesure d'abattage de moindre impact prévoit de s'assurer de l'absence d'individus en gîte avant toutes opérations pouvant entraîner la destruction d'individus.

- Mise en place d'un **plan d'éclairage du projet contre la pollution lumineuse**

La mesure R5 : Mise en place de l'éclairage a été établie en conformité avec les recommandations du CEREMA et les **exigences biologiques des chiroptères**. Elle propose des recommandations chiffrées et précises à appliquer au plan d'éclairage du projet.

Celle-ci explicite notamment dans le cadre des corridors : « Il est indispensable d'éviter l'éclairage des corridors conservés, restaurés et plantés (mesure C1b). L'implantation des luminaires doit être fait la plus proche possible des bâtiments, en évitant les zones de biodiversités. »

Le plan d'éclairage sera arrêté dans le cadre des études de détail du projet, en accord avec les recommandations de la mesure et validé par le bureau d'étude environnemental qui assurera le suivi environnemental au stade de la réalisation du projet.

- Mise en place de **corridors**

Plusieurs mesures ont été développées pour permettre le maintien des corridors ou en créer :

Mesure R8 : Conservation des éléments paysagers nécessaires aux déplacements des chiroptères

Mesure C1b : Amélioration de la connectivité gîte/espaces naturels alentours pour les chiroptères.



Ces mesures aboutissent à la conservation des zones de biodiversité et d'éléments paysagers tels que les alignements d'arbres et bosquets permettant de maintenir les fonctionnalités écologiques existantes à l'échelle de la zone d'étude, pour les espèces à moindre capacité de déplacement et ainsi éviter des isolats trop petits qui ne permettraient pas le maintien de ces espèces. Ces corridors de déplacement vont également être utilisés comme des couloirs de transit pour les chiroptères et les oiseaux principalement qui pourront ainsi se déplacer entre la zone d'étude et les zones naturelles alentours.

Cet agencement et ces propositions sont formulés en lien avec le plan de masse du projet et la possibilité de conservation et d'implantation.

La bonne application de ces mesures va permettre de largement limiter l'impact pressenti sur les fonctionnalités écologiques.

Sur la mesure de suivi concernant les chiroptères

Le suivi de l'efficacité des mesures est bien prévu par les études sur le milieu naturel (voir DDEP en Annexe 3). En ce qui concerne les chiroptères, la mesure S5a est prévue.

Pour rappel, elle consiste en des sessions d'écoutes au sol au sein de la zone d'étude à l'aide d'un détecteur d'ultrasons. Elles permettront, après analyse des enregistrements, d'identifier des espèces de chiroptères présentes en chasse, en transit ou dans les gîtes de la zone d'étude. Deux techniques pourront être utilisées pour cet inventaire acoustique : les points d'écoutes et les transects (trajet prédéfini reliant deux points d'écoute).

Les écoutes débutent peu avant la tombée de la nuit et s'étalent sur une durée d'environ 3 à 4 heures (période d'activité la plus importante). Les points d'écoute ont une durée de 10 minutes, pendant laquelle l'observateur note les espèces contactées et enregistre les sons nécessitant une analyse ultérieure. **Un bilan sera rédigé après la saison de suivi.**

3 nuits seront réalisées :

- En avril/mai pour le transit printanier,
- En juin/juillet pendant la période estivale correspondant à la période de gestation et d'élevage des juvéniles),

- En août/septembre, période estivale correspondant à la période d'émancipation des juvéniles et le début des accouplements.

A noter que la première année suivant la mise en place de la mesure C1a, un suivi 4 saisons (3 sessions nocturnes en printemps / été / automne et 1 session diurne hivernale) sera réalisé.

En complément, bien que cela ne soit pas indiqué dans la mesure, nous confirmons que la pose de détecteur passif sera bien effectuée dans le cadre des suivis.

Efficacité des mesures de compensation et dispositif de suivi

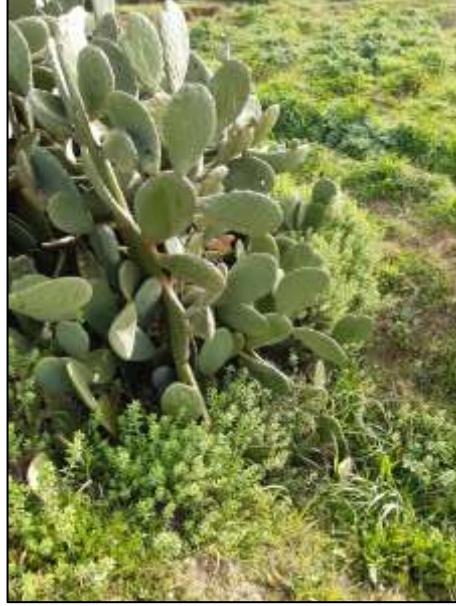
Les mesures de compensation présentées dans le DDEP du projet (*annexe 3 de l'étude d'impact*) s'appuient sur l'expertise et des retours d'expérience du bureau d'études Eco-Med en charge du volet naturaliste terrestre du dossier.

La justification de leur efficacité est présentée dans le mémoire en réponse à l'avis du CSRPN. Elle est rappelée dans le tableau ci-dessous.

Numéro et nom de la mesure	Justification de la compensation
Mesure C1a : Conservation d'un bâtiment favorable aux chiroptères et amélioration des conditions de gîte	<p>Cette mesure vise à améliorer la qualité et la disponibilité des gîtes en faveur des chiroptères.</p> <p>Ces mesures d'amélioration des conditions de gîte sont reconnues et efficace pour le maintien des chiroptères.</p> <p>La mise en place d'un bardage extérieur sur le bâtiment conservé, permettrait donc de compenser la perte d'habitat dû à la destruction du bâtiment central (Nef).</p> <p>Des prospections complémentaires, durant les quatre saisons du cycle biologique des chiroptères à l'intérieur du bâtiment conservé sont également à préconiser. L'objectif serait ainsi d'étudier la présence des chiroptères sur le site et le type d'utilisation qu'elles en font (gîte d'hivernation, gîte de mise bas, gîte temporaire de transit, ...). Ces prospections complémentaires permettraient ainsi de mieux appréhender les espèces et l'utilisation et de pouvoir mettre en place des améliorations au sein même du bâtiment dans le cadre de cette compensation.</p> <p>De plus, une concertation avant les travaux avec les architectes pour intégrer aux nouveaux bâtiments des zones de gîtes favorables aux chiroptères anthropiques est également à réfléchir dans le but d'avoir une plus grande disponibilité en gîte en consolidant cette mesure de compensation.</p>
Mesure C1b : Amélioration de la connectivité gîte/espace naturels alentours pour les chiroptères	<p>Le projet va, entre autres, induire une destruction de certains des corridors de transit pour les chiroptères présents sur site.</p> <p>Cette mesure vise à restaurer et créer de nouveaux corridors favorables aux déplacements de la faune et principalement des chiroptères.</p> <p>Une amélioration de la qualité de l'habitat pour les chiroptères mais également pour les autres groupes taxonomiques (reptiles, amphibiens, oiseaux, mammifère terrestres) va donc découler de cette mesure.</p> <p>Nous répondons bien à un besoin compensatoire visant à améliorer l'état écologique du site après travaux.</p>
Mesure C1c : Installation de gîtes à chiroptères en amont des travaux	<p>Cette mesure a pour objectif de recréer un habitat favorable aux espèces dont l'écologie est de type arboricole. Parmi les 13 espèces identifiées dans la zone d'étude, 7 d'entre elles présentent ces caractéristiques favorables à une activité arboricole (Noctule de Leisler, Pipistrelle pygmée, Murin cryptique, Murin de Daubenton, Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius).</p> <p>La mise en place des gîtes, en amont des travaux d'abattage d'arbre, créée des gîtes de substitution pour ces espèces, et permet <i>in-fine</i> d'améliorer la qualité de l'habitat présent.</p> <p>La mise en place d'un suivi régulier et adapté dans le cadre de cette mesure de compensation permettrait donc d'acquérir de précieuse données et un retour d'expérience quant à leur utilisation dans une démarche compensatoire.</p>

Numéro et nom de la mesure	Justification de la compensation
Mesure C2 : Transplantation des individus d'Euphorbe de Terracine présents dans les emprises du projet	<p>L'Euphorbe de Terracine (<i>Euphorbia terracina</i>) est une plante vivace qui s'adapte très bien aux milieux rudéraux. Les graines peuvent germer pratiquement toute l'année et les jeunes pousses sont capables de se ramifier à plusieurs reprises de manière à constituer des tapis denses avant la floraison du printemps. Les plantes coupées à leur base produisent rapidement de nouvelles tiges en utilisant les glucides stockés dans leurs racines et peuvent alors fleurir au printemps suivant.</p> <p>L'espèce tire avantage des perturbations humaines, comme les travaux de terrassement ou les remblais. Ces milieux, souvent perturbés, favorisent l'Euphorbe de Terracine en réduisant la compétition interspécifique, ce qui lui permet de se développer rapidement, presque au même rythme que les espèces pionnières annuelles. La translocation d'individus d'Euphorbe de Terracine est réalisable car l'espèce présente une bonne tolérance aux perturbations, ce qui la rend relativement robuste face aux opérations de translocation.</p> <p>Des retours d'expérience dans le Sud de la France lors d'apport de terre végétale dans certains chantiers démontrent la capacité de l'espèce à s'implanter dans de nouveaux sites perturbés (SPL, comm. pers.). En outre, cette espèce peut être très facilement mise en culture en pépinière où elle produit de grandes quantités de graines et se maintient d'une année sur l'autre comme cela a été le cas dans le cadre d'une expérimentation de transplantation dans le Var à la suite de la destruction d'une population locale d'Euphorbe de Terracine à l'échelle d'un talus routier qui a été recolonisé depuis (J. Viglione, comm. pers.) Les observations de suivis scientifiques et les expériences de translocation auxquelles les botanistes ont pu assister révèlent un excellent taux de survie après transplantation. Les populations déplacées montrent une régénération rapide et réussissent généralement à s'établir durablement dans leur nouvel environnement. La dernière translocation de l'espèce remonte à 2020, sur la commune de Puget-sur-Argens. Les résultats ont montré un développement remarquable la première année, suivi d'un maintien stable de l'espèce au cours des années suivantes. Bien qu'il soit établi entre les botanistes que cette espèce peut facilement recoloniser une zone perturbée et supporte bien la translocation, nous n'avons pas de données quantifiées pour illustrer ces conclusions.</p>
Mesure C4 : Installation de nichoirs pour les oiseaux cavicoles	<p>Cette mesure, ainsi que les mesures C5b et C6 participent à une amélioration écologique générale de la zone d'étude. Elles permettent la mise à disposition de gîtes favorables à plusieurs espèces soumises à la demande de dérogation (Huppe fasciée et Petit-duc scops).</p> <p>Bien qu'il soit établi dans la communauté scientifique que ces espèces utilisent pour la nidification ce type de nichoir spécifique, nous n'avons pas de données quantifiées pour illustrer ces conclusions.</p> <p>La mise en place d'un suivi régulier et adapté dans le cadre de cette mesure de compensation permettrait donc d'acquérir de précieuse données et un retour d'expérience quant à leur utilisation dans la présente démarche compensatoire.</p>
Mesure C5a : Création d'un réseau de sites de reproduction favorable aux amphibiens en amont du sauvetage	<p>Les mesures de création de mares favorables à la reproduction des amphibiens sont aujourd'hui reconnues et rentrent complètement dans une démarche compensatoire. Ces créations de mares vont permettre d'améliorer l'état écologique du site en créant un nouveau réseau de site de reproduction et de meilleure qualité que le site actuel (fossé), qui sera par ailleurs détruit lors des travaux.</p> <p>Les retours d'observations de suivis scientifiques sur ce type de mesures sont connus et révèlent un excellent taux d'occupation par les amphibiens, surtout pour les espèces pionnières telles que le Pélodonte ponctué, le Crapaud épineux, le Crapaud calamite ou encore la Rainette méridionale.</p>

Numéro et nom de la mesure	Justification de la compensation
	 <p data-bbox="520 871 1395 938">Mare de compensation créée avec reproduction avérée du Pélodyte ponctué et du Crapaud épineux (E. LEPLAT, 27/06/2023, St Auban (06))</p>  

Numéro et nom de la mesure	Justification de la compensation
	Mare de compensation créée avec reproduction avérée du Crapaud calamite et de la Rainette méridionale + ponte de Rainette méridionale (A. FOREAU, 20/05/2021, Châteauneuf-du-pylône (84))
Mesure C5b : Création d'un réseau d'hibernacula et de gîtes favorables aux amphibiens et aux reptiles en amont du sauvetage	<p>Cette mesure, ainsi que les mesures C4 et C6 participent à une amélioration écologique générale de la zone d'étude. Elles permettent la mise à disposition de gîtes favorables à plusieurs espèces soumises à la demande de dérogation (Crapaud calamite, Crapaud épineux, Pélodyte ponctué, Rainette méridionale, Couleuvre de Montpellier et le Lézard des murailles).</p> <p>Bien qu'il soit établi dans la communauté scientifique que ces espèces utilisent ce type de gîte aussi bien pour l'insolation, le repos et également l'hivernage, nous n'avons pas de données quantifiées pour illustrer ces conclusions.</p> <p>La mise en place d'un suivi régulier et adapté dans le cadre de cette mesure de compensation permettrait donc d'acquérir de précieuse données et un retour d'expérience quant à leur utilisation dans la présente démarche compensatoire.</p>
Mesure C6 : Création d'un réseau de gîte d'hibernation pour le Hérisson d'Europe	<p>Cette mesure, ainsi que les mesures C4 et C5b participent à une amélioration écologique générale de la zone d'étude. Elles permettent la mise à disposition de gîtes favorables à une espèce soumise à la demande de dérogation, le Hérisson d'Europe.</p> <p>Bien qu'il soit établi dans la communauté scientifique que cette espèce utilise ce type de gîte pour l'hivernation, nous n'avons pas de données quantifiées pour illustrer ces conclusions.</p> <p>La mise en place d'un suivi régulier et adapté dans le cadre de cette mesure de compensation permettrait donc d'acquérir de précieuse données et un retour d'expérience quant à leur utilisation dans la présente démarche compensatoire.</p>
Mesure C7 : Dispositif de lutte contre des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes (EVEE) et entretien écologique des sanctuaires de nature aux abords de l'emprise	<p>L'élimination des espèces exotiques envahissantes permet une amélioration de l'habitat en faveur des plantes autochtones et à enjeux en retirant une pression et un recouvrement de surface important et de redonner de l'espace aux espèces locales.</p> <p>Cette mesure permet une amélioration de l'état écologique du site par rapport à l'état actuellement observé.</p> 

Figuier de Barbarie recouvrant un plant d'Euphorbe de Terracine, S. FLEURY, in-situ

Un suivi des mesures de compensation est prévu et décrit en détails dans le DDEP réalisé pour le projet (*annexe 3 de l'étude d'impact - paragraphe 4.2*). Celui-ci vise à **s'assurer de la pérennité et de l'efficacité des mesures de compensation**. A ce titre, les suivis sont prévus sur une durée de **30 ans** (9 sessions à T+1, 2, 3, 5, 10, 15, 20,

25 et 30 ans). Ils portent sur l'ensemble des espèces et habitats faisant l'objet de mesures compensatoires, sur les parcelles dédiées du site des Bormettes et les zones compensatoires localisées aux Bas Jardins à la Londe-les-Maures (voir à ce titre le mémoire en réponse à l'avis du CSRPN). Les mesures de compensation envisagées sur le site des Bas Jardins ont été présentées au Conservatoire du Littoral qui partage la vision sur la gestion du site. Par ailleurs, Naval Group s'est engagé à la mise en œuvre de ces mesures dans un courrier adressé au Conservatoire du Littoral en date du 10 avril 2025.

- **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 :

Lézard ocellé

Ce sujet a fait l'objet d'une réponse précise à la MRAe que nous synthétisons ci-dessous :

- Aucune donnée historique de l'espèce n'a été recensée dans la zone du projet dans les données bibliographiques,
- Les inventaires ont été réalisés dans les règles de l'art : phase d'analyse fonctionnelle avant d'aller sur le terrain puis prospections ciblées selon 3 modes opératoires, dans des conditions météorologiques appropriées aux reptiles : recherche à vue, recherche d'individus, recherche minutieuse d'indices de présence

Protocole et mesures

- Le recours aux méthodes alternatives mentionnées dans l'avis de la MRAe n'était pas requis en l'espèce :
 - Le protocole PIRA n'est pas adapté compte-tenu de la taille du site ; pour autant, il convient de souligner que les investigations qui ont été conduites présentent un degré d'efficacité fort et par ailleurs analogue avec celui découlant, pour les contextes qui s'y prêtent, au protocole PIRA,
 - Concernant la pose de plaques à reptiles, cela peut permettre une meilleure détection de certaines espèces, particulièrement les serpents. Toutefois, ce constat est bien plus nuancé dans la région méditerranéenne, compte tenu, d'une part des fortes températures qui rendent rapidement inexploitables les plaques par les reptiles, mais aussi par la présence de nombreux gîtes naturels (Pottier G., 2023). De plus, le Lézard ocellé est une espèce n'exploitant que très peu ce type de dispositif comme ont pu le montrer certaines études (Ballouard et al, 2013) ; de fait, la mise en place d'un réseau de plaques sur la zone n'aurait pas accru la détectabilité de l'espèce.
- Sur les dates de passage, le bureau Symbiodiv a réalisé un passage en avril, un en mai et un en juillet 2020. ECOMED a complété ces inventaires avec un passage en mai et juin 2023. Ces dates de passages rentrent parfaitement dans l'écologie de l'espèce et ne sont pas tardives.

Nous confirmons donc les conclusions du volet naturel de l'étude d'impact (Annexe 1 de l'étude d'impact), confirmées par les réponses apportées à l'avis de la MRAE et renouvelons notre position sur le fait que la zone d'étude ne présente aucun habitat favorable à la présence de l'espèce, que celle-ci n'est historiquement pas connu du site et de ses alentours proches et qu'au vu de l'historique du site, celui ne semble jamais avoir été favorable à la présence de l'espèce.

Le Lézard ocellé est donc considéré absent de la zone d'étude. De ce fait, il n'y a pas lieu d'évoquer la mise en œuvre de la séquence ERC le concernant.

Nous renvoyons également le lecteur aux réponses formulées aux avis du CSRPN et de la MRAE.

Moineau friquet :

Les prospections ont été réalisées sur des journées entières sur un site de taille limitée, le temps imparti étant largement suffisant pour prospecter l'intégralité du site en détail. De plus, les Moineaux sont des espèces mobiles et bruyantes, leur détection est de ce fait assez aisée.

Aucun contact avec le Moineau friquet n'a été réalisé au niveau du site (il n'a été n'a été observé qu'aux abords du site) malgré plusieurs prospections en période de reproduction, ni en recherche alimentaire, ni en prospection de site de nidification. Son statut peut donc être confirmé avec une présence uniquement en alimentation en période de dispersion.

Compte-tenu de sa présence en alimentation dans la zone d'étude, nous avons considéré 13,3 ha d'habitat d'alimentation sur le site, ce qui se veut volontairement large, incluant tous les habitats potentiellement favorables, **même si l'espèce n'y a pas été observée**. Au vu du faible nombre d'individus (deux) et d'une unique observation, l'évaluation des impacts bruts sur l'espèce est donc jugée faible et n'est pas sous-évaluée.

De plus, le maintien dans le cadre de l'évitement amont de zone de biodiversité au sein de la zone projet permettra de conserver des secteurs favorables aux recherches alimentaires de l'espèce.

Naval Group va également réaliser le semis de Poacées comme des *Panicum* ou *Sorghum* qui sont fortement appréciés de l'espèce au sein des espaces verts inclus au projet.

Enfin, nous renvoyons également le lecteur aux réponses formulées aux avis du CSRPN et de la MRAE.

7.3 Allée des platanes

Symbol 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.
- 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.
- 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 :

Le projet a fait l'objet d'une **évaluation écologique approfondie** dans le cadre du *Volet Naturel d'Étude d'Impact terrestre* (*Annexe 1 de l'étude d'impact – VNEI terrestre*, réf. 2310-RP3941). Cette étude a recensé les espèces présentes y compris les espèces protégées dont les habitats sont potentiellement impactés. En réponse à cela, un **dossier de demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées** a été déposé (*Annexe 3 de l'étude d'impact – volet terrestre*). Des **mesures d'évitement, réduction et compensation** sont prévues, incluant notamment :

- Des transplantations végétales lorsque possible,
- Des replantations à essence locale en compensation,
- Une **gestion différenciée des espaces arborés conservés**,
- La préservation d'un certain linéaire d'arbres structurants.

En particulier, concernant l'alignement de platanes, nous comprenons pleinement l'attachement à ces arbres, et nous confirmons que leur présence a été intégrée très tôt dans les réflexions d'aménagement au même titre que pour l'ensemble des alignements d'arbres présents dans le périmètre du projet. En effet, sur les 4 alignements d'arbres existants, 3 ont pu être maintenus :

- Entre les futurs logements et le futur équipement sportif,
- Le long de l'avenue Schneider (à l'exception d'1 seul arbre afin de permettre le bon écoulement des eaux dans une noue),
- Le long de la rue des Platanes.

S'agissant de l'allée des platanes évoquée, plusieurs contraintes fortes ont conduit à retenir leur abattage comme un impératif. En effet, le maintien de ces arbres dans leur état actuel est incompatible avec les exigences de sécurité et de respect de la loi littoral. Nous sommes obligés d'implanter le bâtiment principal en tenant compte de l'éloignement de la côte (interdiction de construction dans la bande des 100 m au titre de la **loi littoral**). De plus, l'emplacement actuel de l'allée est une **zone de plus faible aléa inondation**. Il nous apparaît indispensable de tout mettre en œuvre pour assurer la sécurité des collaborateurs et des riverains face au risque inondation. Ces impératifs ont nécessité le déplacement du bâtiment vers le Nord, et donc la suppression de cet alignement.

Compte-tenu des cavités présentes, intéressantes ou potentiellement intéressantes, pouvant abriter des oiseaux ou des chauves-souris, ces éléments ont été pris en compte :

- Dans l'étude d'impact (*volet milieu naturel en Annexe 1*) avec la mise en place de mesures de réduction ayant pour objectif d'éviter la destruction d'individus de chauves-souris et d'oiseaux pouvant utiliser ces cavités en procédant à un abattage doux des arbres et à la mise en place de système anti-retour (mesure R3), couplé à une adaptation des périodes de travaux pour que ceux-ci soient réalisés en période de moindre sensibilité écologique (mesure R2).
- Dans la demande dérogation "espèces protégées" (*Annexe 3*) par la mise en place de mesures de compensation visant à installer des nichoirs à chiroptères (mesure C1c), favorables aux maintiens des espèces arboricoles : Noctule de Leisler, Pipistrelle pygmée, Murin cryptique, Murin de Daubenton, Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius, et des nichoirs à oiseaux (mesure C4), favorables aux maintiens des oiseaux cavicoles : Huppe fasciée et Petit-duc scops.

Le projet prévoit en outre un effort conséquent de replantation, avec l'introduction d'essences locales résilientes et favorables à la biodiversité. Des linéaires arborés, des zones végétalisées et des îlots écologiques seront mis en place. Au global, plus de 500 arbres seront plantés dont 326 sur le projet industriel de Naval Group, représentant un gain considérable avec un ratio de 4 arbres plantés pour 1 arbre supprimé. De plus, un alignement d'arbres sera également créé à l'Ouest du site, le long du futur chenal de dérivation du Maravenne. Ces mesures sont décrites dans le cadre de l'étude d'impact.

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 :

Cette question a été traitée en détail au point « 2.2) voiries et circulation » du présent document.

En voici une synthèse :

L'accessibilité constitue un enjeu clé du projet. C'est pourquoi une **étude d'accessibilité complète a été réalisée** (cf. DAE PJ4 – *Étude de circulation et de stationnement – mars 2025*), intégrant :

- Le flux prévisionnel des salariés (Naval Group et partenaires),
- Les déplacements générés par les logements, l'hôtel et les autres pôles,
- Les contraintes de voirie (notamment l'**étroitesse de l'avenue Schneider**),
- Les horaires sensibles (notamment scolaires),
- Les hypothèses de modes de déplacement.

Cette étude a conduit à **plusieurs engagements**, notamment :

- **Le lissage horaire des arrivées/départs** sur plusieurs tranches horaires pour limiter les pics,
- **Le développement d'un plan de mobilité d'entreprise** incitatif (covoiturage, navettes, vélos),
- Le maintien d'une **vitesse réduite** pour limiter les nuisances,
- Et la **coordination avec les services de la commune** pour intégrer ces flux dans le plan de circulation global.

Le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

- 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 :

La commune de La Londe-les-Maures est attentive à l'image, à l'identité et à la qualité de vie de son territoire. Si des habitants expriment un attachement légitime à la tranquillité, à l'environnement naturel et à l'histoire de la commune, ces dimensions ont été **prises en compte dans l'élaboration du projet des Bormettes**, qui ne s'inscrit ni dans une logique de densification urbaine, ni dans une volonté de transformation radicale du village.

La commune de La Londe-les-Maures s'est historiquement construite autour **de trois piliers** structurants de son identité :

- **l'agriculture**, présente dès l'origine sur les terres fertiles du territoire,
- **le tourisme**, qui a façonné le développement du front de mer et les aménagements balnéaires,
- et **l'industrie**, qui a joué un rôle central avec notamment la présence historique de l'usine de torpilles sur le site des Bormettes.

Le projet de retour de **Naval Group** constitue **la réactivation moderne de ce troisième pilier**, avec une industrie de haute technologie, propre, à forte valeur ajoutée et intégrée à la transition écologique. Il **ne s'agit pas d'une rupture**, mais **d'une réconciliation avec une composante délaissée pendant trop longtemps de l'histoire locale**, à travers un projet maîtrisé et respectueux du territoire.

Le projet des **Bormettes** est :

- situé sur une **friche industrielle** appartenant à Naval Group,
- intégré dans un tissu déjà urbanisé (quartier du Port, de l'Argentière, cité des Bormettes),
- de **dimension mesurée**, avec :
 - **seulement 25 logements**,
 - un **restaurant d'entreprise**,
 - un **hôtel**,
 - une **zone tertiaire/industrielle d'excellence** (Naval Group + zone partenaire),
 - un **équipement sportif**.

Sur un terrain de **20 hectares**, ce programme peut objectivement être qualifié de **très modéré**.

Sur une telle emprise, il aurait été possible de proposer :

- la réalisation de plusieurs centaines de logements,
- l'aménagement d'une **station balnéaire avec port de plaisance**,
- des commerces et des structures touristiques de grande capacité.

Aucun de ces scénarios n'a été retenu. La commune a fait le choix **d'un projet d'aménagement léger**, respectueux, qualitatif, maîtrisé, avec une **vocation économique et d'intérêt général**. Cela démontre une volonté de **protéger le cadre de vie**, tout en **assurant une réhabilitation intelligente** du site, évitant l'abandon ou la dégradation de cette friche à fort enjeu paysager et environnemental.

Les craintes liées aux flux de circulation sont **entendues**, mais elles ont été **traitées très en amont** :

- Une **étude de circulation** complète (TRANSITEC) a permis de calibrer le projet pour que **la phase 1 fonctionne sans infrastructure nouvelle**.
- Des **voies douces, des parkings, une hiérarchisation des accès** ont été intégrés.
- L'avenue Schneider sera **requalifiée** pour absorber les flux liés à Naval Group **sans congestion ni danger pour les riverains**.

La volonté de préservation de l'identité villageoise, du littoral et de la tranquillité a guidé l'ensemble du projet. Il s'agit :

- de réhabiliter un site aujourd'hui en friche et abandonné,
- de limiter les nuisances futures (bruit, circulation, paysages),
- d'offrir **des équipements nouveaux à la population** (équipement sportif, hôtel, activités, sentier littoral, parc, des modes doux de déplacement très qualitatifs...),
- de **positionner La Londe-les-Maures comme une commune équilibrée**, moderne et dynamique, **mais sans excès ni urbanisation subie**.

Ce projet ne fait **ni perdre son âme à La Londe**, ni basculer la commune dans une logique de métropolisation. Il **réinscrit un site dans l'histoire locale**, en réunifiant les trois piliers de son identité — agriculture, tourisme et industrie — au service **d'un développement mesuré et qualitatif**.

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

Réponse du porteur de projet :

L'avis de la commission nautique locale, présenté à l'enquête publique, n'indique pas d'incompatibilité de la coactivité avec les acteurs du plan d'eau et n'empêche en aucun cas les autres activités.

En effet, ce projet a été présenté en commission nautique locale réunie le 30 juin 2025.

A l'issue de la présentation du projet et des différents échanges, la commission émet un avis favorable avec 3 recommandations listées ci-dessous :

- Le balisage du chenal d'entrée du port avec des bouées rouges et vertes en continuité du balisage d'entrée du port ;
- La création d'un groupe d'échange restreint alimenté par Naval Group pour informer des jours d'essais ;
- La signalisation lumineuse du coffre d'amarrage.

La circulation du public lors du passage du site de Naval Group vers le ponton sera réglementée par voie de convention entre la Communauté de Commune Méditerranée Porte des Maures et la société Naval Group.

- **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 :

Le classement ICPE des activités projetées, tel qu'il ressort du dossier de demande, ne relève que du régime le moins contraignant (à savoir celui de la déclaration), de telle sorte que la référence à un classement Seveso n'est étayée par aucun élément tangible. Il ne représente en aucun cas la réalité du dossier.

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

Réponse du porteur de projet :

Le site des Bormettes n'a aucune vocation militaire opérationnelle. Il s'agit d'un site dédié à la conception, l'essai et la qualification de systèmes navals, en lien avec les activités industrielles de Naval Group. Il ne s'agit ni d'un port militaire, ni d'un site de stockage d'armement. L'ensemble des dispositifs de sûreté et de protection sont prévus, sous le contrôle des services de l'Etat. Il ne s'agit pas non plus d'un site menant des activités nucléaires.

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 :

La localisation du projet par rapport à des **zones protégées** (Natura 2000, Sanctuaire Pelagos, aire d'adhésion du Parc national de Port-Cros) a bien été prise en compte dans l'évaluation environnementale et l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

Des mesures d'évitement-réduction-compensation (ERC) robustes ont été définies dans le cadre de ces études. En ce sens, l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 conclut que le projet ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000.

S'agissant de Pelagos, rappelons également que le Parc National de Port-Cros qui a en charge l'animation du Sanctuaire pour la France a rendu un avis favorable au projet.

S'agissant des risques de pollution de ces espaces, l'ensemble des risques de pollution et mesures associées **pendant les travaux** est décrit dans l'étude d'impact au paragraphe 2.3.3 – Partie Va : eaux souterraines, eaux douces superficielles et eaux côtières.

De même, les risques et mesures associées **pendant l'exploitation** sont décrits dans l'étude d'impact au paragraphe 3.2.3 – Partie Va : eaux souterraines, eaux douces superficielles et eaux côtières.

- **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 site des Bormettes est marqué par un **passé industriel** et, à ce titre, il a donné lieu à des opérations de réhabilitation dans le prolongement de la cessation d'activité intervenue en 1993.

1. Diagnostic

Depuis, plusieurs campagnes de diagnostics ont été menées tel qu'indiqué dans l'étude d'impact :

1. Etat initial : Partie IV - paragraphe 2.3.3.2
2. Impacts et mesures : Partie Va) - paragraphe 3.1.4

Les résultats de ces études sont néanmoins cachés : ils sont présentés en intégralité dans la *Synthèse des données environnementales* réalisée par SOL2E, jointe en Annexe 14 de l'étude d'impact figurant en PJ n° 4 du dossier.

Les conclusions de cette étude sont reprises dans l'étude d'impact : bien que la qualité des sols soit compatible avec un usage industriel, des analyses complémentaires doivent être réalisées, en particulier dans le secteur Nord-Est du site compte-tenu des usages futurs projetés (logements, équipement sportif, hôtel), afin de vérifier la compatibilité sanitaire du site avec ses usages projetés ainsi qu'avec ses futurs aménagements.

Le cas échéant, les mesures nécessaires (par exemple, couverture des sols, excavation...) seront définies dans le cadre d'un plan de gestion.

Comme indiqué dans l'étude d'impact (pages 574 à 581), conformément à la réglementation applicable, les demandes d'autorisations d'urbanisme qui seront ultérieurement déposées au droit des emprises prévues pour accueillir les logements et l'hôtel feront bien l'objet des études nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés, dont la prise en compte sera alors garantie au travers de l'attestation ATTES-ALUR prévue à l'article L. 556-1 du code de l'environnement qui sera jointe aux demandes de permis de construire.

2. Risque Radon

Concernant le risque radon, celui-ci est en effet présent dans le secteur : en revanche, il ne concerne pas uniquement le site du projet mais l'ensemble de la commune de La Londe les Maures (ainsi que les communes voisines). Celui-ci est pris en compte dans l'étude d'impact (Partie III – paragraphe 8.1.7 et Partie Va) – paragraphe 3.7.1.6), notamment au travers de la ventilation des locaux et de la réalisation de mesures dans les bâtiments pour contrôler les niveaux d'exposition du personnel. L'ARS qui a émis un avis favorable relève d'ailleurs la « prise en compte du risque radon et les obligations qui en découlent (population et travailleurs) ».

3. Sur l'état des sols et les réserves émises

Comme indiqué (*Pièce Jointe 4 – Étude d'impact*, p. 574 à 581), le site présente un passif industriel justifiant des analyses complémentaires préalables aux terrassements et à l'obtention des permis de construire, notamment pour :

- Vérifier la compatibilité sanitaire avec les futurs usages : en effet, bien que la qualité des sols soit compatible avec un usage industriel, des analyses complémentaires doivent être réalisées, en particulier dans le secteur Nord-Est du site compte-tenu des usages futurs projetés (logements, équipement sportif, hôtel). Le cas échéant, les mesures nécessaires (par exemple, couverture des sols, excavation...) seront définies dans le cadre d'un plan de gestion ;
- Établir le plan de gestion incluant le devenir des terres excavées (classement, traçabilité, exutoire).

La prise en compte de ces études est un préalable à l'obtention des permis de construire. Comme cela est indiqué dans l'étude d'impact, conformément à la réglementation applicable, les demandes d'autorisation d'urbanisme qui seront déposées au droit des emprises prévues pour accueillir les logements, l'équipement sportif et l'hôtel feront l'objet des études nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés, dont la prise en compte sera alors garantie au travers de l'attestation ATTES-ALUR prévue à l'article L. 556-1 du code de l'environnement qui sera jointe aux demandes de permis de construire. Cette attestation est établie par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués garantissant la réalisation d'une étude de sols et sa prise en compte dans la conception du projet de construction. **De fait, cette obligation s'impose à tout porteur de projet.**

Cette nécessité est reprise par l'ARS dans son avis du 27 décembre 2024, qui est favorable avec réserve visant à rappeler que ces études sont à réaliser avant la mise en œuvre des aménagements sensibles, ce qui sera le cas.

La mise en œuvre de ces études, leur validation et leur contrôle s'opéreront :

- Dans le cadre de la phase de conception détaillée des projets,
- Avec la constitution d'un plan de gestion des sols pollués selon la méthodologie nationale (cf. sites et sols potentiellement pollués – Ministère de la Transition écologique),
- Au travers de l'attestation ATTES-ALLUR précitée, conformément aux dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement,
- Sur site, la mise en œuvre et le respect du plan de gestion seront contrôlés par le maître d'œuvre et le coordonnateur environnement.

4. Modalités de travaux

Les modalités de gestion des terres polluées pendant les travaux sont décrites dans l'étude d'impact (pages 514-515) :

De façon générale, un protocole de travaux sera mis en œuvre intégrant des procédures relatives à :

- La conduite à tenir en cas de découverte de matériaux suspects ;
- La **sécurité des travailleurs** tout au long du chantier (notamment précautions lors des terrassements) ;
- Les modalités de stockage temporaire de tels matériaux afin de **prévenir les risques de pollution du sol et du sous-sol ou l'envol de poussières** ;
- Les modalités d'évacuation hors site (conditions de transport, de prise en charge vers une filière adaptée...) ;
- Les modalités de suivi (bordereaux de suivi de déchets).

A ce titre le maître d'ouvrage :

- Obtendra une **ATTES-ALUR** de la part d'un BET certifié dans le domaine des sites et sols pollués en application des dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement, laquelle devra être jointe en PC 16-5 de la demande de PC (et en PA16-2 d'une éventuellement demande de PA).
- **Assurera la gestion des terres excavées conformément à la réglementation en vigueur** en se conformant :
 - À la hiérarchie des modes de gestion des déchets définie à l'article L. 541-1 II. 2° du code de l'environnement ;
 - À la note ministérielle précitée du 27 avril 2022 d'explication de la nomenclature ICPE des installations de gestion et de traitement de déchets qui prévoit que les terres excavées ne prennent le statut de déchet que si elles sont évacuées en dehors du site de leur excavation ;
 - Aux exigences de traçabilité des terres excavées et sédiments résultant du registre national (RNDTS) prévu à l'article R. 541-43-1 du code de l'environnement.

L'ensemble de ces mesures et des mesures définies précédemment sera imposé aux entreprises intervenant sur le chantier via les cahiers des charges des travaux. **Des visites régulières de chantier par la coordination environnementale permettront également de vérifier la bonne application de ces mesures par les entreprises.** »

Ces modalités de gestion seront précisées dans le cadre du **plan de gestion** : nous rappelons qu'elles viseront notamment à éviter toute dispersion de particules de sols dans l'air et dans l'eau (à titre d'exemples, évacuation des terres le plus possible en flux tendus pour limiter la durée de stockage sur site, adaptation du positionnement des stockages par rapport aux habitations et aux vents, stockage sur support étanche type bâche ou géotextile, brumisation ou couverture des matériaux stockés au moyen d'une bâche par exemple pour éviter l'envol de poussières ...).

Pour finir, de façon générale, dans le respect du plan de gestion, les porteurs de projet veilleront à limiter les mouvements de terre, y compris l'excavation de terres polluées afin de minimiser les volumes à manipuler.

- **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 :

L'étude d'impact menée sur le projet ne met pas en avant de risques industriels majeurs liés à l'activité de Naval Group (cf. §8 de la PJ4-Etude d'Impact)

Le dossier de demande d'autorisation environnementale procède à l'analyse du classement des activités projetées par Naval Group au regard de la nomenclature des ICPE.

Il en ressort que seules trois ICPE soumises au régime de la déclaration feront l'objet d'une exploitation sur le site, à savoir :

- Des équipements frigorifiques ou climatiques relevant de la rubrique 1185 ; lié à la présence de pompes à chaleur pour la gestion de l'ambiance thermique au sein des bâtiments => faible risque limité à l'emprise NG
- Des installations de type fontaine à détergent à base aqueuse et bain de nettoyage à ultrasons relevant de la rubrique 2563 --> : lié à l'activité usinage avec la présence de lubrifiants et solvants => Risque limité à la zone d'activité en question avec notamment les moyens de stockage adaptés
- Un local batteries dans les zones de production et d'essai et des accumulateurs individuels dans les locaux informatiques relevant de la rubrique 2925. Risque limité à la zone d'activité en question avec moyens adaptés suite à une analyse de risques interne

Le site ne stockera pas de volumes importants de produits comme en atteste son classement ICPE qui relève uniquement de la déclaration. Comme indiqué dans l'étude d'impact en PJ4 (voir Partie Va – paragraphe 3.2.1.1, page 594), les produits seront stockés dans les règles de l'art, a minima sur rétention et/ou dans des bâtiments aux sols étanches dans un local dit « ACD » (agents chimiques dangereux) ventilé de 5 m² seulement.

Concernant l'utilisation de substances chimiques, la soude prise en compte dans les ICPE est uniquement dans sa forme liquide, forme non utilisée sur le site. En effet, Naval Group utilise de la soude sous forme de poudre et de cristaux, l'acheminement est cadre par la réglementation Transport de Matières Dangereuses qui précise notamment les conditions d'étiquetage, signalisation et circulation des véhicules de transports. Sur site, ces produits sont stockés dans des emballages et condition garantissant la sécurité des collaborateurs.

La rubrique 4715 de la nomenclature concerne, pour sa part, les sites sur lesquelles la quantité d'hydrogène susceptible d'être présente dépasse 100kg et ne déclenche, en toute hypothèse, un classement relevant de la réglementation Seveso qu'à partir d'une quantité d'hydrogène susceptible d'être présente dépasse 5 tonnes (Seveso seuil bas) et 50 tonnes (Seveso seuil haut).

- Naval Group n'envisage pas de produire et/ou stocker de l'hydrogène sur site en quantité supérieure à 100 kg, de telle sorte que le classement des activités réalisé sous la responsabilité par l'exploitant n'a logiquement pas mentionné la rubrique 4715.

Quant au statut Seveso du site :

- Le classement ICPE des activités projetées, tel qu'il ressort du dossier de demande, ne relève que du régime le moins contraignant (à savoir celui de la déclaration), de telle sorte que la référence à un classement Seveso n'est étayée par aucun élément tangible. Il ne représente en aucun cas la réalité du dossier.

Enfin, il est important de rappeler que les engins qui seront assemblés sur le site des Bormettes par Naval Group ne contiendront pas de charge explosive.

Dans ces conditions, le projet ne constitue pas une « activité industrielle à risque ».

- **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 :

Le site des Bormettes est marqué par un **passé industriel** et, à ce titre, il a donné lieu à des opérations de réhabilitation dans le prolongement de la cessation d'activité intervenue en 1993.

Depuis, plusieurs campagnes de diagnostics ont été menées tel qu'indiqué dans l'étude d'impact :

1. Etat initial : Partie IV - paragraphe 2.3.3.2
2. Impacts et mesures : Partie Va) - paragraphe 3.1.4

Les modalités de gestion des terres polluées pendant les travaux sont également décrites dans l'étude d'impact (pages 514-515) :

De façon générale, un protocole de travaux sera mis en œuvre intégrant des procédures relatives à :

- La conduite à tenir en cas de découverte de matériaux suspects ;
- La **sécurité des travailleurs** tout au long du chantier (notamment précautions lors des terrassements) ;
- Les modalités de stockage temporaire de tels matériaux afin de **prévenir les risques de pollution du sol et du sous-sol ou l'envol de poussières** ;
- Les modalités d'évacuation hors site (conditions de transport, de prise en charge vers une filière adaptée...) ;
- Les modalités de suivi (bordereaux de suivi de déchets).

A ce titre le maître d'ouvrage :

- Obtendra une **ATTES-ALUR** de la part d'un BET certifié dans le domaine des sites et sols pollués en application des dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement, laquelle devra être jointe en PC 16-5 de la demande de PC (et en PA16-2 d'une éventuellement demande de PA).
- **Assurera la gestion des terres excavées conformément à la réglementation en vigueur** en se conformant :
 - À la hiérarchie des modes de gestion des déchets définie à l'article L. 541-1 II. 2° du code de l'environnement ;
 - À la note ministérielle précitée du 27 avril 2022 d'explication de la nomenclature ICPE des installations de gestion et de traitement de déchets qui prévoit que les terres excavées ne prennent le statut de déchet que si elles sont évacuées en dehors du site de leur excavation ;
 - Aux exigences de traçabilité des terres excavées et sédiments résultant du registre national (RNDS) prévu à l'article R. 541-43-1 du code de l'environnement.

L'ensemble de ces mesures et des mesures définies précédemment sera imposé aux entreprises intervenant sur le chantier via les cahiers des charges des travaux. **Des visites régulières de chantier par la coordination environnementale permettront également de vérifier la bonne application de ces mesures par les entreprises. »**

Ces mesures permettront de maîtriser les risques d'envol de poussières pendant les travaux.

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 :

Vous avez raison de souligner l'importance du respect des niveaux sonores réglementaires et nous vous confirmons que ce point a été pris en compte.

A cet effet, deux études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact :

- *Acoustique industrielle* (cf. Annexe 7) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au fonctionnement du projet industriel,
- *Acoustique environnementale* (cf. Annexe 6) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au trafic généré par le projet global (Phases 1 et 2).

Dans le cadre de ces études, les **sources de bruit** ont été identifiées :

- *Acoustique industrielle* : tous les équipements techniques bruyants ont été caractérisés. De plus, le trafic interne au site a été pris en compte ;
- *Acoustique environnementale* : le trafic total généré par le projet a été pris en compte (Phase 1 + Phase 2).

Le recensement des sources de bruit a donc été réalisé de façon exhaustive.

L'ensemble des sources de bruit a été modélisé et les résultats des modélisations intégrant le projet ont été comparés aux différents seuils réglementaires.

Comme pour toute étude acoustique, cette démarche a permis d'identifier les points où des dépassements de seuils se produisent et de **définir des mesures d'atténuation permettant de réduire les niveaux sonores en-dessous des seuils réglementaires**. L'efficacité de ces mesures est à nouveau vérifiée par modélisation.

Dans le cas présent, **des dépassements ont uniquement été identifiés vis-à-vis de la réglementation ICPE**.

En effet, vis-à-vis du trafic global induit par le projet, malgré une augmentation du niveau sonore, il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires sur l'avenue Schneider.

S'agissant de la réglementation ICPE, les mesures suivantes ont été définies et leur efficacité a été vérifiée par modélisation :

- Mise en place d'un silencieux de type piège à son pour tous les groupes froids ainsi que le compresseur d'air haute pression,
- Mise en place d'un écran acoustique autour des groupes froid sur le bâtiment principal,
- Mise en place d'un écran acoustique autour du groupe froid sur le toit du restaurant d'entreprise,
- D'ici la Phase 2, comme indiqué dans l'étude d'impact (voir pages 662 et 663), la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site pourrait être nécessaire pour limiter l'impact de la circulation au sein du site. Il est toutefois important de noter que les modélisations de l'étude acoustique ont été réalisées en considérant le projet global, à l'issue de la phase 2 (projet de Naval Group, lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel). Or, d'ici le lancement de la phase 2 (lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel), des actions seront mises en œuvre par Naval Group en lien avec la Collectivité afin de limiter le trafic généré par ses employés. Elles permettront de diminuer considérablement l'impact sonore modélisé associé au trafic global dans l'étude acoustique.

Dans ces conditions, comme le montre l'étude en Annexe 7, aucun dépassement des seuils réglementaires n'a lieu (voir pages 31 à 38 et tableaux / cartes en pages 38 à 41).

S'agissant l'étude acoustique environnementale traitant du trafic total généré par le projet pour le total des Phases 1 et 2 (cf. Annexe 6), comme indiqué ci-avant, il n'y a pas de dépassement de ces seuils sur l'avenue Schneider (voir page 32). Aussi, **réglementairement, aucun traitement n'est à mettre en place dans le cas de la modification de l'avenue Henri Paul Schneider**. Toutefois, le niveau sonore se rapprochant des seuils réglementaires, dans son *paragraphe 6.2*, l'étude donne des pistes indicatives de traitement acoustique à la source (écran acoustique, barrière végétale, enrobé acoustique, ...) ou au niveau des habitations (dispositif de renforcement de façade, ...).

De même que pour la mesure relative l'écran acoustique au Nord du site vis-à-vis du trafic interne traité dans l'étude Acoustique industrielle, compte-tenu du phasage du projet, Naval Group et la CCMPM s'engagent, en tant que pétitionnaires de la demande d'autorisation environnementale, à réaliser de nouvelles mesures acoustiques après la mise en service de l'usine soit à l'issue de la Phase 1 et à actualiser les études acoustiques en tenant compte des actions mises en œuvre vis-à-vis du trafic.

L'actualisation de ces études permettra de définir si la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site (cf. Annexe 7) et de traitement acoustique vis-à-vis du trafic global (cf. Annexe 6) sont nécessaires dans la Phase 2. Si tel était le cas, leurs caractéristiques seront définies ultérieurement en concertation avec la commune et les riverains en prenant en compte la contrainte liée au risque inondation (obstruction aux écoulements).

Contrairement à ce qu'indique la contribution, ces différentes mesures, telles qu'elles ont été intégrées au dossier de demande d'autorisation environnementale, constituent bien des engagements opposables aux pétitionnaires (Naval Group et CCMPM).

En complément, rappelons également les mesures suivantes :

- Des **implantations éloignées des limites du site** pour les sources les plus bruyantes ;
- Une **gestion des horaires d'activité** pour limiter les nuisances nocturnes ;
- Une **végétalisation renforcée** en limite de parcelle pour filtrer les sons.

Enfin, les mesures vis-à-vis des émissions acoustiques feront l'objet de **définitions circonstanciées lors de la phase de conception détaillée**, en lien avec le bureau d'études acoustique mandaté. Elles seront intégrées dans le **plan de gestion environnementale du chantier et d'exploitation**, sous contrôle des services de l'Etat.

En toute hypothèse, nous nous engageons à **maintenir les émissions sonores du site dans les limites réglementaires** et à mettre en œuvre toutes les solutions nécessaires en ce sens. Un **suivi acoustique post-mise en service** sera également réalisé pour vérifier la conformité des niveaux mesurés.

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

Réponse du porteur de projet :

Vous avez raison de souligner l'importance du respect des niveaux sonores réglementaires et nous vous confirmons que ce point a été pris en compte.

A cet effet, deux études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact :

- *Acoustique industrielle* (cf. Annexe 7) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au fonctionnement du projet industriel,
- *Acoustique environnementale* (cf. Annexe 6) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au trafic généré par le projet global (Phases 1 et 2).

Dans le cadre de ces études, les **sources de bruit** ont été identifiées :

- *Acoustique industrielle* : tous les équipements techniques bruyants ont été caractérisés. De plus, le trafic interne au site a été pris en compte ;
- *Acoustique environnementale* : le trafic total généré par le projet a été pris en compte (Phase 1 + Phase 2).

Le recensement des sources de bruit a donc été réalisé de façon exhaustive.

L'ensemble des sources de bruit a été modélisé et les résultats des modélisations intégrant le projet ont été comparés aux différents seuils réglementaires.

Comme pour toute étude acoustique, cette démarche a permis d'identifier les points où des dépassements de seuils se produisent et de **définir des mesures d'atténuation permettant de réduire les niveaux sonores en-dessous des seuils réglementaires**. L'efficacité de ces mesures est à nouveau vérifiée par modélisation.

Dans le cas présent, **des dépassements ont uniquement été identifiés vis-à-vis de la réglementation ICPE**.

En effet, vis-à-vis du trafic global induit par le projet, malgré une augmentation du niveau sonore, il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires sur l'avenue Schneider.

S'agissant de la réglementation ICPE, les mesures suivantes ont été définies et leur efficacité a été vérifiée par modélisation :

- Mise en place d'un silencieux de type piège à son pour tous les groupes froids ainsi que le compresseur d'air haute pression,
- Mise en place d'un écran acoustique autour des groupes froid sur le bâtiment principal,
- Mise en place d'un écran acoustique autour du groupe froid sur le toit du restaurant d'entreprise,
- D'ici la Phase 2, comme indiqué dans l'étude d'impact (voir pages 662 et 663), la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site pourrait être nécessaire pour limiter l'impact de la circulation au sein du site. Il est toutefois important de noter que les modélisations de l'étude acoustique ont été réalisées en considérant le projet global, à l'issue de la phase 2 (projet de Naval Group, lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel). Or, d'ici le lancement de la phase 2 (lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel), des actions seront mises en œuvre par Naval Group en lien avec la Collectivité afin de limiter le trafic généré par ses employés. Elles permettront de diminuer considérablement l'impact sonore modélisé associé au trafic global dans l'étude acoustique.

Dans ces conditions, comme le montre l'étude en Annexe 7, aucun dépassement des seuils réglementaires n'a lieu (voir pages 31 à 38 et tableaux / cartes en pages 38 à 41).

S'agissant l'étude acoustique environnementale traitant du trafic total généré par le projet pour le total des Phases 1 et 2 (cf. Annexe 6), comme indiqué ci-avant, il n'y a pas de dépassement de ces seuils sur l'avenue Schneider (voir page 32). Aussi, **réglementairement, aucun traitement n'est à mettre en place dans le cas de la modification de l'avenue Henri Paul Schneider**. Toutefois, le niveau sonore se rapprochant des seuils réglementaires, dans son *paragraphe 6.2*, l'étude donne des pistes indicatives de traitement acoustique à la source (écran acoustique, barrière végétale, enrobé acoustique, ...) ou au niveau des habitations (dispositif de renforcement de façade, ...).

De même que pour la mesure relative l'écran acoustique au Nord du site vis-à-vis du trafic interne traité dans l'étude Acoustique industrielle, compte-tenu du phasage du projet, Naval Group et la CCMPM s'engagent, en tant que pétitionnaires de la demande d'autorisation environnementale, à réaliser de nouvelles mesures

acoustiques après la mise en service de l'usine soit à l'issue de la Phase 1 et à actualiser les études acoustiques en tenant compte des actions mises en œuvre vis-à-vis du trafic.

L'actualisation de ces études permettra de définir si la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site (cf. Annexe 7) et de traitement acoustique vis-à-vis du trafic global (cf. Annexe 6) sont nécessaires dans la Phase 2. Si tel était le cas, leurs caractéristiques seront définies ultérieurement en concertation avec la commune et les riverains en prenant en compte la contrainte liée au risque inondation (obstruction aux écoulements).

Contrairement à ce qu'indique la contribution, ces différentes mesures, telles qu'elles ont été intégrées au dossier de demande d'autorisation environnementale, constituent bien des engagements opposables aux pétitionnaires (Naval Group et CCMPM).

En complément, rappelons également les mesures suivantes :

- Des **implantations éloignées des limites du site** pour les sources les plus bruyantes ;
- Une **gestion des horaires d'activité** pour limiter les nuisances nocturnes ;
- Une **végétalisation renforcée** en limite de parcelle pour filtrer les sons.

Enfin, les mesures vis-à-vis des émissions acoustiques feront l'objet de **définitions circonstanciées lors de la phase de conception détaillée**, en lien avec le bureau d'études acoustique mandaté. Elles seront intégrées dans le **plan de gestion environnementale du chantier et d'exploitation**, sous contrôle des services de l'État.

En toute hypothèse, nous nous engageons à **maintenir les émissions sonores du site dans les limites réglementaires** et à mettre en œuvre toutes les solutions nécessaires en ce sens. Un **suivi acoustique post-mise en service** sera également réalisé pour vérifier la conformité des niveaux mesurés.

- **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 :

Pendant l'exploitation, la gestion du bruit du site dans sa partie terrestre est traitée dans la réponse ci-avant. Concernant les essais en mer, aucun tir n'étant réalisé et les engins utilisés étant furtifs et testés au large, ils ne seront pas à l'origine de nuisances sonores pour les usagers.

Pendant les travaux, la gestion du bruit est traitée au paragraphe 2.6.2 – Partie Va de l'étude d'impact dont nous rappelons les mesures prévues :

- Les horaires courants de chantier seront respectés : pas de travaux de nuit ni le week-end. Une plage horaire maximale d'intervention devra être définie préalablement au démarrage. Les plages horaires d'approvisionnement ou de cumul d'engins bruyants seront étudiées ;
- Les riverains seront informés en amont des travaux de leur commencement ainsi que de leur durée (communications sur internet et dans les boîtes aux lettres en amont des périodes bruyantes) et des visites de chantier pourront être organisées au cours des travaux ; les entreprises devront mettre en œuvre des matériels et engins de chantier conformes à la réglementation en vigueur sur les émissions sonores ;
- Utilisation de matériels insonorisés (et insonorisation des matériels fixes), de banches équipées d'écrous à clé au lieu d'écrous à ailettes ;
- Afin de limiter les sources de pollution sonore, du matériel électrique et non pneumatique sera utilisé (compresseurs notamment). Des raccords au réseau d'électricité pourront être prévus, et ce préalablement au démarrage du chantier ;
- Limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes ;
- Mise en œuvre d'un plan de circulation limitant la nécessité de réaliser des marches arrières fin d'éviter les reculs dangereux et bruyants ;
- Un outil de surveillance acoustique continue sera mis en place pendant toute la durée des travaux ;
- Pour la phase de démolition des bâtiments : utilisation d'une pince à bétons.

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

Réponse du porteur de projet :

Vous avez raison de souligner l'importance du respect des niveaux sonores réglementaires et nous vous confirmons que ce point a été pris en compte.

A cet effet, deux études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact :

- *Acoustique industrielle* (cf. Annexe 7) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au fonctionnement du projet industriel,
- *Acoustique environnementale* (cf. Annexe 6) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au trafic généré par le projet global (Phases 1 et 2).

Dans le cadre de ces études, les **sources de bruit** ont été identifiées :

- *Acoustique industrielle* : tous les équipements techniques bruyants ont été caractérisés. De plus, le trafic interne au site a été pris en compte ;
- *Acoustique environnementale* : le trafic total généré par le projet a été pris en compte (Phase 1 + Phase 2).

Le recensement des sources de bruit a donc été réalisé de façon exhaustive.

L'ensemble des sources de bruit a été modélisé et les résultats des modélisations intégrant le projet ont été comparés aux différents seuils réglementaires.

Comme pour toute étude acoustique, cette démarche a permis d'identifier les points où des dépassements de seuils se produisent et de **définir des mesures d'atténuation permettant de réduire les niveaux sonores en-dessous des seuils réglementaires**. L'efficacité de ces mesures est à nouveau vérifiée par modélisation.

Dans le cas présent, **des dépassements ont uniquement été identifiés vis-à-vis de la réglementation ICPE**.

En effet, vis-à-vis du trafic global induit par le projet, malgré une augmentation du niveau sonore, il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires sur l'avenue Schneider.

S'agissant de la réglementation ICPE, les mesures suivantes ont été définies et leur efficacité a été vérifiée par modélisation :

- Mise en place d'un silencieux de type piège à son pour tous les groupes froids ainsi que le compresseur d'air haute pression,
- Mise en place d'un écran acoustique autour des groupes froid sur le bâtiment principal,
- Mise en place d'un écran acoustique autour du groupe froid sur le toit du restaurant d'entreprise,
- D'ici la Phase 2, comme indiqué dans l'étude d'impact (voir pages 662 et 663), la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site pourrait être nécessaire pour limiter l'impact de la circulation au sein du site. Il est toutefois important de noter que les modélisations de l'étude acoustique ont été réalisées en considérant le projet global, à l'issue de la phase 2 (projet de Naval Group, lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel). Or, d'ici le lancement de la phase 2 (lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel), des actions seront mises en œuvre par Naval Group en lien avec la Collectivité afin de limiter le trafic généré par ses employés. Elles permettront de diminuer considérablement l'impact sonore modélisé associé au trafic global dans l'étude acoustique.

Dans ces conditions, comme le montre l'étude en Annexe 7, aucun dépassement des seuils réglementaires n'a lieu (voir pages 31 à 38 et tableaux / cartes en pages 38 à 41).

S'agissant l'étude acoustique environnementale traitant du trafic total généré par le projet pour le total des Phases 1 et 2 (cf. Annexe 6), comme indiqué ci-avant, il n'y a pas de dépassement de ces seuils sur l'avenue Schneider (voir page 32). Aussi, **réglementairement, aucun traitement n'est à mettre en place dans le cas de la modification de l'avenue Henri Paul Schneider**. Toutefois, le niveau sonore se rapprochant des seuils réglementaires, dans son *paragraphe 6.2*, l'étude donne des pistes indicatives de traitement acoustique à la source (écran acoustique, barrière végétale, enrobé acoustique, ...) ou au niveau des habitations (dispositif de renforcement de façade, ...).

De même que pour la mesure relative l'écran acoustique au Nord du site vis-à-vis du trafic interne traité dans l'étude Acoustique industrielle, compte-tenu du phasage du projet, Naval Group et la CCMPM s'engagent, en tant que pétitionnaires de la demande d'autorisation environnementale, à réaliser de nouvelles mesures acoustiques après la mise en service de l'usine soit à l'issue de la Phase 1 et à actualiser les études acoustiques en tenant compte des actions mises en œuvre vis-à-vis du trafic.

L'actualisation de ces études permettra de définir si la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site (cf. Annexe 7) et de traitement acoustique vis-à-vis du trafic global (cf. Annexe 6) sont nécessaires dans la Phase 2.

Si tel était le cas, leurs caractéristiques seront définies ultérieurement en concertation avec la commune et les riverains en prenant en compte la contrainte liée au risque inondation (obstruction aux écoulements).

Contrairement à ce qu'indique la contribution, ces différentes mesures, telles qu'elles ont été intégrées au dossier de demande d'autorisation environnementale, constituent bien des engagements opposables aux pétitionnaires (Naval Group et CCMPPM).

En complément, rappelons également les mesures suivantes :

- Des **implantations éloignées des limites du site** pour les sources les plus bruyantes ;
- Une **gestion des horaires d'activité** pour limiter les nuisances nocturnes ;
- Une **végétalisation renforcée** en limite de parcelle pour filtrer les sons.

Enfin, les mesures vis-à-vis des émissions acoustiques feront l'objet de **définitions circonstanciées lors de la phase de conception détaillée**, en lien avec le bureau d'études acoustique mandaté. Elles seront intégrées dans le **plan de gestion environnementale du chantier et d'exploitation**, sous contrôle des services de l'Etat.

En toute hypothèse, nous nous engageons à **maintenir les émissions sonores du site dans les limites réglementaires** et à mettre en œuvre toutes les solutions nécessaires en ce sens. Un **suivi acoustique post-mise en service** sera également réalisé pour vérifier la conformité des niveaux mesurés.

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 :

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*). D'une part, le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution (voir *Etude d'impact : Partie Va – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1*) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

D'autre part, rappelons qu'il n'est pas prévu de prélèvement d'eaux souterraines en phase de fonctionnement du site (absence de pompage), et que pendant les travaux, le mode de réalisation des ouvrages les plus profonds consiste à les isoler des eaux souterraines (parois moulées étanches), ce qui évite des pompages d'eaux souterraines. En raison de la proximité des eaux souterraines avec la surface du sol, seule la pose de certains réseaux, dans l'éventualité où il serait nécessaire de les poser au-delà de 1 à 2 m de profondeur, pourrait intercepter les eaux localement : dans ce cas, les volumes à gérer et les dispositifs à mettre en place seront précisés et dimensionnés dans le cadre des études géotechniques ultérieures, réalisées en amont des travaux. En l'absence de de pompages excessifs, le projet ne sera pas à l'origine d'un risque de salinisation des eaux.

Rappelons également que les puits privés présents dans le quartier des Bormettes sont situés en amont du site.

- **Absence d'informations sur des études hydrogéologiques récentes.**

Réponse du porteur de projet :

L'étude hydrogéologique récente mentionnée porte sur la salinité de l'eau. Elle s'inscrit dans le cadre du **futur canal de délestage du Maravenne** qui fait partie du projet de lutte contre les crues du Pansard et du Maravenne. Il est important de rappeler que **ce projet est distinct de celui des Bormettes** et :

- fait partie intégrante du **Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI)**,
- a déjà été **présenté lors d'une concertation et d'une enquête publique spécifiques**,
- a fait l'objet **d'autorisations administratives antérieures**.

Actuellement, les études de projet PRO sont en cours ainsi que l'étude relative à la salinité concernant les eaux souterraines. Les conclusions de cette étude sont attendues prochainement

- **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 :

Sur la zone d'expansion des crues

D'une part, il est indiqué en page 760 de l'étude d'impact que le site n'est pas répertorié en tant que zone d'expansion des crues par le SAGE (sur ce point : voir les Cartes relative à la Règle R8 du règlement du SAGE et la carte 43 de l'atlas cartographique du PAGD sur lesquelles le secteur n'est pas répertorié).

D'autre part, le projet est soumis à autorisation au titre de la rubrique 3.2.2.0. de la nomenclature « eau » (Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau) et les mesures ERC prévues dans le cadre du dossier (et notamment de l'annexe 8 de l'étude d'impact) ont précisément pour objet et pour effet de ne pas compromettre l'expansion des crues.

A ce titre, on peut citer les mesures définies dans le cadre de l'étude hydraulique (Annexe 8) qui visent notamment à permettre l'écoulement de l'eau :

- La suppression des obstacles aux écoulements existants (mur) empêchant la bonne évacuation des eaux vers la mer et l'interdiction d'en construire de nouveaux,
- L'augmentation des capacités de drainage des eaux superficielles (deux noues, trois ouvrages de transparence de l'avenue Schneider et deux nouveaux exutoires en mer),
- La limitation des emprises des différents bâtiments du projet et la mise du pilotis (complète ou partielle) de certains bâtiments pour permettre l'écoulement de l'eau.

Ainsi, le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permet même une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25cm pour la crue de référence du Maravenne.

Sur l'augmentation des risques d'inondation

Le site des Bormettes est effectivement situé dans une zone exposée au **risque d'inondation**.

Bien que le site des Bormettes ne soit pas classé comme inondable dans le PPRi de la commune, ce risque a bien été pris en compte, de manière très circonstanciée, au travers des études hydrauliques réalisées dans le cadre du projet. Celles-ci ont intégré les événements récents (2014, 2018) pour prendre en compte un état actualisé du risque d'inondation par débordement des cours d'eau (Maravenne et Carrubier).

Ces risques d'inondation et les mesures nécessaires pour en tenir compte ont été définis dans la Notice Hydraulique établie par Suez Consulting le 13 mars 2025 (Annexe 8 de l'étude d'impact) et ont été intégrés dans la conception du programme (voir paragraphe 2.1.2.3 *La prise en compte du risque inondation – Partie II* de l'étude d'impact jointe en PJ 4).

In fine, le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permet même une amélioration de la situation avec une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne.

Sur les remontées de nappe

Au regard de la démarche de sobriété foncière mise en œuvre dans la démarche de projet, celui-ci a cherché à minimiser l'imperméabilisation des sols.

Il ne sera toutefois pas à l'origine d'un risque de remontée de nappe.

Sur le caractère humide

Le caractère humide des sols n'est pas mis en évidence dans l'étude de délimitation des zones humides du site par Eco-Med (cf. *Annexe 1 de la PJ4 du DDAE, Volet Naturel de l'Etude d'Impact – Milieu terrestre*).

En effet, les prospections réalisées concluent que la surface de zones humides présente sur le site n'est que de **0,61 ha**. Par ailleurs, les mesures d'évitement mise en œuvre permettent de conserver cette surface de zone humide en totalité, celle-ci représentant 3% de la surface totale du site. Le caractère humide du site ne peut donc être retenu.

Sur l'augmentation des risques de pollution des eaux souterraines

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*). En effet, le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site (voir *Etude d'impact : Partie Va*) – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1).

On peut rappeler que des mesures de prévention des risques de pollution seront mises en œuvre pendant les travaux : mise en place d'aires de chantier strictement délimitées, interdiction de déverser ou de rejeter les eaux de chantier, les hydrocarbures et tout autre produit polluant dans le milieu naturel, à l'exception des eaux pluviales et de ruissellement préalablement traitées, révision régulière des engins, mise à disposition de kits anti-pollution etc.

Pendant l'exploitation du site, afin d'éviter toute pollution des eaux, l'ensemble des eaux pluviales transitera par un dispositif de traitement avant tout rejet dans le milieu. S'agissant des activités du site Naval Group, les produits potentiellement polluants seront stockés dans les règles de l'art, a minima sur rétention et/ou dans des bâtiments

aux sols étanches. Les eaux usées industrielles seront collectées séparément par des réseaux raccordés à des citerne pour être traitées hors site. En cas d'incendie, les eaux d'extinction seront stockées dans des dispositifs étanches évitant toute atteinte au milieu aquatique.

Ces mesures contribuent à maîtriser les risques de pollution des eaux souterraines et à ne pas les augmenter.

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

Réponse du porteur de projet :

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*). D'une part, le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution (voir *Etude d'impact : Partie Va*) – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

D'autre part, rappelons qu'il n'est pas prévu de prélèvement d'eaux souterraines en phase de fonctionnement du site (absence de pompage), et que pendant les travaux, le mode de réalisation des ouvrages les plus profonds consiste à les isoler des eaux souterraines (parois moulées étanches), ce qui évite des pompages d'eaux souterraines. En raison de la proximité des eaux souterraines avec la surface du sol, seule la pose de certains réseaux, dans l'éventualité où il serait nécessaire de les poser au-delà de 1 à 2 m de profondeur, pourrait intercepter les eaux localement : dans ce cas, les volumes à gérer et les dispositifs à mettre en place seront précisés et dimensionnés dans le cadre des études géotechniques ultérieures, réalisées en amont des travaux. En l'absence de de pompages excessifs, le projet ne sera pas à l'origine d'un risque de salinisation des eaux.

Enfin, rappelons qu'une réflexion a été menée sur la sobriété foncière du projet (cette question est traitée au point 5.2). A ce titre, il intègre la limitation des surfaces imperméables, ce qui favorise l'infiltration des eaux (60% d'espace vert, surface perméable des parkings et des voies douces). L'infiltration des eaux pluviales sera également favorisée au niveau des noues et du parking perméable personnel et visiteurs.

De plus, les constructions sur pilotis permettront également l'infiltration des eaux de ruissellement.

Pour finir, rappelons également que les puits privés présents dans le quartier des Bormettes sont situés en amont du site.

S'agissant des « constructions périphériques », le projet est structuré autour de trois pôles clairement identifiés :

- Pôle industriel / tertiaire Naval Group (environ 7,8 ha),
- Pôle d'équipements publics : équipement sportif, espace public littoral, sentier, stationnement,
- Pôle hôtelier, résidentiel et activités partenaires.

Les procédures d'autorisations environnementale et de MEC/PLU ne sont donc pas limitées à l'emprise de Naval Group. Elles portent bien sur un projet d'aménagement d'ensemble, structuré autour de trois pôles clairement identifiés et traduits réglementairement dans le PLU.

Les 14 hectares restants ne sont pas des zones floues, mais des secteurs aux fonctions précises (logements, hôtel, équipements publics, zone partenaire), traduits dans l'OAP, les études et le règlement de zone.

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

Réponse du porteur de projet :

Le site relève seulement du régime de la déclaration au titre des Installations Classées pour le Protection de l'Environnement (uniquement pour les équipements frigorifiques ou climatiques, des installations de type fontaine à détergent à base aqueuse et bain de nettoyage à ultrasons et le local batteries). Il ne constitue donc pas un site avec des risques majeurs et respectera les prescriptions des arrêtés ministériels en lien avec ses activités.

De plus, il est important de rappeler que les engins qui seront assemblés sur le site des Bormettes par Naval Group ne contiendront pas de charge explosive, il n'y aura donc pas de risque d'explosion.

S'agissant des risques de fuite susceptible d'entrainer une contamination rapide, le site ne stockera pas de volumes importants de produits comme en atteste son classement ICPE qui relève uniquement de la déclaration.

De plus, comme indiqué dans l'étude d'impact en PJ4 (voir Partie Va – paragraphe 3.2.1.1, page 594), les produits seront stockés dans les règles de l'art, à minima sur rétention et/ou dans des bâtiments aux sols étanches dans un local dit « ACD » (agents chimiques dangereux) ventilé de 5 m² seulement.

Les eaux usées industrielles seront collectées séparément par des réseaux dédiés et raccordés à des cuves de rétention extérieures (citernes). Ceci permettra leur collecte et leur traitement dans des filières appropriées. Les déchets générés par les opérations nécessitant l'utilisation de soude (chaussures, sur-chaussures...) seront évacués via une filière adaptée.

Ainsi, même en cas de fuite ou de pollution accidentelle, les volumes en jeu seront faibles et les risques pollution des sols et des eaux seront maîtrisés compte-tenu des mesures décrites ci-dessus : il n'y a pas de risque de contamination rapide.

- **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 :

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*). D'une part, le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution (voir *Etude d'impact : Partie Va*) – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

D'autre part, rappelons qu'il n'est pas prévu de prélèvement d'eaux souterraines en phase de fonctionnement du site (absence de pompage), et que pendant les travaux, le mode de réalisation des ouvrages les plus profonds consiste à les isoler des eaux souterraines (parois moulées étanches), ce qui évite des pompages d'eaux souterraines. En raison de la proximité des eaux souterraines avec la surface du sol, seule la pose de certains réseaux, dans l'éventualité où il serait nécessaire de les poser au-delà de 1 à 2 m de profondeur, pourrait intercepter les eaux localement : dans ce cas, les volumes à gérer et les dispositifs à mettre en place seront précisés et dimensionnés dans le cadre des études géotechniques ultérieures, réalisées en amont des travaux. En l'absence de de pompages excessifs, le projet ne sera pas à l'origine d'un risque de salinisation des eaux.

Quant au chenal de dérivation, il est indépendant du projet et est prévu par les travaux du Programme d'Actions pour la Prévention des Inondations (PAPI).

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'îlot de fraîcheur naturel provoquant une aggravation des effets des canicules.**

Réponse du porteur de projet :

Contrairement à certaines craintes exprimées, le projet ne prévoit **ni artificialisation généralisée du site, ni destruction incontrôlée de l'environnement existant**.

Plusieurs éléments le démontrent clairement :

- Le site concerné est une **friche industrielle de 20 hectares**, anciennement occupée par une usine de torpilles, dont **les sols sont déjà artificialisés** ou dégradés.
- Le projet a été **conçu pour limiter l'imperméabilisation des sols**, avec une **grande part laissée aux espaces verts, aux noues, aux revêtements drainants, et à la création d'un parc paysager et arboré**.
- Sur l'ensemble de la surface, **seules les emprises directement bâties sont artificialisées**. Le reste est pensé comme **perméable, végétalisé, et propice à la biodiversité**.

Le projet comprend de **nombreux dispositifs favorables à la santé publique**, notamment en matière de qualité de l'air, de rafraîchissement urbain et de réduction des effets des canicules :

- **Plus de 500 arbres seront plantés**, en remplacement de ceux éventuellement supprimés, ce qui permettra de **renforcer significativement l'effet de microclimat**.

- La création d'un parc arboré en bord de mer et d'un nouveau linéaire végétalisé autour des constructions participera à la filtration naturelle de l'air, à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain, et à l'amélioration du confort thermique.
- L'organisation du projet autour de trames vertes, de coulées douces et de végétation locale résiliente est le fruit d'une approche environnementale appliquée dès la conception.

L'étude d'impact démontre que le projet :

- ne porte aucune atteinte à la ressource en eau potable,
- n'induit pas de pollution atmosphérique supplémentaire liée à l'activité industrielle, qui reste propre, encadrée, et soumise aux réglementations en vigueur,
- préserve et restaure la fonction hydraulique du site par des dispositifs comme les noues, les exutoires élargis, et le canal de délestage intégré dans le programme PAPI.

Ainsi, le projet ne dégrade pas la qualité de l'air ou de l'eau, bien au contraire : il participe à la réhabilitation d'un site dégradé, à la reconquête végétale, et à l'adaptation de l'urbanisme local aux nouvelles exigences climatiques et sanitaires.

Les risques identifiés ont été pris en compte en amont, et les solutions intégrées dans la conception même du projet offrent des garanties robustes, compatibles avec la protection de la santé publique et le bien-être des habitants actuels et futurs.

De plus, sur la santé des habitants :

Nous rappelons que dans le cadre de l'étude d'impact du projet (PJ4), l'ensemble des impacts a été étudié, et a fait l'objet de nombreuses études spécifiques, ce qui a permis de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation permettant de maîtriser ces impacts y compris sur la santé humaine tel que le prévoit la réglementation, et comme détaillé dans les parties suivantes de l'étude d'impact (PJ4) :

- En phase travaux : paragraphe 2.6 – Partie Va),
- En phase exploitation : paragraphe 3.5 – Partie Va).

De plus, il est important de souligner que l'ARS a rendu un avis favorable au projet, avec trois réserves que les pétitionnaires se sont engagés à prendre en compte.

Sur la réduction de l'îlot de fraîcheur

Au regard de la démarche de sobriété foncière mise en œuvre dans le cadre du projet, celui-ci a cherché à minimiser l'imperméabilisation des sols.

Notamment, le maintien de 3,24 ha de zones de biodiversité représentant 16% de la surface du site (mesure d'évitement E0 présentée ci-dessus) ainsi que la restauration du sol de la zone de biodiversité située au Sud-Est par le comblement de fosses et la suppression de routes et dalles de béton agissant comme des zones imperméables (mesure de compensation C8 présentée ci-dessus également) participent à cette démarche.

Le projet prévoit en outre un effort conséquent de replantation, avec l'introduction d'essences locales résilientes et favorables à la biodiversité. Des linéaires arborés, des zones végétalisées et des îlots écologiques seront mis en place. Au global, plus de 500 arbres seront plantés dont 326 sur le projet industriel de Naval Group, représentant un gain considérable avec un ratio de 4 arbres plantés pour 1 arbre supprimé. De plus, un alignement d'arbres sera également créé à l'Ouest du site, le long du futur chenal de dérivation du Maravenne. Ces mesures sont décrites dans le cadre de l'étude d'impact.

In fine, le projet fait la part belle aux espaces verts, comportant de nombreux arbres, puisque ces espaces représentent 60% de la surface du site, ce qui contribue au rôle d'îlot de fraîcheur.

- 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 :

Les craintes exprimées concernant une « ouverture inconsidérée » du Plan Local d'Urbanisme (PLU) à travers ce projet appellent plusieurs clarifications.

Le projet des Bormettes a fait l'objet d'une **procédure de mise en compatibilité du PLU** au titre d'une **déclaration de projet**, conformément aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

Cela signifie que :

- **seules les dispositions strictement nécessaires à la réalisation du projet ont été modifiées dans le PLU ;**
- ces modifications ont été **limitées dans leur périmètre et justifiées au regard de l'intérêt général du projet** ;
- la procédure a donné lieu à une **concertation préalable**, puis à une **enquête publique**.

Il ne s'agit donc en aucun cas d'une ouverture incontrôlée du PLU permettant l'urbanisation libre de la zone.

Les secteurs modifiés du PLU le sont **en lien direct avec la programmation opérationnelle** du projet :

- Le **pôle industriel et tertiaire** (32 000 m²) est réservé à **Naval Group**.
- La **zone partenaire** (8 000 m²) est destinée à accueillir **des entreprises en lien direct avec l'activité industrielle principale**, dans une logique de filière ou de coactivité.
- L'**hôtel**, l'équipement sportif, les **logements** et le **restaurant d'entreprise** ont été intégrés au titre **des besoins identifiés** pour le fonctionnement du site et son intégration dans le tissu urbain existant.

Chaque destination est **explicitement mentionnée dans le dossier et encadrée dans les règles d'urbanisme**. Aucune affectation « libre » ou « non maîtrisée » n'est prévue dans ces zones.

Contrairement à ce qui est avancé, la **gestion des risques** (hydrauliques, technologiques, sanitaires) **a bien été intégrée dès la conception du projet** :

- Des **études hydrauliques complètes** ont été menées (Suez Consulting, Annexe 8 à l'étude d'impact), notamment en l'absence de PPRI sur le secteur des Bormettes.
- la **gestion du ruissellement** (Annexe 9 à l'étude d'impact), les **exutoires renforcés**, les **noues** et la **prise en compte des hauteurs altimétriques de référence** ont été prévus pour assurer la **sécurité des biens et des personnes**.
- Les constructions seront **soumises aux normes de sécurité sanitaire et d'accessibilité** applicables à toute construction neuve.

Il n'y a donc **ni ouverture incontrôlée du PLU, ni absence de gestion des risques**. Le projet s'inscrit dans une **démarche urbanistique rigoureuse, conforme au droit**, encadrée par l'Etat et les services compétents, et répond à des **enjeux d'intérêt général clairement identifiés**.

Loin d'une menace sanitaire, il s'agit **d'un projet maîtrisé, respectueux de la réglementation, de l'environnement et de la sécurité publique**.

- **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 :

Nous rappelons que dans le cadre de l'étude d'impact du projet (PJ4), l'ensemble des impacts a été étudié, et a fait l'objet de nombreuses études spécifiques, ce qui a permis de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation permettant de maîtriser ces impacts **y compris sur la santé humaine** tel que le prévoit la réglementation, et comme détaillé dans les parties suivantes de l'étude d'impact (PJ4) :

- En phase travaux : paragraphe 2.6 – Partie Va),
- En phase exploitation : paragraphe 3.5 – Partie Va).

De plus, il est important de souligner que **l'ARS a rendu un avis favorable** au projet, avec trois réserves que les pétitionnaires se sont engagés à prendre en compte.

En réponse à la gestion du risque et aux garanties apportées, nous rappelons ci-dessous concernant en particulier le risque inondation que, comme cela est indiqué en page 691 de l'étude d'impact : *Naval Group et la CCMPM s'engagent à réaliser des documents qui préciseront les mesures de sécurité et de confinement nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens (plan de sauvegarde de l'établissement et de ses usagers notamment pour*

les établissements recevant du public comme l'hôtel), y compris en cas de transfert de lot. Ces documents devront intégrer à minima :

- *Un protocole déclenchant l'alerte (seuil de pluie) et l'état de confinement,*
- *La gestion du public et des accès en conséquence (routiers et piétonniers),*
- *Un plan d'organisation des mises en sécurité,*
- *La desserte des services de secours.*

Ainsi, un plan de mise en sécurité spécifique sera intégré dans le Plan de Gestion de Crise du site, actuellement en cours de formalisation.

Des protocoles d'alerte météo et de fermeture préventive seront mis en œuvre en lien avec les services municipaux.

Une étude complémentaire de gestion des flux et d'évacuation sera produite pour l'ensemble du site, intégrant les scénarios critiques.

Nous pouvons dès à présent, vous en indiquer les axes détaillés.

Déclenchement d'Incendie :

- Le site dispose de points rassemblement en interne au droit desquels l'ensemble des collaborateurs seront rassemblés jusqu'à l'arrivée des pompiers.
- Les pompiers disposeront donc d'un flux routier "normal" dans les derniers kilomètres d'accès au site.
- Présence sur site de gardiennage 24/7 procédant aux levées de doutes et contacte avec les pompiers
- Lors d'un incendie, les collaborateurs ne sont pas renvoyés chez eux en urgence mais mis en sécurité sur le site au droit notamment des points de rassemblement.
- Le départ du site ou réintégration dans les locaux se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE du site

Inondation anticipée par les services météo :

- Diminution des effectifs sur site au strict minimum le jour de l'événement
- Mise en sécurité des collaborateurs présents sur site au sein du bâtiment principal : le plancher bas est prévu à un niveau supérieur de crue centennale

Inondation non-anticipée par les services météo

- Conservation de l'ensemble des collaborateurs sur le site jusqu'à la fin de l'épisode
- Echanges en direct avec les services de l'état –
- A titre d'exemple, c'est la procédure que nous avons développée sur le site de Saint-Tropez lors des forts orages de printemps 2025

Conscients de la sensibilité du site, nous établirons avant la mise en service des différents éléments de projet :

- Une note dédiée aux mesures de sécurité civile et de gestion des risques majeurs,
- Un protocole d'alerte et d'évacuation à l'échelle du quartier, en lien avec la commune.

Le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

- **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 :

Le projet a fait l'objet d'une **évaluation environnementale complète**, incluant de nombreuses études spécifiques : milieu naturel (Annexes 1 à 4), déplacements (Annexe 5), bruit (Annexe 6 et 7), risque inondation (Annexe 8), eaux pluviales (Annexe 9), émissions de gaz à effet de serre (Annexe 11), recours aux énergies renouvelables (Annexe 12), hydrodynamisme et hydrosédimentaire (Annexe 10).

Plusieurs alternatives ont été étudiées. Elles sont détaillées dans la *Partie II de l'étude d'impact* jointe en PJ n° 4 du dossier et portent sur le choix du site et l'analyse des solutions de substitution examinées ce soit sur les volets terrestre ou marin du projet.

Plusieurs mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été définies permettant de maîtriser les impacts du projet sur l'environnement et la santé.

La démarche ERC a donc été mise en œuvre tout au long du projet.

L'étude d'impact a été réalisée dans le respect du cadre réglementaire en vigueur et a par ailleurs suivi un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN).

Elle est donc robuste.

Enfin, s'agissant du volet santé, il est important de souligner que l'ARS a rendu un avis favorable au projet, avec trois réserves que les pétitionnaires se sont engagés à prendre en compte.

- **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.**

Réponse du porteur de projet :

Le projet présenté est conçu pour avoir une cohérence d'ensemble sur une zone en friche industrielle. L'aménagement est global, respectueux de l'environnement, mesuré et équilibré au regard des 20 hectares de terrain disponibles.

En effet, la zone du projet ne concerne pas uniquement le bâtiment de Naval Group, mais l'ensemble du secteur des Bormettes, soit environ 20 hectares. La conception porte sur un projet global d'aménagement.

Outre le bâtiment principal, la zone accueille :

- Les voiries internes, stationnements, espaces verts, réseaux, front de mer,
- Les emplacements réservés pour la continuité urbaine (liaisons douces, accès),
- Et les secteurs destinés à accueillir des logements, des équipements publics, la zone R&D (équipement sportif, hôtel, zone tertiaire et zone partenaire).

Limiter la procédure à la seule surface bâtie de Naval Group (13 000 m²) serait incohérent, car cela empêcherait :

- La mise en œuvre des infrastructures associées (accès, sécurité, traitement paysager),
- La cohérence réglementaire et environnementale du site,
- Et l'urbanisation progressive du secteur dans un cadre maîtrisé et cohérent.

Cette approche d'ensemble est juridiquement fondée, conforme aux règles d'aménagement et nécessaire à la bonne réalisation du projet.

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 :

Dans le cadre du *Volet Naturel Marin – Annexe 2*, de la *Notice Natura 2000 – Annexe 4* et de la *Demande de dérogation espèces protégées – Annexe 3*, la présence de Posidonie a bien été prise en compte et les **impacts sur l'herbier de Posidonie ont été analysés**. Concernant la **mise en œuvre de la séquence ERC**, le projet respecte bien la hiérarchie prévue à l'article L.110-1 du Code de l'environnement :

- Une démarche d'évitement, détaillée dans l'étude d'impact, a tout d'abord été mise en œuvre pour le choix de l'implantation de la ligne de mouillage au large (choix d'une zone dépourvue d'herbier de Posidonies, cf. **mesure E2** de l'étude d'impact « *Position et équipement de la ligne de mouillage au large* »). La **mesure E1** « *Evitement des phanérogames marines* » prévoit également d'éviter tout ancrage dans les phanérogames marines lors des travaux (mise en fiche des pieux et positionnement de la barge) ;
- Concernant le ponton, la **minimisation des incidences sur les herbiers** de posidonies a guidé la conception du ponton dès ses premières phases (voir Partie II – paragraphe 2.2.3.2 aux pages 209 à 217 de l'étude d'impact). Dans ce cadre, une analyse multicritère a permis de définir une implantation combinant les exigences techniques pour l'exploitation du ponton (notamment en matière de tirant d'eau) et la minimisation des impacts sur les herbiers. L'évitement total a été recherché mais s'est révélé impossible, malgré une adaptation du cahier des charges techniques de Naval Group (consentement à une hauteur d'eau plus faible par rapport aux exigences initiales) :
 - En effet, concernant la remarque sur le « simple recul de l'ouvrage », Naval Group a justement fait des efforts en adaptant son cahier des charges (sur le tirant d'eau nécessaire notamment) pour réduire la longueur du ponton et protéger l'herbier. Malgré cela, il n'a pas été totalement impossible d'éviter l'herbier, et le scénario permettant de minimiser les impacts sur les herbiers a été retenu.
 - In fine, le projet va entraîner un impact direct limité à une surface de 19 m² d'herbiers de Posidonies.
 - S'agissant des effets indirects qui peuvent être liés aux travaux, voire à l'exploitation du ponton, rappelons qu'il y aura uniquement 3 à 4 opérations d'essais par semaine et que l'*étude hydrosédimentaire – Annexe 10* confirme que les courants et la dynamique sédimentaire ne seront pas modifiés de façon significative par le ponton.
 - De plus, plusieurs mesures de réduction ou de suivi sont prévues qui permettront de limiter les impacts indirects à un niveau très faible à négligeable : repérage et balisage des herbiers avant le démarrage des travaux, mise en place d'un rideau anti-MES et suivi de la turbidité pendant les travaux, respect des mesures au moyen du suivi environnemental des travaux, suivi de la turbidité pendant l'exploitation au moyen d'une sonde positionnée à l'extrémité du ponton.

Malgré tout, afin de tenir compte des effets indirects potentiels, nous avons pris comme hypothèse majorante que l'ensemble de la surface d'herbier située à moins de 10 m pouvait être impactée, soit une superficie de 105,9 m².

Enfin, le dossier de demande d'autorisation environnementale intègre une demande de dérogation « espèces protégées » établie en application des dispositions de l'article L. 411-2, I, 4° du code de l'environnement et qui définit la compensation prévue dans le cadre du projet (voir, sur ce point, Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier). En l'occurrence, le dimensionnement de la compensation s'est voulu sécuritaire et

majorant et l'impact sur l'herbier de Posidonie sera ainsi compensé selon un ratio de 3 pour 1, soit une surface compensatoire de 317,7 m².

Nous confirmons donc que la **perte engendrée par le projet n'est pas de nature à altérer l'état de conservation de cet habitat sur le site.**

Enfin, la localisation du projet dans des zones de forte valeur écologique (Natura 2000, Sanctuaire Pelagos) a bien été prise en compte dans l'évaluation environnementale et l'ensemble des études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur et indiqué dans les documents suivants : Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexe n°2, Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3, Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4 :

- D'une part, bien que majorante, cette surface est faible, pour ne pas dire négligeable, par rapport à la répartition de l'habitat sur le site Natura 2000 ZSC « Rade d'Hyères » qui est de 12 496 ha. La surface maximale impactée représente ainsi moins de 0,000001% de la surface totale de l'habitat au sein du site Natura 2000.
- D'autre part, d'après les inventaires réalisés et dont les résultats sont disponibles dans le *Volet Naturel de l'Etude d'Impact (annexe 2 de l'étude d'impact)*, la vitalité de l'herbier au sein de la zone d'étude est « moyenne à médiocre ». L'herbier présente également des marques de régression.
- Dans ce cadre, l'état de conservation de l'habitat à l'état actuel sur la zone d'étude a été évalué comme moyen à médiocre. Ainsi, il s'avère que les caractéristiques de l'herbier dans la zone d'étude sont moins favorables que celles qui peuvent être observées dans des zones centrales du site Natura 2000 « Rade d'Hyères », plus fonctionnelles pour les espèces d'intérêt communautaire. Le projet n'entraîne ni fragmentation d'un herbier continu, ni interruption de connectivité écologique.
- S'agissant de Pelagos, rappelons également que le Parc National de Port-Cros qui a en charge l'animation du Sanctuaire pour la France a rendu un **avis favorable** au projet.

Contrairement à ce qu'indique une contribution, il n'existe à **ce jour aucune disposition réglementaire, ni aucune circulaire ministérielle imposant** une distance minimale obligatoire de 20 mètres entre les ouvrages maritimes et les herbiers de Posidonies :

- De fait, la MRAE ne peut donc y faire référence dans son avis (cette affirmation est également erronée).
- S'agissant de la DREAL PACA, une étude a été réalisée sur ce sujet et publiée en avril 2025. Toutefois, cette étude porte sur les « digues des ouvrages maritimes (enrochements artificiels et naturels) dont la taille est supérieure à 200 m linéaire d'emprise au sol) », c'est-à-dire des **ouvrages pleins, ce qui n'est pas le cas du ponton**. Les résultats de l'étude, sans valeur réglementaire, n'apparaissent donc pas extrapolables à des ouvrages quasi transparents à l'hydrodynamisme comme le ponton prévu par le projet.
- Sans s'appuyer sur un précédent préfectoral comme le suggère une contribution, la distance de **10 mètres** prise en compte pour calculer la surface de Posidonies à compenser a été définie de façon **majorante** sur la base d'une **évaluation justifiée des effets directs en phase travaux** (destruction effective de 19 m²) **et indirects du ponton** (risques pendant les travaux, pendant l'exploitation : risques liés aux jets d'hélice des navires accostant, ou à l'ombrage du ponton).
- Rappelons que l'évaluation des effets indirects du projet s'est voulue majorante : en particulier, s'agissant de l'hydrodynamisme, l'étude jointe à l'étude d'impact (*Annexe 10*) met en évidence que l'appontement est quasi transparent à l'hydrodynamisme, restreignant fortement sa zone d'influence.

Enfin, après la mise en service du ponton, un suivi scientifique pluriannuel par un organisme indépendant sera réalisé afin de vérifier l'absence de dégradation des herbiers ou si nécessaire mettre en œuvre des ajustements.

En résumé, la **démarche ERC** a bien été mise en œuvre tout au long de la conception du ponton et nous rappelons que la surface directement impactée se réduit à **19 m²**. C'est une approche majorante et sécuritaire, tenant compte des effets indirects potentiels du projet, qui permet d'aboutir à une surface de **105,9 m²**, considérée pour le dimensionnement des mesures de compensation **avec un ratio de 3 :1** (la compensation portant sur une surface de 317,7 m²). Ainsi, l'évaluation de la surface impactée est majorante.

Ainsi, l'impact est maîtrisé, justifié et compensé dans le respect du cadre réglementaire. En conséquence, il ne peut être retenu que le projet méconnaîtrait une règle environnementale existante ou dénaturerait la séquence ERC.

Pour finir, nous soulignons que le CSRPN n'a émis aucune remarque concernant l'herbier de Posidonie : au contraire, il valorise la démarche d'évitement mise en œuvre (voir extrait ci-dessous) :

Sur la partie marine, les enjeux environnementaux locaux ont été pris en compte dans la conception du ponton, de son chenal d'accès et de la ligne de mouillage. En ce sens, le corps mort ainsi que le ponton ont été positionnés de manière à éviter au maximum les herbiers de Posidonie.

- 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'analyse des différents usages présents sur le plan d'eau et de leur coactivité ont fait l'objet d'échanges lors de la commission nautique locale qui a donné un avis favorable en recommandant les actions suivantes :

- Le balisage du chenal d'entrée du port avec des bouées rouges et vertes en continuité du balisage d'entrée du port ;
- La création d'un groupe d'échange restreint alimenté par Naval Group pour informer des jours d'essais ;
- La signalisation lumineuse du coffre d'amarrage.

En effet, le projet présenté à l'enquête publique s'inscrit en coactivité avec les activités des usagers du plan d'eau et notamment l'école. Le projet n'empêche en aucun cas les coactivités.

Par ailleurs, le ponton est prévu à proximité de la plage de Tamaris et de l'embouchure du futur canal de délestage prévu dans le cadre du programme PAPI. Cette localisation a suscité des échanges entre la commune, Naval Group et les services de l'État, en raison de la fréquentation de cette plage par les Londaises et Londais, ainsi que par le club de voile.

Naval Group a rassuré les autorités en précisant que les essais en mer seraient très encadrés, en dehors des zones de baignade, et réalisés dans des conditions de sécurité strictes. Les usages existants, comme la pêche et la navigation de plaisance, seront pris en compte.

Une réflexion plus large sur l'organisation littorale est menée la commune. À ce stade, une réflexion est engagée par la commune de la Londe les Maures sur une relocalisation de la base nautique vers la plage de l'Argentière.

Concernant la "plage aux chiens", celle-ci est conservée. En effet les élus sont bien conscients de l'importance de cette plage pour les Londais et ont souhaité conserver son usage. Dans le cadre du projet, son accessibilité sera améliorée (accès modes doux améliorée) rendant encore plus aisément son usage. Le projet ne prévoit aucunement de « privatiser » la plage des Tamaris, la commune souhaite conserver cette plage et permettre aux baigneurs d'en profiter en toute sécurité. Il est d'ailleurs à noter que le trait de côte au droit du site dit «la plage au chien » est un espace entièrement historiquement artificialisé par une succession de blocs de béton.

Concernant la loi littorale et « l'affectation du littoral au public », dans le cadre du projet, le front de mer sera préservé, la promenade du littoral sera aménagée et un parc public de plus de 3000 m² sera créé. Le passage du quartier de l'Argentière au port sera toujours possible suivant le cheminement existant aujourd'hui jusqu'au chenal de délestage qui sera créé dans le cadre des travaux du PAPI et une passerelle piétonne / modes doux permettra de passer d'une rive à l'autre.

Plus généralement, lors de la conception du projet et les échanges, nous avons été vigilant à intégrer les usages des habitants et touristes participants à la vie de ce quartier avec par exemple :

- Maintien d'une servitude entre le restaurant d'entreprise et le centre d'excellence pour maintenir l'accès à la plage pour tous ;
- Mise en place d'un chemin en parallèle qui permet de relier le quartier du port à l'avenue de Schneider ;

- Maintien de l'usage public autour du ponton ;
- Extension de l'espace public au bord de mer ;
- Mise en place d'un jardin public ;
- **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 :

Au-delà des besoins de Naval Group, le ponton prévu à La Londe-les-Maures s'inscrit dans une volonté de **partage d'usage** entre activités industrielles et accès public maîtrisé.

En dehors des créneaux d'essais, il sera accessible à la promenade, avec des **garde-corps installés**, une **signalétique claire et des règles de sécurité strictes** (interdiction de plonger, pêcher, nager sous ou autour du ponton, balisage conforme aux réglementations maritimes).

La présence de rambardes, la signalétique et les conditions d'usage feront l'objet de prescriptions précises **fixées en concertation avec l'Etat et les services maritimes** à travers la convention de la concession d'utilisation du Domaine Public Maritime.

Celle-ci prévoit en son dernier alinéa de l'article 2 « Objet de la convention » que la circulation sur le ponton pourra être réglementée par voie de convention avec la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures, concessionnaire de la promenade du front de mer limitrophe. Les responsabilités de chacun seront déterminées dans cette convention.

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

Réponse du porteur de projet :

L'observation ci-dessus est hors périmètre de cette enquête publique unique. La sécurisation du site du chaland fait l'objet d'une opération spécifique et n'est pas intégrée au présent projet.

De plus, les vestiges du chaland ne sont pas propriété de Naval Group et relève de la responsabilité de l'Etat.

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 :

Le projet n'aura pas d'impact significatif sur les déplacements des habitants ni sur les usagers du sentier littoral. Plusieurs éléments permettent de le démontrer :

- **Maintien du sentier littoral** : le cheminement en bord de mer est conservé. Seules des interruptions très ponctuelles sont prévues lors du passage des drones entre le centre d'excellence et le ponton d'embarquement. Ces séquences de fermeture seront de très courte durée et strictement limitées au temps de traversée.
- **Un itinéraire alternatif prévu** : pour les usagers qui ne souhaiteraient pas attendre, un cheminement de substitution est intégré au projet. Il permettra de rejoindre directement le port du Maravenne en empruntant les voies douces aménagées à l'intérieur du site Naval Group, garantissant la continuité des déplacements piétons.
- **Amélioration du front de mer** : le projet ne se limite pas au maintien des circulations existantes. Il prévoit l'aménagement d'une promenade piétonne de qualité et la création d'un parc arboré, améliorant considérablement le confort et l'attractivité des cheminements.

- **Accessibilité universelle** : l'ensemble des voies douces prévues dans le cadre du projet est conçu pour être accessible aux personnes à mobilité réduite. La passerelle piétonne qui franchira le canal de délestage du Maravenne, réalisé dans le cadre du PAPI, répondra également à ces exigences d'accessibilité.
- **Entrées et sorties d'essai** : Le passage sera limité pendant quelques instants le temps de traverser les quelques mètres entre le site et le ponton puis sera rétabli dans la foulée. L'information du public sera systématique en amont.

En conclusion, loin de restreindre les déplacements, le projet assure la continuité du sentier littoral, propose un itinéraire alternatif, et améliore significativement la qualité et l'accessibilité des cheminements piétons et cyclables vers les plages et le port de Miramar.

- **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 front de mer du quartier des Bormettes n'est pas un linéaire naturel mais un espace déjà fortement artificialisé, marqué par la présence d'un alignement de blocs de béton le long de la plage aux chiens. Le projet n'a donc pas vocation à transformer un espace naturel en promenade, mais à **requalifier et valoriser un front de mer existant**.

- **Un aménagement de qualité** : l'objectif est d'offrir une promenade paysagère et conviviale, en continuité avec le sentier du littoral, tout en améliorant l'intégration visuelle et l'attractivité de ce secteur.
- **Prise en compte des aléas climatiques** : la conception de la promenade intègre les prescriptions réglementaires liées aux risques de tempêtes.
- **Financement et entretien** : la requalification du front de mer fait partie intégrante du projet urbain partenarial. Les coûts de réalisation sont intégrés au projet et l'entretien incombera ensuite à la commune, comme pour les autres promenades littorales.

En conclusion, il ne s'agit pas d'une artificialisation nouvelle, mais de la **modernisation d'un front de mer déjà artificiel**, afin de renforcer sa qualité, son attractivité et sa sécurité, dans le respect des contraintes climatiques et environnementales.

- **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 :

Le passage du public se réalisera dans les conditions similaires à celles qui existent aujourd'hui. La seule différence consistera à la fermeture pendant quelques instants, trois à quatre fois par semaine, afin de permettre le transit des engins de Naval Group sur les quelques mètres entre le site et le ponton.

La convention de la concession d'utilisation du Domaine Public Maritime en dehors des ports prévoit en son article 2, dernier alinéa que la circulation du public sera réglementée par voie de convention avec la société Naval Group.

Les responsabilités de chacun seront déterminées dans cette convention.

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),

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 :

D'une part, le CNPN doit être saisi uniquement dans le cas où la demande de dérogation porte sur une espèce protégée figurant dans l'Arrêté du 6 janvier 2020 fixant la liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du Conseil national de la protection de la nature.

Si le moineau Friquet figure effectivement dans cette liste, le dossier de demande de dérogation établi dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale conclut à un impact du projet non suffisamment caractérisé sur cette espèce (voir précisions d'Eco-Med dans le mémoire en réponse au CSRPN : Chapitre 4).

Pour rappel l'article L.411-2-1 du code de l'environnement précise :

"La dérogation mentionnée au 4° du I de l'article L. 411-2 n'est pas requise lorsqu'un projet comporte des mesures d'évitement et de réduction présentant des garanties d'effectivité telles qu'elles permettent de diminuer le risque de destruction ou de perturbation des espèces mentionnées à l'article L. 411-1 au point que ce risque apparaisse comme n'étant pas suffisamment caractérisé et lorsque ce projet intègre un dispositif de suivi permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et, le cas échéant, de prendre toute mesure supplémentaire nécessaire pour garantir l'absence d'incidence négative importante sur le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées."

Conformément aux dispositions ainsi rappelées et à l'analyse écologique figurant au dossier, le moineau Friquet n'est pas intégré dans la demande de dérogation. La saisine du CNPN n'était ainsi pas obligatoire.

L'argument du faible nombre d'individus n'est par ailleurs pas pertinent pour une espèce comme le moineau Friquet dont les effectifs nationaux sont en forte régression, il est plus pertinent de reprendre l'argumentaire scientifique transmis dans le mémoire en réponse à l'avis du CSRPN.

D'autre part, s'agissant de la critique soulevée par le contributeur et tirée de l'atteinte portée à un « *habitat d'alimentation* » du Moineau friquet l'article 3 II. de l'arrêté ministériel du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection (lequel intègre le moineau friquet) précise par ailleurs que « sont interdites sur les parties du territoire métropolitain où l'espèce est présente ainsi que dans l'aire de déplacement naturel des noyaux de populations existants la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux. Ces interdictions s'appliquent aux éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos de l'espèce considérée, aussi longtemps qu'ils sont effectivement utilisés ou utilisables au cours des cycles successifs de reproduction ou de repos de cette espèce et pour autant que la destruction, l'altération ou la dégradation remette en cause le bon accomplissement de ces cycles biologiques ».

A la lumière de cette rédaction, la DREAL Nouvelle Aquitaine a spécifiquement confirmé, dans un jeu de questions/réponses mis en ligne sur son site Internet, que « d'un point de vue réglementaire, les habitats d'alimentation ne sont stricto sensu pas protégés (les arrêtés de protection ne mentionnent que les "sites de reproduction et les aires de repos") ».

Dans ces conditions, il n'y avait pas lieu de saisir le CNPN.

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.**

La contribution fait référence à l'article **L.121-24 du code de l'urbanisme**, qui impose, pour les projets d'aménagement ou de construction localisés dans les espaces remarquables du littoral, lorsqu'ils sont soumis à **évaluation environnementale et enquête publique**, la saisine **pour avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS)**.

Or, si la notice explicative du dossier de mise en compatibilité du PLU de La Londe-les-Maures retient une qualification d'*« espaces naturels remarquables »* incluant la partie maritime du projet, cette qualification opérée en page 71 de la notice explicative est générique, vise à couvrir différentes classifications (parc national, conservatoire du littoral, arrêté de protection de biotope et espaces naturels sensibles) et ne retient pas la qualification juridique d'*« espace remarquable de littoral »* au sens de l'article L. 121-24 du code de l'urbanisme.

Pour ce motif, et dès lors que les articles L. 121-23 et L. 121-24 renvoient notamment aux documents d'urbanisme le soin de définir exactement les espaces remarquables du littoral à préserver en application de ces dispositions, la contribution échoue à démontrer que le ponton, sur sa partie maritime, justifiait la saisine pour avis de la CDNPS.

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 :

En premier lieu, le site des Bormettes a notamment accueilli, depuis le début du XXe siècle, une **usine de torpilles** liée à l'armement naval. Cette activité industrielle classée impliquait :

- des installations spécifiques (ateliers, dépôts, zones d'essais, rampes),
- des voiries internes techniques et stabilisées,
- des réseaux d'énergie et de fluides,
- des bâtiments dédiés à la fabrication, à la logistique et à la maintenance,
- des zones de stockage et de chargement.

L'usine a cessé son activité **en 1993**, après plus de 80 ans de fonctionnement. Si certains bâtiments ont été déconstruits, les traces matérielles de cette occupation restent omniprésentes : sols terrassés, voiries, murets, installations résiduelles, et surtout un **aménagement d'assiette profondément anthropisé**.

Il ne s'agit donc **ni d'un site naturel, ni d'un site agricole au sens courant du terme**, mais bien d'un **site reconquis partiellement par la végétation sur un substrat artificialisé**. Il est d'ailleurs à noter que le trait de côte au droit du site dit «la plage au chien» est un espace entièrement historiquement artificialisé par une succession de blocs de béton.

Le **Plan Local d'Urbanisme (PLU) de La Londe-les-Maures**, approuvé le **19 juin 2013**, classe la quasi-totalité du périmètre du projet des Bormettes en **zone 3AU**, c'est-à-dire :

- une **zone à urbaniser à moyen terme**,
- identifiée comme **stratégique** pour le développement communal,
- conditionnée à la réalisation d'études ou à une mise en compatibilité (MEC) pour adapter les règles de constructibilité au projet.

Ce classement est la **traduction juridique du caractère de friche du site**. Il n'est en aucun cas prévu de sanctuariser ce site comme espace agricole ou naturel. Il ne s'agit donc pas d'un changement brutal de vocation, mais de la **mise en œuvre anticipée et progressive d'un objectif inscrit depuis plus de 10 ans**.

La **loi Climat et Résilience du 22 août 2021**, ainsi que les documents d'orientation produits par l'**ADEME** et le **CEREMA**, définissent une **friche** comme : « Un bien ou terrain, autrefois artificiellement aménagé, dont l'usage est abandonné ou sous-utilisé, et qui présente un potentiel de mutation, notamment pour l'aménagement. »

Le site des Bormettes répond **en tout point** à cette définition :

- il a été **artificialisé dans sa totalité** à des fins industrielles lourdes,
- il est aujourd'hui **désaffecté depuis plus de 30 ans**,
- il est **identifié par les documents d'urbanisme** comme secteur à requalifier.

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de TPM** – document stratégique à l'échelle intercommunale – reconnaît également le site comme :

- un **site de friche industrielle à réinvestir**,
- un levier de **densification raisonnée**,
- une opportunité pour **limiter l'artificialisation nette des sols**, en favorisant la réutilisation de terrains déjà modifiés.

Le SCoT encourage la **mutualisation des infrastructures, la transition écologique et la relocation industrielle**, tous objectifs pleinement cohérents avec le projet présenté sur le site des Bormettes.

L'évaluation environnementale produite dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU :

- analyse finement l'état initial du site (sols, réseaux, voiries),
- documente la **structure anthropique du site** malgré la végétalisation partielle,
- propose des mesures de réduction d'impact adaptées au **caractère mixte du site** (anciennement industriel, en reconversion).

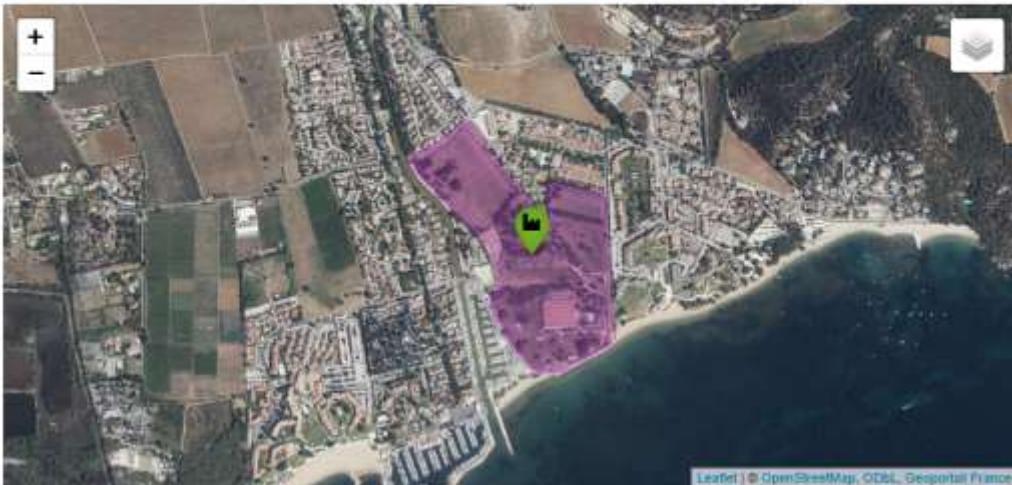
Les **photographies aériennes**, les **extraits cadastraux** et les **plans de composition** permettent de constater que le **périmètre du projet reste en grande majorité situé dans un espace artificialisé ou aménagé**, même si certains secteurs sont en friche végétalisée.

La qualification du site des Bormettes comme **friche industrielle** n'est pas une approximation ni une affirmation contestable. Elle est fondée sur :

- une **réalité historique**, celle d'un site ayant accueilli pendant près d'un siècle une **usine de torpilles**,
- une **situation matérielle**, celle d'un site entièrement anthropisé,
- une **qualification juridique** validée par le **PLU de 2013 (zone 3AU)** et confortée par le **SCoT de TPM**,
- une **définition légale et réglementaire** conforme aux critères nationaux (Loi Climat et Résilience, doctrine CEREMA-ADEME).

En deuxième lieu, la terminologie de friche ne peut être considérée comme trompeuse car elle correspond précisément à la qualification qui est donnée au site (pris dans sa globalité) sur l'outil officiel Cartofranches, inventaire national des friches mis en place par le Cerema à la demande du Ministère de la transition écologique :

APPEL À PROJET RECYCLAGE FONCIER 2021 2NDE ÉDITION (DOSSIER N° 5790019) - PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR - 83 - VAR - LA LONDE-LES-MAURES (83250) - FRICHE: LES BORMETTES



Par ailleurs, si le contributeur allègue que « les auteurs du PLU de 2013 rappelaient que « seuls » 6 hectares avaient vocation à accueillir à nouveau des constructions industrielles tandis que le reste – plus 14 hectares – devaient demeurer à l'état de nature afin de préserver « un cadre de vie végétal, agréable et apaisé » », il ressort en revanche du SCOT en vigueur que le site des Bormettes (pris dans sa globalité) est :

- Identifié au nombre des sites technopolitains / métropolitains servant « *de sites leviers pour l'accueil des activités économiques métropolitaines* » (voir, en ce sens DOO, orientation 7, page 52).
- Localisé, en tant que tel, au nombre des espaces de l'ambition métropolitaine et la stratégie de développement métropolitain décrits dans le « *Schéma illustratif de l'ambition métropolitaine* » annexé au DOO du SCOT :

Schéma illustratif de l'accueil du développement futur dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

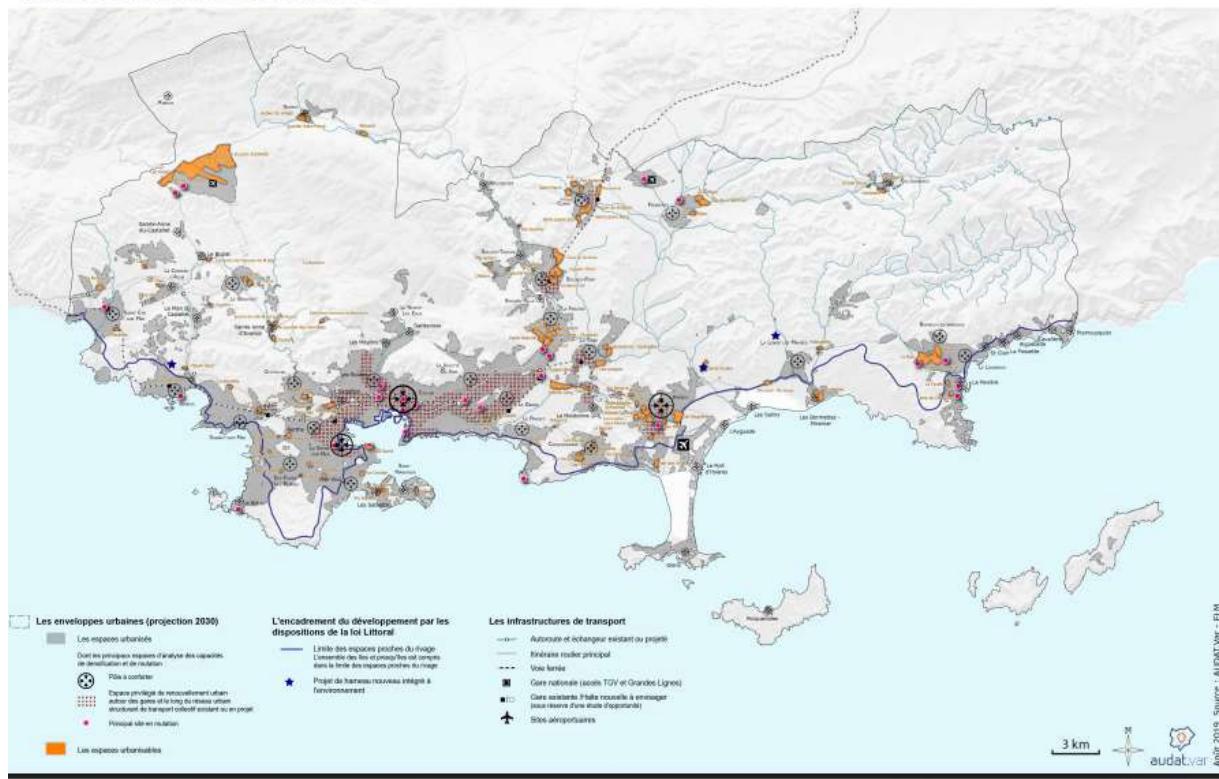
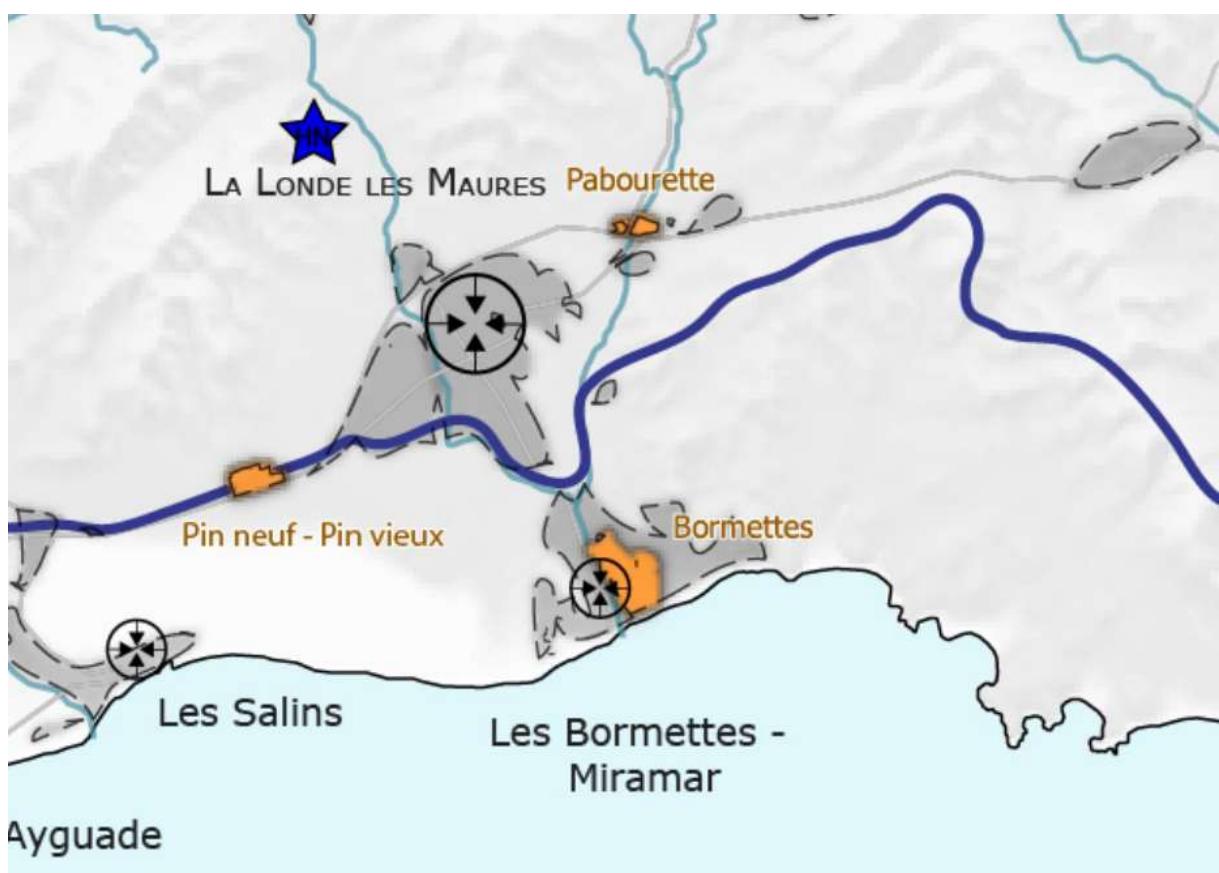


Schéma illustratif de l'ambition métropolitaine dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Enfin, compte tenu de la précision des pièces versées au dossier d'enquête et, en particulier, de l'étude d'impact et de son volet naturel terrestre jointe en annexe 1 de l'étude d'impact, le contributeur ne peut sérieusement soutenir que les pétitionnaires n'auraient pas présenté l'état environnemental et écologique réel des terrains d'emprise du projet.

En troisième et dernier lieu, d'après les données historiques disponibles sur l'usage du site, des activités agricoles avaient lieu au Nord du site. La figure suivante indique la présence de la « Ferme Neuve » au Nord-Ouest du terrain (au droit du lot 8, zone de biodiversité, du projet). Certains secteurs étaient alors utilisés comme jardins potagers collectifs autrefois loués par la Société Schneider et Cie.



Figure 40 : Plan des lieux, site des Bormettes (source : Association d'intérêt local des Bormettes, aillesbormettes.wixsite.com, consulté le 29/07/2025)

Toutefois, comme l'indique le plan ci-dessus, les jardins collectifs sont aujourd'hui **en friche**.

Ces informations sont confirmées par la photographie aérienne suivante, datant de la période 1965-1980 (IGN Remonter le temps) : la « Ferme Neuve » était localisée au Nord-Ouest du site et des jardins potagers collectifs loués par la société Schneider et Cie étaient présents au niveau des lots 2,3,4 et 6a du projet des Bormettes. Cette vue aérienne confirme également le **stockage de matériel de l'ancienne usine au nord du bâtiment industriel**.

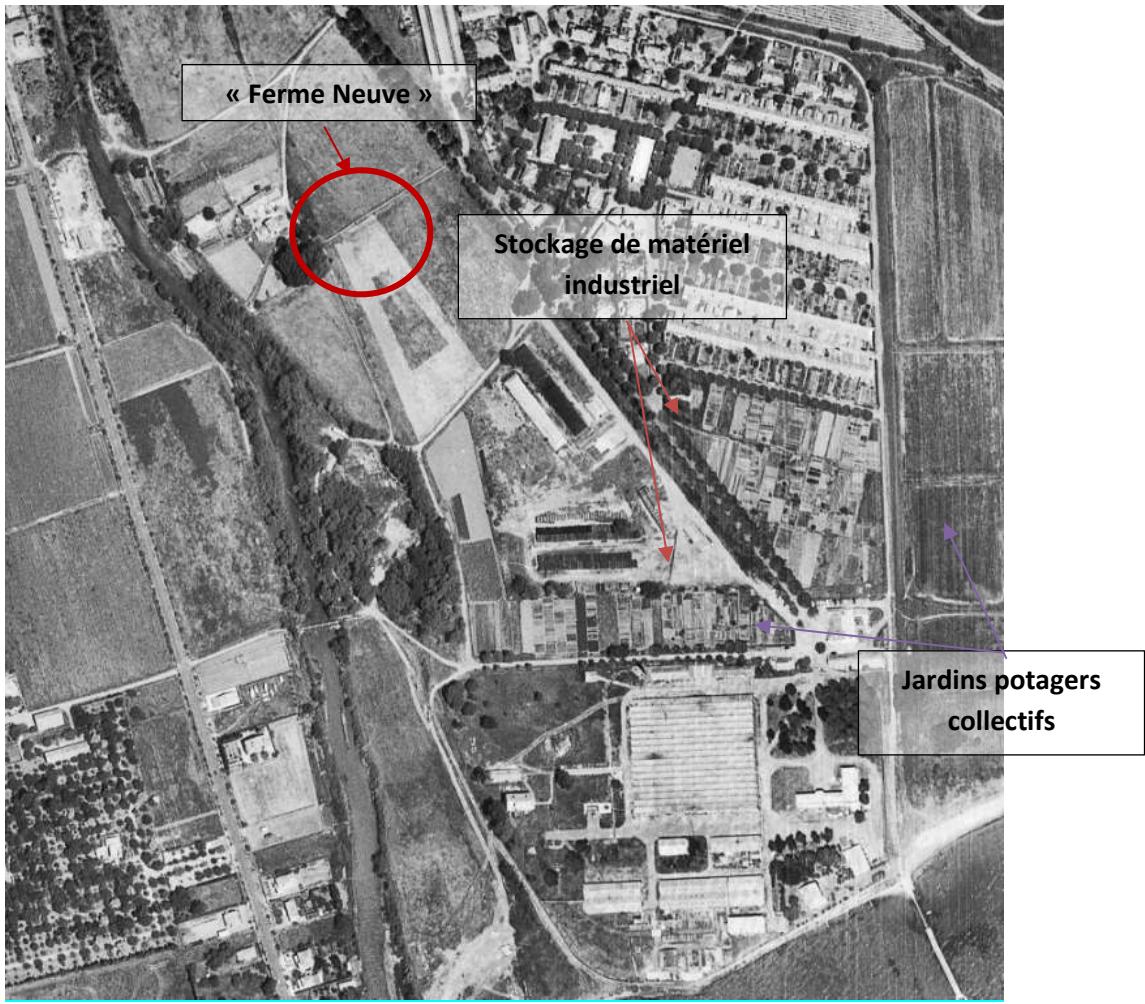


Figure 41 : Vue aérienne passée du site des Bormettes – Période 1965-1980 (IGN Remonter le Temps)

S'agissant des bâtiments de la « Ferme Neuve », ils auraient été détruits en 1995 (source : <http://lesbormettes.unblog.fr/2011/01/04/lieu-dit-la-ferme-neuve/>).

Ainsi, aujourd'hui, il n'existe plus aucun bâtiment agricole ou usage agricole sur le site des Bormettes, actuellement à l'état de friche sur l'ensemble de son périmètre, comme en attestent la photo aérienne ainsi que les photos du site suivantes.

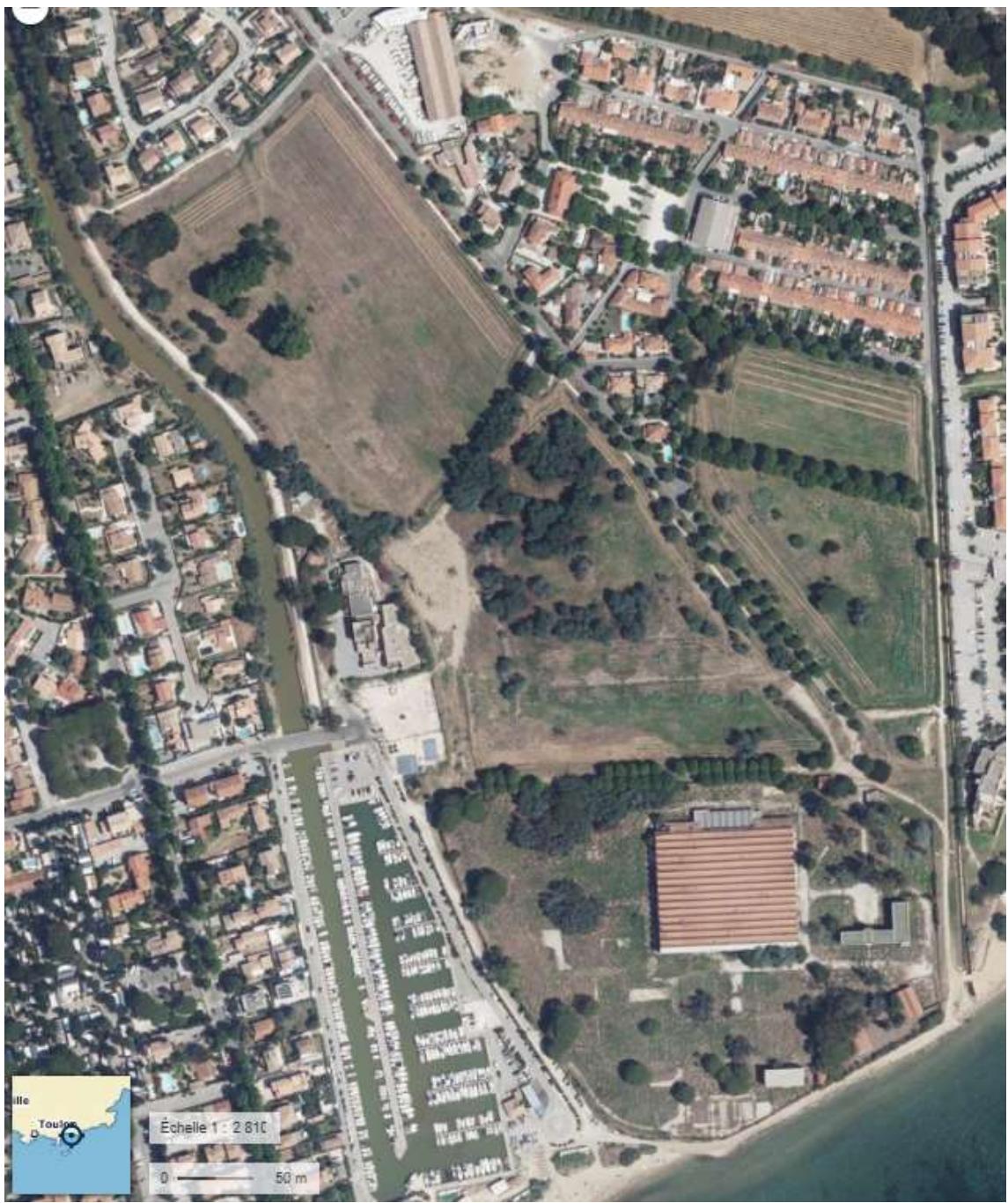


Figure 42 : Vue aérienne du site des Bormettes à l'état actuel (Géoportail, consulté le 29/07/2025)

Remarque : Afin de lever tout doute concernant l'usage actuel du site, nous précisons que les « traces longilignes » visibles ci-dessus sur les secteurs situés au Nord et à l'Est du site du projet correspondent à des fossés créés par Naval Group afin de limiter les intrusions sur le site.

Les photographies ci-après mettent en avant le caractère rudéralisé et sans usage agricole de la partie Nord et Nord-Est du site des Bormettes.



Figure 43 : Photographies de la zone d'étude

Nous réaffirmons donc le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces « naturels ».

En ce sens, les prospections naturalistes réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le **site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés**.

Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de **friches et zones rudérales** qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

En conclusion, bien que le secteur Nord du site des Bormettes ait accueilli une activité agricole par le passé, au XXème siècle, **il n'existe aucun usage agricole du site, ni aucune exploitation agricole sur le site à l'heure actuelle**. Celui-ci est à l'état de **friche**, comme l'attestent les photographies prises sur site ainsi que son référencement sur la plateforme nationale **Cartofriches** ou dans les documents de planification urbaine (**PLU et SCOT**).

En conclusion, l'étude d'impact ne cache pas l'impact du projet : elle décrit correctement un site urbanisé, marqué par son passé industriel, et destiné à être réaménagé conformément aux documents d'urbanisme en vigueur.

- 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 minimisé.
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 :

Sur le lézard ocellé :

Nous invitons le contributeur à se reporter aux réponses à l'avis du CSRPN (voir chapitre 6, pages 16-17) et à l'avis de la MRAE (paragraphe 2.2.1.1, pages 12 à 14), dont nous faisons la synthèse ci-après :

- La carte de sensibilité du PNA ne correspond pas à des données de présence avérée de l'espèce mais communique seulement des informations sur une **présence potentielle**, excluant certains facteurs propres à la zone étudiée. En effet, les zonages représentés sur cette carte sont issus de données d'occupation du sol et ne reflètent pas la réalité terrain, comme en atteste la présence de l'ensemble du village de la Londe les Maures, pourtant totalement urbanisé, en zone de présence hautement probable.
- **Aucune donnée historique** de l'espèce n'a été recensée dans la zone du projet dans les données bibliographiques,
- S'agissant des « procédures de détection supplémentaires », contrairement à ce qui est avancé par le contributeur, celles-ci ont été **écartées de façon argumentée et étayée** :
 - La pose de plaques à reptiles n'aurait pas accru la détectabilité de l'espèce, l'espèce exploitant peu ce type de dispositif (Ballouard et al, 2013),
 - Le protocole PIRA est un outil scientifique qui vise à étudier des populations de Lézard ocellé à une large échelle spatiale permettant une analyse statistique, dépassant la taille du site. De ce

fait, il n'est pas adapté compte-tenu de la taille du site (l'intégralité des 20 ha du site a par ailleurs été investigué dans le cadre des inventaires),

- Les inventaires ont été réalisés dans les règles de l'art : phase d'analyse fonctionnelle avant d'aller sur le terrain puis prospections ciblées selon 3 modes opératoires, dans des conditions météorologiques appropriées aux reptiles : recherche à vue, recherche d'individus, recherche minutieuse d'indices de présence.

En complément, nous rappelons les points suivants :

- Nombre et dates des passages : le bureau d'étude Symbiodiv a réalisé 3 passages, respectivement en avril, mai et juillet 2020, et ECOMED a complété ces inventaires avec deux passages, respectivement en mai et juin 2023 (voir page 37 de l'Annexe 1 et page 48 du volet terrestre de l'Annexe 3). Cinq passages ont donc été effectuées à des dates qui entrent parfaitement dans l'écologie de l'espèce,
 - S'agissant du **débroussaillage**, celui-ci a eu lieu en fin de printemps alors que la plus grande partie des inventaires avait été réalisée. Seules les prospections tardives concernant les reptiles et les insectes ont été impactées par ces opérations mais les enjeux insectes et reptiles pressentis avaient déjà été avérés. Le débroussaillage n'a donc pas altéré la qualité des inventaires.
 - Nous rappelons aussi que la période de débroussaillage répond à une obligation. L'arrêté préfectoral du 30 mars 2015 portant règlement permanent du débroussaillement obligatoire et du maintien en état débroussaillé dans le Var, dont il ressort du site de la préfecture qu'il est applicable au site de La Londe (<https://www.var.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Foret/Debroussaillement/Cartes-des-zones-d-application-des-obligations-legales-de-debroussaillement>), prévoit que « le maintien en état débroussaillé doit être assuré de manière permanente ».
- Nous renouvelons donc notre position sur le fait que la zone d'étude ne présente **aucun habitat favorable à la présence de l'espèce**, que celle-ci n'est **historiquement pas connue** du site et de ses alentours proches et qu'au vu de l'historique du site, celui ne semble **jamais avoir été favorable à la présence de l'espèce**. Nous renvoyons également le lecteur aux réponses formulées aux avis du CSRPN et de la MRAE.
- D'une part, les inventaires de terrain ont démontré que les habitats naturels présents dans la zone d'étude ne sont pas favorables à l'espèce et, d'autre part, celle-ci n'a pas été observée ni aucun indice de présence. C'est pourquoi le Lézard ocellé est considéré absent de la zone d'étude.
- Nous confirmons donc les conclusions du volet naturel de l'étude d'impact (Annexe 1) et des réponses apportées à l'avis de la MRAE ainsi qu'à l'avis du CSRPN : **le Lézard ocellé est considéré absent de la zone d'étude**. De ce fait, il n'y a pas lieu d'évoquer la mise en œuvre de la séquence ERC le concernant.

Sur le paysage et la hauteur des bâtiments

Tout d'abord, l'étude d'impact du projet (qui est commune à toutes les autorisations et qui figurera bien en PC11 de la demande de PC) concerne le projet et non toutes les potentialités offertes par le PLU. L'enquête publique porte d'ailleurs spécifiquement sur le projet de construction au sens des dispositions de l'article R. 423-58 du code de l'urbanisme.

L'étude d'impact réalisée intègre bien une analyse de l'état actuel du paysage aux abords du site du projet (voir partie IV, chapitre 7), ainsi que les incidences paysagères du projet en phase travaux (partie Va, paragraphe 2.7) et en phase exploitation (partie Va, paragraphe 3.6).

Concernant notamment le bâtiment « industriel » de Naval Group, nous rappelons qu'à l'heure actuelle la nef historique héritée de l'activité de l'usine Schneider et Cie est encore implantée au sein du site des Bormettes, bien que non exploitée. Celle-ci possède une hauteur de 12 mètres. Comme les autres bâtiments existants actuellement sur le site, la nef fait partie du paysage actuel et historique sur le secteur

Le projet prévoit de construire le bâtiment principal de l'usine en lieu et place de la nef existante. De plus, de manière à s'intégrer dans le paysage, la hauteur de ce nouveau bâtiment sera de hauteur de 10,50 mètres (hors édicules techniques) et à 12,14m (avec les édicules techniques), correspondant à la réalité du programme actuellement déposé sur le secteur E de l'OAP.

Par ailleurs, l'intégration paysagère a également guidé d'autres axes de conception du projet qui prévoit :

- La **réhabilitation du bâtiment** situé au Sud du site et qui sera conservé au même endroit, dans les mêmes proportions, pour devenir un « customer center ». Le bâtiment est actuellement recouvert de graffitis et désaffecté. Le projet contribuera donc à sa mise en valeur ;

- La **démolition des autres bâtiments** actuellement situés au Sud du site et visibles depuis la plage qui longe le site des Bormettes, depuis le port Miramar et la digue du Maravenne. Cette démolition contribuera à une amélioration du paysage ;
- La **végétalisation** du site des Bormettes, notamment aux abords du bâtiment principal, qui conduira à une meilleure intégration paysagère.

La photographie suivante issue de la Figure 308, en page 673 de l'étude d'impact, montre un aperçu de l'état actuel du site depuis le port. On y aperçoit le customer center et **on peine à distinguer le toit de la nef**, et à l'arrière-plan, on aperçoit les contreforts du massif des Maures. Aussi au regard de ce qui précède (hauteur du nouveau bâtiment inférieure à la nef existante et axes de conception), **le projet n'aura pas d'impact sur le paysage comme le laisse entendre le contributeur, et contribuera même à l'améliorer grâce à l'insertion paysagère prévue.**



Réponses mairie :

L'étude d'impact jointe en PJ4 comprend bien un volet paysager. Ce volet :

- Analyse le contexte paysager existant, notamment depuis les points de vue principaux (Partie IV, chapitre 7),
- Présente l'insertion du projet dans son environnement (Partie I, chapitre 5 et Partie Va, paragraphes 2.7 et 3.6),
- Identifie les volumes, gabarits et traitements architecturaux du bâtiment Naval Group (Partie I, chapitre 5 et Partie Va, paragraphes 2.7 et 3.6),
- Et propose des mesures d'atténuation et d'intégration, notamment (Partie Va, paragraphes 2.7 et 3.6) :
 - La modulation des volumes du bâtiment,
 - Un traitement de façade sobre, en cohérence avec l'environnement portuaire et industriel,
 - La végétalisation d'espaces périphériques, et des aménagements paysagers sur les abords et les cheminements doux.
 -

Il ne s'agit donc pas d'une simple présentation formelle : l'analyse paysagère est bien documentée, avec des visuels, des coupes, et une réflexion sur l'intégration visuelle depuis les secteurs sensibles.

Le terrain d'assiette du projet est une friche industrielle, avec des bâtiments vétustes, des secteurs imperméabilisés, et un cloisonnement marqué visuellement.

Le projet permet :

- La requalification de cette zone dégradée en une entité fonctionnelle et intégrée,
- La réduction des impacts visuels liés à l'enclavement et à l'état actuel du site,
- Et l'ouverture contrôlée du site vers le reste du quartier par des cheminements, espaces végétalisés et transitions douces.

Contrairement à un site vierge ou naturel, il s'agit ici d'un secteur artificialisé dont le traitement paysager vise à réparer et recomposer un front urbain cohérent.

S'agissant du **bâtiment industriel**, l'étude d'impact a bien été réalisée sur la base du projet concret de Naval Group, à savoir un bâtiment d'une hauteur de 10,50 mètres (hors édicules techniques) et à 12,14m (avec les édicules techniques), correspondant à la réalité du programme actuellement déposé sur le secteur E de l'OAP. La surface de la construction est prévue sur une longueur de 115m et une largeur de 100,5m.

L'OAP page 11 indique que : « la hauteur autorisée correspond à du R+3 » dans le secteur E. De plus, le projet de règlement du PLU (zone 3AU10-hauteur) prévoit dans le secteur E une hauteur totale de 14m, portée à 17m sur 200m² maximum. Toutefois, cette surélévation ne sera pas réalisée, comme l'a confirmé le porteur de projet.

Ainsi :

- La hauteur ainsi que le gabarit de la construction effectivement projetés (R+1) restent bien inférieures aux capacités constructibles du PLU ;
- L'étude d'impact est cohérente avec le projet réel ;
- Et toute évolution future significative (modification de hauteur ou de volumétrie) devra faire l'objet de nouvelles démarches administratives.

En résumé, la hauteur et le gabarit maximum du PLU ne seront pas utilisés. L'étude d'impact a bien été réalisée sur la base du projet qui sera construit.

Le **bâtiment de restauration** projeté dans le secteur D est bien prévu en R+1, conformément à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) annexée au dossier de mise en compatibilité du PLU.

Le règlement du PLU modifié, applicable à ce secteur, fixe :

- Une hauteur totale des constructions à 10 mètres,
- Et une hauteur de façade à 8 mètres.

Le projet de bâtiment respecte strictement ces gabarits réglementaires.

Par ailleurs, compte tenu des contraintes liées au risque d'inondation, le bâtiment sera implanté avec un niveau de plancher surélevé, conformément aux prescriptions issues des études hydrauliques.

Cette surélévation sera intégrée dans la limite des hauteurs autorisées, sans dépasser les seuils fixés par le règlement.

Les documents graphiques et perspectives figurant dans le dossier ont été établis sur cette base. Ils sont cohérents avec les règles d'urbanisme, et visent à illustrer l'intégration du bâtiment dans le site.

- **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 :

En ce qui concerne la **justification du choix du site**, contrairement à ce qu'indique la présente contribution, plusieurs alternatives ont été étudiées. Elles sont détaillées dans la Partie II de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier. Un des critères principaux était l'équilibre entre la limitation de l'impact environnemental et la réponse aux besoins industriels. La réindustrialisation d'une friche industrielle permet notamment d'éviter de consommer des espaces vierges ailleurs.

Dans un 1^{er} temps, des **contraintes opérationnelles** des activités de Naval Group ont guidé le choix du site des Bormettes pour le présent projet.

Nous indiquons à ce propos que la jurisprudence prévoit de prendre en compte des contraintes opérationnelles au titre des « *contraintes objectives de toute nature dont il est fait état qui rendraient impossible ou excessivement difficile la réalisation du projet au regard des objectifs qu'il poursuit* » (voir, notamment, TA Orléans, 13 février 2025, Association Eure-et-Loir Nature, req. n° 2402086).

Ces contraintes opérationnelles fortes auxquelles ne peut déroger le projet en lien avec les activités de Naval Group et l'intérêt public majeur du projet sont les suivantes :

- **Garantir un accès à la mer** depuis le site, nécessaires au déroulement des activités de Naval Group ;
- **Rassembler les activités d'ingénierie et industrielles d'assemblage et d'intégration sur un seul site** ;
- Implanter les activités de Naval Group **en France** dans une logique de souveraineté nationale et de réindustrialisation du pays.

Ainsi, parmi les scénarios étudiés dans l'étude d'impact (voir Partie II – chapitre 1, pages 148 à 164), les scénarios suivants ont été écartés car ils ne répondent pas aux contraintes opérationnelles :

- Création d'un nouveau site à **La Londe Les Maures** pour développement et production/MCO France et un **site à l'étranger** pour production export ;
- Création d'un site à **La Londe Les Maures** pour les activités de développement – Production de série/MCO à **Ruelle** ;
- Implantation du pôle développement sur les sites **Ollioules/Lagoubran**, – Production de série/MCO à **Ruelle**.

Seuls les scénarios 1 et 2 répondent à ces critères :

- Maintien du site de **Saint-Tropez** avec intégration du MCO (site de Lagoubran) ;
- Création d'un nouveau site à **La Londe Les Maures** regroupant les deux pôles (développement et production/MCO) ;

Dans un 2^{ème} temps, Le choix du site de La Londe-les-Maures, au détriment du maintien du site de Saint-Tropez présente **plusieurs avantages d'un point de vue environnemental**.

En effet, compte-tenu de la vétusté du site de Saint-Tropez, la **marge de manœuvre de Naval Group pour améliorer sa performance environnementale est limitée**, malgré de possibles rénovations des bâtiments existants. Le choix du site de la Londe-les-Maures et la création des bâtiments envisagés permet a contrario de viser une **efficience environnementale et énergétique poussée des bâtiments**, comme en témoignent notamment les certifications environnementales visées (HQE Bâtiment Durable au niveau Excellent, Label BiodiverCity Construction). Les marges de manœuvre de rénovation sur le site de Saint-Tropez sont également limitées par le fait que Naval Group n'est pas propriétaire du site. Par ailleurs, la conservation du site de Saint-Tropez ne permettait pas d'atteindre les objectifs RSE fixés par Naval Group, dont notamment la réduction de 70 % de l'empreinte carbone de ses sites, qui est visé à La Londe-les-Maures.

En outre, le choix du site de la Londe-les-Maures permet de **réduire les incidences du projet en termes de trafic terrestre** et, en conséquence, en termes de **nuisances sonores, de qualité de l'air et d'émission de GES**. Ceci s'explique par :

- Un rapprochement des activités de Naval Group par rapport aux autres sites (Ollioules, Toulon) : La Londe-les-Maures est deux fois plus près d'Ollioules et de Toulon où se trouve la base navale, que le site de Saint-Tropez, plus excentré à l'Est.
- La difficulté de trouver un logement à proximité du site de Saint-Tropez pour les employés en raison du prix de l'immobilier, impliquant des déplacements domicile-travail de fait plus longs.

De plus, le choix de La Londe-les-Maures permettra une **réduction des émissions de GES liées au trafic maritime** engendré par les essais en mer. En effet, le site de Saint-Tropez est bien plus éloigné des Zonex qui seront utilisées en phase exploitation par rapport au site des Bormettes (distance de l'ordre du double).

Enfin, d'un point de vue socio-économique, le maintien du site de Saint-Tropez présente un risque important lié à la difficulté de recrutement, négatif pour l'emploi. Le site de La Londe-les-Maures, plus proche du bassin d'emploi varois est donc plus favorable d'un point de vue socio-économique.

Le porteur de projet tient également à rappeler que les choix de conception du projet ont fait l'objet d'une étude des différentes alternatives possibles sur le site des Bormettes. Celle-ci est développée en Partie II – chapitre 2 de l'étude d'impact du projet (voir pages 165 à 226). Les critères environnementaux ont été intégrés aux choix de conception. Par exemple, les considérations environnementales ont guidé le choix de conception du ponton en mer qui a fait l'objet d'une **recherche de moindre impact approfondie dans le but de** :

- Éviter au maximum les zones d'herbiers de posidonies identifiées,
- Implanter uniquement les pieux du ponton sur substrats sablo-vaseux,
- Et recourir à des techniques minimisant l'impact (pieux battus, pas d'enrochement).

Il en va de même pour le choix de la position de la ligne de mouillage pour laquelle une zone dépourvue de posidonies a été retenue.

Il résulte de ce qui précède qu'au-delà des contraintes objectives de toute nature qui ont conduit à retenir le site de La Londe-les-Maures pour le projet, une analyse comparative environnementale a été conduite et a fait apparaître que le site retenu, et plus encore la configuration projetée sur le site retenu, constituait la meilleure alternative parmi toutes celles étudiées ; le CSRPN n'a d'ailleurs, sur ce point particulier, opéré aucune critique en soulignant que « *Le dossier compare divers scénarios (y compris le maintien de l'activité sur le site actuel de StTropez) et conclut à la nécessité de développer le projet des Bormettes sur des critères liés à la possibilité d'un accès direct à la mer, à la proximité avec l'écosystème nécessaire au fonctionnement du site (client, partenaires et sous-traitants) et à la conservation des emplois et des compétences* ».

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

Réponse du porteur de projet :

Le dossier de demande d'autorisation environnementale du projet intègre une demande de dérogation « espèces protégées » établie en application des dispositions de l'article L. 411-2, I, 4° du code de l'environnement et qui définit la compensation prévue dans le cadre du projet (voir, sur ce point, Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier).

Il vise justement à demander une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

Ce dossier a été réalisé conformément aux textes en vigueur et démontre la mise en œuvre de la démarche ERC tout au long du projet.

Ce dossier suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN) qui ont émis des avis auxquels nous avons répondu.

- **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.**

Réponse du porteur de projet :

L'intérêt public majeur du projet est développé dans les pages 22 à 27 du volet Présentation du projet du Dossier de dérogation à la destruction d'espèces protégées joint en Annexe 3 à l'étude d'impact.

En synthèse, le projet répond à un besoin stratégique national pour la souveraineté en termes de défense nationale et la transition écologique, en favorisant des filières d'avenir et des emplois qualifiés durables. A ce titre, il relève d'une raison impérative d'intérêt public majeur.

Au soutien de ce qui précède, on soulignera que le CSRPN, dans son avis du dossier, a explicitement validé que « *Le projet est principalement justifié par la nécessité de maintenir et renforcer les capacités militaires navales, afin de répondre aux besoins souverains de la marine nationale (développement des drones et systèmes autonomes, sécurisation de l'activité de torpilles). À ce titre, les aménagements industriels répondent à une raison impérative d'intérêt public majeur.* »

S'agissant du programme d'habitats et d'hébergement hôtelier développé aux côtés du site industriel, il convient de rappeler que :

- au titre des logements

Le site industriel de Naval Group aux Bormettes prévoit d'accueillir environ 550 collaborateurs dans un premier temps, 700 à terme. Une partie réside déjà à la Londe-les-Maures ou dans les communes à proximité. Cependant, la majorité se trouve à Toulon ou autour du Golfe de St-Tropez.

Naval Group prévoit en ce sens le recrutement progressif de 100 à 200 collaborateurs.

L'offre de logements est fournie sur la ville de La Londe-les-Maures. Cependant, elle est destinée à un usage résidentiel et touristique. La majorité correspond à des appartements T3/T4/T5 avec peu de petits appartements (15% de T2, source INSEPP), correspondant aux besoins des employés de Naval Group (familles).

La création d'une nouvelle offre de logement permettra :

- D'accueillir les nouveaux collaborateurs de Naval Group ;
- De mettre en place un dispositif permettant à Naval Group de recevoir des stagiaires et alternants.

La proximité de logements permettant un accès à pied contribue à la SSTE mais aussi à la réduction de l'impact carbone des collaborateurs supprimant les trajets logement/site.

- au titre de l'hôtel :

L'aménagement d'un hôtel doit répondre aux besoins en hébergements d'affaires de Naval Group. Le projet prévoit environ 80 chambres pour les visiteurs et les collaborateurs. Il s'agira d'un hôtel 3 étoiles permettant de répondre à la demande de tarif modéré pour les collaborateurs de Naval Group.

En effet, il existe une offre d'hôtel très peu fournie sur la zone de La Londe les Maures (hors résidence de vacances).

En outre, il est prévu la venue de clients pour les produits de Naval Group, partenaires, sous-traitants, universitaires et collaborateurs d'autres sites pour lesquels des résidences vacances ne sont pas adaptées. Nous pouvons estimer leur nombre à environ 10 à 15% de l'effectif moyen soit 50 à 80 personnes par jour durant la période de septembre à mai. Au cours de la période estivale (juin à mi-septembre), ce flux est largement inférieur.

La proximité immédiate d'un hôtel permettant un accès à pied contribue à la SSTE des collaborateurs mais aussi à la réduction de l'impact carbone des clients et missionnaires supprimant les trajets hôtel/site.

Ces deux équipements (logements et hôtel) ont été volontairement limités au juste besoin avec un hôtel de gamme et capacité moyenne. Le nombre de logement après la phase de concertation a été ramené à 25 au lieu de 80 à initialement. Nous avons aussi acté que ces logements s'inscriraient dans le mode architectural du quartier des Bormettes. Il faut noter que ce projet fait écho à l'histoire de ce site ou historiquement le quartier des Bormettes a été créé lors de la fondation de l'usine de Torpilles en 1907. Au-delà, nous attendons de ces équipements une réduction de l'impact environnemental car les collaborateurs et visiteurs concernés éviteront des voyages entre Hyères et La Londe.

- **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 bâtis présentant un intérêt écologique avéré.**

Réponse du porteur de projet :

Le contributeur ne peut raisonnablement soutenir que le pour effet de consommer de nouveaux espaces naturels jamais bâtis présentant un intérêt écologique avéré.

En premier lieu, le site des Bormettes a notamment accueilli, depuis le début du XXe siècle, une **usine de torpilles** liée à l'armement naval. Cette activité industrielle classée impliquait :

- des installations spécifiques (ateliers, dépôts, zones d'essais, rampes),
- des voiries internes techniques et stabilisées,
- des réseaux d'énergie et de fluides,
- des bâtiments dédiés à la fabrication, à la logistique et à la maintenance,
- des zones de stockage et de chargement.

L'usine a cessé son activité **en 1993**, après plus de 80 ans de fonctionnement. Si certains bâtiments ont été déconstruits, les traces matérielles de cette occupation restent omniprésentes : sols terrassés, voiries, murets, installations résiduelles, et surtout un **aménagement d'assiette profondément anthropisé**.

Il ne s'agit donc **ni d'un site naturel, ni d'un site agricole au sens courant du terme**, mais bien d'un **site reconquis partiellement par la végétation sur un substrat artificialisé**.

Le **Plan Local d'Urbanisme (PLU)** de La Londe-les-Maures, approuvé le **19 juin 2013**, classe la quasi-totalité du périmètre du projet des Bormettes en **zone 3AU**, c'est-à-dire :

- une **zone à urbaniser à moyen terme**,
- identifiée comme **stratégique** pour le développement communal,

- conditionnée à la réalisation d'études ou à une mise en compatibilité (MEC) pour adapter les règles de constructibilité au projet.

Ce classement est **la traduction juridique du caractère de friche du site**. Il n'est en aucun cas prévu de sanctuariser ce site comme espace agricole ou naturel. Il ne s'agit donc pas d'un changement brutal de vocation, mais de la **mise en œuvre anticipée et progressive d'un objectif inscrit depuis plus de 10 ans**.

La **loi Climat et Résilience du 22 août 2021**, ainsi que les documents d'orientation produits par l'**ADEME** et le **CEREMA**, définissent une **friche** comme : « Un bien ou terrain, anciennement artificialisé, dont l'usage est abandonné ou sous-utilisé, et qui présente un potentiel de mutation, notamment pour l'aménagement. »

Le site des Bormettes répond **en tout point** à cette définition :

- il a été **artificialisé dans sa totalité** à des fins industrielles lourdes,
- il est aujourd'hui **désaffecté depuis plus de 30 ans**,
- il est **identifié par les documents d'urbanisme** comme secteur à requalifier.

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de TPM** – document stratégique à l'échelle intercommunale – reconnaît également le site comme :

- un **site de friche industrielle à réinvestir**,
- un levier de **densification raisonnée**,
- une opportunité pour **limiter l'artificialisation nette des sols**, en favorisant la réutilisation de terrains déjà modifiés.

Le SCoT encourage la **mutualisation des infrastructures, la transition écologique et la relocation industrielle**, tous objectifs pleinement cohérents avec le projet présenté sur le site des Bormettes.

L'évaluation environnementale produite dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU :

- analyse finement l'état initial du site (sols, réseaux, voiries),
- documente la **structure anthropique du site** malgré la végétalisation partielle,
- propose des mesures de réduction d'impact adaptées au **caractère mixte du site** (anciennement industriel, en reconversion).

Les **photographies aériennes**, les **extraits cadastraux** et les **plans de composition** permettent de constater que **le périmètre du projet reste en grande majorité situé dans un espace artificialisé ou aménagé**, même si certains secteurs sont en friche végétalisée.

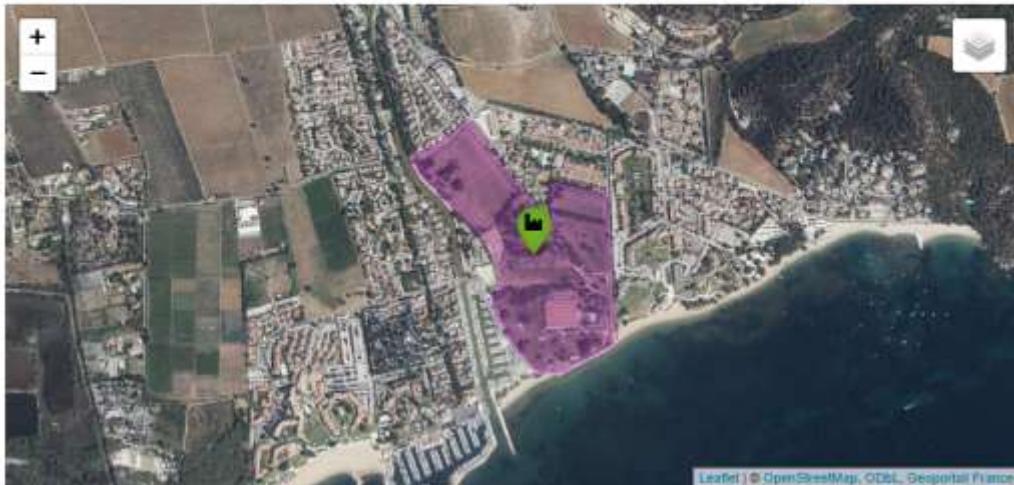
La qualification du site des Bormettes comme **friche industrielle** n'est pas une approximation ni une affirmation contestable. Elle est fondée sur :

- une **réalité historique**, celle d'un site ayant accueilli pendant près d'un siècle une **usine de torpilles**,
- une **situation matérielle**, celle d'un site entièrement anthropisé,
- une **qualification juridique** validée par le **PLU de 2013 (zone 3AU)** et confortée par le **SCoT de TPM**,
- une **définition légale et réglementaire** conforme aux critères nationaux (Loi Climat et Résilience, doctrine CEREMA-ADEME).

En deuxième lieu, la terminologie de friche ne peut être considérée comme trompeuse car elle correspond précisément à la qualification qui est donnée au site (pris dans sa globalité) sur l'outil officiel Cartofriches, inventaire national des friches mis en place par le Cerema à la demande du Ministère de la transition écologique

:

APPEL À PROJET RECYCLAGE FONCIER 2021 2NDE ÉDITION (DOSSIER N° 5790019) - PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR - 83 - VAR - LA LONDE-LES-MAURES (83250) - FRICHE: LES BORMETTES



Par ailleurs, si le contributeur allègue que « les auteurs du PLU de 2013 rappelaient que « seuls » 6 hectares avaient vocation à accueillir à nouveau des constructions industrielles tandis que le reste – plus 14 hectares – devaient demeurer à l'état de nature afin de préserver « un cadre de vie végétal, agréable et apaisé » », il ressort en revanche du SCOT en vigueur que le site des Bormettes (pris dans sa globalité) est :

- Identifié au nombre des sites technopolitains / métropolitains servant « de sites leviers pour l'accueil des activités économiques métropolitaines » (voir, en ce sens DOO, orientation 7, page 52).
- Localisé, en tant que tel, au nombre des espaces de l'ambition métropolitaine et la stratégie de développement métropolitain décrits dans le « Schéma illustratif de l'ambition métropolitaine » annexé au DOO du SCOT :

Schéma illustratif de l'accueil du développement futur dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

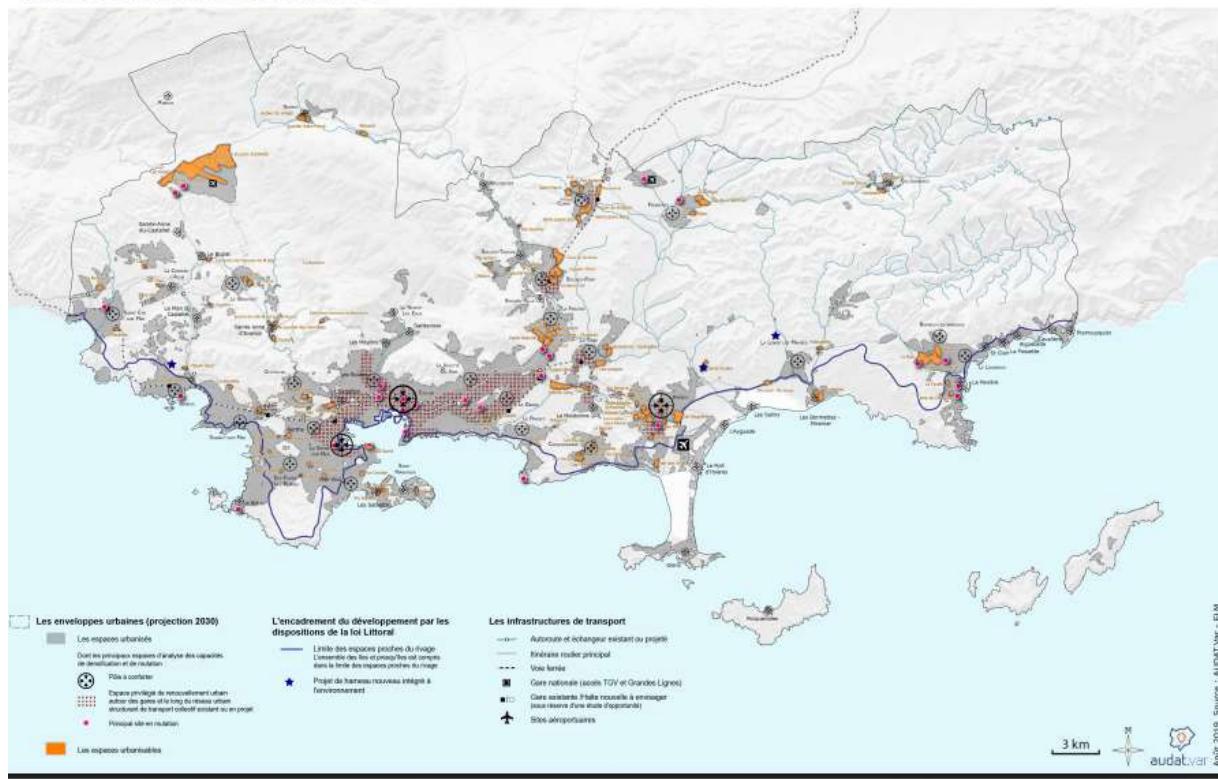
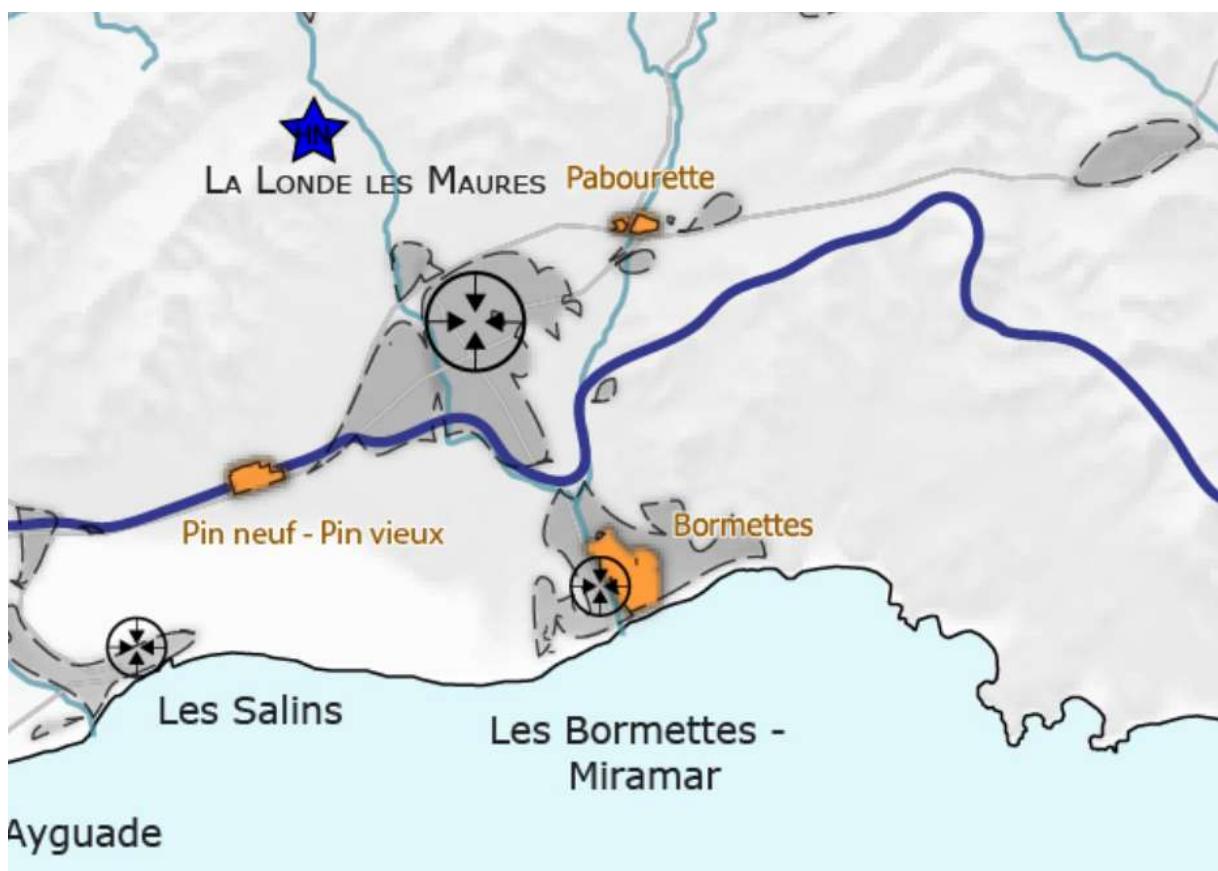


Schéma illustratif de l'ambition métropolitaine dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Enfin, compte tenu de la précision des pièces versées au dossier d'enquête et, en particulier, de l'étude d'impact et de son volet naturel terrestre jointe en annexe 1 de l'étude d'impact, le contributeur ne peut sérieusement soutenir que les pétitionnaires n'auraient pas présenté l'état environnemental et écologique réel des terrains d'emprise du projet.

En troisième et dernier lieu, d'après les données historiques disponibles sur l'usage du site, des activités agricoles avaient lieu au Nord du site. La figure suivante indique la présence de la « Ferme Neuve » au Nord-Ouest du terrain (au droit du lot 8, zone de biodiversité, du projet). Certains secteurs étaient alors utilisés comme jardins potagers collectifs autrefois loués par la Société Schneider et Cie.

Plan des lieux



Figure 44 : Plan des lieux, site des Bormettes (source : Association d'intérêt local des Bormettes, aillesbormettes.wixsite.com, consulté le 29/07/2025)

Toutefois, comme l'indique le plan ci-dessus, les jardins collectifs sont aujourd'hui **en friche**.

Ces informations sont confirmées par la photographie aérienne suivante, datant de la période 1965-1980 (IGN Remonter le temps) : la « Ferme Neuve » était localisée au Nord-Ouest du site et des jardins potagers collectifs loués par la société Schneider et Cie étaient présents au niveau des lots 2,3,4 et 6a du projet des Bormettes. Cette vue aérienne confirme également le **stockage de matériel de l'ancienne usine au nord du bâtiment industriel**.

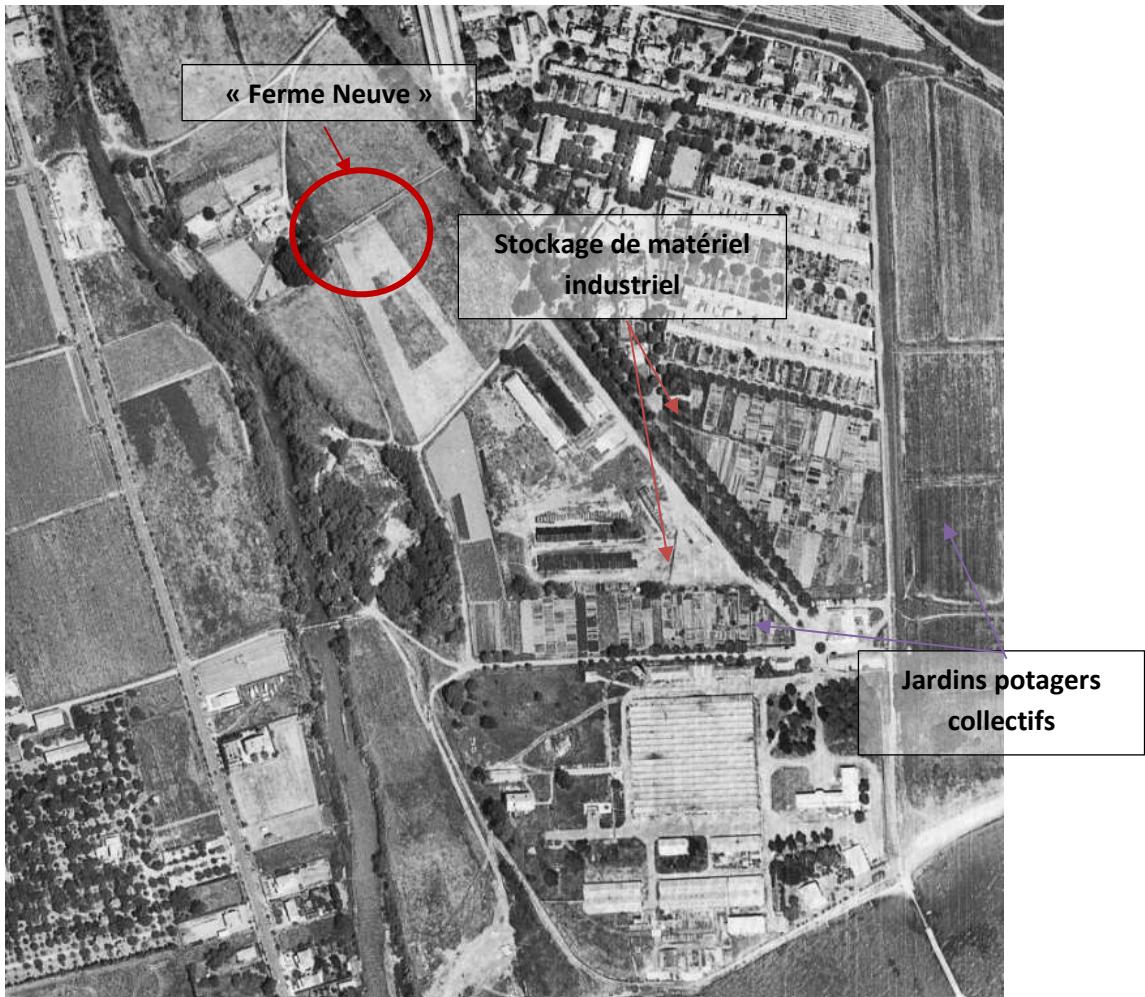


Figure 45 : Vue aérienne passée du site des Bormettes – Période 1965-1980 (IGN Remonter le Temps)

S'agissant des bâtiments de la « Ferme Neuve », ils auraient été détruits en 1995 (source : <http://lesbormettes.unblog.fr/2011/01/04/lieu-dit-la-ferme-neuve/>).

Ainsi, aujourd'hui, il n'existe plus aucun bâtiment agricole ou usage agricole sur le site des Bormettes, actuellement à l'état de friche sur l'ensemble de son périmètre, comme en attestent la photo aérienne ainsi que les photos du site suivantes.

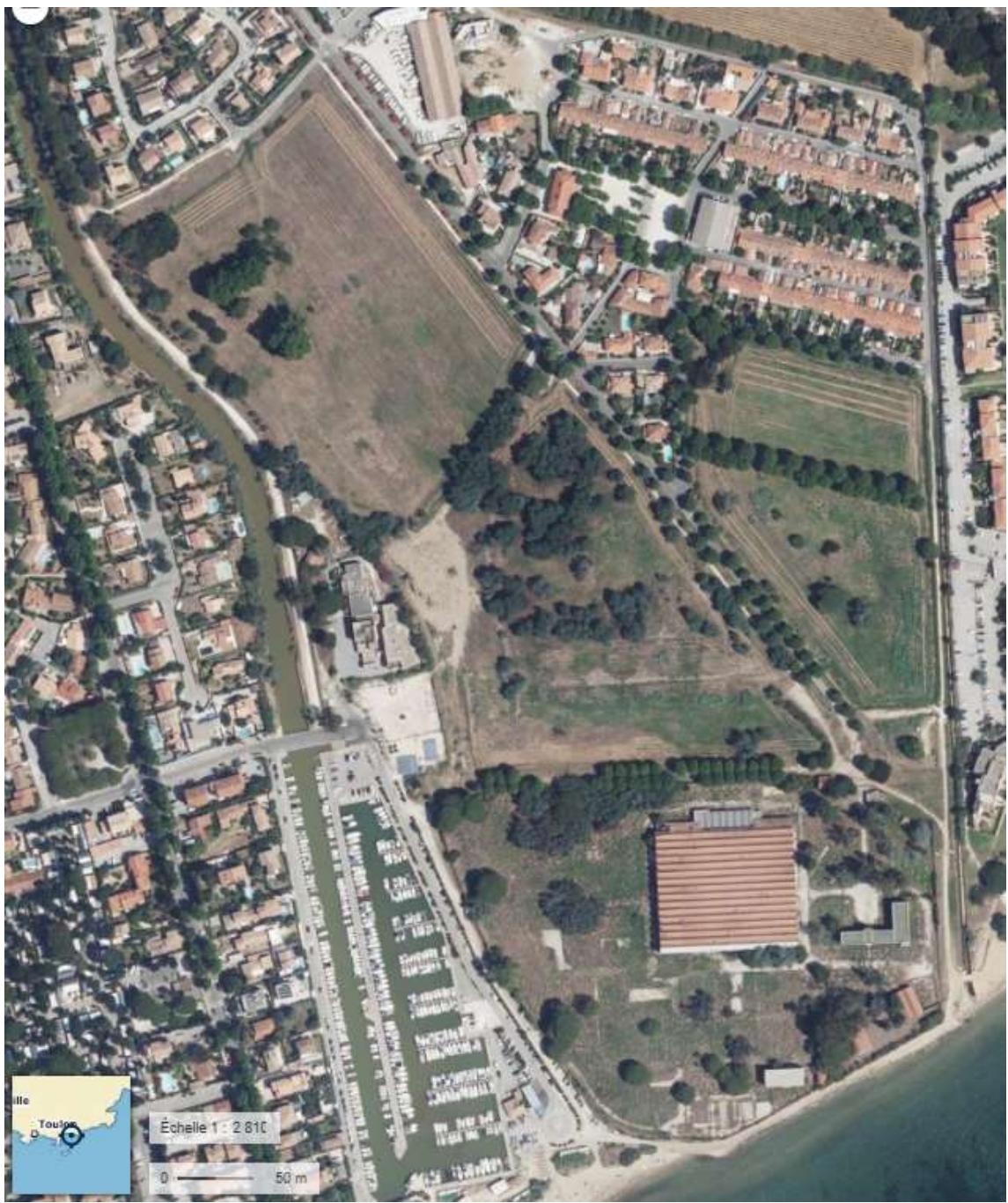


Figure 46 : Vue aérienne du site des Bormettes à l'état actuel (Géoportail, consulté le 29/07/2025)

Remarque : Afin de lever tout doute concernant l'usage actuel du site, nous précisons que les « traces longilignes » visibles ci-dessus sur les secteurs situés au Nord et à l'Est du site du projet correspondent à des fossés créés par Naval Group afin de limiter les intrusions sur le site.

Les photographies ci-après mettent en avant le caractère rudéralisé et sans usage agricole de la partie Nord et Nord-Est du site des Bormettes.



Figure 47 : Photographies de la zone d'étude

Nous réaffirmons donc le caractère artificialisé du site (friche industrielle), limitant l'impact sur des espaces « naturels ».

En ce sens, les prospections naturalistes réalisées sur le terrain ont mis en évidence que le **site était globalement très dégradé, en lien avec les aménagements passés**.

Cela est attesté notamment par la présence de nombreuses Espèces Végétales Exotiques envahissantes (Mimosa, Herbe de la Pampa) qui viennent « prendre la place » des espèces locales. Le caractère dégradé est également attesté par la présence de **friches et zones rudérales** qui couvrent la majeure partie de la zone d'étude.

En conclusion, bien que le secteur Nord du site des Bormettes ait accueilli une activité agricole par le passé, au XXème siècle, **il n'existe aucun usage agricole du site, ni aucune exploitation agricole sur le site à l'heure actuelle**. Celui-ci est à l'état de **friche**, comme l'attestent les photographies prises sur site ainsi que son référencement sur la plateforme nationale **Cartofriches** ou dans les documents de planification urbaine (**PLU et SCOT**).

- **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 :

Comme indiqué dans la réponse précédente sur la justification du choix du site, celui-ci a fait l'objet d'une étude des alternatives (voir Partie II – Chapitre 1 de l'étude d'impact et réponse supra) : des contraintes opérationnelles fortes auxquelles ne peut déroger le projet et des critères environnementaux ont conduit au choix du site.

Le site concerné par le projet ne constitue en rien un espace agricole, naturel ou forestier. Il s'agit d'une **friche industrielle** de plus de 20 hectares, correspondant à l'**ancienne usine de torpilles**, désaffectée depuis la fin des années 1990. Cette friche est **expressément classée en zone 3AU** (à urbaniser) dans le **PLU de 2013**, document établi avant l'entrée en vigueur de la loi ZAN, mais conforme aux orientations du **SCOT Toulon Provence Méditerranée** qui identifie le secteur comme stratégique dans la structuration de l'agglomération sud de La Londe-les-Maures.

Il s'agit donc **d'un réaménagement d'un site déjà anthropisé**, ce que la loi ZAN **encourage expressément** : privilégier les opérations sur des fonciers dégradés.

Contrairement à ce que laissent entendre certaines observations, le projet des Bormettes ne constitue pas une urbanisation massive du site. Sur les 20 hectares, la constructibilité est strictement encadrée et limitée à environ **49 430 m² de surface de plancher**, ce qui correspond à une **densité faible**. Il aurait été possible – d'un point de vue réglementaire – d'atteindre des niveaux de constructibilité bien supérieurs. Cela n'a pas été retenu.

Le projet comprend :

- une **zone industrielle et tertiaire** centrée sur Naval Group et ses partenaires,
- un **équipement sportif**,
- un **hôtel**,
- **25 logements**,
- un **restaurant d'entreprise**,
- de larges **espaces publics plantés et zones de biodiversité protégée**.

Le reste du site, **non bâti**, sera **conservé en espaces naturels, en espaces perméables ou en zones paysagères**. Il ne s'agit donc pas d'un projet de bétonisation massive, mais d'une opération **intégrée et équilibrée**, avec une forte porosité écologique et hydraulique.

Le projet a été **étudié très en amont**, avec le concours de **Suez Consulting**, bureau spécialisé en hydrologie et hydraulique. Plusieurs séries d'études ont permis :

- de **modéliser les risques d'inondation** (ruissellement, débordement du Maravenne et du Carrubier),
- de dimensionner **des noues, des exutoires, des exhaussements et des réseaux d'eau pluviale favorisant l'infiltration**,
- d'adapter **l'altimétrie des constructions** selon les prescriptions hydrauliques.

Ces résultats ont été intégrés dès la phase de conception du projet, puis transcrits dans la mise en compatibilité du PLU. Les espaces construits respecteront les cotes altimétriques et les normes de gestion du risque ; les espaces non construits participeront à la régulation des flux hydriques.

De plus, une évaluation environnementale complète a été menée, comprenant de nombreuses mesures ERC (éviter, réduire, compenser), avec un effort particulier sur la requalification écologique, la plantation de plus de 500 arbres, et la conservation de trames vertes et humides sur le site.

Le projet s'inscrit donc pleinement dans la logique du ZAN :

- Réhabilitation d'un site existant,
- Densification maîtrisée et faible consommation de foncier,
- Préservation des zones de biodiversité, des continuités écologiques et des sols perméables,
- Neutralisation des risques hydrauliques dès la phase d'aménagement,
- Concertation approfondie et mise en conformité avec les documents d'urbanisme supérieurs.

Il serait inexact et juridiquement infondé de considérer que le projet contrevient aux objectifs environnementaux. Il les anticipe et les applique rigoureusement, en conjuguant dynamisme local, requalification écologique et sobriété foncière.

- 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 :

Dans une démarche sécuritaire, les mesures définies dans l'étude hydraulique (Annexe 8 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier) vis-à-vis du risque inondation, que ce soit dans la Phase 1 ou dans la Phase 2 du projet, ont été conçues, en se basant sur le pire scénario, sans prendre en compte les améliorations apportées par les aménagements du PAPI. Ces mesures, validées par les autorités compétentes, permettent ainsi de s'affranchir des risques liés au calendrier de réalisation des aménagements du PAPI.

Seul un des bâtiments prévus dans la zone partenaire en Phase 2 reste en zone d'aléa fort et nécessitera la réalisation des travaux du PAPI pour voir son niveau d'aléa réduit permettant sa construction (Annexe 8 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier). La délivrance des autorisations futures concernant spécifiquement ce bâtiment sera conditionnée à la réalisation des travaux dans le cadre du PAPI. Le suivi administratif et technique, encadré par les autorités compétentes, y veillera également.

Concernant la problématique de l'accessibilité, le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

En complément, la commune étudie la possibilité d'améliorer le fonctionnement du carrefour du pont blanc.

- 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 :

En premier lieu, le site des Bormettes constitue une friche industrielle de 20 hectares, issue d'une ancienne usine de torpilles installée en 1907, dont l'activité a cessé en 1993. Depuis, le secteur est demeuré en état

d'abandon, mais avec de nombreuses traces d'artificialisation : plateformes bétonnées, voiries internes, canalisations, réseaux, ruines de bâtiments, pollution résiduelle, etc.

Il s'agit d'une friche au sens de la définition nationale (circulaire du 29 juillet 2022 sur la lutte contre l'artificialisation) et d'un secteur à requalifier, déjà identifié comme tel par :

- le **PLU de 2013**, qui l'a classé en **zone 3AU**,
- le **SCOT Toulon Provence Méditerranée**, qui inscrit ce site dans une enveloppe urbaine compatible avec une reconversion,

Contrairement à ce qu'indique la contribution, le terrain **ne présente pas un caractère naturel** et ne peut être assimilé à une ouverture nouvelle à l'urbanisation. Le projet consiste en réalité à **réintégrer une enclave urbaine abandonnée** dans la continuité des quartiers existants :

- à l'est : le quartier de l'Argentière, comprenant logements, commerces, équipements touristiques et plage,
- à l'ouest : le quartier du port et de la Baie des Isles,
- au nord : la cité des Bormettes et le lotissement du Pont-Blanc.

Le terrain est donc entouré sur ses trois côtés par de l'urbanisation constituée, avec des réseaux publics existants, une accessibilité routière et des continuités urbaines fonctionnelles.

Le projet de mise en compatibilité du PLU n'ouvre pas une zone vierge à l'urbanisation mais prévoit une requalification encadrée :

- une **surface de plancher maximale de 49 430 m² sur 20 hectares**, soit un taux d'occupation inférieur à 25 %,
- des **hauteurs de façade limitées**, une organisation par îlots, des espaces publics végétalisés et des prescriptions paysagères,
- une intégration des voiries, stationnements et équipements collectifs dans le calcul global des impacts environnementaux et des compensations.

Les chiffres avancés par l'observant (77 228 m² d'emprise et triplement de la surface de plancher) doivent donc être relativisés : ils correspondent à une comparaison brute entre un site abandonné et un projet d'aménagement, sans prendre en compte la nature réelle du site (friche industrielle) ni les espaces publics, parcs et voies douces inclus dans l'opération.

La déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU :

- respecte la procédure prévue par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme,
- a fait l'objet d'une **concertation préalable et d'une enquête publique**,
- s'accompagne de toutes les **évaluations environnementales obligatoires**,
- n'autorise pas directement des constructions, mais encadre leur réalisation future dans le respect du PLU.

En conséquence, le projet des Bormettes respecte strictement les articles **L.121-3 et L.121-13 du code de l'urbanisme**, ainsi que la jurisprudence du Conseil d'État relative au principe d'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage.

En second lieu, il convient d'ajouter que la jurisprudence la plus récente confirme qu'il « *résulte des dispositions précitées de l'article L.121-13 du code de l'urbanisme qu'une opération conduisant à étendre l'urbanisation d'un espace proche du rivage ne peut être légalement autorisée que si elle est, d'une part, de caractère limité, et, d'autre part, justifiée et motivée dans le plan local d'urbanisme selon les critères qu'elles énumèrent. Cependant, lorsqu'un schéma de cohérence territoriale comporte des dispositions suffisamment précises et compatibles avec ces dispositions législatives qui précisent les conditions de l'extension de l'urbanisation dans l'espace proche du rivage dans lequel l'opération est envisagée, le caractère limité de l'urbanisation qui résulte de cette opération s'apprécie en tenant compte de ces dispositions du schéma concerné* » (CAA Douai, 6 février 2025, req. n°24DA00549).

Or, en l'espèce, le SCOT identifie spécifiquement le site des Bormettes au nombre des « *espaces littoraux à forts enjeux stratégiques où les opérations d'urbanisme peuvent se faire par renouvellement ou par extension de manière significative par rapport aux caractéristiques du bâti existant environnant* »(DOO (orientation 4.G.b), page 44) :

Afin d'assurer le respect de ce principe d'extension limitée à l'échelle de son territoire, le SCoT identifie trois catégories d'espace :

- Les espaces littoraux à forts enjeux stratégiques où les opérations d'urbanisme peuvent se faire par renouvellement ou par extension de manière significative par rapport aux caractéristiques du bâti existant environnant :
 - le «Front de Mer Centre-Ville» (entrée est) de Bandol ;
 - Pin-Rolland et Port Pin Rolland à St Mandrier-sur-Mer ;
 - le site de Bois Sacré à la Seyne ;
 - l'interface ville / mer au Mourillon à Toulon ;
 - le site de la Font des Horts et du Port St Pierre à Hyères ;
 - le site des Bormettes à La Londe ;
 - le site de Cap Péno à Carqueiranne.
- Les espaces littoraux sensibles (du fait de leurs localisations en bord de mer, leurs qualités architecturales et/ou paysagères) où l'expression de l'urbanisation et des constructions doit être plus limitées et intégrées (en respectant les morphologies, l'organisation parcellaire, l'architecture, les matériaux, le végétal et plus généralement les règles qui caractérisent ces espaces) :
 - La Lecque, Les Lauves, La Gardière, Le Gaou à Six-Fours-les-Plages, en dehors de l'ancien laboratoire DCN du Brusc ;
 - Fabrègas à La Seyne-sur-Mer ;
 - Les espaces couverts par le périmètre de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine de Tamaris ;
 - Les espaces urbanisés de la corniche du Cap Brun à Toulon ;
 - Les villages de cabaniers de San Peyre et du Pin de Galle ;
 - Les quartiers littoraux des Bonnettes, du Collet Redon et des Oursinières ;
 - Les espaces urbanisés de la presqu'île de Giens sauf la plaine de la Badine ;
 - Les espaces bâtis sous pinède de La Capte ;
 - Les espaces couverts par le périmètre de l'AVAP de Porquerolles à l'exclusion de la ZAC Ste Agathe ;
 - Le village de Port Cros, situé en cœur de Parc National ;
 - Le village du Levant ;
 - Le hameau de Cabasson ;
 - Les espaces urbanisés inclus à l'intérieur du site inscrit du Cap Bénat.
- Les espaces littoraux neutres (sans enjeu particulier de développement et sans qualité patrimoniale ou paysagère spécifique) où les extensions doivent se faire de manière limitée :
 - L'ensemble des espaces bâtis non identifiés ci-dessus sont inclus dans cette catégorie.

Dans ce cadre, les Plans Locaux d'Urbanisme précisent le quantum de l'urbanisation possible dans ces trois catégories d'espaces, en particulier pour les espaces à forts enjeux stratégiques.

En parallèle, on rappellera qu'il ressort du SCOT que le site des Bormettes (pris dans sa globalité) est :

- identifié au nombre des sites technopolitains / métropolitains servant « *de sites leviers pour l'accueil des activités économiques métropolitaines* » (voir, en ce sens DOO, orientation 7, page 52).
- localisé, en tant que tel, au nombre des espaces de l'ambition métropolitaine et la stratégie de développement métropolitain décrits dans le « *Schéma illustratif de l'ambition métropolitaine* » annexé au DOO du SCOT.

Pour tenter de nuancer la portée de ces dispositions du SCOT, le contributeur fait valoir une décision de la Cour administrative d'appel de Marseille concernant un projet autorisé sur un site identifié comme un espace de développement dans le SCOT (Cour administrative d'appel de Marseille, 1^{ère} Chambre, 26 décembre 2019, 19MA03609 - 19MA03610 - 19MA03881 - 19MA03882, concernant un projet envisagé sur le site dit du « Yotel » à Cogolin).

Or, cette jurisprudence n'est pas transposable en l'espèce dès lors que, s'agissant du site de Cogolin, le juge administratif a spécifiquement relevé que le SCOT alors applicable rappelait explicitement que :

- l'extension de l'urbanisation des sites stratégiques de développement devait demeurer limitée, en étant appréciée à l'échelle du quartier ;
- le secteur concerné était d'ailleurs également situé en secteur de " maîtrise renforcée de l'urbanisation ".

En conclusion, il ne s'agit pas d'un « déferlement d'urbanisation » sur un espace naturel, mais bien d'une **opération de requalification urbaine** sur une friche industrielle identifiée depuis plus de dix ans, conduite dans un cadre légal, concerté, et en cohérence avec les objectifs de sobriété foncière et de réindustrialisation durable.

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 :

Nous vous remercions pour votre question portant sur la démarche ERC (Éviter – Réduire – Compenser), pilier de l'évaluation environnementale.

A ce titre, la séquence ERC a bien été appliquée tout au long de la conception du projet, comme l'exige le Code de l'environnement.

Cette application est en particulier détaillée dans l'étude d'impact du projet figurant en **pièce DAE_PJ4 Étude d'impact**.

En effet, la **démonstration de la mise en œuvre de la séquence ERC est le propre de l'étude d'impact** conformément à la réglementation en vigueur (voir notamment, sur ce point, article R. 122-5 du code de l'environnement) et de l'ensemble des études sur le milieu naturel qui y sont annexées, à savoir :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

La mise en œuvre de la démarche ERC ne donne pas donc lieu à l'établissement de documents distincts pour chacun de ses étapes. Ainsi, l'étude d'impact qui est intégratrice de cette démarche présente les mesures détaillées dans chacune des études précitées :

- Mesures d'**évitement** : *Partie Va) – Chapitre 1 Démarche d'évitement* (page 504 à 509) qui fait la synthèse des mesures d'évitement,
- Mesures de **réduction**, et de **compensation** le cas échéant :
 - *Partie Va) – Chapitre 2 Description des incidences notables du projet et mesures prévues en phase travaux* (page 510 à 569),
 - *Partie Va) – Chapitre 3 Description des incidences notables du projet et mesures prévues en phase exploitation* (pages 570 à 706)

Les **mesures de compensation** sont par ailleurs détaillées dans le dossier de demande de dérogation espèces protégées.

La démarche ERC a donc bien été mise en œuvre et explicités conduisant à des mesures ERC robustes.

A titre d'exemple de mise en œuvre de cette démarche, on peut citer les démarches d'évitement et réduction d'impact mises en œuvre :

- Vis-à-vis des herbiers de Posidonie pour l'implantation du ponton,
- L'évitement de 3,24 ha zones de biodiversité terrestres, soit 16 de la surface du site,
- Le maintien et le renforcement de continuités écologiques,
- L'évitement total des zones humides.

Enfin, en ce qui concerne la **justification du choix du site**, contrairement à ce qu'indique la présente contribution, plusieurs alternatives ont été étudiées. Elles sont détaillées dans la *Partie II de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4* du dossier.

En effet, dans un 1^{er} temps, des **contraintes opérationnelles** des activités de Naval Group ont guidé le choix du site des Bormettes pour le présent projet.

Nous indiquons à ce propos que la jurisprudence prévoit de prendre en compte des contraintes opérationnelles au titre des « *contraintes objectives de toute nature dont il est fait état qui rendraient impossible ou excessivement difficile la réalisation du projet au regard des objectifs qu'il poursuit* » (voir, notamment, TA Orléans, 13 février 2025, *Association Eure-et-Loir Nature*, req. n° 2402086).

Ces contraintes opérationnelles fortes auxquelles ne peut déroger le projet en lien avec les activités de Naval Group et l'intérêt public majeur du projet sont les suivantes :

- **Garantir un accès à la mer** depuis le site, nécessaires au déroulement des activités de Naval Group ;
- **Rassembler les activités** d'ingénierie et industrielles d'assemblage et d'intégration sur **un seul site** ;
- **Implanter les activités de Naval Group en France dans une logique de souveraineté nationale et de réindustrialisation du pays.**

Ainsi, parmi les scénarios étudiés dans l'étude d'impact (voir Partie II – chapitre 1, pages 148 à 164), les scénarios suivants ont été écartés car ils ne répondent pas aux contraintes opérationnelles :

- Création d'un nouveau site à **La Londe Les Maures** pour développement et production/MCO France et un **site à l'étranger** pour production export ;
- Création d'un site à **La Londe Les Maures** pour les activités de développement – Production de série/MCO à **Ruelle** ;
- Implantation du pôle développement sur les sites **Ollioules/Lagoubran**, – Production de série/MCO à **Ruelle**.

Seuls les scénarios 1 et 2 répondent à ces critères :

- Maintien du site de **Saint-Tropez** avec intégration du MCO (site de Lagoubran) ;
- Création d'un nouveau site à **La Londe Les Maures** regroupant les deux pôles (développement et production/MCO) ;

Dans un 2^{ème} temps, le choix du site de La Londe-les-Maures, au détriment du maintien du site de Saint-Tropez présente **plusieurs avantages d'un point de vue environnemental**.

En effet, compte-tenu de la vétusté du site de Saint-Tropez, la **marge de manœuvre de Naval Group pour améliorer sa performance environnementale est limitée**, malgré de possibles rénovations des bâtiments existants. Le choix du site de la Londe-les-Maures et la création des bâtiments envisagés permet à contrario de viser une **efficience environnementale et énergétique poussée des bâtiments**, comme en témoignent notamment les certifications environnementales visées (HQE Bâtiment Durable au niveau Excellent, Label BiodiverCity Construction). Les marges de manœuvre de rénovation sur le site de Saint-Tropez sont également limitées par le fait que Naval Group n'est pas propriétaire du site. Par ailleurs, la conservation du site de Saint-Tropez ne permettait pas d'atteindre les objectifs RSE fixés par Naval Group, dont notamment la réduction de 70 % de l'empreinte carbone de ses sites, qui est visé à La Londe-les-Maures.

En outre, le choix du site de la Londe-les-Maures permet de **réduire les incidences du projet en termes de trafic terrestre** et, en conséquence, en termes de **nuisances sonores, de qualité de l'air et d'émission de GES**. Ceci s'explique par :

- Un rapprochement des activités de Naval Group par rapport aux autres sites (Ollioules, Toulon) : La Londe-les-Maures est deux fois plus près d'Ollioules et de Toulon où se trouve la base navale, que le site de Saint-Tropez, plus excentré à l'Est.
- La difficulté de trouver un logement à proximité du site de Saint-Tropez pour les employés en raison du prix de l'immobilier, impliquant des déplacements domicile-travail de fait plus longs.

De plus, le choix de La Londe-les-Maures permettra une **réduction des émissions de GES liées au trafic maritime** engendré par les essais en mer. En effet, le site de Saint-Tropez est bien plus éloigné des Zonex qui seront utilisées en phase exploitation par rapport au site des Bormettes (distance de l'ordre du double).

Enfin, d'un point de vue socio-économique, le maintien du site de Saint-Tropez présente un risque important lié à la difficulté de recrutement, négatif pour l'emploi. Le site de La Londe-les-Maures, plus proche du bassin d'emploi varois est donc plus favorable d'un point de vue socio-économique.

Le porteur de projet tient également à rappeler que les choix de conception du projet ont fait l'objet d'une étude des différentes alternatives possibles sur le site des Bormettes. Celle-ci est développée en Partie II – chapitre 2 de l'étude d'impact du projet (voir pages 165 à 226). Les critères environnementaux ont été intégrés aux choix de conception. Par exemple, les considérations environnementales ont guidé le choix de conception du ponton en mer qui a fait l'objet d'une **recherche de moindre impact approfondie dans le but de** :

- Éviter au maximum les zones d'herbiers de posidonies identifiées,
- Implanter uniquement les pieux du ponton sur substrats sablo-vaseux,
- Et recourir à des techniques minimisant l'impact (pieux battus, pas d'enrochement).

Il en va de même pour le choix de la position de la ligne de mouillage pour laquelle une zone dépourvue de posidonies a été retenue.

Il résulte de ce qui précède qu'au-delà des contraintes objectives de toute nature qui ont conduit à retenir le site de La Londe-les-Maures pour le projet, une analyse comparative environnementale a été conduite et a fait apparaître que le site retenu, et plus encore la configuration projetée sur le site retenu, constituait la meilleure alternative parmi toutes celles étudiées ; le CSRPN n'a d'ailleurs, sur ce point particulier, opéré aucune critique en soulignant que « *Le dossier compare divers scénarios (y compris le maintien de l'activité sur le site actuel de StTropez) et conclut à la nécessité de développer le projet des Bormettes sur des critères liés à la possibilité d'un accès direct à la mer, à la proximité avec l'écosystème nécessaire au fonctionnement du site (client, partenaires et sous-traitants) et à la conservation des emplois et des compétences* ».

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 :

La zone située au nord de l'emprise de Naval Group, destinée à accueillir la future zone tertiaire, n'est pas une zone agricole. En effet, cette zone, bien que désignée par le passé sous l'appellation « Ferme Neuve », a fait l'objet d'une convention de pâturage avec une agricultrice afin de garantir l'entretien du site et la prévention des risques d'incendie.

Cette convention d'entretien ne confère pas à la zone un statut agricole au sens du PLU. Il s'agit bien d'une zone à urbaniser (3AU), dont l'entretien est actuellement assuré par une activité pastorale pour des raisons de sécurité et de gestion des espaces.

La mise en compatibilité du PLU a pour objet de requalifier l'ensemble du secteur des Bormettes, en intégrant cette zone 3AU dans un projet d'aménagement global. Cette requalification est cohérente avec les orientations du SCOT et les objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols, en privilégiant la reconversion de terrains en friche industrielle.

Bien que le secteur Nord du site des Bormettes ait accueilli une activité agricole par le passé, au XXème siècle, **il n'existe aucun usage agricole du site, ni aucune exploitation agricole sur le site à l'heure actuelle**. Celui-ci est à l'état de **friche**, comme l'attestent les photographies prises sur site (cf. réponse à la contribution 202) ainsi que son référencement sur la plateforme nationale **Cartofriches**.

Comme le montre la photographie aérienne suivante, datant de la période 1965-1980 (IGN Remonter le temps), la « Ferme Neuve » était en effet localisée au Nord-Ouest du site autrefois. Des jardins potagers collectifs loués par la société Schneider et Cie étaient présents au niveau des lots 2,3,4 et 6a du projet des Bormettes. Cette vue aérienne confirme le stockage de matériel de l'ancienne usine au nord du bâtiment industriel, également visible sur la figure citée de l'étude d'impact.

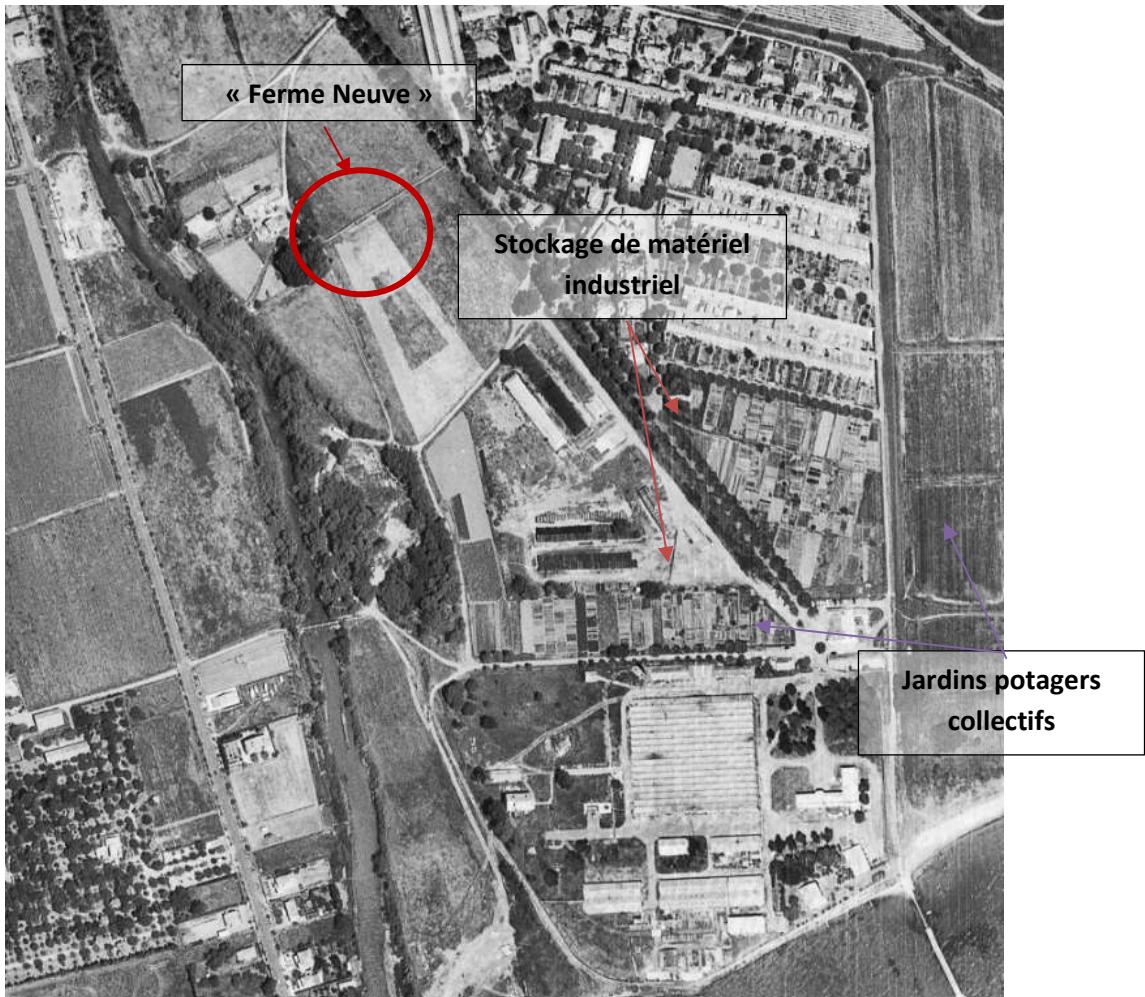


Figure 48 : Vue aérienne passée du site des Bormettes – Période 1965-1980 (IGN Remonter le Temps)

Néanmoins, comme développé en réponse aux contributions n°202 et 278, il n'existe plus aucun bâtiment agricole ou usage agricole sur le site des Bormettes, aujourd'hui à l'état de friche sur l'ensemble de son périmètre. Nous rappelons également que le site est répertorié sur le site national Cartofriches (cf. réponse à la contribution n°80).

D'après les données historiques disponibles sur l'usage du site, des activités agricoles avaient effectivement lieu au Nord du site. La figure suivante indique la présence de la « Ferme Neuve » au Nord-Ouest du terrain (au droit du lot 8, zone de biodiversité, du projet). Certains secteurs étaient alors utilisés comme jardins potagers collectifs autrefois loués par la Société Schneider et Cie.

Plan des lieux

Av.S. =
Avenue Henri
Paul Schneider



Salle des fêtes
bâtie en 1920

Coopérative
en 1919

Figure 49 : Plan des lieux, site des Bormettes (source : Association d'intérêt local des Bormettes, aillesbormettes.wixsite.com, consulté le 29/07/2025)

Toutefois, comme l'indique le plan ci-dessus, les jardins collectifs sont aujourd'hui **en friche**. De plus, les bâtiments de la « Ferme Neuve » n'existent plus. Ils auraient été détruits en 1995 (source : <http://lesbormettes.unblog.fr/2011/01/04/lieu-dit-la-ferme-neuve/>). La photo aérienne suivante confirme l'absence d'activités et de bâtiments agricoles actuellement sur le site du projet :

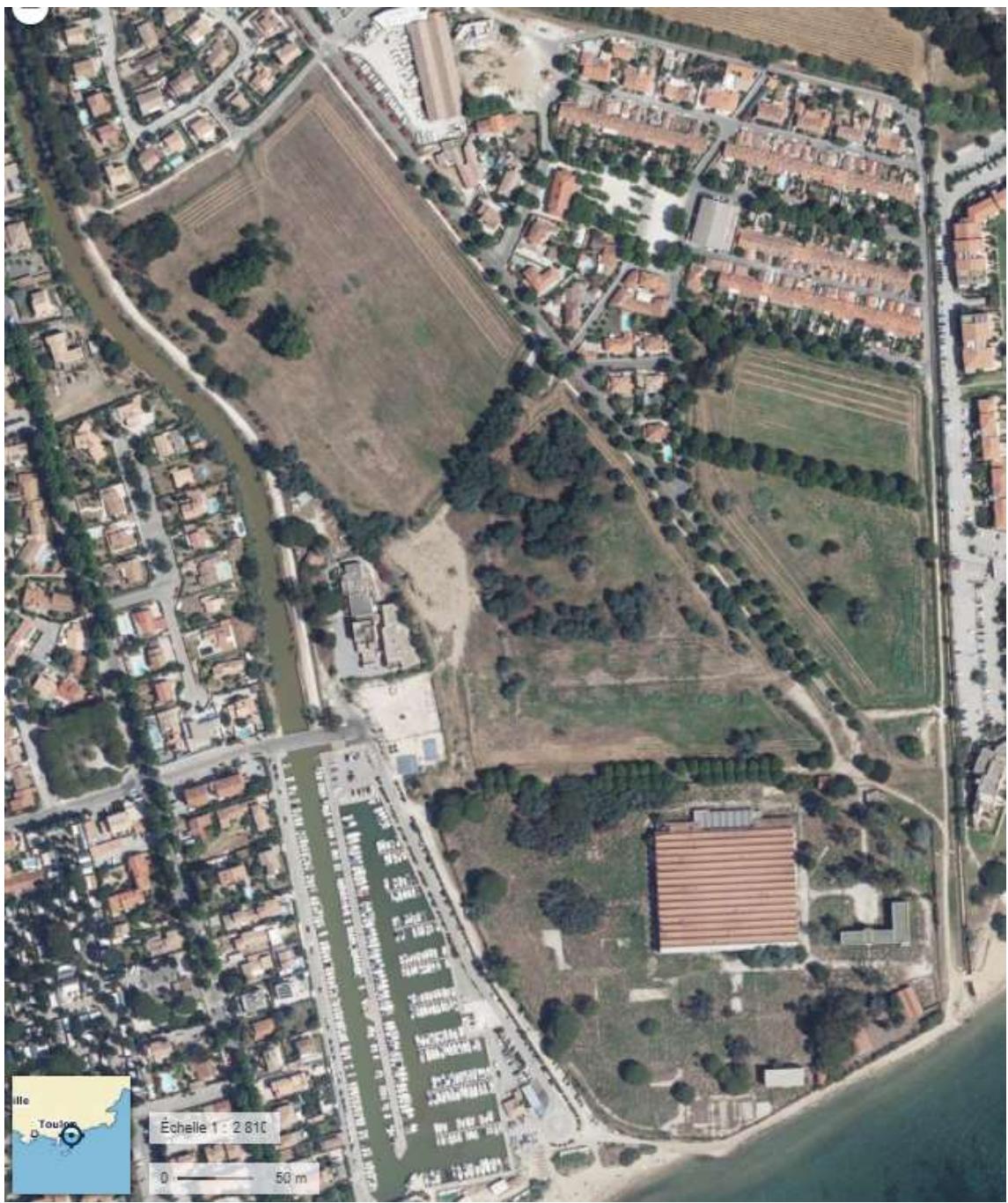


Figure 50 : Vue aérienne du site des Bormettes à l'état actuel (Géoportail, consulté le 29/07/2025)

Remarque : Afin de lever tout doute concernant l'usage actuel du site, nous précisons que les « traces longilignes » visibles ci-dessus sur les secteurs situés au Nord et à l'Est du site du projet correspondent à des fossés créés par Naval Group afin de limiter les intrusions sur le site. Les photographies ci-après mettent en avant le caractère rudéralisé et sans usage agricole de la partie Nord et Nord-Est du site des Bormettes.



Figure 51 : Photographies de la zone d'étude

Par ailleurs, l'ensemble du périmètre du projet, incluant notamment le lot 6a (partie Sud aménagée en phase 1) mais également le lot 6b (lot partenaires au Nord, aménagé en phase 2), est répertorié en tant que **friche industrielle** par l'outil national **Cartofriches**.

Nous indiquons également que l'ensemble du périmètre du projet est actuellement classé en zone 3AU dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de La Londe-les-Maures. Aucune zone agricole (A ou N) n'est recensée au sein du site du projet au sens du règlement du PLU.

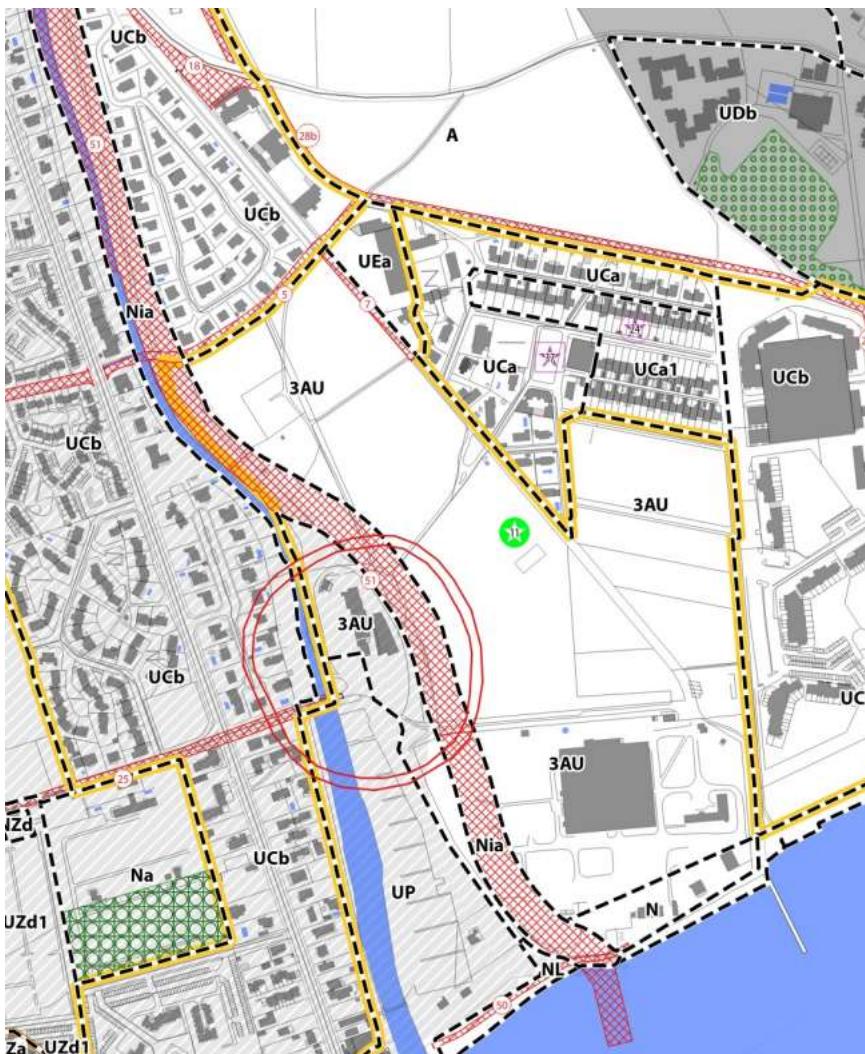


Figure 52 : Extrait du Plan de Zonage Sud du PLU en vigueur (Mise en Compatibilité PLU n°1 approuvée le 19/07/2022)

Notons également, que l'étude de la compatibilité du projet avec les plans et programmes (partir VI de la PJ4 du DDAE) a montré qu'au vu des mesures prévues, le projet est notamment **compatible** avec les orientations du SCoT Provence Méditerranée et avec le PLU après sa mise en compatibilité.

Ces documents confirment que cette zone relève d'un secteur ouvert à l'urbanisation.

Un extrait du SCoT est présenté sur la figure suivante et confirme que le site des Bormettes constitue un **espace urbanisable**.

Le projet justifie pleinement cette urbanisation, en apportant une mixité fonctionnelle et en créant des espaces économiques et tertiaires. La mise en compatibilité du PLU permet de réglementer de façon claire et sécurisée l'aménagement futur de cette zone, en intégrant les mesures de prévention des risques, les prescriptions environnementales et les objectifs de développement durable. Ce cadre réglementaire garantit que tout projet futur respectera les exigences en matière d'urbanisme et d'environnement.

En conclusion, il n'y a ni erreur de dénomination, ni incohérence dans le traitement de cette zone. La mise en compatibilité du PLU vise précisément à encadrer son urbanisation future, en cohérence avec les orientations de la commune et les objectifs de développement durable.

Schéma illustratif de l'accueil du développement futur dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Enfin, l'appellation « zone agricole de la Ferme Neuve » évoquée dans certaines contributions ne correspond ni à une zone A (agricole) du PLU, ni à une zone protégée au titre du Code rural.

Elle fait uniquement référence à :

- Une convention passée dans le cadre d'un usage antérieur du terrain,
- Et à une dénomination historique informelle sans valeur réglementaire.

Le terrain concerné est aujourd'hui classé en zone 3AU (à urbaniser) par le PLU en vigueur. Il ne bénéficie d'aucune protection agricole, environnementale ou patrimoniale opposable.

Ce secteur n'est pas :

- Inscrit en Zone Agricole Protégée (ZAP),
- Ni intégré à un périmètre de préservation agricole intercommunal.

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 :

Comme indiqué (*Pièce Jointe 4 – Étude d'impact*, p. 574 à 581), le site présente un passif industriel justifiant des analyses complémentaires préalables aux terrassements et à l'obtention des permis de construire, notamment pour :

- Vérifier la compatibilité sanitaire avec les futurs usages : en effet, bien que la qualité des sols soit compatible avec un usage industriel, des analyses complémentaires doivent être réalisées, en particulier dans le secteur Nord-Est du site compte-tenu des usages futurs projetés (logements, équipement sportif, hôtel). Le cas échéant, les mesures nécessaires (par exemple, couverture des sols, excavation...) seront définies dans le cadre d'un plan de gestion ;
- Établir le plan de gestion incluant le devenir des terres excavées (classement, traçabilité, exutoire).

La prise en compte de ces études est un préalable à l'obtention des permis de construire. Comme cela est indiqué dans l'étude d'impact, conformément à la réglementation applicable, les demandes d'autorisation d'urbanisme qui seront déposées au droit des emprises prévues pour accueillir les logements, l'équipement sportif et l'hôtel feront l'objet des études nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés, dont la prise en compte sera alors garantie au travers de l'attestation ATTES-ALUR prévue à l'article L.

556-1 du code de l'environnement qui sera jointe aux demandes de permis de construire. Cette attestation est établie par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués garantissant la réalisation d'une étude de sols et sa prise en compte dans la conception du projet de construction. **De fait, cette obligation s'impose à tout porteur de projet.**

Cette nécessité est simplement reprise par l'ARS dans son avis du 27 décembre 2024, qui est favorable avec réserve visant à rappeler que ces études sont à réaliser avant la mise en œuvre des aménagements sensibles, ce qui sera le cas.

La mise en œuvre de ces études, leur validation et leur contrôle s'opéreront :

- Dans le cadre de la phase de conception détaillée des projets,
- Avec en tant que de besoin la constitution d'un plan de gestion des sols pollués selon la méthodologie nationale (cf. sites et sols potentiellement pollués – Ministère de la Transition écologique),
- Au travers de l'attestation ATTES-ALLUR précitée, conformément aux dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement,
- Sur site, la mise en œuvre et le respect des mesures de gestion seront contrôlés par le maître d'œuvre et le coordonnateur environnement.

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 :

Dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU (MEC), la Direction générale de l'Aviation civile et l'Unité Départementale de l'Aviation Civile (UDAC) ont bien été consultées au titre des personnes publiques associées (PPA) (cf. PV de l'examen conjoint du 4 février 2025). Ces structures seront à nouveau consultées lors de l'instruction des permis de construire pour chaque composante du projet.

De plus, le secteur 3AU des Bormettes est situé dans le périmètre de la servitude aéronautique de dégagement liée à l'aéroport mixte civil et militaire de Toulon-Hyères.

- Cette servitude impose des limites de hauteur en fonction de la proximité des trajectoires d'approche ;
- Elle est intégrée aux annexes du PLU en vigueur, et pleinement opposable dans l'instruction de tout projet ;
- L'ensemble des futures constructions, notamment sur le site de Naval Group, devra respecter ces hauteurs limites et une saisine spécifique de la DGAC et de l'ESID Toulon est prévue pour recueillir leur avis.

Cette servitude est donc connue, intégrée et prise en compte réglementairement dans le projet.

Concernant les panneaux photovoltaïques :

Naval Group prévoit notamment l'installation de 4 ombrières photovoltaïques de 890 m² chacune sur les aires de stationnement du site (soit environ 3 560 m²) ainsi que sur la toiture du futur centre d'excellence.

Ces équipements seront intégrés dans l'autorisation de construire. A ce titre, ils feront l'objet d'un dépôt de permis de construire, qui sera soumis à consultation à la direction générale de l'aviation civile et l'Unité Départementale de l'Aviation Civile (UDAC).

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 :

Vous avez raison de souligner l'importance du respect des niveaux sonores réglementaires et nous vous confirmons que ce point a été pris en compte.

A cet effet, deux études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact :

- *Acoustique industrielle* (cf. Annexe 7) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au fonctionnement du projet industriel,
- *Acoustique environnementale* (cf. Annexe 6) : celle-ci analyse les émissions sonores associées au trafic généré par le projet global (Phases 1 et 2).

Dans le cadre de ces études, les **sources de bruit** ont été identifiées :

- *Acoustique industrielle* : tous les équipements techniques bruyants ont été caractérisés. De plus, le trafic interne au site a été pris en compte ;
- *Acoustique environnementale* : le trafic total généré par le projet a été pris en compte (Phase 1 + Phase 2).

Le recensement des sources de bruit a donc été réalisé de façon exhaustive.

L'ensemble des sources de bruit a été modélisé et les résultats des modélisations intégrant le projet ont été comparés aux différents seuils réglementaires.

Comme pour toute étude acoustique, cette démarche a permis d'identifier les points où des dépassements de seuils se produisent et de **définir des mesures d'atténuation permettant de réduire les niveaux sonores en-dessous des seuils réglementaires**. L'efficacité de ces mesures est à nouveau vérifiée par modélisation.

Dans le cas présent, **des dépassements ont uniquement été identifiés vis-à-vis de la réglementation ICPE**.

En effet, vis-à-vis du trafic global induit par le projet, malgré une augmentation du niveau sonore, il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires sur l'avenue Schneider.

S'agissant de la réglementation ICPE, les mesures suivantes ont été définies et leur efficacité a été vérifiée par modélisation :

- Mise en place d'un silencieux de type piège à son pour tous les groupes froids ainsi que le compresseur d'air haute pression,
- Mise en place d'un écran acoustique autour des groupes froid sur le bâtiment principal,
- Mise en place d'un écran acoustique autour du groupe froid sur le toit du restaurant d'entreprise,
- D'ici la Phase 2, comme indiqué dans l'étude d'impact (voir pages 662 et 663), la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site pourrait être nécessaire pour limiter l'impact de la circulation au sein du site. Il est toutefois important de noter que les modélisations de l'étude acoustique ont été réalisées en considérant le projet global, à l'issue de la phase 2 (projet de Naval Group, lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel). Or, d'ici le lancement de la phase 2 (lot partenaires, logements, équipement sportif et hôtel), des actions seront mises en œuvre par Naval Group en lien avec la Collectivité afin de limiter le trafic généré par ses employés. Elles permettront de diminuer considérablement l'impact sonore modélisé associé au trafic global dans l'étude acoustique.

Dans ces conditions, comme le montre l'étude en Annexe 7, aucun dépassement des seuils réglementaires n'a lieu (voir pages 31 à 38 et tableaux / cartes en pages 38 à 41).

S'agissant l'étude acoustique environnementale traitant du trafic total généré par le projet pour le total des Phases 1 et 2 (cf. Annexe 6), comme indiqué ci-avant, il n'y a pas de dépassement de ces seuils sur l'avenue Schneider (voir page 32). Aussi, **réglementairement, aucun traitement n'est à mettre en place dans le cas de la modification de l'avenue Henri Paul Schneider**. Toutefois, le niveau sonore se rapprochant des seuils réglementaires, dans son *paragraphe 6.2*, l'étude donne des pistes indicatives de traitement acoustique à la source (écran acoustique, barrière végétale, enrobé acoustique, ...) ou au niveau des habitations (dispositif de renforcement de façade, ...).

De même que pour la mesure relative l'écran acoustique au Nord du site vis-à-vis du trafic interne traité dans l'étude Acoustique industrielle, compte-tenu du phasage du projet, Naval Group et la CCMPM s'engagent, en

tant que pétitionnaires de la demande d'autorisation environnementale, à réaliser de nouvelles mesures acoustiques après la mise en service de l'usine soit à l'issue de la Phase 1 et à actualiser les études acoustiques en tenant compte des actions mises en œuvre vis-à-vis du trafic.

L'actualisation de ces études permettra de définir si la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site (cf. Annexe 7) et de traitement acoustique vis-à-vis du trafic global (cf. Annexe 6) sont nécessaires dans la Phase 2. Si tel était le cas, leurs caractéristiques seront définies ultérieurement en concertation avec la commune et les riverains en prenant en compte la contrainte liée au risque inondation (obstruction aux écoulements).

Contrairement à ce qu'indique la contribution, ces différentes mesures, telles qu'elles ont été intégrées au dossier de demande d'autorisation environnementale, constituent bien des engagements opposables aux pétitionnaires (Naval Group et CCMPPM).

En complément, rappelons également les mesures suivantes :

- Des implantations éloignées des limites du site pour les sources les plus bruyantes ;
- Une gestion des horaires d'activité pour limiter les nuisances nocturnes ;
- Une végétalisation renforcée en limite de parcelle pour filtrer les sons.

Enfin, les mesures vis-à-vis des émissions acoustiques feront l'objet de **définitions circonstanciées lors de la phase de conception détaillée**, en lien avec le bureau d'études acoustique mandaté. Elles seront intégrées dans le **plan de gestion environnementale du chantier et d'exploitation**, sous contrôle des services de l'État.

En toute hypothèse, nous nous engageons à **maintenir les émissions sonores du site dans les limites réglementaires** et à mettre en œuvre toutes les solutions nécessaires en ce sens. Un **suivi acoustique post-mise en service** sera également réalisé pour vérifier la conformité des niveaux mesurés.

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 :

La procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU concerne bien la totalité de la zone 3AU, soit environ 20 hectares. Cette surface correspond à l'ancien site industriel désaffecté, aujourd'hui reconvertis dans un projet de requalification urbaine structuré autour de trois composantes principales :

- Le pôle d'activités industrielles et tertiaires (emprise de Naval Group, 7,8 ha environ),
- Les équipements publics : gymnase, voirie, cheminements, espaces publics, requalification du front de mer,
- Les compléments urbains : hôtel, logements, services, activités des partenaires (cf. OAP MEC, p. 10 à 11 et 14).

Il est donc normal que l'ensemble de la procédure (zonage, OAP, règlement, études environnementales, etc.) porte sur l'intégralité du secteur, même si certaines composantes sont à ce jour plus avancées dans leur définition.

Contrairement à ce qui a été avancé, la programmation des 14 hectares hors emprise directe de Naval Group est effectivement présentée dans les documents d'urbanisme et d'impact environnemental :

a) Document OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) :

- Le plan masse, la desserte, les gabarits et les destinations d'usage sont définis pour l'ensemble du périmètre.
- Les équipements identifiés hors emprise directe de Naval Group sont clairement localisés (cf. OAP p. 10,11,13,14) :

- Logements ;
- Hôtel de 80 chambres,
- Equipement sportif,
- Activités partenaires...
- Les études ont considéré différentes échelles d'analyse (les bassins versants, les quartiers sud et la commune) et le règlement concerne bien la totalité de la parcelle.

b) Notice de présentation :

- Le chapitre II.C. du dossier présente le site au niveau communal.
- Le chapitre II.D. du dossier présente les trois sous-espaces complémentaires : tertiaire et industriel, équipements publics, fonctions urbaines.
- Le chapitre II.E. donne les détails d'aménagement du secteur Sud de la commune, y compris la façade littorale, les cheminements doux, les aménagements paysagers et les connexions avec le sentier du littoral.

c) Étude de trafic TRANSITEC :

- L'estimation du trafic généré par le projet intègre l'ensemble des composantes du site :
 - Naval Group (450 + 250 emplois),
 - Hôtel (80 chambres),
 - Equipement sportif (30 visiteurs/jour),
 - Activités complémentaires (250 emplois).

Le projet de MEC/PLU règle bien l'ensemble du site qui fera ensuite l'objet de demande d'autorisation et donc de projet et de plans précis au titre du code de l'urbanisme qui devront respecter :

- L'OAP qui définit un cadre contraignant et cohérent pour tous les projets à venir : formes urbaines, hauteurs, accès, stationnements, trames vertes, traitement des façades, etc.
- La mise en compatibilité du PLU qui crée les conditions réglementaires permettant l'accueil futur d'activités publiques ou privées.
- Le règlement écrit (zone 3AU) qui encadre toute forme de construction ou d'aménagement sur l'ensemble du périmètre, y compris au-delà des 7,8 ha.

La procédure actuelle n'est donc pas limitée à l'emprise de Naval Group. Elle porte bien sur un projet d'aménagement d'ensemble, structuré autour de trois pôles clairement identifiés et traduits réglementairement dans le PLU.

Les 14 hectares restants ne sont pas des zones floues, mais des secteurs aux fonctions précises (logements, hôtel, équipements publics, zone partenaire), traduits dans l'OAP, les études et le règlement de zone).

Par ailleurs, l'étude d'impact du projet ainsi que les pièces réglementaires du dossier décrivent clairement :

- Le phasage du projet,
- La destination des différentes zones (tertiaire, hôtellerie, équipements publics, etc.),
- Les emprises affectées au programme de Naval Group (environ 7,8 ha),
- Les zones ouvertes à l'urbanisation sous conditions (zone 3AU) dont la constructibilité est encadrée par de nombreuses prescriptions environnementales, réglementaires et hydrauliques.

L'étude d'impact, validée dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, n'ignore pas les zones hors Naval Group. Elle :

- Prend en compte le programme complet dans ses grandes lignes (logements, activités, hôtel, équipements publics),
- Analyse les incidences cumulées du projet dans sa globalité, en incluant bruit, trafic, biodiversité, consommation d'espace et gestion des eaux pluviales,
- Prévoit des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC), avec des zones sanctuarisées pour la biodiversité, des revêtements perméables, des zones de repli végétalisées, etc.

Dans le détail, l'étude d'impact porte sur toutes les phases d'aménagement du projet (phases 1 et 2), en se basant sur les activités connues, mesurables et définies, comme le prévoit la réglementation. L'ensemble des études environnementales a permis d'intégrer l'ensemble des impacts tant dans la phase 1 et phase 2 :

- Les impacts des phases 1 et 2 ont été intégrés dans l'ensemble des études comme exposé dans la Partie I – paragraphe 5 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier, et conformément à la notion de projet définie à l'article L122-1 du code de l'environnement, le projet décrit est appréhendé dans son ensemble : à ce titre, il porte sur la Phase 1 et la Phase 2. De ce fait, la Phase 2 du projet a été anticipée dans sa conception (accès, stationnements, bâtiments...) et analysée dans l'étude d'impact et les études spécifiques associées (trafic, bruit, milieu naturel...).
- En l'espèce, les impacts ont été analysés et les mesures ont donc été dimensionnées pour l'ensemble du projet (Phases 1 et 2), notamment vis-à-vis du milieu naturel comme décrit dans les annexes de l'étude d'impact consacrées au volet milieu naturel (Annexe 1), à l'étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4) et à la demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3). En d'autres termes, les mesures de réduction et de compensation ont été définies en anticipant la Phase 2.

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 d'un mois.

Réponse du porteur de projet :

L'ensemble des éléments ci-dessous permet de considérer que la participation du public pu être, en l'espèce, à la fois effective, complète et éclairée.

Plusieurs séries d'éléments permettent de témoigner du soin qui a été apporté à la participation effective du public dans le cadre de la conception et de la conduite des processus d'autorisations requis pour la mise en œuvre du projet.

En premier lieu, le projet a bien fait l'objet d'une procédure de concertation préalable, laquelle a été conduite conformément aux dispositions du code de l'urbanisme plus de deux ans avant l'ouverture de l'enquête publique unique.

Cette concertation a fait l'objet d'une délibération du conseil municipal du 7 février 2023 qui a fixé les modalités de concertation suivantes :

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

Dans la foulée, la concertation a été ouverte entre le 15 avril 2023 et le 30 juin 2023.

5 juillet 2023 : réunion publique en Salle Yann PIAT pour présenter les conclusions de la concertation préalable et les modifications retenus pour le projet (création d'un rond-point supplémentaire, d'une voie d'accès dédiée, d'un recul de 50m avec Schneider et 60m du pont blanc, doublement du canal du Carrubier, limitation à 25 logements).

Enfin, le bilan de la concertation a été établi en conseil municipal le 20 septembre 2023.

L'ensemble des éléments relatifs à cette concertation figure au dossier d'enquête publique.

En deuxième lieu, Plusieurs réunions publiques de présentation du projet et échanges ont été organisées en amont de l'enquête publique, en complément de la procédure de concertation préalable.

La dernière réunion publique en date du 23 juin 2025 a permis de présenter de manière synthétique les grands axes du projet et de répondre aux questions de la population. Cette réunion a été suivie de visites sur site pendant deux jours (28 et 29 juin 2025) au cours desquelles plus de 300 Londais ont pu poser toutes les questions utiles.

De façon général, ces différents échanges ainsi que ceux effectués avec les collectivités et les services de l'état ont permis de faire évoluer le projet. A titre d'exemple :

- Evolution du design du ponton pour améliorer son intégration paysagère
- Evolution de l'emplacement de la zone partenaire (60 m du ponton blanc et élargissement de la zone de biodiversité au nord)
- Amélioration des solutions de compensation (Salins)
- Renforcement des hypothèses retenues pour les bâtiments (impact du Carrubier, choix des hauteurs minimales des bâtiments)
- Encombrement général des bâtiments de la zone d'excellence (hauteur limitée)
- Poursuite des solutions de mobilités douces

En troisième et dernier lieu, la durée et la période retenue pour l'enquête publique ont été validées par l'autorité organisatrice dans le respect du cadre réglementaire applicable (article L. 123-9 du code de l'environnement). L'ensemble des pièces a été mis à disposition en mairie et en ligne et les membres de la commission d'enquête se sont tenus disponibles lors des 11 permanences programmées par l'arrêté préfectoral organisant l'enquête. La commune (pour ce qui concerne la déclaration de projet emportant mise en compatibilité) et les pétitionnaires, à savoir la société Naval Group et la communauté de communes (pour ce qui concerne les autorisations relatives au projet) se sont attachés à verser au dossier d'enquête des éléments très circonstanciés et très complets, afin de démontrer le soin qu'elles ont apporté à la prise en compte des différents enjeux environnementaux.

Afin de faciliter la lecture de cette documentation par le public, une note de présentation non technique de la demande d'autorisation environnementale (PJ7) et un résumé non technique de l'étude d'impact figurent par ailleurs au dossier, conformément aux dispositions des articles R. 181-13 et R. 122-5 du code de l'environnement.

Au final, l'ensemble des éléments ci-dessus permet de considérer que la participation du public pu être, en l'espèce, à la fois effective, complète et éclairée.

Par ailleurs, la commune ne partage pas l'affirmation selon laquelle la population n'aurait pas été insuffisamment associée au projet. Une concertation préalable a été régulièrement prescrite par **délibération du 7 février 2023**, conformément aux articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme. Cette concertation s'est déroulée **du 15 avril au 30 juin 2023** et son **bilan a été tiré par le conseil municipal le 20 septembre 2023**.

Plusieurs dispositifs d'information ont été mis en place : la délibération a fait l'objet d'un affichage en mairie pendant un mois ; un article a été publié dans le magazine municipal *Le Mag' La Londe* n°129 (mars-avril 2023) ; une **note de présentation** et le document d'**OAP** ont été mis en ligne sur le site de la commune ; enfin, une page internet spécifique a été dédiée au projet afin de centraliser l'ensemble des informations.

Parallèlement, de nombreux outils d'expression ont été proposés au public : une **réunion publique** s'est tenue le **9 mai 2023**, rassemblant un grand nombre d'auditeurs, permettant de présenter en détail le projet et d'échanger directement avec les habitants ; un **registre papier** a été mis à disposition en mairie ; une **adresse électronique dédiée** a permis de recueillir des contributions écrites ; et une page internet a permis d'alimenter les échanges tout au long de la concertation.

Au terme de cette phase, le bilan a recensé et synthétisé l'ensemble des observations reçues, qu'il s'agisse de remarques sur les mobilités, les cheminements doux, le stationnement, l'accès au littoral, ou encore la programmation des espaces. Plusieurs ajustements ont été apportés en réponse à ces remarques, notamment la réduction du volume d'habitat prévu, le renforcement des liaisons en modes doux, la requalification du front de mer...La commune a donc non seulement permis l'expression du public, mais a également intégré une partie de ses propositions dans l'évolution du projet.

En complément de cette concertation formelle, la commune a poursuivi les actions d'information du public. Une **réunion publique d'information** consacrée au projet s'est tenue le **23 juin 2025 à la Salle Yann-Piat**, permettant une présentation actualisée et des échanges avec la population. De plus, deux **matinées de visites du site** ont été organisées les **27 et 28 juin 2025**, en partenariat avec Naval Group et la communauté de communes, afin de présenter le site des Bormettes et d'expliquer à nouveau le projet aux habitants inscrits.

Par ailleurs, **Naval Group** a mené ses propres actions de communication et de concertation. L'entreprise a organisé plusieurs **réunions thématiques**, a rencontré les **associations locales** ainsi que les **représentants de quartier**, et a mis en place un **lieu d'échanges et d'information** directement implanté au sein des Bormettes, permettant aux habitants de poser leurs questions et de suivre l'avancement du projet au fil du temps.

Enfin, l'enquête publique prolonge cette démarche de participation citoyenne, en mettant à disposition l'intégralité du dossier en version papier et numérique, et en organisant des permanences des commissaires enquêteurs destinées à accompagner la population dans la lecture des documents techniques.

En définitive, la commune a mené une concertation **formelle, ouverte et documentée** entre **février et septembre 2023**, puis a complété cette démarche par des actions supplémentaires d'information en 2025, tandis que Naval Group a, de son côté, multiplié les initiatives d'échanges avec les habitants. L'affirmation d'un déficit de concertation ne correspond donc pas à la réalité du processus conduit, qui a permis un dialogue constant, diversifié et une prise en compte effective des observations.

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 :

La CCMMP et Naval Group étant copétitionnaire pour l'aménagement de la zone, une organisation de travail est déjà existante afin d'assurer la bonne tenue du projet.

La Mairie a depuis l'origine du projet était très attentive à toutes les étapes de celui-ci. Il existe une volonté partagée et éprouvée à ce que la commune, la CCMMP et Naval Group travaillent ensemble à la bonne conduite du projet.

Les comités de suivi évoqués dans les observations précédentes et dans l'étude d'impact contribuent également à ce pilotage.

Cela étant, il semble opportun au porteur de projet d'institutionnaliser un comité de pilotage sous responsabilité de l'Etat.

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 :

Concernant la question de l'accessibilité, le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

En complément, la commune étudie la possibilité d'améliorer le fonctionnement du carrefour du pont blanc.

Le chenal de délestage qui sera créé dans le cadre du programme de lutte contre les inondations et les crues du Pansard et du Maravenne sera accompagné par la création d'une passerelle dédiée aux modes de déplacement doux ce qui permettra de passer d'une rive à l'autre. Cette passerelle sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Puis en direction du port, deux possibilités pour poursuivre le cheminement :

- Soit passer par la passerelle piétonne existante qui enjambe le Maravenne (avec escaliers) ;
- Soit passer par le pont en amont du port du Maravenne sur la traverse des pêcheur (accessible).

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 :

D'une part, le porteur de projet n'a pas compétence sur l'organisation interne des instances de la CLE.

D'autre part et pour autant, le porteur de projet constate que :

- l'avis de la CLE fait état du respect de son règlement intérieur ;
- il ressort du texte de l'avis de la CLE que celui-ci comporte en pièces jointes (i) l'analyse du bureau et (ii) les remarques des membres de la CLE reçues dans les délais dont l'avis de l'association VIE ayant déposé une contribution par ailleurs dans le cadre de l'enquête publique ;
- les sujets hydrauliques et hydrologiques soulevés par l'association VIE dans ses remarques (i) ont été précisément abordés dans l'étude d'impact du projet (voir, notamment, annexes 8 et 9 de l'étude d'impact) et (ii) ont été spécifiquement abordés dans plusieurs contributions déposées sur le registre d'enquête (étant précisé que l'association a elle-même repris la substance de son analyse dans le document du 31 juillet 2025 joint à sa contribution 482).

Dans ce contexte, il apparaît que l'irrégularité alléguée par l'association FNE 83 relative à la procédure d'établissement de l'avis de la CLE sur le projet n'est aucunement caractérisée et n'a, en toute hypothèse, eu aucune influence sur l'information du public et n'est pas susceptible d'en avoir sur le sens de la décision ayant vocation à être prise par le préfet.

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 :

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 II. 11° du code de l'environnement, la partie IX de l'étude d'impact détaille les noms, qualités et qualifications des experts (rattachés à Suez Consulting et à six autres bureaux d'études) qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation.

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 :

La gestion des eaux usées sur le site du projet est présentée au paragraphe 5.3.2.2 de la PJ n°4 du DAE (étude d'impact). Ce paragraphe mentionne et localise la station d'épuration des Bormettes gérée par Véolia, vers laquelle il est prévu que le poste de relevage créé par le projet refoule les effluents. Comme indiqué au paragraphe 8 du même document, le projet sera à l'origine de 870 équivalents habitants (EH) supplémentaires, soient 130 m³/j.

Comme indiqué au paragraphe 6.4.3 de l'étude d'impact, « la station d'épuration communale de La Londe-les-Maures (station des Bormettes) traite les effluents de l'agglomération Londaise, collectés de manière séparative, ainsi que les eaux usées de la cave des vignerons Londais. Sa capacité estimée à 36 000 Equivalent Habitants (EH) se révèle suffisante pour faire face aux variations saisonnières et à l'accroissement démographique prévu dans le cadre du PLU. De plus, des travaux récents de mise en place d'une filière biologique rendent la station d'épuration conforme aux normes européennes pour la capacité précitée. »

Par ailleurs, la station est conforme en équipement et en performance (abattement DBO5 et DCO).

Les incidences du projet sur les réseaux et les nuisances olfactives ont été évaluées respectivement aux paragraphes 3.4.4 et 3.5.6. Naval Group précise qu'une réunion s'est tenue en avril 2024 avec Véolia, exploitant de la STEP, afin d'appuyer l'évaluation des incidences.

Actuellement, la STEP traite 15 187 EH. Le projet ajoutera 870 EH, soit un total de 16 057 EH à terme (+ 5,7%), ce qui reste compatible avec la capacité de traitement de la STEP. **Véolia a confirmé que la STEP était dimensionnée pour les besoins de Naval Group.**

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 :

En termes de santé, nous rappelons que dans le cadre de l'étude d'impact du projet (PJ4), l'ensemble des impacts a été étudié, et a fait l'objet de nombreuses études spécifiques, ce qui a permis de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation permettant de maîtriser ces impacts **y compris sur la santé humaine** tel que le prévoit la réglementation, et comme détaillé dans les parties suivantes de l'étude d'impact (PJ4) :

- En phase travaux : paragraphe 2.6 – Partie Va),
- En phase exploitation : paragraphe 3.5 – Partie Va).

De plus, il est important de souligner que **l'ARS a rendu un avis favorable** au projet, avec trois réserves que les pétitionnaires se sont engagés à prendre en compte.

Sous l'angle de l'environnement, le projet a vocation à être exemplaire en matière environnementale notamment en intégrant les effets du changement climatique dès l'étude d'impact. Dès la conception du projet, il a été décidé d'inscrire cette réindustrialisation dans l'existant en respectant la biodiversité et l'environnement du quartier.

L'équilibre entre l'intérêt public majeur du projet sous l'angle économique, industriel et de souveraineté et la préservation de la santé humaine et de l'environnement est donc assuré.

- 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 est une société de droit privé, dont la majorité des capitaux appartiennent bien à l'Etat. Le projet porté par Naval Group est financé sur fonds propres comme tout investissement industriel.

- 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 :

La contribution de Naval Group est à deux volets.

- Elle finance de façon conséquente une partie des infrastructures communes dans le cadre du PUP,
- Elle aussi est redevable d'impôts locaux comme la cotisation foncière des entreprises (CFE) et la taxe foncière.
- 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 :

Toutes les études ont été réalisées afin d'appréhender au mieux le risque inondation (voir les pièces fournies lors de l'enquête « dae-pj4-annexe8-nitoce-inondation », « dae-pj4-annexe9 NOTICE-pluviale », et l'étude d'impact). Par ailleurs, la conception des futurs bâtiments a été adaptée afin de sécuriser les installations mais également le voisinage. Les couts inhérents à ce risque ont donc été pris en compte et intégrés.

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 :

Le projet a vocation à être exemplaire en matière environnementale et à notamment intégré les effets du changement climatique dans son étude d'impact.

Dès la conception du projet, il a été décidé d'inscrire cette réindustrialisation dans l'existant en respectant la biodiversité et l'environnement du quartier.

En matière paysagère, pour les plantations sur le site, des essences végétales locales adaptées au climat méditerranéen, à la sécheresse et moins consommatrices en eau seront choisies. Un système assurera la récupération des eaux pluviales pour les besoins en arrosage du site.

Le porteur de projet est réceptif aux contributions visant à l'amélioration continue du futur site.

- 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 :

Le PAPI est hors périmètre de l'enquête et du projet.

Pour la bonne information du public, il est précisé qu'il n'est pas prévu de réutilisation des déblais issus de l'excavation du canal de dérivation pour le site industriel de Naval Group.

- 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 :

La CCMPM et Naval Group étant copétitionnaire pour l'aménagement de la zone, une organisation de travail est déjà existante afin d'assurer la bonne tenue du projet.

La Mairie a depuis l'origine du projet était très attentive à toutes les étapes de celui-ci. Il existe une volonté partagée et éprouvée à ce que la commune, la CCMPM et Naval Group travaillent ensemble à la bonne conduite du projet.

Les comités de suivi évoqués dans les observations précédentes et dans l'étude d'impact contribuent également à ce pilotage.

- **157 Mairie - Penser à draguer le Maravenne.**

Réponse du porteur de projet :

Le sujet est hors périmètre du projet.

Pour la bonne information du public, l'entretien du Maravenne fait l'objet d'un suivi minutieux par la collectivité.

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

Réponse du porteur de projet :

La villa « La Bagatelle », bien qu'emblématique et chargée d'histoire, n'a pas été retenue pour une conservation dans le projet de réindustrialisation du site des Bormettes. Le dossier explique que, malgré son intérêt patrimonial perçu localement, la maison ne figure pas à l'inventaire des monuments historiques ni au registre du patrimoine protégé. Elle est par ailleurs très dégradée et ne répond pas aux exigences de sécurité, d'usage et de fonctionnalité pour les activités futures du site.

Le maître d'ouvrage reconnaît pleinement la dimension historique et humaine attachée au site des Bormettes, ainsi que l'importance qu'il a eue dans le tissu social et industriel local.

La fermeture du site en 1993 a effectivement marqué une rupture pour de nombreux salariés et familles. L'histoire industrielle de La Londe et le savoir-faire de ses ouvriers d'État font partie intégrante de la mémoire de la construction navale française.

- Enfin, la transparence et le dialogue resteront ouverts tout au long du projet, afin de **concilier l'héritage du passé** avec les objectifs actuels de réindustrialisation durable et responsable.

Nous avons pris en compte l'histoire et le patrimoine du site :

- Le projet prévoit que l'ancienne halle électrique, « bâtiment aux arcades », du site soit réhabilitée afin d'être utilisé comme « Customer center » pour les activités de Naval Group.
- Une partie des poutres métalliques de la toiture sera conservée, en mémoire du passé, sur le site du centre d'excellence malgré qu'elle ne fasse pas l'objet de conservation spécifique auprès du bâtiment de France

La démolition s'inscrit dans une logique de reconquête globale du site, avec une volonté de redonner une cohérence fonctionnelle, urbaine et environnementale à l'ensemble du secteur.

Lors de l'enquête publique, la contribution 848 évoque la nécessité d'a minima, qu'un chantier de collecte de mémoire orale soit lancé. Le porteur de projet confirme l'intérêt d'une telle approche et prêt à s'associer à cette action.

14. Hors Enquête (4 contributions).

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

Procès-verbal dit de synthèse remis le 14 août 2025

Pour le porteur de projet
Naval Group

Transmis le 28/08/2025

Loris GAUDIN
Directeur Ecosystème et Partenariats

A handwritten signature in black ink, appearing to read "GAUDIN".