

Enquête publique relative à l'aménagement du Site des Bormettes sur la Commune de La Londe les Maures

CONCLUSIONS et AVIS



PROCEDURE d'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Table des matières :

1	OBSERVATIONS GENERALES.....	3
1.1	L'OBJET DE L'ENQUETE (RAPPEL)	3
1.2	SUR LA FORME DU DOSSIER MIS A L'ENQUETE	4
1.3	SUR LE FOND DU DOSSIER MIS A L'ENQUETE.....	6
2	OBSERVATIONS ET PROBLEMES EVOQUES PAR LE PUBLIC, LES PPA ET PPC.....	7
2.1	OBSERVATIONS DES PPA ET PPC SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE.....	7
2.2	OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	11
2.2.1	<i>Le risque inondations</i>	11
2.2.2	<i>Artificialisation des sols</i>	13
2.2.3	<i>La gestion des risques</i>	13
2.2.4	<i>L'environnement, la biodiversité, l'allée des platanes</i>	16
2.2.5	<i>Les nuisances, les pollutions, le bruit, la nappe phréatique, le santé publique</i>	18
3	CONCLUSIONS MOTIVEES	21

1 OBSERVATIONS GENERALES

La présente enquête publique unique diligentée par Monsieur le préfet du Var s'est déroulée du 7 juillet 2025 au 8 août 2025 inclus.

Nous soussignés Denis Spalony, président, Christian Michel et Olivier Luc, membres, ont été désignés par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Toulon par décision n° E25000034/83 en date du 24 avril 2025 et après avoir :

- rencontré le maître d'ouvrage,
- pris connaissance de l'ensemble du dossier,
- rencontré le pétitionnaire et visité les lieux,
- vérifié la régularité de la procédure d'enquête publique,
- tenu toutes les permanences pour recevoir le public,
- pris connaissance et analysé les observations du public,
- communiqué à la société Naval Group et à la DDTM, un rapport de synthèse des observations du public,
- pris connaissance du mémoire en réponse des destinataires précités,
- rédigé le rapport d'enquête,

avons établi les conclusions motivées suivantes :

1.1 L'objet de l'enquête (rappel)

La présente enquête publique unique, au bénéfice de Naval Group, de la commune de La Londe-les-Maures et de la Communauté de Communes Méditerranée Portes des Maures (CCMPM), porte sur le projet d'aménagement du site des Bormettes, porté par Naval Group.

Ce projet consiste en l'édification d'un centre d'excellence consacré aux drones et systèmes d'armes. Il regroupera divers bâtiments fonctionnels : ateliers, bureaux, espaces dédiés aux clients, ainsi qu'un restaurant d'entreprise et des aires de stationnement.

Un appontement maritime et une ligne de mouillage, situés au sud du terrain, seront spécialement destinés aux essais et démonstrations en mer.

En parallèle des infrastructures industrielles, le projet prévoit des aménagements connexes à caractère urbain et touristique : réfection et création de voiries de desserte, réalisation de parkings périphériques, implantation d'un jardin public en bord de mer, édification d'un hôtel, d'un équipement sportif, ainsi que de vingt-cinq logements pavillonnaires.

Pour être mené à bien, ce programme d'ampleur nécessite le recours à quatre procédures distinctes :

- une autorisation environnementale,
- une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU),
- une concession d'utilisation du domaine public maritime pour la construction d'ouvrages en mer,
- une concession d'utilisation du domaine public maritime relative à la promenade existante.

La demande d'enquête publique a été initiée par la société Naval Group, la Communauté de Communes Porte des Maures (CCMPM) et la commune de La Londe-les-Maures et, validée en une enquête publique unique par Monsieur le préfet du Var par arrêté préfectoral n° DDRM/SUAJ/11 du 14 mai 2025.

1.2 Sur la forme du dossier mis à l'enquête

La Commission a constaté que l'arrêté préfectoral respectait l'ensemble des prescriptions légales et réglementaires. Celui-ci a précisé :

- les modalités de publicité et d'affichage,
- les lieux, dates et durée de l'enquête (32 jours consécutifs),
- la mise à disposition des dossiers sur papier et support numérique,
- les voies de communication offertes au public (registre papier, registre électronique, courriel, courrier postal),
- le rôle et les permanences de la Commission,
- les conditions de clôture et de transmission du rapport.

Un dossier de présentation était mis à la disposition du public.

Ce dossier, d'environ 5 000 pages (sans compter les doublons de l'étude d'impact (800 pages) et de l'étude Natura 2000 (425 pages), était réparti en 4 gros dossiers répartis selon les quatre typologies d'enquête publique.

Les différents avis des PPA et services de l'Etat étaient regroupés en un seul dossier.

Ces quatre enquêtes sont rendues nécessaires par les impacts environnementaux évidents de tels travaux (autorisation environnementale), les modifications du PLU (MEC PLU) et la nécessité de demande de concessions d'aménagement du domaine public maritime (l'une relative à la création d'un ponton et l'autre à l'aménagement de la promenade existante).

Comme la commission l'a noté dans son rapport d'enquête, le dossier, très volumineux avec plus de 5.000 pages, était très complet, cependant avec beaucoup de répétitions.

La présence d'un résumé non technique en tête de chacun des quatre sous-domaines en aurait facilité la lecture.

Le DAE était très riche en explications, illustrations et schémas décrivant par le menu les objectifs du programme.

Les dossiers étaient complets et abordaient de manière approfondie chacun des quatre aspects de l'enquête unique. Si d'aucuns ont accusé les porteurs de projet de vouloir « noyer » le lecteur sous un flot d'information, d'autres ont voulu soulever quelques éventuelles lacunes.

La commission estime que la présentation, l'exhaustivité de la documentation et les plans, qui facilitaient la localisation précise des aménagements envisagés, permettaient à chacun de se faire une idée précise du projet, d'approfondir tel ou tel point et par là même d'éclairer une éventuelle contribution au projet.

Cette estimation semble corroborée par la présence de plus de 1100 contributions et environ 300 personnes rencontrées pendant la période d'ouverture de l'enquête unique.

La commission a vérifié les éléments de l'objet de l'enquête et n'a pas relevé d'erreur ou de contradiction.

Le traitement de cette enquête est conforme à la réglementation. Ainsi, les différents arrêtés, mesures de publicité, échanges avec les services de l'Etat et, les divers PPA ont bien été traités et, ce, dans les délais impartis.

La consultation administrative a été menée dans le respect du Code de l'urbanisme. Les administrations, organismes et collectivités concernées ont été invités à se prononcer, leurs avis étant réputés favorables en l'absence de réponse. Cette procédure a donné lieu à :

- sept avis sur l'autorisation environnementale,
- dix avis sur la mise en compatibilité du PLU,
- sept avis relatifs à la concession maritime liée au ponton,
- six avis concernant la concession relative à la promenade,
- une pétition de 1310 signatures dont la majorité date de 2023 relative à l'ensemble des quatre procédures (les thèmes abordés sont repris dans le PV de synthèse avec des réponses par les porteurs de projet).

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, avec un affichage visible de l'arrêté d'ouverture (attesté par les différents certificats et constatations), une bonne communication par voie de presse, sur les sites de la préfecture et de la mairie de La Londe, ainsi que dans le journal municipal « La Londe Le MAG » (édition juillet-août 2025 n°143).

Une concertation préalable a été effectuée à compter du 15 avril 2023, plusieurs réunions d'informations ont eu lieu, la dernière le 23 juin 2025.

La diffusion de l'avis d'enquête a été assurée par voie de presse locale, par affichage dans la mairie et sur douze sites répartis sur le territoire communal, complétés par trois panneaux électroniques. Ces mesures de communication, attestées par huissier, ont garanti la visibilité et l'accessibilité de l'information.

Le dossier d'enquête, clair et sans ambiguïté, a été mis à disposition du public sous double forme – papier et numérique – permettant une consultation simple et complète.

Le dossier était tenu à la disposition du public à l'accueil du service urbanisme de la mairie de La Londe-les-Maures.

Les permanences de la Commission ont eu lieu dans des locaux municipaux adaptés, favorisant le dialogue et l'accueil du public.

Les relations entre la Commission, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) et, le service d'urbanisme de la commune se sont avérées cordiales et efficaces, contribuant au bon déroulement de la procédure.

La commission estime donc que le dossier répond aux exigences légales et, que la publicité faite à cette enquête a été très satisfaisante.

Les pétitionnaires ont répondu de manière détaillée et sans délai aux observations du public.

La commission estime donc que la forme du dossier est conforme.

1.3 Sur le fond du dossier mis à l'enquête

Pendant les permanences, environ 300 visiteurs se sont déplacés. Beaucoup étaient de riverains ou des Londais. La plupart connaissaient bien le projet et, avaient un avis assez tranché sur le sujet.

Les observations reçues reflètent d'ailleurs cet intérêt manifeste à l'enquête, comme en témoignent les chiffres de participation :

- Environ 300 personnes reçues pendant les permanences,
- 241 contributions recueillies sur les registres papier,
- 866 contributions déposées sur le registre dématérialisé, lesquelles correspondent à plus de 10 000 visites et plus de 4 700 téléchargements de documents,
- 21 contributions transmises par courrier électronique,
- 7 contributions adressées par voie postale.

Toutes les contributions figurent dans le procès-verbal des observations du public du rapport de présentation.

Des statistiques issues du registre dématérialisé (aide véritablement précieuse à cette enquête unique et au débat public) ont pu constater que, si une majorité des contributeurs sont favorables au projet, les questions sur le risque inondation, l'environnement (biodiversité), les futures conditions de circulation ainsi que les risques de pollution et autres nuisances sont présentes dans l'esprit de bon nombre de ceux qui se sont exprimés, oralement, ou via les registres.

On peut constater que des inquiétudes fortes surgissent face à un possible bouleversement des habitudes et d'un « paysage » ancrés depuis 30 ans dans l'inconscient collectif (surtout des « néo-londais ») ; un terrain de plus de 20ha laissé à l'abandon depuis 30 ans. Mais parallèlement, l'enquête révèle des préoccupations qui sont anciennes comme le traitement des inondations, la densification urbaine et ses conséquences sur la circulation et, enfin, ce que les habitants souhaitent pour l'avenir de leur commune, continuer sur la voie d'une économie et une vie entièrement tournée vers l'agriculture/viticulture et le tourisme ou l'ouverture vers une troisième voie, celle d'une certaine réindustrialisation.

Le nœud de l'enquête et des contributions est bien celui-ci, quel choix pour ma commune ?

Les partisans du projet estiment qu'il est source d'espoir dans une régénération de la commune avec de nouveaux habitants générateurs d'enrichissement (commerce, emplois, dynamisme intellectuel, ...).

Les plus anciens sont ravis de voir de nouveau « leur outil industriel » renaître de ses cendres, damer définitivement le pion à l'usine de Saint-Tropez et renouer avec un passé glorieux et parfois fantasmé.

Les opposants, font feu de tout bois : l'écologie, l'environnement, les risques divers (des pollutions à la cible militaire), la perte de tranquillité sont mis en avant.

Leurs arguments et inquiétudes s'entendent. La plupart ont déjà été traités et analysés, et parfois ont conduits à des modifications, dans le cadre du dossier de projet et, à la suite de la concertation publique de 2023.

Qu'elles soient anciennes ou récentes, toutes ces contributions ont fait l'objet de réponses détaillées des pétitionnaires et, d'une analyse de la commission retranscrites dans le rapport de la présente enquête publique.

Les avis des différentes entités interrogées semblent avoir été pris en compte (cf. étude d'impact, incidences Natura 2000, réponses aux avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) PACA et du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la Région PACA (CSRPN), ...), ainsi que l'attention apportée à la phase travaux qui, sans précautions, pourrait s'avérer très polluante et dommageable pour la faune et la flore.

Les modifications envisagées sur le PLU actuel, ainsi que celles induites par les deux dossiers de concession du domaine public maritime semblent maîtrisées, circonscrites dans le temps et, l'espace, au seul projet présenté.

Les conclusions sur tous ces sujets ainsi que les avis motivés de la commission, sont détaillées par type d'enquête dans les pages suivantes.

2 OBSERVATIONS ET PROBLEMES EVOQUES PAR LE PUBLIC, LES PPA et PPC

2.1 Observations des PPA et PPC sur la demande d'autorisation environnementale

- *L'Agence Régionale de Santé (ARS) PACA* a rendu un avis favorable avec trois réserves reprises par la MRAe.

- *Le conseil municipal de la commune de La Londe-les-Maures* a émis un avis favorable au dossier de demande d'autorisation environnemental « Reconquête du site des Bormettes » et aux incidences environnementales notables du projet lors de la séance du 28 mai 2025.

- *La MRAe PACA* dans son avis du 12 juin 2025 a émis plusieurs recommandations auxquelles a répondu Naval Group :

- sur les modalités d'essais en mer (déroulement des essais et évaluation environnementale) ;
- sur la présence du Lézard ocellé ;
- sur la distance par rapport aux herbiers de Posidonies et mesures de turbidité ;
- sur les incidences par rapport aux sites Natura 2000 en mer et terrestre ;
- sur l'analyse de la disponibilité de la ressource en eau ;
- sur le plus haut niveau de crue pour le calage du niveau plancher ;
- sur la mobilité, le transport et le stationnement.

Après analyse des réponses de Naval Group, la commission estime :

- Que l'analyse de l'impact acoustique sur les cétacés ainsi que les mesures proposées et amendées des recommandations du Parc National de Port-Cros, référence en la matière, sont de nature à rassurer sur les impacts maîtrisés et contrôlés des essais en mer sur la flore et la faune marine.
- Avec satisfaction, que, si la potentielle présence du lézard ocellé sur le site n'est pas avérée, Naval Group double les mesures de compensation initialement prises (gîtes artificiels).
- Correcte l'estimation de Naval Group qui considère que le ponton n'est pas un ouvrage massif tel que retenu par la MRAe PACA et que, par conséquent la distance de 10 m considérée dans l'étude d'impact doit être conservée.
- Que Naval Group détaille suffisamment les mesures prises pour limiter la turbidité à proximité du ponton, en assurer la traçabilité et ainsi préserver les herbiers de posidonies.
- Que la position de Naval Group sur la conservation des herbiers de Posidonie et les mesures de compensation prises est convaincante.
- Que les dispositions prises par Naval Group en concertation avec le Parc National de Port-Cros sur les modalités des essais en mer s'appliquent bien aux tortues Caouanne, comme au Grand Dauphin et ne devraient avoir que peu d'incidence sur la faune marine.
- Que l'analyse de Naval Group sur les 3 espèces d'intérêt communautaire (Héron pourpré, Goéland, Grand Cormoran) détectées sur le site a été menée correctement et estime que les objectifs de conservation des sites Natura 2000, à proximité et non dans la zone du projet, ne sont pas remis en cause.
- Que Naval Group propose des mesures conservatoires importantes pour les chiroptères et, à terme, pourrait en améliorer la présence sur le site du projet.
- L'engagement de Naval Group à mettre en place un comité de suivi, à assurer un partage des connaissances et, en conduite, à adapter les modalités de suivi et de mesures particulièrement encourageant.
- Que le besoin en eau et sa gestion est maîtrisée et recommande d'en assurer un suivi précis, traçable et régulier.
- Que la redéfinition des cotes plancher (définies sur la base du niveau d'eau le plus élevé parmi l'état initial, l'état projet sans mesures compensatoires et l'état projet avec mesures) est une réponse adaptée à la recommandation de la MRAe PACA.
- Que, si Naval Group est bien conscient de la problématique de la mobilité, des transports et du stationnement, une politique volontariste, voire contraignante, en matière de transport en commun doit être mise en place.

- *La commission locale de l'eau (CLE)* a émis un avis favorable en date du 26 juin 2025.

- *La MRAe PACA* dans son avis du 12 décembre 2025 a émis plusieurs recommandations auxquelles a répondu la commune de La Londe-les-Maures :

- sur les continuités écologiques ;
- sur la prise en compte des incidences Natura 2000 ;
- sur les incidences de la MEC-DP sur le paysage ;
- sur la prise en compte du risque inondation lors d'une crue centennale ;
- sur l'accessibilité du site ;
- sur la ressource en eau potable ;
- sur la pollution des sols.

Après analyse des réponses de la commune, la commission estime :

- Que le dossier d'autorisation environnementale (DAE) de 798 pages, de mars 2025 réalisé par la société Suez Consulting précise (page 788) est particulièrement bien documenté et qu'il indique que les continuités biologiques sont bien étudiées et font l'objet notamment de plusieurs mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) suffisantes et que le projet est donc compatible avec ces mesures ;
 - Que le DAE, de 798 pages, est particulièrement bien documenté (inventaires, schémas et analyses) et répond à cette recommandation de la MRAe sur la prise en compte des incidences Natura 2000 ;
 - Que, dans le cadre la MEC-DP, la conservation des alignements d'arbres est bien abordée mais qu'il faudra bien intégrer cet élément dans l'OAP ;
 - Qu'effectivement une annexe spécifique et détaillée est intégrée dans le projet de règlement du PLU et que cette annexe répond aux attentes de la MRAE sur la prise en compte du risque inondation lors d'une crue centennale et recommande de l'y intégrer dans l'OAP ;
 - Que la commune expose clairement ses intentions en matière de mobilité douce. Cependant, comme l'analyse la commune, l'offre en transport collectif est insuffisante. La commission recommande que des indications claires sur l'amélioration des conditions de circulation future et d'accessibilité du site soient indiquées dans l'OAP définitive ;
 - Que les explications de la commune répondent à la demande de la MRAe sur l'adéquation entre la ressource en eau potable et les besoins futurs liés à l'aménagement du site des Bormettes ;
 - Qu'effectivement la DAE est particulièrement détaillée sur la cartographie, les études menées et les mesures prises pour la dépollution des sols (para 2.3.3 - page 242). L'état des lieux effectué conclue à l'absence de pollution avérée ou suspectée. En revanche, l'OAP devra intégrer ces mesures.
- *Le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la Région PACA (CSRPN)* a émis un avis défavorable en date du 4 mars 2025 auquel Naval Group a répondu en pointant les éléments suivants :
- Les risques sur la montée des eaux non pris en compte ;
 - Risque de crue centennale et crue de référence ;
 - Niveau d'enjeu de l'espèce « Euphorbe de Terracine » à conserver à « fort » ;
 - Statut et présence de l'espèce « lézard ocellé » doit être réétudié ;
 - Statut du « moineau friquet » doit être monté à « Fort » (du coup, avec avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) ;
 - Choix de deux des parcelles qualifiées de « zones de biodiversité » (appellation jugée sur-estimée) est discutable car trop petites et enclavées ;
 - Habitats naturels compensatoires du massif des Maures proposés en compensation radicalement différents de ceux de la friche étudiée.

Après analyse des réponses de Naval Group, la commission estime :

- Que l'étude d'impact a analysé avec soin les risques sur la montée des eaux et qu'ils sont suffisamment pris en compte avec :
 - Pour la submersion marine (Partie IV, §8.1.4 / Partie V, §3.1.1 de l'étude d'impact), un risque évalué comme faible à l'horizon 2100, avec une hauteur d'eau inférieure à 0,5 m uniquement au sud du terrain, et des bâtiments non inondables.
 - Pour le risque de tsunami (Partie IV, §8.1.5 / Partie V, §2.8.1.3 et §3.7.1.3 de l'étude d'impact), un risque considéré comme faible à moyen avec des hauteurs maximales estimées à 1 m, mais une vulnérabilité jugée négligeable en phase travaux et des bâtiments implantés bien au-dessus du niveau de risque en phase exploitation.
- Que l'étude spécifique de l'étude d'impact sur le risque d'inondation a été conçue pour anticiper et gérer efficacement le risque d'inondation, même dans des scénarios extrêmes et a conduit à calibrer les aménagements hydrauliques en prenant en compte :
 - pour le Maravanne, un modèle de crues basé sur l'événement de 2014 afin de simuler une crue centennale en intégrant la rupture hypothétique du merlon existant,
 - pour le Carrubier, un modèle calibré sur l'événement de 2018, considéré comme plus rare qu'une crue centennale, afin de garantir la sécurité des biens et des personnes dans le scénario le plus défavorable.
- Qu'après validation par des botanistes, la modification de la superficie concernée, l'Euphorbe de Terracine, bien présente et résiliente dans la zone d'étude, est considérée comme peu critique pour la conservation.
- Que le protocole PIRA n'est pas jugé pertinent à appliquer dans un contexte où le lézard ocellé est considéré absent de la zone d'étude en raison de l'absence d'habitats favorables et de données historiques ou récentes confirmant sa présence.
- Que le porteur de projet a bien réétudié le cas du moineau friquet et que, puisque celui-ci ne nidifie pas dans la zone projet, il n'y a pas à remonter son statut à « Fort ».
- Que le terme "sanctuaires de biodiversité" est corrigé en "zones de biodiversité" et que les "zones de biodiversité", couvrant environ 3 hectares, ont bien été sélectionnées pour préserver plusieurs espèces protégées et patrimoniales malgré leur petite taille et leur enclavement. Ces zones visent à minimiser les impacts en créant des espaces protégés du passage humain et canin.
- Que le partenariat avec le conservatoire du littoral apporte les garanties demandées par le CSRPN sur le choix de la zone des Bas jardins et que l'ensemble des 9 mesures principales de compensation (annexe 3 de l'étude d'impact), détaillées par le porteur de projet, visent bien à compenser les impacts des travaux sur la biodiversité et à améliorer l'état écologique global de la zone.

- *Le Parc National de Port-Cros* a émis un avis favorable en date du 12 mai 2025 avec 3 observations qui ont été prises en compte par le porteur de projet dans ses réponses à la MRAe PACA.

2.2 Observations du public sur la demande d'autorisation environnementale

Les principales craintes exprimées par le public se cristallisent autour des points suivants :

2.2.1 Le risque inondations

La problématique des risques d'inondation et de submersion marine est cruciale pour le site implanté dans le lit majeur du Maravanne, une zone vulnérable aux crues et submersions exacerbées par le changement climatique. Selon les détracteurs, les aménagements projetés contrediraient les prescriptions du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) et du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), et reposeraient sur des études hydrauliques insuffisantes, compromettant ainsi leur crédibilité.

L'installation d'équipements recevant du public dans cette zone à haut risque exposerait les décideurs à des responsabilités juridiques.

De plus, l'artificialisation massive de 40 000 m² aggrave le ruissellement et la perte de biodiversité, incompatible avec l'objectif de Zéro Artificialisation Nette.

Les opposants recommandent de réviser les études et de réévaluer l'opportunité des infrastructures dans cette zone, tout en prévoyant des dispositifs contre la salinisation de la nappe phréatique.

Naval Group reconnaît que le site des Bormettes est situé dans une zone exposée aux aléas naturels, notamment l'inondation, bien que le risque de submersion marine soit faible (voir *Partie III – paragraphe 8.1.4 de l'étude d'impact*). Il précise que le site n'est pas couvert par le PPRI ni répertorié comme zone d'expansion des crues par le SAGE. Cependant le risque d'inondation a été intégralement pris en compte tout au long du projet.

Naval Group précise que le projet des Bormettes ne peut être comparé aux logiques d'urbanisation massives du passé, car il a été conçu selon des principes de sobriété foncière, avec une limitation du nombre de logements et un traitement paysager généreux. Il s'inscrit dans une logique de renouvellement urbain, conforme aux orientations du SCOT Toulon Provence Méditerranée et aux objectifs de sobriété foncière portés par les lois Climat et Résilience et ZAN. La surface constructible totale prévue est de 49 430 m². L'aménagement intègre des éléments perméables et des zones de biodiversité, limitant ainsi l'artificialisation nette réelle.

A cette fin des études hydrauliques et hydrodynamiques poussées, réalisées par Suez Consulting et en partenariat avec la commune de La Londe-les-Maures (jointes en annexes 8, 9 et 10 de l'étude d'impact) ont permis de limiter les remblais et obstacles en zone inondable, en prenant en compte les événements les plus récents afin d'actualiser l'état du risque. Ces études ont permis de modéliser les crues à l'échelle du bassin versant du Maravenne et du Carrubier, et de dimensionner des dispositifs pour gérer les risques d'inondation. Le projet prévoit plusieurs mesures pour limiter les risques, telles que la limitation des emprises des bâtiments et la mise en place de pilotis pour permettre l'écoulement de l'eau. Des prescriptions environnementales et hydrauliques ont été intégrées dans l'OAP et les annexes, incluant des mesures techniques précises pour garantir la sécurité des personnes et des biens.

Les remblais sur le projet des Bormettes sont strictement encadrés par les prescriptions de l'étude hydraulique et font l'objet de la demande d'autorisation environnementale. Toutes ces mesures techniques ont été intégrées de manière contraignante dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et le projet architectural, paysager et technique (PAPT).

Naval Group rappelle que le projet respecte les procédures, les normes et les exigences de sécurité imposées par le droit en vigueur. Il a été construit dans le respect du droit de l'urbanisme et de l'environnement, repose sur des études techniques approfondies, et intègre des mesures de prévention des risques hydrauliques, paysagers et environnementaux. Le projet a fait l'objet d'une enquête publique, garantissant la transparence, la concertation et l'information des citoyens. Naval Group et la CCMPM s'engagent à réaliser des documents précisant les mesures de sécurité et de confinement nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens.

Ainsi, le projet vise à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permet même une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne. Des mesures de prévention des risques de pollution et des dispositifs de sureté et de protection sont également prévus, sous le contrôle des services de l'Etat. La proximité avec les eaux souterraines est également prise en compte dans l'étude d'impact, et le projet est compatible avec le SDAGE.

Par ailleurs, la collectivité a engagé un programme de sécurisation du quartier des Bormettes, comprenant le renforcement du système d'endiguement du fossé Nord, la reprise du gabarit du Carrubier jusqu'à la mer, ainsi que l'amélioration des raccordements des exutoires pluviaux.

La commission reconnaît que, bien que le site ne soit pas strictement couvert par le PPRI de la commune, les porteurs de projet ont intégré le risque d'inondation dès les premières étapes de leurs études. Les réponses apportées aux interrogations du public, y compris sur les risques de submersion et de tsunami, témoignent de cette volonté de limiter les conséquences potentielles d'un aléa climatique fort. Les services de l'État, particulièrement vigilants, ont validé ces éléments, garantissant ainsi la compatibilité du projet avec le SDAGE. La commission apprécie la prise en charge par la collectivité des travaux sur le Carrubier prévus pour l'automne 2025 et estime que la réponse des porteurs de projet démontre une évaluation correcte de leur responsabilité et de l'adaptation du futur PLU aux enjeux et risques du projet. Le projet, conforme aux contraintes administratives et juridiques, respecte les objectifs de la ZAN et est cohérent en termes de protection de la biodiversité et de renaturation partielle du site.

2.2.2 Artificialisation des sols

Les opposants au projet dénoncent une bétonisation massive qui détruirait des arbres, des espaces naturels et des zones humides, essentiels pour la régulation hydraulique et thermique ainsi que pour la qualité de l'air. Cette artificialisation des sols entraînerait une destruction considérable de la biodiversité, avec la perte de 46 espèces de faune et de flore ainsi que de nombreux arbres centenaires, et limiterait la recharge naturelle de la nappe phréatique. Elle augmenterait également le ruissellement de surface, accentuant les risques d'inondations et mettant en danger les habitations existantes. Les opposants soulignent une incohérence avec les politiques de lutte contre l'artificialisation nette des sols, proposant plutôt une renaturation de la zone et la protection des espaces naturels existants.

Dans ses réponses aux observations du public, Naval Group reconnaît les préoccupations concernant la sobriété foncière et la limitation de l'artificialisation des sols, partageant ces préoccupations avec la commune et la CCMPM. Le projet des Bormettes, une reconversion de 20 hectares de friche industrielle, vise une urbanisation modérée avec une grande partie végétalisée, incluant un parc urbain littoral et des noues paysagères.

C'est pourquoi, le projet intègre des dispositifs pour favoriser l'écoulement naturel de l'eau et préserver la biodiversité, conformément aux objectifs de Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Naval Group souligne que le projet respecte les équilibres territoriaux et les prescriptions réglementaires, avec une validation rigoureuse par les services de l'État.

Par ailleurs, le projet n'est pas concerné par la rubrique 3.3.5.0. de travaux de restauration des zones humides au titre de la Loi sur l'Eau (cf. *partie I, paragraphe 9.2 de l'étude d'impact : PJ4 du DAE*).

La commission a pu noter, dans les documents soumis à enquête publique (et plus particulièrement dans l'étude d'impact) comme dans les réponses de Naval Group que le sujet de l'artificialisation des sols (bétonisation) a été particulièrement étudié. Les réponses précises et argumentées apportées par le porteur de projet en sont l'illustration et tendant à apporter des réponses concrètes aux enjeux de sécurité et de résilience face aux aléas climatiques.

2.2.3 La gestion des risques

Le projet soulève de nombreuses inquiétudes exprimées dans les contributions, y compris parmi celles globalement favorables.

Les contributions expriment une préoccupation majeure quant à la gestion des risques naturels et technologiques du projet, soulignant notamment :

- l'insuffisance de la voie d'accès pour l'évacuation de la population,
- le manque de concertation et d'alternatives et une étude d'impact partisane et incomplète,
- les risques sanitaires liés à la pollution et aux travaux,
- l'absence de plan de communication clair pour protéger les riverains et les employés.

Dans ses réponses, Naval Group assure que la voie d'accès actuelle est suffisante pour la phase initiale du projet, avec des solutions concrètes de désenclavement progressif prévues. Des emplacements réservés pour des liaisons futures entre les quartiers des Bormettes et du Port, ainsi que vers l'Argentière, sont intégrés dans le PLU de 2013. La création de voiries internes structurantes et la requalification du front de mer amélioreront l'accessibilité et la sécurité.

Naval Group réfute l'idée d'une étude d'impact incomplète ou partisane, soulignant que plusieurs alternatives ont été examinées et écartées pour des raisons techniques, foncières, environnementales ou économiques. Le choix du site des Bormettes a été fait après une analyse approfondie, offrant un équilibre optimal entre impératifs industriels, exigences de sécurité, respect de l'environnement et dynamisme socio-économique. La concertation avec les parties prenantes a été menée de manière transparente et inclusive.

Naval Group a mis en place des mesures de prévention des risques de pollution pendant les travaux et l'exploitation du site. La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact, et des dispositifs de confinement et de sécurité sont prévus pour protéger les riverains et les employés. Des systèmes d'alerte et des personnels formés à la gestion des épisodes critiques sont déjà en place dans la commune.

Naval Group et la CCMPM s'engagent à réaliser des documents détaillant les mesures de sécurité et de confinement nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens. Un plan de communication clair sera mis en place, intégrant le secteur des Bormettes dans le Plan Communal de Sauvegarde (PCS), avec des points de repli identifiés et des consignes spécifiques pour les scénarios d'évacuation.

La commission apprécie l'exhaustivité des réponses des porteurs de projet sur ce sujet très important de la gestion des risques et estime que l'ensemble des mesures évoquées sont de nature à rassurer le public face à ses inquiétudes légitimes. Elle recommande de soigner particulièrement la communication aval et amont vers un public et des riverains, y compris ceux favorables au projet, très attentifs à cette problématique.

2.2.3.1 Le risque incendie

Les détracteurs estiment que la présence d'un site industriel sensible près de zones habitées et touristiques, combinée à un accès unique et à un manque de détails sur les moyens de prévention et de lutte contre le feu, suscite des inquiétudes majeures en cas d'incendie, qu'il soit d'origine accidentelle ou criminelle, notamment en raison du potentiel inflammable ou explosif des installations à risques.

Naval Group assure que, en cas d'incendie, les collaborateurs sont mis en sécurité sur le site, notamment aux points de rassemblement, et que leur départ ou réintégration se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE. Un protocole d'alerte et d'évacuation à l'échelle du quartier, en lien avec la commune, garantit la sécurité des habitants et des employés. Le système de sécurité incendie des bâtiments est conçu pour maîtriser le risque conformément aux normes en vigueur, avec des détecteurs automatiques et des indicateurs d'actions dans les zones à risque. Le site n'est pas exposé au risque incendie de forêts, conformément au Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêts (PPRif).

Au vu des réponses apportées par Naval Group, la commission estime que les mesures de prévention explicitées semblent garantir efficacement la sécurité des biens et des personnes. Cependant, ces mesures devront être testées et éventuellement durcies au fur et à mesure de l'avancement des travaux et de la mise en exploitation du site. Le plan de circulation et la problématique de l'accès unique devront de nouveau être posés.

2.2.3.2 Le risque d'accidents majeurs

Les contributions soulignent que le site présente des risques d'accidents majeurs, notamment en raison de sa vulnérabilité aux conflits armés, aux activités industrielles dangereuses, à la pollution accidentelle, et à des effets domino potentiels affectant les habitants proches, tout en déplorant l'absence de plan clair pour informer et préparer la population en cas d'incident grave.

Naval Group explique qu'il a mené une étude d'impact démontrant que les activités du site sont compatibles avec les activités présentes, sans risques industriels majeurs. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sur le site sont soumises à déclaration et présentent des risques limités et contrôlés. Les produits potentiellement polluants seront stockés dans des conditions sécurisées, avec des dispositifs de rétention et des bâtiments aux sols étanches. Des protocoles d'intervention en cas de pollution accidentelle sont prévus pour minimiser les impacts environnementaux. Le site ne stockera pas de volumes importants de produits dangereux, garantissant ainsi une gestion sécurisée des risques.

La commission note que, si le site ne relève que du régime de déclaration d'ICPE, Naval Group a mis en place des mesures importantes afin de pallier un risque d'accidents majeurs. L'étude d'impact explicite ces mesures et leur compatibilité avec les activités futures du site (cf. point précédent).

2.2.3.3 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).

Des préoccupations se font jour quant à la perte d'un espace naturel public et accessible et soulignent que la biodiversité ne doit pas être sacrifiée pour des raisons de sécurité militaire.

Naval Group explique qu'il a mené une étude d'impact démontrant que les activités du site sont compatibles avec les activités présentes, sans risques industriels majeurs. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sur le site sont soumises à déclaration et présentent des risques limités et contrôlés. Les produits potentiellement polluants seront stockés dans des conditions sécurisées, avec des dispositifs de rétention et des bâtiments aux sols étanches. Des protocoles d'intervention en cas de pollution accidentelle sont prévus pour minimiser les impacts environnementaux. Le site ne stockera pas de volumes importants de produits dangereux, garantissant ainsi une gestion sécurisée des risques.

La commission note les engagements des porteurs de projet afin de maintenir le site en un lieu à haute valeur écologique et patrimoniale, qui préserve l'usage public du littoral et que la partie industrielle, non « militarisée », se veut écologiquement intégrée et équilibrée.

2.2.3.4 Les Risques liés à l'industrie

Des inquiétudes apparaissent quant aux risques liés à l'industrie, notamment les pollutions multiples de l'air, du sol et de l'eau, les nuisances sonores.

Les contraintes imposées par le statut d'ICPE sont jugées incompatibles avec la vocation touristique et la densité humaine du secteur.

Naval Group répond qu'il a mené des campagnes de diagnostics pour évaluer les impacts des activités industrielles passées sur le site des Bormettes, visant un équilibre entre respect du voisinage, protection de l'environnement et performance industrielle. Les bâtiments tertiaires et industriels sont conçus pour anticiper l'élévation des températures à horizon 2050, avec des solutions bioclimatiques et une certification HQE Bâtiment durable. Des études acoustiques ont été réalisées pour maîtriser les impacts sonores, avec des écrans végétalisés et des dispositifs d'insonorisation pour limiter les nuisances vers les zones résidentielles voisines.

Comme dans les paragraphes précédents, la commission note l'importance et le détail des mesures inscrites dans l'étude d'impact et les divers documents de l'étude afin de préserver l'environnement et les personnes. L'ensemble de ces mesures s'inscrivent dans le respect de la réglementation environnementale.

2.2.4 L'environnement, la biodiversité, l'allée des platanes

Une partie des contributions estime que le projet respecte et a 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.

2.2.4.1 Une atteinte à l'environnement

Les critiques soulignent que le projet, fondé sur un PPRI obsolète, est situé dans une zone enclavée et inondable près de zones protégées comme Natura 2000 et le sanctuaire Pélagos. Il représente une atteinte irréversible à l'environnement et aux écosystèmes en raison des risques accrus de pollution de l'air, des sols et de l'eau, sans étude de solutions alternatives qui protégeraient la biodiversité.

Enfin, il prévoit une bétonisation et une augmentation du trafic routier et des nuisances sonores, tout en étant incohérent avec toute logique d'aménagement durable (loi Climat, ZAN, urgence climatique).

Naval Group rappelle qu'il a mené des études hydrauliques et environnementales complètes pour évaluer et atténuer les risques d'inondation sur le site des Bormettes, bien qu'il soit en dehors du périmètre du PPRI (cf. supra sur les risques inondations). Le projet respecte les zones

Natura 2000, le sanctuaire Pélagos et le Parc National de Port-Cros, avec des mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation. Le site, anciennement industriel, est reconverti de manière à limiter l'impact foncier et à promouvoir la renaturation, tout en visant des certifications environnementales élevées comme HQE Bâtiment Durable.

La commission prend acte des réponses de Naval Group qui sont conformes à celles des points précédents et aux documents étudiés par les divers services instructeurs.

2.2.4.2 Une atteinte à la biodiversité

Les contributions opposées au projet soulignent que, pour les seuls intérêts industriels, le projet menace gravement la biodiversité locale en détruisant des milieux naturels. La zone est pourtant riche en chiroptères, oiseaux migrateurs, et espèces protégées dans une zone humide, ainsi que les posidonies en mer

Le projet minimise les impacts écologiques réels (études désuètes, absence d'avis du CNPN et de l'OFB) et prévoit des mesures compensatoires inefficaces. Il néglige également les continuités écologiques et les habitats naturels, notamment pour des espèces comme le Lézard ocellé et le Moineau friquet.

Naval Group explique qu'il a pris en compte la présence des chiroptères et des oiseaux migrateurs, avec des mesures spécifiques pour atténuer les impacts, comme l'adaptation du calendrier des travaux et l'amélioration de la connectivité des habitats. La restauration et la réhabilitation de milieux naturels sont prévues pour compenser la perte d'habitat.

Pour la posidonie, Naval Group a respecté la séquence « éviter – réduire – compenser », avec une compensation fixée à 317,7 m² d'herbiers restaurés ou protégés. Des mesures conservatoires et de suivi, comme le repérage et le balisage des herbiers, sont prévues pour garantir la protection des herbiers. Le Parc national de Port-Cros a rendu un avis favorable au projet.

Concernant le Moineau friquet et le Lézard ocellé, Naval Group a mené des prospections exhaustives qui n'ont révélé aucune présence significative de ces espèces sur le site. Des mesures précautionneuses, comme la création de gîtes artificiels et l'introduction de ressources alimentaires, sont mises en place pour soutenir les populations locales et anticiper une éventuelle recolonisation. La saisine du CNPN n'était pas obligatoire, conformément aux exigences réglementaires.

La commission apprécie et prend acte de l'exhaustivité des réponses sur ces sujets de la biodiversité (milieu aquatique ou terrestre), du respect des trames et continuités écologiques ainsi que les explications sur les mesures ERC mises en place.

2.2.4.3 L'allée des platanes

La destruction envisagée de l'allée des platanes, symbole du patrimoine naturel et visuel du paysage côtier, suscite une forte émotion et une indignation, car elle représente une rupture brutale entre le passé rural et naturel du site et un avenir potentiellement industrialisé, remplaçant une canopée naturelle par des bâtiments élevés et artificiels.

Naval Group a intégré la présence des platanes dès les premières réflexions d'aménagement, en maintenant trois des quatre alignements existants. L'abattage de l'un des alignements a été nécessaire pour respecter les exigences de sécurité et la loi littoral, impliquant le déplacement du bâtiment principal vers le nord. De plus, le projet renforce le nombre d'arbres sur le site en les doublant.

Ce sujet, éminemment épineux, méritait cette réponse étayée de la part de Naval Group et la réassurance de ce dernier sur la préservation des arbres du site. La commission se félicite de l'explication à la fois technique et didactique du porteur de projet.

2.2.5 Les nuisances, les pollutions, le bruit, la nappe phréatique, le santé publique

2.2.5.1 Les nuisances

Le projet pourrait entraîner diverses nuisances, notamment la perte de quiétude dans le quartier résidentiel et touristique de Bormettes, la restriction des usages actuels du domaine public maritime, et l'implantation d'un site industriel classé SEVESO seuil haut près d'un site nucléaire et d'un champ de tir militaire, renforçant ainsi la perception d'un cumul de risques.

Dans ses réponses, la commune de La Londe-les-Maures signale qu'elle a pris en compte la tranquillité du quartier, évitant une densification urbaine ou une transformation radicale. Le projet respecte l'identité locale et protège le cadre de vie.

De même, la commune a choisi un projet d'aménagement léger et respectueux, intégrant une industrie de haute technologie propre et à forte valeur ajoutée, évitant ainsi l'abandon ou la dégradation de la friche.

Naval Group a intégré des mesures pour lutter contre la pollution lumineuse, avec un éclairage conforme aux recommandations du CEREMA et aux besoins biologiques des chiroptères, limitant ainsi les nuisances.

Les porteurs de projet rappellent que la commission nautique locale a émis un avis favorable, recommandant un balisage du chenal, un groupe d'échange et une signalisation lumineuse, permettant la coactivité avec les autres acteurs du plan d'eau, éléments intégrés dans le projet. Le site des Bormettes n'a pas de vocation militaire opérationnelle et ne mène pas d'activités nucléaires et n'est pas à ce titre un site sensible. Il est dédié à la conception et aux essais de systèmes navals sans charge explosive, avec des dispositifs de sûreté prévus.

Enfin, les activités projetées relèvent du régime de la déclaration ICPE, le moins contraignant, et ne justifient pas un classement SEVESO. Les engins assemblés ne contiendront pas de charge explosive, excluant ainsi tout risque industriel majeur.

La commission prend note de la volonté de la commune de ne pas avoir cédé à d'autres projets plus invasifs et d'intégrer développement économique, environnement et moindres nuisances. Elle prend acte de la réponse de Naval Group sur la maîtrise des émissions lumineuses. La commission prend acte de la réponse du porteur de projet et estime qu'il n'y aura pas de restriction significative de l'usage du DPM. Elle prend acte de l'absence de champ de tir militaire sur ou à proximité immédiate du site, et enfin, prend acte que le site n'est pas concerné par un classement de type SEVESO.

2.2.5.2 Les pollutions

Les détracteurs soulignent les nuisances liées aux pollutions, notamment les risques pour le milieu marin et les espaces protégés, les craintes de pollution des sols héritée d'anciennes activités industrielles, la manipulation de produits dangereux comme les explosifs et les carburants, ainsi que la remise en suspension de polluants lors des travaux de démolition et de terrassement.

Risques pour le milieu marin et espèces protégées : Naval Group a pris en compte les risques dans l'évaluation environnementale, conformément à la réglementation sur les zones protégées (Natura 2000, Sanctuaire Pelagos). Des mesures d'évitement-réduction-compensation robustes ont été définies pour garantir la protection des habitats et des espèces.

Pollution des sols : Le site des Bormettes a déjà fait l'objet de campagnes de réhabilitation. Des diagnostics environnementaux montrent que la qualité des sols est compatible avec un usage industriel, mais des investigations complémentaires sont nécessaires pour garantir la compatibilité sanitaire des futurs aménagements.

Manipulation de produits dangereux : Les engins assemblés ne contiendront pas de charge explosive. Les produits potentiellement polluants seront stockés dans des conditions sécurisées, avec des dispositifs de rétention et des bâtiments aux sols étanches, minimisant ainsi les risques de pollution.

Remise en suspension de polluants : Naval Group a réalisé des études sur l'état des sols et les risques associés à la démolition des bâtiments. Des mesures de protection et un protocole de travaux détaillé sont mis en place pour confiner le site et maîtriser les risques d'envol de poussières pendant les travaux.

La commission note le soin apporté par le porteur de projet aux réponses sur le sujet préoccupant des pollutions et risques associés passés et/ou à venir. Les réponses sont circonstanciées et dénotent d'un savoir-faire industriel maîtrisé. La commission note que certaines investigations restent à mener sur les sites des installations non-industrielles.

2.2.5.3 Le bruit

Les contributions négatives sur ce sujet expriment des inquiétudes et soulignent que l'étude de bruit, jugée incomplète, conclut à un dépassement des normes acceptables, et que les solutions proposées pour atténuer les émissions de bruit ne sont pas confirmées. Ceci aurait pour conséquence une dégradation du cadre sonore pour les habitants et visiteurs pendant les phases de travaux et en exploitation.

Naval Group a mené deux études acoustiques pour analyser les émissions sonores du projet industriel et du trafic généré, identifiant ainsi les sources de bruit et modélisant leurs émissions. Des mesures spécifiques, comme l'installation de silencieux et d'écrans acoustiques, sont prévues pour respecter les niveaux sonores réglementaires. Le trafic ne présente pas de non-conformité, mais des mesures complémentaires d'évitement et de suivi sont prévues. Durant les travaux, des prescriptions strictes encadrent les horaires et les techniques de chantier pour minimiser les nuisances sonores.

La commission acte la prise en compte de cette problématique du bruit et des explications et mesures prévues fournies à ce sujet par le porteur de projet.

2.2.5.4 La nappe phréatique

Certaines contributions soulignent la non prise en compte du risque encouru par la nappe phréatique dans la zone du projet, notamment en raison de l'absence d'études hydrogéologiques récentes. Des craintes s'expriment sur les remontées de nappe, les risques de pollution des eaux souterraines, l'augmentation des risques d'inondation et de contamination rapide en cas d'accident majeur dues aux constructions prévues.

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 Maravanne

Nappe phréatique : Naval Group a pris en compte la proximité avec les eaux souterraines dans l'étude d'impact, prévoyant des mesures de prévention des risques de pollution pendant les travaux et l'exploitation. Des constructions sur pilotis et des réseaux d'eau pluviale à infiltration lente sont prévus pour minimiser l'impact sur l'infiltration des eaux souterraines.

Salinisation des eaux souterraines et biseau salé : Le risque de salinisation a été pris en compte dans l'étude d'impact, avec des mesures de prévention des risques de pollution pendant les travaux et l'exploitation. Aucun prélèvement d'eaux souterraines n'est prévu en phase de fonctionnement, évitant ainsi tout risque de salinisation.

La commission estime que malgré les explications des porteurs de projet, le risque de salinisation des eaux souterraines et de biseau salé, bien qu'étudiés dans l'étude d'impact, sont suffisamment importants et irréversibles pour justifier la mise en place de mesures qui garantiront d'une pollution saline du milieu terrestre.

2.2.5.5 La santé publique

Le projet suscite des inquiétudes en matière de santé publique en raison de la bétonisation massive, qui pourrait détériorer la qualité de l'air et de l'eau, augmenter l'exposition aux polluants et réduire les îlots de fraîcheur naturels, tout en manquant de garanties solides sur la sécurité et les plans d'évacuation.

Naval Group assure que le projet inclut des dispositifs favorables à la santé publique, comme la plantation de plus de 500 arbres et la préservation de 60% d'espaces verts, renforçant ainsi les îlots de fraîcheur et améliorant la qualité de l'air. L'Agence Régionale de Santé a rendu un avis favorable, garantissant des mesures solides de sécurité et de prévention, avec des plans d'évacuation analysés dans les réponses aux observations du public comme exposé aux paragraphes 2.2.3 (sur l'artificialisation des sols) et 2.2.3.1 (sur la gestion des risques) supra.

La commission estime que l'ensemble des mesures ERC mises en œuvre tout au long du projet (cf. étude d'impact) respectent le cadre réglementaire en vigueur.

Le 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 PACA et CSRPN PACA) en garantit la robustesse.

3 CONCLUSIONS MOTIVEES

La Commission a pu constater tout au long de cette enquête que :

- si une majorité de personnes sont favorables au projet, les questions environnementales sont importantes à leurs yeux et ne doivent pas être éludées ;
- que la qualité de l'étude environnementale et, plus particulièrement, de l'étude d'impact permettaient une juste compréhension et analyse du sujet, ce que prouvent les observations des PPR et du public ;
- les personnes publiques associées ont répondu favorablement sur le projet ;
- les remarques et avis de la MRAe PACA et du CSRPN PACA ne sont pas restés lettre morte et que les porteurs de projet y ont répondu et tenu compte quand cela s'avérait approprié, y compris parfois lorsque cela n'était pas obligatoire ;
- l'enjeu d'un tel projet a provoqué une mobilisation très importante et inédite du public ;
- le projet est bien celui d'une réindustrialisation d'une friche anthropisée ;

- la CCMPM et la commune ont bien pris la mesure sur le risque d'inondation, notamment en lien avec Le Maravenne et le Carrubier, d'où l'élaboration du programme de travaux de protection et du PAPI. Les études ont conduit à un programme de travaux parmi lesquels le canal de délestage du Maravenne, qui figure au cœur du projet d'aménagement des Bormettes ;
- des études hydrauliques approfondies en complément du PAPI ont été réalisées en tenant compte du bassin versant du Carrubier, du Maravenne, de la submersion marine (horizon 2100) et du ruissellement du pluvial ;
- sur le projet en lui-même, le risque inondation a fait l'objet de mesures complémentaires et ambitieuses telles que :
 - les bâtiments y compris le gymnase hors des emprises d'aléa fort ;
 - les calages des côtes plancher,
 - la limitation de la surface des Bâtiments et mise sur pilotis ;
- le réseau d'évacuation des eaux pluviales adapté avec la création de noues et de deux nouveaux exutoires en mer ;
 - la création d'une surverse de la noue Schneider vers la noue Naval et création d'ouvrages de transparence hydraulique avenue Schneider,
 - la limitation des surfaces imperméables avec 60% d'espaces verts,
 - la suppression des obstacles aux écoulements existants (murs) ;
- l'artificialisation des sols est maîtrisée, modérée, et que le projet respecte la biodiversité conformément aux objectifs de Zéro Artificialisation Nette auxquels il n'est pourtant pas soumis ;
- la gestion des risques industriels est, elle aussi, maîtrisée ;
- les atteintes à l'environnement et à la biodiversité sont faibles, dans le respect des trames et continuités écologiques, et que leurs effets font l'objet de mesures ERC quantifiées ;
- les nuisances diverses sont elles aussi appréhendées et conduisent à des mesures de réduction à niveau ;
- les réponses du MOA au PV de Synthèse sur les différentes contributions sont très précises et permettent de lever certaines inquiétudes des administrés ;
- le site est bien inscrit dans le SCOT Toulon Provence Méditerranée dans une enveloppe urbaine comme secteur à requalifier ;
- le dossier est compatible avec les prescriptions du PPRI et du SDAGE ;
- la problématique de la circulation qui inquiète fortement la population a été traitée (confortée par l'étude Trafic) et que des solutions complémentaires existent avec l'inscription au PLU des ER n° 5(vers le port) et n°7(vers l'argètière) ce qui garantit leur faisabilité. De plus la commune étudie la possibilité d'améliorer le fonctionnement du carrefour du Pont Blanc ;

En conséquence, la commission estime que le dossier rend compte de manière exhaustive des enjeux, risques et solutions du projet et que l'importance du sujet, en termes d'environnement et d'impact potentiel sur le public tant sur le domaine public maritime que sur la mise en compatibilité du PLU, justifiait la présente enquête publique unique.

La Commission relève également que l'ensemble des conditions légales et réglementaire encadrant l'enquête ont été rigoureusement respectées. La participation du public, particulièrement élevée, témoigne d'un réel intérêt pour le projet. Le dossier d'enquête, exhaustif et intelligible, a permis une appropriation claire des enjeux par les citoyens.

L'enquête publique du projet d'aménagement du site des Bormettes peut ainsi être qualifiée de régulière, transparente et conforme aux règles de droit, remplissant pleinement son rôle d'information et de consultation de la population.

La commission recommande toutefois :

- de soigner particulièrement la communication aval et amont vers un public et des riverains, y compris ceux favorables au projet, très attentifs à cette problématique.
- de revoir la problématique de l'accès unique afin de pallier les effets indésirables de l'augmentation importante de la circulation dans la zone et des risques afférents ;
- de revoir les mesures qui garantiront d'une pollution saline du milieu terrestre.

Et de ce que dessus, considérant que suite :

- à l'information du public.
- au bon déroulement de l'Enquête.
- au caractère d'intérêt général du dossier.

La Commission émet *UN AVIS FAVORABLE*

au projet du dossier d'Autorisation Environnementale sur le site des Bormettes, Commune de La Londe-les-Maures

La Commission d'Enquête le 8 septembre 2025

Le Président de la Commission

Membre Titulaire

Membre Titulaire

M. Denis SPALONY

M. Christian MICHEL

M. Olivier LUC

