

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

CONCLUSIONS et AVIS



MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Sommaire :

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | OBSERVATIONS GENERALES..... | 3 |
| 1.1 | L'objet de l'enquête (rappel)..... | 3 |
| 1.2 | Sur la forme du dossier mis à l'enquête..... | 4 |
| 1.3 | Sur le fond du dossier mis à l'enquête | 6 |
| 2 | Mise en compatibilité du PLU..... | 7 |
| 2.1 | Observations et problèmes évoqués les PPA et PPC. | 7 |
| 2.2 | Remarques de la Commission sur les Observations et problèmes évoqués par le Public.... | 11 |
| 3 | CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION..... | 30 |

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 support papier et 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 plus de 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'information 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 :

- Plus de 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 MRAe et de la 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 Mise en compatibilité du PLU.

2.1 Observations et problèmes évoqués les PPA et PPC.

2.1.1 Avis de l'ARS PACA

Le 27 décembre 2024 à la DDTM, l'ARS PACA émet un avis favorable, avec des réserves et la commission renvoie aux réponses faites à la MRAe PACA qui a repris et complété l'avis de l'ARS.

2.1.2 Délibération du conseil municipal de LA LONDE sur l'approbation du projet d'aménagement du site des Bormettes – Séance du 28/5/2025

Lors de la séance du 28 mai 2025 le conseil un avis favorable au dossier de demande d'autorisation environnemental « Reconquête du site des Bormettes » et aux incidences environnementales notables du projet et la commission prend acte de cet avis.

2.1.3 Avis MRAe PACA du 12/06/2025 à la demande d'autorisation environnementale

La MRAe a fait certaines recommandations et Naval Group a répondu dans un mémoire de juin 2025.

2.1.4 Avis MRAe PACA du 5/12/2024 à la demande de mise en conformité du PLU et réponse de la commune de La Londe

Des réponses de la commune de La Londe ont été faites suite à chacune des recommandations de la MRAe .

2.1.4.1 Cohérence de la MEC-DP avec le plan de gestion des inondations du bassin Rhône-Méditerranée

La MRAe recommande de démontrer la cohérence de la MEC-DP avec le plan de gestion des inondations du bassin Rhône-Méditerranée.

La commission note que la commune de La Londe n'a pas répondu à cette recommandation de la MRAe. L'importance de ce sujet est cependant largement évoquée dans les contributions du public et l'analyse de la commune particulièrement développée dans les réponses au PV de synthèse des observations du public contenu dans le présent rapport.

2.1.4.2 Analyse du site au regard des continuités écologiques

La MRAe a recommandé de compléter l'état initial avec une analyse de la situation du site au regard des continuités écologiques locales (trames verte, bleue et noire).

La commission a pris acte de la réponse de la mairie de LA LONDE qui intégrera les conclusions réalisées par ECOMED, dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale.

2.1.4.3 Compléter le règlement de la zone 1AUm

La MRAe recommande garantir la préservation des fonctionnalités écologiques du secteur.

La commission a pris acte de la réponse de la mairie de LA LONDE et note que les alignements d'arbres longeant l'avenue Schneider à proximité de l'espace dédié à accueillir des logements seront conservés afin d'assurer les continuités avec les quartiers existants.

2.1.4.4 Prise en compte des incidences Natura 2000

La MRAe a recommandé de reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 sur la base de l'analyse complétée des trames verte, bleue et noire locales.

La commission a pris acte de la réponse de la mairie de LA LONDE et note que les résultats de cette évaluation seront intégrés à l'analyse environnementale de la mise en compatibilité du PLU, dans le cadre de l'étude d'impact réalisée par ECOMED.

2.1.4.5 Analyse des incidences de la MEC-DP sur le paysage

La MRAe recommande de renforcer l'analyse des incidences de la MEC-DP sur le paysage et de définir des mesures complémentaires à intégrer dans les pièces réglementaires du PLU.

La commission a pris acte de la réponse de la mairie de LA LONDE et note que l'OAP du secteur sera renforcée sur les aspects de densité et de localisation de la végétalisation, afin de garantir une intégration qualitative à long terme.

2.1.4.6 Prise en compte du risque inondation lors d'une crue centennale

La MRAe recommande, dans le contexte du changement climatique, de prendre en compte le risque d'inondation lors d'une crue centennale ou lors de la conjonction d'inondation terrestre et de submersion marine dans la mise en compatibilité du PLU.

La commission a pris acte de la réponse de la mairie de LA LONDE et note que l'OAP sera également complétée sur la thématique des risques naturels, afin de formaliser les engagements du projet à prendre en compte les aléas d'inondation terrestre et de submersion marine.

2.1.5 Accessibilité du site

La MRAe recommande de démontrer la prise en compte de l'enjeu d'accessibilité au site sur la base d'une analyse des conditions de déplacement actuelles et futures.

Il est précisé qu'une étude complète d'accessibilité du site a été réalisée par Transitec entre 2022 et 2024 et elle est annexée à l'étude d'impact (Annexe 5).

La commission a pris acte de la réponse de la mairie de LA LONDE et note que l'OAP sera complétée sur les enjeux de mobilité, la mise en compatibilité du PLU sera actualisée en conséquence.

Toutefois et compte tenu que le site est accessible par le nord uniquement, via des axes principaux présentant des réserves de capacité suffisantes, y compris en période estivale, l'offre de mobilités douces est à valoriser et à adapter, tandis que l'offre en transport collectif reste limitée. Elle sera à développer avec des points de covoiturage et de navettes pour limiter la circulation avenue Schneider. Le diagnostic global est favorable, sous réserve de prendre en compte les points de vigilance identifiés (ex. : carrefour du Pont-Blanc, franchissements du Maravenne, continuités des cyclables).

2.1.6 Ressource en eau potable

La MRAe recommande de démontrer l'adéquation entre la ressource en eau potable et les besoins futurs liés à l'aménagement du site des Bormettes.

La commission a pris acte de la réponse de la mairie de LA LONDE et note que

- L'alimentation en eau potable sur les besoins du projet (3,3 l/s – 104 390 m³/an) sont compatibles avec la capacité actuelle de la ressource, sous réserve d'un ajustement ponctuel du débit de souscription en cas de forte pointe.
- La modélisation hydraulique réalisée par VEOLIA (rapport du 26/09/2024) conclut à la nécessité de réaliser des travaux d'adaptation avec des renforcements de conduite et de maillages comme sur la rue des dauphins pour garantir l'alimentation en eau et la défense incendie.
- Les volumes des Eaux usées projetés sur la station actuelle restent compatibles avec les capacités de la station, sous réserve d'une qualification précise des effluents non domestiques (industries) et d'un prétraitement éventuel

2.1.7 Pollution des sols

La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale avec un état des lieux des sols en matière de pollution et d'intégrer, le cas échéant, dans les pièces réglementaires du PLU des dispositions spécifiques permettant la prise en compte de cet enjeu au stade du projet.

La commission a pris acte de la réponse de la mairie de LA LONDE et note que l'évaluation environnementale relative à la mise en compatibilité du PLU sera enrichie sur l'enjeu pollution des sols. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) précisera que toute opération de déconstruction devra respecter la réglementation en matière de dépollution.

2.1.8 Examen conjoint du 4/02/2025

La commission a pris acte de la réponse de la mairie de LA LONDE et note que tous les documents règlement du PLU, l'OAP, la carte et les tableaux avant travaux du PAPI et après travaux du PAPI indiquant les niveaux du premier plancher aménageable seront corrigés

2.1.9 Autres avis PPA et PPC

La commission prend acte des réponses favorables des PPA

- Chambre d'Agriculture du Var du 14/01/2025
- Ville de Hyères du 21/01/2025
- DGAC Sud-Est 17/12/2024
- Marine Nationale du 27/11/2024
- ONF du 20/11/2024
- Architecte des bâtiments de France du 29/01/2025

2.2 Remarques de la Commission sur les Observations et problèmes évoqués par le Public

2.2.1 Sur la mise en compatibilité du PLU

La commission a pris note des réponses des MOA dans le PV de synthèse (**Annexe 9**) qui explicite très précisément que :

-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 projet est bien scindé en deux grandes phases, Phase 1 (2025-2030), Phase 2 (à horizon 2030 et au-delà) et qu'il 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
- des capacités d'accueil des réseaux
- des prescriptions environnementales et hydrauliques, intégrées dans l'OAP,

- 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 prévue le long de la Maravanne ainsi que toutes les mesures mises en œuvre pour traiter le ruissellement lié au bassin versant du quartier des Bormettes et le passage du quartier de l'Argentièrre au port sera toujours possible suivant le cheminement existant aujourd'hui avec une passerelle piétonne / modes doux permettra de passer d'une rive à l'autre.

-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.

- 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.

- les secteurs non construits immédiatement feront l'objet d'autorisations individuelles encadrées,

-le projet de MEC/PLU règlemente 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
- La mise en compatibilité du PLU.
- Le règlement écrit (zone 3AU), y compris au-delà des 7,8 ha.

-les secteurs hors de 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 Maravanne,
- les contraintes d'implantation (hauteur maximale, cotes plancher minimales, règles de transparence hydraulique, recul par rapport au Maravanne, etc.).

- 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,

-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,

- la salinité de l'eau s'inscrit bien dans le cadre du futur canal de délestage du Maravanne qui fait partie du projet de lutte contre les crues du Pansard et du Maravanne. 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),

- 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).

-sur les nuisances tel que le bruit 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.

-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 et que les autres alternatives sont détaillées dans la *Partie II de l'étude d'impact* jointe en PJ n° 4 du dossier.

-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.

-sur les risques d'inondation et mesures concernant les personnes il est indiqué en page 691 de l'étude d'impact que 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.

-sur les hauteurs et les gabarits maximum du PLU ils ne seront pas utilisés. L'étude d'impact a bien été réalisée sur la base du projet qui sera construit.

-sur les surfaces de plancher le projet s'intègre bien dans une logique de sobriété foncière.

2.2.2 Voiries et circulation

Il est rappelé qu'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).

Sur les résultats de l'analyse de la circulation

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 haute saison et que les niveaux de trafic restent modérés en basse saison (pages 65 et 68 de l'annexe PJ5)

Sur 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
- Parallèlement, la Communauté de communes participe à deux projets liés aux transports en commun à l'échelle de l'aire métropolitaine toulonnaise :
 - Ces deux dispositifs, pilotés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont pour objectif de développer l'offre 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 covoiturage vers ses collaborateurs.

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.

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

Sur 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.

Sur les évolutions potentielles d’un autre accès

Sur la création d’un accès complémentaire au projet en plus de l’accès existant, 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.

Sur les 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 :

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.

2.2.3 SUR L'URBANISME, LA FRICHE INDUSTRIELLE ET LA LOI LITTORAL

Un contributeur 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.

Concernant la friche industrielle, le site des Bormettes a notamment accueilli, depuis le début du XXe siècle, une usine de torpilles liée à l'armement naval.

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.

Ce classement est la traduction juridique du caractère de friche du site.

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 :

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,

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),

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).

Par ailleurs, si les contributeurs allèguent 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 :
-

Sur les 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.

Sur la « loi littoral », il est cité 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. Il est aussi invoqué 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.

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 des contributions, le terrain ne présente pas un caractère naturel, et l'urbanisation projetée ne peut donc être considérée comme une artificialisation nouvelle.

De plus, 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.

2.2.4 SUR LES PLAGES

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 périmétriques 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 Maravanne, porté par la CCMPM et faisant l'objet d'une concession d'utilisation du DPM en dehors des ports accordés le 1er juin 2022.

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.

Sur la plage dite « aux chiens » :

La commune tient à préserver la diversité des usages du littoral, et en particulier les plages dédiées aux usagers accompagnés d'animaux qui sera maintenue.

Sur le sentier littoral :

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

- 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.

Sur les plages, notamment celle des Tamaris:

Aucune suppression ni réduction d'usage des plages n'est prévue. Elle **est conservée** intégralement,

Sur les stationnements du port :

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

Sur le club nautique :

Il 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.

2.2.5 Sur l'économie - commerces - tourisme - emploi - rayonnement et image de la commune

La commission relève que 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.

En conséquence, 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.

2.2.5.1 Sur l'économie et les commerces

La commission constate que la commune de La Londe-les-Maures s'est historiquement construite autour de trois piliers structurants de son identité ainsi que son économie :

- 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, qui aura un impact certain sur l'économie de la commune sans pour cela faire ombrage aux commerces existants.

2.2.5.2 Sur l'emploi

La commission constate que 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.

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.

2.2.5.3 Sur le Tourisme

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.

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 Londaïs et de leur attachement à leur commune.

2.2.6 Hôtel, gymnase et logements

Le projet ne vise en aucun cas à bétonner un espace naturel ou à étendre l'urbanisation dans des zones encore préservées.

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.

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.
- 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.

2.2.7 Sur les risques d'inondation

La commission rappelle que 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.

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 ruissellement 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,

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 Maravanne.

De plus, le projet est compatible avec le SDAGE et 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.

2.2.8 Sur l'artificialisation des sols

La commission rappelle que 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.

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.

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).

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, 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.

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 contredirait 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 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 londaïses et des londaïs.

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.

-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.

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 économe 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. ».

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.

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.

-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 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.

La commission rappelle 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 1^{er} 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.

2.2.9 Concernant le plan de communication

La commission a pris bonne note que Naval Group et la CCMPM s'engagent à réaliser des documents qui préciseront les mesures de sécurité (déclenchement d'incendie, inondation anticipée par les services météo, inondation non-anticipée par les services météo), 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 (cf. page 691 de l'étude d'impact).

Par ailleurs, la commune dispose déjà notamment :

- D'un PCS opérationnel, mis à jour après les 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.

2.2.10 Les coûts

La commission constate que sur la question du financement, Naval Group est une société de droit privé, dont la majorité des capitaux appartiennent à l'Etat. Le projet porté par Naval Group est financé sur fonds propres de la société, comme tout investissement industriel.

La contribution de Naval Group vis-à-vis de la collectivité est à deux volets.

- Elle finance de façon conséquente une partie des infrastructures commune dans le cadre du Projet Urbain Partenarial (PUP) ;
- Elle aussi est redevable d'impôts locaux comme la cotisation foncière des entreprises (CFE) et la taxe foncière.
-

En termes de coûts supplémentaires en cas de nouvelle inondation,

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-notice-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 coûts inhérents à ce risque ont donc été pris en compte et intégrés.

3 CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION

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

- les personnes publiques associées ont répondu favorablement sur le projet ;
- la mobilisation des contributeurs a été importante par l'enjeu d'un tel projet ;
- les réponses du MOA au PV de Synthèse sur les différentes contributions sont très précises et permettent de lever certaines inquiétudes des administrés ;
- sur la zone 3AU le projet qui comprend le pôle industriel, une zone dédiée à des partenaires liés à Naval Group, un restaurant d'entreprise, un hôtel, un complexe sportif, et 25 logements est dimensionné, tant sur les surfaces que sur les hauteurs des constructions en deçà des critères généraux prévus au règlement du PLU ;
- la friche industrielle a été identifiée au sens de la définition nationale et dans le PLU de 2013 comme un secteur à requalifier et respecte strictement les articles L.123-3 L121-13 du code de l'urbanisme ainsi que la jurisprudence du Conseil d'état sur l'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage ;

- le site est bien inscrit dans le SCOT Toulon Provence Méditerranée dans une enveloppe urbaine comme secteur à requalifier ;
- la déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU respecte bien la procédure prévue par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme ;
- 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'argentière) ce qui garantit leur faisabilité. De plus la commune étudie la possibilité d'améliorer le fonctionnement du carrefour du Pont Blanc ;
- la liaison future par le Boulevard Louis Bernard prévue en phase 2 (dès lors que le seuil de 550 salariés sera dépassé), contribuera à alléger la pression sur l'avenue Schneider, offrir une voie alternative en cas d'urgence ou d'incident et de ce fait renforcer la sécurité globale du site ;
- l'arrêt de bus qui sera créé sur l'avenue Schneider doit permettre de réunir des conditions optimales de mode de transport en commun et déployer de nouveaux services en étroite liaison avec la Région pour adapter en particulier deux axes Toulon Est -La Londe et la zone du Golfe de St Tropez- La Londe ;
- l'intégration des modes doux (piétons et cycles) dans l'ensemble de l'aménagement respectera et améliorera le respect des habitudes de circulation actuelles ainsi que le renforcement des offres de covoiturage et de navettes qui sont à l'étude pour diminuer la pression sur l'avenue Schneider ;
- les plages de Tamaris et celle dite « plage aux chiens » seront maintenues ;
- l'économie Londaise continuera à reposer sur les trois piliers complémentaires, agriculture, tourisme et à nouveau l'industrie réintroduite de manière ciblée et maîtrisée ;
- 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) ;
- sur le plan de communication, Naval Group et la CCMPM s'engagent à réaliser des documents qui seront intégrés au PCS de la commune ;
- sur les coûts Naval Group rappelle qu'elle est une société de droit privé, dont la majorité des capitaux appartiennent à l'Etat. De ce fait le projet porté par Naval Group est financé sur fonds propres de la société, comme tout investissement industriel.

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.

Toutefois la commission recommande :

- Sur la problématique de la circulation d'intégrer la phase 2 à la phase 1 suivant un planning à déterminer dès à présent en utilisant les ER 5 et 7 prévus au PLU.
- D'étudier et de planifier la rénovation complète de l'avenue Schneider en prolongement des travaux prévus dans le cadre du projet de Naval group.
- De communiquer régulièrement avec les habitants des Bormettes sur l'évolution du projet pour lever les inquiétudes principalement sur les risques d'inondations mais aussi les ont dits.

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 à la mise en compatibilité du PLU sur le site des Bormettes.***

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

