

Enquête publique relative à l'aménagement du site des Bormettes sur la commune de La LONDE LES MAURES **RAPPORT D'ENQUETE**

2025



Commission d'Enquête
Président : M. SPALONY
Membre : M. MICHEL,
Membre : M. LUC
08/09/2025

Table des matières

1	PREAMBULE :	4
2	GENERALITES	5
2.1	Objet de l'Enquête	5
2.2	L'ambition du projet	5
2.3	Contenu du dossier d'Enquête	7
3	CADRE JURIDIQUE, PROCEDURE ADMINISTRATIVE	11
3.1	Désignation de la Commission d'Enquête	11
3.2	Arrêté préfectoral d'ouverture de l'Enquête	11
3.3	Evaluation et autorisation environnementale.	12
3.4	La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme	13
4	ELEMENTS DE PROCEDURE AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE	25
4.1	Acteurs à l'établissement du dossier d'enquête	25
4.2	Réunions préalables à l'ouverture de l'Enquête	25
4.3	Réunions après l'ouverture de l'Enquête	25
5	Processus de concertation et évolutions du programme, avis des PPA et PPC	26
5.1	Concertation avec le public	27
5.2	Concertation avec les services instructeurs et les PPA	29
5.3	Avis de la commission locale de l'eau (CLE)	41
5.4	Avis MRAe PACA du 5/12/2024 à la demande de mise en conformité du PLU et réponse de la commune de La Londe	42
5.5	Avis MEC PLU Chambre d'Agriculture du Var du 14/01/2025	52
5.6	Avis MEC PLU Ville de Hyères du 21/01/2025	53
5.7	Avis MEC PLU DGAC Sud-Est 17/12/2024	53
5.8	Avis MEC PLU Marine Nationale du 27/11/2024	53
5.9	Avis MEC PLU ONF du 20/11/2024	53
5.10	Avis MEC PLU Architecte des bâtiments de France du 29/01/2025	53
5.11	Avis du préfet maritime de la Méditerranée du 25 avril 2025	54
5.12	Avis concession ponton du service chargé des Affaires Maritimes du 29/04/2025	54
5.13	Avis concession ponton du commandant la zone maritime Méditerranée du 5/06/2025	54
5.14	Avis de la commune de La Londe-les-Maures	55
5.15	Avis concession ponton DDFIP du 16/06/2025	55
5.16	Avis du Parc National de Port-Cros	62
6	ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	59
6.1	Visite des lieux avec présentation préalable du projet par Naval Group	63
6.2	Concernant le Centre d'excellence.	63
6.3	Concernant les échanges continus avec les parties prenantes.	64
6.4	Concernant la nature au cœur du projet.	64
6.5	Concernant l'évolution du projet depuis son lancement.	65
6.6	Mise en œuvre de la démarche Eviter, Réduire, Compenser (ERC) pour assurer la conservation des espèces.	65
7	Mesures de Publicité	67
7.1	Publicité dans la presse (Annexe 4)	67
7.2	Affichage et publicité	67
8	Les Permanences	68

9	Déroulement de l'enquête.....	68
10	Observations du Public.....	70
10.1	Favorables.....	70
10.2	Mise en compatibilité du PLU - Voiries - Circulation - Urbanisme - les Plages ..	73
10.3	Economie - commerces - tourisme - emploi - rayonnement et image de la commune	10
0		
10.4	Hôtel - Gymnase – logements	105
10.5	Risques inondations et artificialisation des sols	107
10.6	Gestion des risques	117
10.7	Environnement – biodiversité – allée des platanes	124
10.8	Nuisances – pollutions – bruit – nappe phréatique – sanitaire	130
10.9	Le Ponton	139
10.10	La Promenade.....	142
10.11	Procédures, notion d'intérêt général, information du public, étude d'impact, agriculture	144
10.12	Financements et coûts	179
10.13	Divers	181
11	LE PV DE SYNTHESE	184
12	LA REPONSE AU PV DE SYNTHESE	184
13	LES ANNEXES	184

1 PREAMBULE.

Le site des Bormettes s'inscrit dans un contexte urbain qui se compose :

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

Toutefois, dans le cadre de la reconquête de l'ancien site militaire des Bormettes, la SA Naval Group, propriétaire des terrains, projette de construire un centre d'excellence dans le domaine des drones navals, des systèmes autonomes et des armes sous-marines ainsi que les équipements nécessaires favorisant les connexions avec le tissu urbain à proximité.

Au regard de la nature des activités prévues, l'accès à la mer est indispensable et nécessite la création d'un ponton au sud du site industriel. Son enracinement est réalisé par l'aménagement d'une plateforme d'accès sur le domaine public maritime (DPM) émergé.

Pour ce faire, il convient de noter la mise en place d'un système d'ancrage pour l'installation d'un coffre d'amarrage qui sera situé à environ 300 m au large dudit ponton. Il sera réservé aux navires dont le tirant d'eau est supérieur à 2,5 m.

Également, L'assiette du projet bénéficie d'une position privilégiée au sein de l'agglomération londaise entre ville et mer et son occupation est actuellement multiple :

- ✓ Les parcelles situées au Nord du tènement sont occupées par une friche agricole.
- ✓ Les parcelles centrales accueillait autrefois des jardins potagers collectifs en lien avec la cité ouvrière des Bormettes et quelques bâtis jusque dans les années 1970.
- ✓ Les parcelles situées au Sud sont les plus urbanisées et correspondent aux anciens bâtiments de l'usine d'armement en activité jusqu'en 1993. Subsistent de cette activité le hangar principal (10 000 m²), la maison du directeur et plusieurs anciens bâtiments administratifs sur le front de mer.



2 GENERALITES.

2.1 Objet de l'Enquête.

Le projet d'aménagement comprend la construction d'un centre d'excellence Drones et Systèmes d'armes.

Cet ensemble comprend la construction de bâtiments (atelier, bureaux, local essai mer, espace pour les clients), d'un parking et d'un restaurant d'entreprise pour les besoins du projet industriel de Naval Group. L'aménagement d'un appontement au Sud du terrain sera dédié aux activités de démonstrations et, d'essais des produits de Naval Group complété par une ligne de mouillage.

Le projet nécessite la construction et, la reprise de voiries de desserte du secteur par la CCMPM, ainsi que de la création de deux parkings autour du site, d'un jardin public en bord de mer, et 25 logements de type habitat pavillonnaire. Un équipement sportif et un hôtel seront également construits.

Pour cela, quatre procédures ont été nécessaires :

- une autorisation environnementale,
- une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme avec une déclaration de projet
- deux demandes de concessions d'utilisation du domaine public maritime.

2.2 L'ambition du projet.

Le combat naval d'aujourd'hui intègre de plus en plus des capacités opérationnelles étendues, connectées à l'échelle d'une force navale.

Le développement des systèmes de combat par drones, systèmes autonomes et armes sous-marines sont au cœur de cette évolution. L'effet démultiplicateur de ces systèmes autonomes permettra, notamment à la Marine française, d'accroître significativement ses capacités opérationnelles. Cette tendance de fond tend à s'accélérer ; elle est de nature à modifier en profondeur le combat naval de demain.

Fort de son positionnement unique dans le secteur naval de défense, Naval Group a fait le choix d'investir dans ces domaines pour conserver son leadership dans ce secteur.

Naval Group conçoit, réalise et maintient en service des systèmes d'armes sous-marines sur les sites de Saint-Tropez, de Lagoubran et d'Ollioules, qui disposent d'un savoir-faire unique en France dans la conception, la réalisation et le maintien en conditions opérationnelles de torpilles et de contre-mesures anti-torpilles. Les activités des trois sites couvrent l'ensemble du cycle de vie des produits (conception, qualification, réalisation, maintenance).

En juillet 2022, Naval Group a lancé un projet ambitieux de transformation du groupe, nécessaire à sa croissance et sa compétitivité. L'un des volets de ce projet est un investissement important dans le Var, sur le site de La Londe-les-Maures, avec la création d'un Centre d'excellence Drones et Systèmes d'armes, sur un site industriel, propriété de Naval Group.

Le projet de réindustrialisation du site de La Londe-les-Maures, porté par Naval Group et la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures (CCMPM), a pour objectif :

- D'accueillir les activités drones, systèmes autonomes et armes sous-marines du groupe, réunies en un Centre d'excellence Drones et Systèmes d'armes. Ce site d'exception disposera ainsi d'installations de pointe, digitales et innovantes, respectueuses de l'environnement, dans un cadre de travail privilégié, avec accès à la mer.

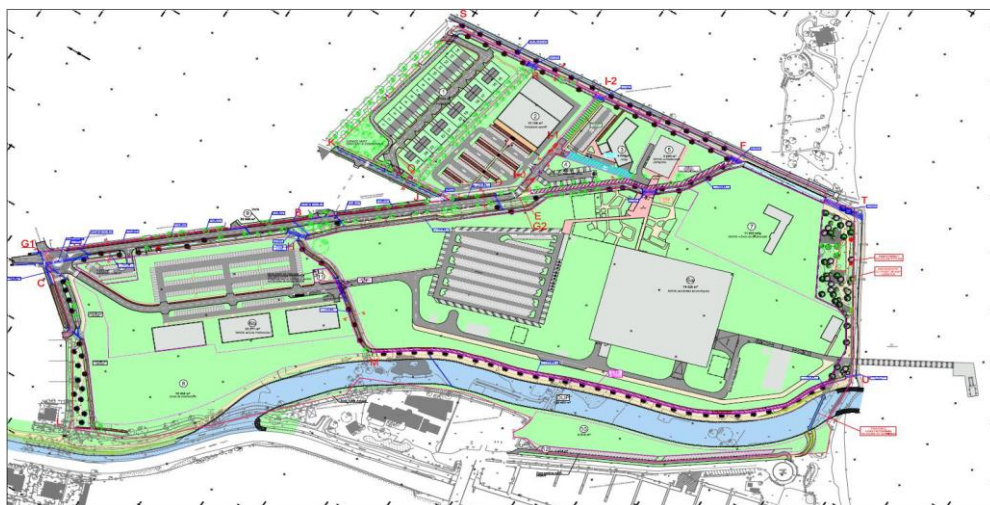
Ce projet permettra la colocalisation des équipes de Naval Group, de ses clients et ses partenaires. Le projet prévoit le transfert des sites de Saint-Tropez et de Lagoubran. Le nouveau site accueillera en premier lieu plus de 550 collaborateurs.

Dès sa mise en service, prévue en 2027, ce site de 17 000 m² comprendra un centre de R&D, d'ingénierie, de prototypage, d'intégration des drones et armes sous-marines, ainsi qu'un centre d'essai avec accès direct à la mer.

A l'issue d'une deuxième phase, une extension de 3.000 m² du bâtiment industriel et tertiaire pourra être envisagée, permettant l'accueil au maximum de 700 emplois ;

- De favoriser les connexions avec le tissu urbain existant en vue de désenclaver la zone. En effet, le secteur Nord-Est du projet est dévolu à l'aménagement d'équipements utiles conjointement à Naval Group et à la commune (logements, équipement sportif, hôtel).

L'Avenue Schneider sera recalibrée, des places de stationnements seront créées (deux parkings le long de l'avenue Schneider). Pour assurer la continuité entre la plage de l'Argentière et le port de Miramar, la promenade en bord de mer sera aménagée.



2.3 Contenu du dossier d'Enquête.

Le dossier d'enquête est composé d'éléments principaux et annexes cités ci-après :

➤ **Les pièces administratives telles que :**

- Le registre papier
- L'arrêté préfectoral en date du 14 mai 2025
- La désignation de la Commission d'enquête
- L'avis d'enquête
- La Publicité, les affichages et le constat d'huissier
- Les Avis des PPA et PPC

➤ **Les pièces techniques des 4 dossiers de l'Enquête unique.**

❖ **Le dossier d'autorisation environnementale composé de différentes pièces et annexes telles que :**

- DAE Pièce jointe N° 0 La présentation du dossier
- DAE Pièce jointe N°1 Le Plan de situation
- DAE Pièce jointe N°2 Les Eléments graphiques

L'ensemble des éléments graphiques, plans ou cartes a été inséré tout au long des pièces du dossier afin d'en faciliter la compréhension.

L'Annexe N°2 renvoie ainsi à l'ensemble de ces éléments graphiques, plans ou cartes. Sont présentées ci-après les fonds de cartes suivants, cités dans la PJ n°4 :

1. Plan du site des Bormettes à l'état actuel et allotissements du projet (OPSIA, 2024)
2. Plan d'aménagement global du site du projet (OPSIA, 2024)
3. Plan d'aménagement du front de mer (Agence Guillermin, 2024)
4. Plan d'implantation du ponton avec pieux et ascenseur 1/200 (SUEZ Consulting, 2024)
5. Plan d'implantation du ponton sans pieux et ascenseur 1/200 (SUEZ Consulting, 2024)
6. Plan d'implantation du ponton sans pieux 1/500 (SUEZ Consulting, 2024)
7. Plan d'implantation du ponton – Scénario en « T » non retenu (SUEZ Consulting, 2024)
8. Plan d'implantation des sondages géotechniques réalisés (ERG, 2020)
9. Plan de gestion des eaux pluviales (Patriarche, 2025)

- DAE Pièce jointe N°3 Sur le justificatif de la maîtrise foncière
- DAE Pièce jointe N°4 décomposé en plusieurs points sur :
 - Le Volet Naturel de l'Etude d'Impact Terrestre
 - Le Volet Naturel de l'Etude d'Impact marin
 - La demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces

- Natura 2000
 - Le Trafic
 - Les Bruits riverains
 - L'ICPE
 - La Notice Inondation du 12 avril 2025
 - La Notice pluviale
 - L'Hydro sédimentaire
 - Le Bilan carbone
 - L'Etude ENR
 - L'Etude densité bâti
 - La Synthèse données environnementales
 - La Charte chantier vert
- DAE Pièce jointe N°7 sur la Note de Présentation non Technique qui précise :

Au regard des éléments du dossier, il entre dans le champ d'application de l'**Autorisation Environnementale**, à ce titre, le dossier intègre :

Un volet Loi sur l'Eau (autorisation) car la surface de remblai en zone inondable sera supérieure à 10.000 m² (rubrique 3.2.2.0) et le coût des travaux en mer est supérieur à 1,9 M€ (rubrique 4.1.2.0).

Ce volet est intégré au sein des PJ n°1 à n°4 du dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE)

Un volet ICPE (déclaration) au titre de l'utilisation d'équipements frigorifiques ou climatiques (rubrique 1185), d'opérations de nettoyage dégraissage (rubrique 2563) et la présence de locaux batteries et d'accumulateurs (rubrique 2925).

Ce volet est intégré au sein des PJ n°1 à n°4 du DAE ;

Une évaluation des incidences Natura 2000 : celle-ci figure en annexe 4 de la PJ n°4 du DAE ;

Une étude impact : PJ n°4 du DAE ;

Une demande de dérogation au titre des espèces protégées : celle-ci figure en annexe 3 de la PJ n°4 et en PJ n°106 à 113 du DAE ;

Une demande d'autorisation de porter atteinte aux arbres d'alignement bordant une voie à circulation ouverte au public : celle-ci est constituée des PJ n°131 à 138 du DAE.

- DAE Pièces-jointes n°106 à 113 : Sur la Dérogation « espèces et habitats protégés » Description des espèces concernées
- DAE Pièces jointes N° 131 à 138 : Sur L'alignement d'arbres avec ses mesures de compensation

❖ **La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme avec une déclaration de projet composée :**

- D'un dossier administratif qui intègre :
 - La Concertation préalable- les délibérations et bilan
 - L'avis de la MRAe
 - L'examen conjoint – le PV de synthèse et avis
 - Le mémoire en réponse de la MRAe

- La réponse au PV de synthèse
- D'un dossier technique qui intègre :
 - Le Règlement du PLU et ses nouvelles dispositions propres à la zone 3AU

Les Emplacements réservés (ER), principalement le n°7 (avenue Schneider et la rue des dauphins) et, aussi, les ER 51 à 54.

- L'Annexe sur les risques inondation et submersion marine du secteur 3AU

- La notice explicative qui précise que :

Dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU en vigueur, le site des Bormettes est identifié comme devant accueillir une technopole tertiaire sur l'ensemble du site.

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

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

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

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

- L'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation)
- Le plan global du PLU

❖ **La demande de concession d'utilisation du domaine public maritime (DPM) pour le Ponton formulée par le Préfet du Var au bénéfice de Naval Group.**

Cette dernière est composée des pièces ci-après :

1-0 La Page de Garde du dossier de concession

- 1-1 La note de présentation
- 1-2 Le Plan de situation
- 1-3 Le Projet de convention
- 1-4 Le Projet de plan de la concession

2-0 La Page de Garde du dossier (demande de la société)

- 2-1 Le dossier de demande
- 2-2 Le résumé non technique
- 2-3 Page de garde des annexes

- 2-4 L'Annexe 1 Cartographie emprise
- 2-5 L'Annexe 2 Plan de masse projet global.
- 2-6 L'Annexe 3 Plan de masse du ponton.
- 2-7 L'Annexe 4 Etude d'impact.
- 2-8 L'Annexe 5 Natura 2000.
- 2-9 L'Annexe 6 Plan de situation sans projet.

3-0 Avis des services

- 3-1 L'Avis préalable du PREMAR du 25-04-2025.
- 3-2 L'Avis du chargé de AFF MAR du 29-04-2025.
- 3-3 L'Avis commune du 04-06-2025.
- 3-4 L'Avis CECMED du 05-06-2025.
- 3-5 L'Avis DDFiP du 16 juin 2025 (direction des finances publiques du Var).
- 3-6 Le Projet d'avis du service-clôture de l'instruction.

❖ **La demande de concession d'utilisation du domaine public maritime (DPM) pour la promenade du bord de mer formulée par la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures.**

Cette dernière est composée des pièces ci-après :

1-0 La Page de Garde du dossier de concession

- 1-1 Le Plan de situation
- 1-2 Le Projet de convention
- 1-3 Le Projet de plan de la concession

2-0 La PG dossier demande communautaire

- 2-1 Le dossier de demande
- 2-2 Le résumé non technique
- 2-3 L'Annexe 1 Cartographie emprise
- 2-4 L'Annexe 2 Plan topographique
- 2-5 L'Annexe 3 Aménagement front de mer
- 2-6 L'Annexe 4 Etude d'impact
- 2-7 L'Annexe 5 Natura2000
- 2-8 L'Annexe 6 Délibération 72 2024

3-0 Avis des services

- 3-1 L'Avis préalable du PREMAR du 25-04-2025
- 3-2 L'Avis du chargé de AFF MAR du 29-04-2025
- 3-3 L'Avis commune du 04-06-2025
- 3-4 L'Avis CECMED du 05-06-2025
- 3-5 L'Avis DGFIP du 16 juin 2025
- 3-6 Le Projet d'avis du service-clôture de l'instruction

3 CADRE JURIDIQUE, PROCEDURE ADMINISTRATIVE.

3.1 Désignation de la Commission d'Enquête.

La décision de Monsieur le président du Tribunal Administratif de Toulon du 24 avril 2025 désigne une commission d'enquête composée de M. Denis SPALONY en qualité de président de la commission, M. Christian MICHEL et M. Olivier LUC en qualité de membres titulaires (**Annexe n° 1**).

3.2 Arrêté préfectoral d'ouverture de l'Enquête

L'arrêté préfectoral n° DDTM/SUAJ/2025/ en date du 14 mai 2025 a porté ouverture et organisation d'une enquête publique unique relative au projet d'aménagement du site des Bormettes sur la commune de La Londe-les-Maures

Ce dernier a été établi juridiquement en tenant compte des différents codes, arrêtés préfectoraux, déclarations et demandes d'autorisation ci-après :

- le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 181-1 et suivants, R. 122-3, R. 181-1 et suivants relatifs à l'autorisation environnementale, L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques ;
- le code général de la propriété des personnes publiques et notamment ses articles L. 2124-4 et R. 2124-21 et suivants ;
- le code de l'urbanisme ;
- l'arrêté préfectoral n° 2023/63/MCI du 21 août 2023 portant délégation de signature à Monsieur Laurent BOULET, directeur départemental des territoires et de la mer du Var ;
- l'arrêté préfectoral n° DDTM/MPCA/2023-03 du 26 septembre 2023 donnant subdélégation de signature à des agents de la direction départementale des territoires et de la mer du Var ;
- la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de La Londe-les-Maures, permettant la réalisation du projet d'aménagement ;
- la demande d'autorisation environnementale, instruite par les services du préfet au bénéfice de NAVAL GROUP et la communauté de communes Méditerranée Portes des Maures, liée au projet de reconquête du site des Bormettes.
- la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime, portée par le préfet au bénéfice de NAVAL GROUP pour la création d'ouvrages maritimes (un ponton et un amarrage).

- la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime, portée par le préfet au bénéfice de la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures (CCMPM), pour la promenade existante du front de mer.
- la demande d'organisation d'une enquête publique unique émanant de la ville de La Londe-les-Maures le 16 avril 2025.

L'arrêté préfectoral a été complété par onze (11) articles précisant les modalités administratives : **(Annexe N°2)**

3.3 Evaluation et autorisation environnementale.

3.3.1 Evaluation environnementale.

Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé à l'article R 122-2 « font l'objet d'une évaluation environnementale, *de façon systématique ou après un examen au cas par cas*, en application du II de l'article L 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans le tableau annexé à l'article R 122-2.

L'analyse du projet au regard des rubriques de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'Environnement qui précise les projets devant faire l'objet d'une évaluation environnementale, *de façon systématique ou, après examen au cas par cas*, en application du II de l'article L.122-1, est présentée.

Sont soumises à un *examen au cas par cas* les rubriques suivantes :

- Rubrique 9 : Infrastructures portuaires, maritimes, et fluviales ;
- Rubrique 11 : Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière ;
- Rubrique 41 : Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs ;
- Rubrique 44 : Equipements sportifs, culturels ou de loisirs et aménagements associés ;

Le projet de reconquête du site des Bormettes à La Londe-les-Maures est soumis à évaluation environnementale *de manière systématique*, conformément aux articles L122-1 et R122-2 du Code de l'Environnement, au titre de la rubrique 39 Travaux, constructions et opérations d'aménagement.

3.3.2 L'Autorisation Environnementale.

Une autorisation environnementale est demandée par la société NAVAL GROUP, sollicitée en application des articles L. 181-1 et suivants du code de l'Environnement.

Cette demande intègre :

- une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L. 214-2 à L. 214-6 du code de l'Environnement). Le projet est soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau.
- une déclaration au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement ICPE (articles L. 512-1 à L. 512-22 du code de l'Environnement). Le projet est soumis à déclaration au titre des ICPE ;
- une demande de dérogation au titre des Espèces Protégées en mer et à terre (articles L. 411-2 et R.411-6 à 14 du code de l'Environnement). Le dossier de demande de dérogation « Espèces protégées » a été réalisé et est disponible en intégralité en annexe 3 de la PJ n°4 du DAE. Il comprend également les PJ n°106 à 113 du DAE.
- une évaluation appropriée des incidences Natura 2000 en mer et à terre (article L414-4 du Code de l'Environnement). Une évaluation des incidences Natura 2000 a été réalisée, à terre et en mer, elle est disponible en intégralité en annexe 4 de la PJ n°4 du DAE ;
- une autorisation de porter atteinte aux allées d'arbres ou alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique (article L. 350-3 du code de l'environnement). Le projet est concerné par une demande d'autorisation de porter atteinte aux arbres d'alignement ; celle-ci est constituée des PJ n°131 à 138 du DAE.

Ce dossier de demande d'autorisation environnementale du projet a été déposé le 12 juin 2024.

3.4 La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

3.4.1 La déclaration de projet.

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

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

Le présent dossier de Déclaration de Projet valant mise en compatibilité du PLU a pour objet l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU des Bormettes.

Le dossier s'inscrit dans le cadre de la procédure de déclaration de projet établie par le Code de l'urbanisme, notamment aux articles L.300-6, L.153-54 à L.153-59 et suivants.

Le Code de l'urbanisme confère aux collectivités territoriales la capacité de se prononcer, après enquête publique, *sur l'intérêt général* d'une action ou opération d'aménagement ou, de la réalisation d'un programme de construction.

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

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

L'avis de la MRAE joint au dossier d'enquête publique. (**Annexe N°3**)

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

Une concertation a été organisée à partir du 15/04/2023 jusqu'au 30/06/2023 ; le bilan a été tiré en conseil municipal le 20 septembre 2023.

Le site se situe à proximité de différentes Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), d'une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et, de deux sites classés ; ces zones et sites ne se situent pas directement dans le périmètre du projet.

Le site est concerné par l'aléa submersion marine.

En mars et décembre 2019, les services de l'État ont transmis à l'ensemble des communes littorales varoises des portés à connaissance concernant l'aléa submersion marine.

Ces portés à connaissance impliquent pour les collectivités une maîtrise de l'urbanisation, notamment à la faveur des évolutions des documents d'urbanisme, au titre de l'article R111-2 du code de l'urbanisme.

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

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

Ce projet présente plusieurs motifs d'intérêt général :

- Résorber une friche industrielle

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

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

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

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

- Maintenir et renforcer les capacités militaires navales nationales. La société Naval Group, par son expertise historique en France et en Europe, s'inscrit pleinement dans cette dynamique. La société souhaite, ce faisant, renforcer ses activités de recherche et de production dans les drones sous-marins.
- Créer des liens fonctionnels forts entre les quartiers Est et Ouest des Bormettes et le Centre-ville.

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

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

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

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

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

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

3.4.2 Modalités de mise en compatibilité du PLU avec le projet.

Dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU en vigueur, le site des Bormettes est identifié comme devant accueillir une technopole tertiaire sur l'ensemble du site.

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

Cette zone 3AU, insuffisamment équipée, est destinée à recevoir un pôle d'activités à vocation touristique, nautique, industrielle, commerciale, de bureaux, de services, et d'habitat.

Le site des Bormettes est concerné par divers risques et nuisances (risques naturels, bruits...) délimités aux documents graphiques ou, en annexes du PLU. Dans cette zone, seules peuvent être autorisées les occupations ou utilisations du sol relatives aux travaux d'extension de la station d'épuration.

Le PLU dans son état actuel ne permet donc pas de réaliser le projet précédemment décrit. Une mise en compatibilité est donc nécessaire, précédée d'une déclaration de projet.

La mise en compatibilité du PLU comprendra :

- la mise à jour du Zonage. Au sein du zonage, le périmètre du projet est maintenu en zone 3AU à l'exception de :
 - A l'ouest, une frange correspondante aux stationnements existants intègre la zone UP du port du Maravenne.
 - Les zones de biodiversité sont transcrites en zones N.
 - Le secteur de réaménagement et mise en valeur du littoral devient une zone Nb spécifique.
- la création d'une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) des Bormettes ;
- la réglementation associée de la zone 3AU et, son ajustement aux contours du projet ;
 - Le règlement du secteur 3AU est modifié et intégré au règlement.
 - Le secteur Nb est créé et réglementé.
 - Le règlement de la zone UP est amendé pour prendre en compte la modification de zonage sur le secteur de la STEP et du parking du port du Maravenne, de la zone 3AU vers la zone UP.
- la mise à jour de la liste des emplacements réservés.

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

Les emplacements réservés suivants sont créés ou, modifiés :

ER 7 : destiné à l'élargissement de l'avenue Henri Paul Schneider et la rue des Dauphins

ER 52 : destiné à l'équipement sportif et son aire de stationnement public.

ER 53 : doit encadrer la bonne réalisation des canaux pluviaux.

ER 54 : recouvre l'espace dédié au parc public paysager du bord de mer.

ER50 : réduction de l'ER 50 au droit de la Plage Tamaris

ER51 : réduction de l'ER 51 pour se limiter à la partie terrestre

- la création d'une annexe (7C5) concernant les risques submersion marine et inondation ;
- une notice explicative propre à la mise en compatibilité

3.4.3 Compatibilité avec la loi Littoral du 3 janvier 1986.

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

Les dispositions applicables de la Loi Littoral sont les suivantes :

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

En prévoyant que l'urbanisation nouvelle soit réalisée en continuité des agglomérations et villages existants, la loi Littoral entend interdire à la fois les constructions isolées en rase campagne et la création en site vierge d'agglomérations nouvelles importantes, ou la greffe sur un petit groupe de maisons de telles agglomérations.

Cette notion a pour but de lutter contre le mitage et d'agir pour une gestion économe de l'espace.

Le projet développé sur le site de Bormettes se situe en continuité de l'agglomération formée par l'ensemble urbain Miramar-Bormettes-Argentières.

- Principe d'extension limitée de l'urbanisation.

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

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

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

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

L'article L.121 4 du code de l'urbanisme dispose que : « Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et, ceux nécessaires au fonctionnement des aéroports et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance, ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative ».

Certaines composantes du projet peuvent déroger au principe de non-urbanisation dans la bande des 100 mètres.

Le projet prévoit un bâtiment technique de 850 m² maximum dans la bande des 100 mètres, dont l'emprise au droit du secteur de projet est déjà fortement artificialisée (plusieurs constructions, mur d'enceinte, enrochements sur la frange littorale).

La construction d'un bâtiment technique répond à la nécessité impérative d'accès à la mer pour les activités de Naval Group, il peut donc déroger à l'inconstructibilité dans la bande des 100m.

3.4.4 Compatibilité avec les documents d'urbanisme d'un niveau supérieur.

3.4.4.1 Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Provence Méditerranée.

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

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) qui donne corps au projet approuvé, établit les orientations suivantes :

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

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

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

Le SRADDET de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a été approuvé le 15 octobre 2019.

Instauré par la loi NOTRe, il fixe une stratégie régionale à moyen et court termes (2030-2050) sur divers domaines : l'environnement, les infrastructures d'intérêt régional, l'habitat, l'équilibre des territoires et les transports.

Le SCoT et, par voie de conséquence, le PLU, doivent être compatibles avec les règles du SRADDET et, prendre en compte ses objectifs.

Le SRADDET a choisi de suivre plusieurs lignes directrices : renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional, maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau, conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants.

Le SRADDET ne cite pas expressément le site des Bormettes, mais le projet participe au rayonnement économique régional, tel que programmé. La déclaration de projet est ainsi compatible avec les règles générales du SRADDET.

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

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée est un outil de planification, qui fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt générale et, le respect de la Directive Cadre sur l'Eau.

Il s'agit d'un document d'aménagement stratégique dont les principales orientations s'appliquent directement au PLU.

Les principales orientations du SDAGE sont compatibles avec la déclaration de projet :

- S'adapter aux effets du changement climatique ;
- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques ;
- Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et, la protection de la santé ;
- Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides ;
- Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

3.4.4.4 Le Plan de Gestion des Risques Inondations (PGRI).

Le PGRI est un outil stratégique élaboré sur chaque grand bassin qui définit les objectifs de la politique de gestion des inondations à l'échelle du bassin et, fixe les dispositions permettant d'atteindre ces objectifs.

Le PGRI 2022-2027 a été approuvé le 21 mars 2022. Au niveau de la commune de La Londe, il se décline en plusieurs grands objectifs, eux-mêmes subdivisés en objectifs pour lesquels la commune est concernée :

- Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et, maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation ;
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques ;
- Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation.

3.4.4.5 Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Ce dernier se fixe les objectifs suivants :

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

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

La déclaration de projet valant mise en comptabilité du PLU est compatible avec le PPA, notamment avec l'objectif 7 « Développer les alternatives à la voiture individuelle ». En effet, le projet prévoit de favoriser l'utilisation des modes de transports propres et souhaite mettre en avant les pratiques de mobilités durables.

De même, la déclaration de projet est conforme avec le PPA, en conservant des espaces de biodiversité préservant ainsi des zones de captages de carbone.

3.4.5 Les Concessions d'utilisation du domaine public maritime.

Deux demandes de concession d'utilisation du domaine public maritime (DPM) sont portées par le préfet du Var, d'une part, au bénéfice de la société NAVAL GROUP pour la construction d'un ponton et d'un amarrage, et d'autre part, au bénéfice de la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures (CCMPM) pour la promenade existante du front de mer.

S'agissant d'ouvrages pérennes situés sur le DPM naturel, il est nécessaire de délivrer, à chaque porteur de projet, une concession d'utilisation du DPM en dehors des ports régie par le code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP).

Ces demandes de concession d'utilisation du Domaine Public Maritime (DPM) sont sollicitées en application des articles L. 2124-3 et R.2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ; elles sont conclues pour une durée qui ne peut excéder trente ans.

Les dépendances du domaine public maritime situées en dehors des limites administratives des ports, peuvent faire l'objet de concessions d'utilisation en vue de leur affectation à l'usage du public, à un service public, ou à une opération d'intérêt général. Les biens ainsi concédés ne sont pas soustraits au domaine public.

Les demandes ont été adressées au préfet du Var ; leur instruction administrative est conduite par le service gestionnaire du domaine public maritime (DDTM du Var) qui consulte les administrations civiles et les autorités militaires intéressées. Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés sont consultés pour avis.

3.4.5.1 Promenade du front de mer.

Cette concession a été sollicitée par délibération n° 72-2024 du conseil communautaire du 21 juin 2024.

La concession d'utilisation du domaine public maritime est sollicitée par la CCMPM pour une durée de 30 ans, soit la durée maximale prévue par l'article R. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

L'Etat peut accorder des concessions d'utilisation du Domaine Public Maritime (DPM) comportant maintien des terrains concédés dans le domaine public. Cette demande de concession est régie par l'article L.2124-3 du Code général de la propriété des personnes publiques.

Les aménagements concernés par la présente demande de concession d'utilisation du DPM sont constitués de :

- la partie de la promenade en bord de mer interceptant le DPM, qui bénéficiera d'un traitement provisoire afin de garantir la transition entre le trait de côte au Sud et, la promenade aménagée au Nord ;

- le traitement provisoire du trait de côte consistera à entretenir cet espace, tel qu'il est à l'heure actuelle, par le maintien des enrochements existants et, la mise en place d'un revêtement de sol provisoire de type stabilisé renforcé ;
- la création d'un exutoire en mer au niveau de la noue de récupération des eaux pluviales longeant le chenal de dérivation du Maravenne, à l'Ouest du site industriel.
- la création d'un exutoire en mer pour le fossé parallèle au canal béton (Carrubier) situé à l'Est du site des Bormettes qui sera prolongé dans le cadre du projet.

Le Carrubier, qui se jette, quant à lui, déjà en mer à l'Est du site, se situe dans la concession de plage de l'Argentière, soit en-dehors du périmètre de la présente demande et, ne sera en tout état de cause pas modifié dans le cadre du projet.

Ces deux nouveaux exutoires en mer seront positionnés au niveau des enrochements existants et, calés au-dessus du niveau de mer en situation normale pour éviter l'ensablement.

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

A l'heure actuelle, la promenade longeant le Sud du site est étroite et, soumise aux submersions marines. Elle est bordée par des enrochements instables côté mer et, par un mur de clôture massif et, peu valorisant marquant la frontière avec le terrain de Naval Group.

Le projet prévoit des opérations d'aménagement et de requalification de la promenade en bord de mer, dans le but de créer une liaison piétonne qualitative, faisant aujourd'hui défaut.

L'objectif est de favoriser les connexions avec le tissu urbain existant, en vue de désenclaver la zone, d'assurer une continuité entre la plage de l'Argentière (à l'Est), le port de La Londe et, la plage de Tamaris (à l'Ouest). Par ailleurs, le réaménagement de la promenade a été imaginé de manière à intégrer spatialement le ponton en mer lié aux activités de Naval Group. Il vise également à redonner de la profondeur au bord de mer, aujourd'hui particulièrement étroit le long du site des Bormettes.

L'emprise faisant l'objet de la demande de concession est constituée de deux secteurs, situés de part et d'autre de la zone d'accès au ponton lié aux activités de Naval Group (cette zone fait l'objet de la demande de concession d'utilisation du DPM portée par Naval Group, voir infra § 2.4.5.2).

A l'Ouest du ponton, l'emprise du DPM concernée comprend l'aménagement provisoire du trait de côte et, l'exutoire d'eaux pluviales Ouest. A l'Est du ponton, l'emprise concernée correspond au traitement provisoire du trait de côte et, à l'exutoire d'eaux pluviales Est.

L'emprise du DPM concernée par le traitement du trait de côte s'étend de la limite du DPM jusqu'aux pieds des enrochements longeant le bord de mer.

Au total, l'emprise des aménagements en bord de mer de la CCMPM interceptant le Domaine Public Maritime représente une surface de 1 503 m² (209 m² à l'Ouest du ponton et 1 294 m² à l'Est).

Les travaux des ouvrages concernés par la demande de concession d'utilisation du DPM s'inscrivent dans le planning général du programme de reconquête du site des Bormettes.

L'ensemble des travaux du projet se déroulera entre mai 2025 et décembre 2027. La durée prévisionnelle des travaux relatifs aux aménagements situés dans le Domaine Public Maritime sera de 7,5 mois.

Une étude d'impact du projet est, quant à elle, jointe en annexe 4 du dossier de concession.

Conformément aux dispositions de l'article R. 414-21 du code de l'environnement, l'évaluation des incidences Natura 2000 est jointe en annexe 5 du dossier.

Sur cette promenade, la circulation du public sera réglementée par voie de convention avec la société Naval Group. Elle sera interrompue lors des essais menés sur le nouveau ponton construit à cet effet.

La durée de la concession est fixée à 30 ans, à compter du 1er janvier suivant la date de l'arrêté préfectoral soit, le 1er janvier 2026.

Cet acte de concession n'est pas constitutif de droits réels, au sens des articles L 2122-5 à L 2122-14 du code général de la propriété des personnes publiques.

Le concessionnaire paiera le 1er janvier de chaque année au Comptable Spécialisé du Domaine (CSDOM) à Saint Maurice (94), le montant de la redevance domaniale fixe dû au titre de ladite année.

Son montant est fixé à 4.929 euros, actualisé chaque année en fonction de l'indice TP 02 de mai 2025 ; il tient compte d'un abattement de 75%. L'Etat adressera au bénéficiaire un titre de perception pour chaque échéance.

3.4.5.2 Ponton et amarrage.

Le dossier de concession du domaine maritime en dehors des ports porte sur la construction d'un ponton de 112 m de long représentant une emprise de 1.071 m².

Au regard de la nature des activités prévues, l'accès à la mer est indispensable et, nécessite la création d'un ponton au sud du site industriel. Son enracinement est réalisé par l'aménagement d'une plateforme d'accès sur le domaine public maritime (DPM) émergé.

Il convient de noter la mise en place d'un système d'ancrage pour l'installation d'un coffre d'amarrage, qui sera situé à environ 300 m au large dudit ponton. Il sera réservé aux navires dont le tirant d'eau est supérieur à 2,5 m.

Dans le même temps, cette reconquête induit des aménagements liés à la gestion des eaux pluviales dont la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures (CCMPM) est compétente. Ces aménagements portent sur la requalification d'ouvrages du front de mer intégrant la gestion des eaux pluviales.

S'agissant d'ouvrages pérennes situés sur le domaine public maritime (DPM) naturel, il est nécessaire de délivrer à chaque porteur de projet une concession d'utilisation du DPM en dehors des ports régie par les articles R.2124-1 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP).

La circulation du public sera règlementée par voie de convention avec la CCMPM ; elle sera interrompue lors des manipulations militaires.

3.4.5.2.1 Un projet d'instruction administrative du DPM comportant différents avis est joint au dossier d'enquête publique.

Préalablement à l'instruction administrative de la demande de concession et, selon les dispositions de l'article R.2124-4 du CGPPP, le préfet maritime a émis, le 25 avril 2025, un avis favorable à la poursuite de la procédure.

Un avis d'information est paru dans les journaux locaux Var Matin et La Marseillaise le 29 avril 2025, conformément aux dispositions de l'article R.2124-5 du CGPPP.

Lors de l'instruction administrative, organisée selon les dispositions de l'article R.2124-6 du CGPPP, les services consultés ont rendu des avis favorables :

- le Chef du service déconcentré chargé des Affaires Maritimes, le 29 avril 2025 ;
- la commune dans laquelle se déroule le projet, par délibération n°90/2025 du 4 juin 2025 ;
- l'autorité militaire représentée par le commandant de la zone maritime Méditerranée, le 5 juin 2025, en spécifiant une possible pollution pyrotechnique et l'utilisation éventuelle de cet ouvrage. Le commandant a également précisé que ces infrastructures devront respecter les mesures de protection de l'environnement et de préservation de la biodiversité.

En outre, une demande d'information nautique devra être émise lors de la construction des ouvrages et, de la mise en place du balisage.

A cet effet le directeur départemental des Finances publiques, le 16 juin 2025, a fixé le montant de la part fixe de la redevance domaniale ;

Le parc national de Port-Cros, l'unité départementale de l'architecture et des paysages, le directeur départemental des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, et la commission nautique locale, ont rendu un avis favorable ;

La Commission Nautique Locale (CNL) a émis, le 30 juin 2025, un avis favorable assorti de trois recommandations :

- Le balisage du chenal d'entrée du port devrait comporter des bouées rouges et vertes, en continuité du balisage d'entrée du port ;
- Un groupe d'échange restreint devrait être institué à l'initiative de Naval Group pour informer les pêcheurs des jours d'essais ;
- le coffre d'amarrage situé au-delà de la bande des 300 mètres devrait faire l'objet d'une signalisation lumineuse à l'intention de la navigation de plaisance, très présente sur ce secteur.

Au vu de tous ces avis, le service gestionnaire du DPM a clôturé l'instruction administrative et, émis un avis favorable sur le projet de concession qui peut être soumis à la présente enquête publique.

3.4.5.2.2 Le projet de convention d'utilisation du DPM joint au dossier d'enquête publique.

Cette convention sera signée entre le Préfet du Var, représentant l'Etat, et la SA Naval Group.

Rappel : La concession a pour objet la construction, l'entretien et l'exploitation d'un ponton sur pieux dont l'enracinement est réalisé par l'aménagement d'une plate-forme d'accès située sur le DPM émergé. Au large, un mouillage sur pieux sera installé en permanence.

La durée de la concession est fixée à 30 ans à compter du 1er janvier suivant la date de l'arrêté préfectoral, soit le 1er janvier 2026.

Cet acte de concession n'est pas constitutif de droits réels au sens des articles L.2122-5 à L.2122-14 du CGPPP.

Tous les frais relatifs aux travaux envisagés, les frais d'entretien, la salubrité, la sécurité de la totalité des ouvrages existants et réalisés, sont à la charge du concessionnaire, y compris toutes sujétions complémentaires.

Le concessionnaire paiera le 1er janvier de chaque année au Comptable Spécialisé du Domaine le montant de la redevance domaniale fixe due. Le montant de cette redevance est fixé à 18.923 euros tenant compte de l'intérêt général des ouvrages et, de l'emprise de la concession (pour rappel 1071 m2).

La part fixe sera révisable annuellement dans les conditions prévues par l'article R.2125-3 du CGPPP, notamment en fonction de l'évolution de l'indice TP 02 ou, de tout autre indice qui pourrait lui être substitué.

Elle sera également modifiée lors de l'octroi de toute nouvelle autorisation présentant pour le concessionnaire un intérêt commercial et, portant sur la gestion ou l'entretien de ses installations ou des surfaces concédées.

Afin d'assurer la réversibilité effective des modifications apportées au milieu naturel en fin de concession, le concessionnaire constituera une garantie financière, ou une consignation auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations, dont le montant est établi compte tenu du coût estimé des opérations de remise en état, de restauration ou réhabilitation du site.

Ces opérations comprennent : la démolition de l'ensemble des ouvrages, soit la plateforme d'accès bétonnée, le ponton, ainsi que la ligne de mouillage. Le coût respectif est évalué à 900.000 euros et 100.000 euros.

Différents motifs de révocation sont prévus à l'initiative du Préfet, de même qu'une possibilité de résiliation à la demande du concessionnaire.

4 ELEMENTS DE PROCEDURE AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE.

4.1 Acteurs à l'établissement du dossier d'enquête

Après la nomination des membres de la commission différentes réunions ont été programmées avec :

La coordinatrice du dossier au sein de la DDTM Mme Lefevre

- Les principaux acteurs des quatre dossiers qui composent le dossier d'enquête
- Pour les Installations, Ouvrages, Travaux, Activités (IOTA mer) M. de Lapouge de la DDTM.
- Pour les Installations, Ouvrages, Travaux, Activités (IOTA Terre) M. Lerda de la DREAL.
- Pour les deux concessions Mme Jacquel de la DDTM.
- Pour la mise en comptabilité du PLU M. Aubert adjoint à l'urbanisme et M. Hédon Directeur de l'urbanisme.
- Pour le MOA (Maître d'Ouvrage) M. Guérin Responsable du Projet et la CCMPM ((Communauté de Communes Porte des Maures).

4.2 Réunions préalables à l'ouverture de l'Enquête

- Une première réunion de concertation s'est tenue le 30 avril 2025 avec le président de la Commission, telle que prévue par le premier alinéa de l'article R.123-9 du code de l'environnement qui régit la procédure et le déroulement de l'enquête.
- Le 7 mai 2025, la Commission s'est réunie pour étudier les questions à poser aux différents acteurs cités à l'article 3.1, ainsi qu'à leurs collaborateurs
- Le 15 mai 2025, la Commission s'est entretenue en présentiel avec Mme Jacquel sur les deux concessions terre et mer du futur ponton
- Le 26 mai 2025, la Commission s'est entretenue en présentiel avec les responsables de la mairie de La Londe sur la mise en compatibilité du PLU avec une présentation par le Bureau d'étude chargée de son élaboration.

- Le 27 mai 2025, La Commission en présentiel a été reçu par M. de LaPouge pour une présentation de la partie IOTA Mer.
- Le 3 juin 2025, la Commission s'est entretenue en visio avec M. Lerda dans les bureaux de la DDTM pour une présentation du IOTA terre.
- Le 6 juin 2025, une réunion composée pour la SAGEP de Mme Sotret, pour SUEZ Consulting de M. Roppert, pour Naval Group de M. Gaudin, Mme de Sarnez et de M. Guerin, pour la CCMPM (Communauté de Communes Porte des Maures) de Mme Barriau et de M. Ferrucci.
- Le 24 juin 2025, la Commission d'Enquête en présence de Mme Lefevre a signé et paraphé l'ensemble du dossier mis à l'enquête mis à la part le dossier du MEC PLU.
- Le 26 juin 2025, deux membres de la Commission, M. Spalony et M. Michel, ont assisté en visio conférence à une formation sur le registre dématérialisé avec la Société Préambule.
- Le 27 Juin, le Président de la Commission a déposé en mairie de La Londe les Maures à M.Hédon directeur de l'urbanisme les 3 dossiers d'enquête paraphés en DDTM. A cette occasion, le Président de la Commission a pu récupérer le dossier du MEC PLU et compléter le dossier d'enquête après l'avoir paraphé.
- Le 4 juin 2025, M. Spalony et M. Michel ont travaillé sur un registre dématérialisé de démonstration fourni par la Sté Préambule pour la préparation des thèmes à inscrire sur le registre officiel.

4.3 Réunions après l'ouverture de l'Enquête.

Le 15 juillet, une réunion de calage sur le registre dématérialisé a eu lieu en mairie en présence du MOA, de la collectivité et des deux membres de la Commission (Mrs Spalony et Michel).

5 Processus de concertation et évolutions du programme, avis des PPA et PPC.

5.1 Concertation avec le public

Une concertation s'est tenue conformément aux articles L.103-2 à L.103-6 du Code de l'urbanisme et à la délibération de prescription du Conseil municipal en date du 7 février 2023.

Dans ce cadre, il a été mis à disposition un registre et une adresse électronique. Une réunion publique a été conduite avec la participation d'élus, d'acteurs locaux, d'habitants et de professionnels.

Après avoir recueilli et pris en compte les remarques du public (335 contributions ont été enregistrées, témoignant d'une bonne appropriation du projet par les habitants), plusieurs évolutions du projet font suite à la concertation :

- Suppression de plusieurs accès routiers (boulevard Louis Bernard, rue des Dauphins, rue des Platanes) et, du projet de franchissement routier du Maravenne ;
- Modification de l'accès à la propriété de Naval Group, via un nouveau rond-point ;
- Élargissement des espaces verts et intégration de stationnements publics/privés ;
- Optimisation de la gestion des eaux pluviales, avec création d'emplacements réservés et de franchissements ;
- Réduction du nombre de logements prévus (de 80 à 25), avec déplacement du pôle public (gymnase) ;
- Amélioration de la biodiversité et création de nouveaux espaces publics (jardin, promenade littorale) ;
- Modification du projet de ponton.

Plusieurs sujets ont été abordés lors des échanges :

- Gestion de l'eau : inondabilité, nappe phréatique, coordination avec les études du PAPI.
- Accès à la mer : préoccupations sur le ponton et les usages nautiques ;
- Activités de Naval Group : demande d'éclaircissements sur les usages du site et les impacts environnementaux ;
- Trafic et mobilité : inquiétudes sur les nuisances et proposition de navettes ;
- Hôtellerie et restauration : avis partagés sur la pertinence économique et les nuisances potentielles ;
- Hauteurs des bâtiments : explications données sur les hauteurs prévues (R+2 à R+3 avec épannelage) ;
- Logements et équipements publics : ajustement du programme, mise en place d'un PUP, mise aux normes de la STEP, réutilisation des eaux traitées ;
- Espaces verts : proposition d'extension des zones naturelles/jardins pour des raisons écologiques.

La commission note qu'il y a bien eu une procédure de concertation, en lien avec nombre d'informations ou opinions exprimées dans les différents médias.

Elle remarque que les sujets évoqués lors de cette concertation et la réunion publique afférente sont en étroite corrélation avec les contributions de la présente enquête publique.

Elle note également, qu'à la suite de cette concertation, plusieurs points du projet ont été amendés.

5.2 Concertation avec les services instructeurs et les PPA.

5.2.1 Avis de l'Agence Régionale de Santé PACA (ARS PACA).

Après avoir été saisie en septembre 2024 par l'autorité environnementale dans le cadre de la déclaration de projet portant mise en compatibilité du PLU de la commune de La Londe des Maures, l'ARS PACA a rendu un avis le 17 octobre 2024.

Dans un courrier, du 27 décembre 2024 à la DDTM, l'ARS PACA émet un avis favorable, sous réserve de la demande d'autorisation environnementale relative à la réhabilitation de l'ancien site industriel déposée par Naval Group.

Les réserves sont les suivantes :

- Etude de la compatibilité de la qualité des sols avec les usages sensibles (maison, jardin) obligatoire pour les promoteurs qui réaliseront les aménagements ;
- Fonctionnement et surveillance des réseaux d'assainissement soient adaptés à la préservation de la qualité des eaux de baignade ;
- Mesures de prévention des gîtes larvaires de moustiques obligatoires (cuve de récupération d'eaux de pluie hermétique, autres ouvrages relatifs aux eaux pluviales conçus de manière à réduire le risque de stagnation de l'eau).

La commission renvoie aux réponses faites à la MRAe PACA qui a repris et, complété l'avis de l'ARS (para et sous-paragraphe suivant).

5.2.2 Délibération d'approbation du projet d'aménagement du site des Bormettes – Séance du 28/5/2025.

Lors de la séance du 28 mai 2025 et après exposition d'un rapport explicatif du projet et des procédures en cours et à venir, le conseil municipal a approuvé, à l'unanimité, les études, le projet d'aménagement du site des Bormettes (Naval Group) ainsi que sa vocation à être d'intérêt général.

Il émet un avis favorable au dossier de demande d'autorisation environnemental « Reconquête du site des Bormettes » et aux incidences environnementales notables du projet.

La commission prend acte de cet avis.

5.2.3 Avis MRAe PACA du 12/06/2025 relatif à la demande d'autorisation environnementale.

Dans cet avis, la MRAe fait certaines recommandations (*en italique*).

Conformément aux articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE qui font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de la MRAe, Naval Group a répondu dans un mémoire de juin 2025. Notamment, la MRAe précise qu'il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

Les **résumés** des réponses de Naval Group font suite à chacune des recommandations de la MRAe et sont analysées (en gras) par la commission d'enquête.

5.2.3.1 Modalités des essais en mer

La MRAe recommande de préciser les modalités des essais en mer projetés et d'évaluer leurs impacts sur la flore et la faune marines.

Les essais en mer de torpilles et de véhicules sous-marins autonomes (UUV) dans la région varoise sont réalisés depuis le début du XX^e siècle. Cette activité, historiquement portée par la Marine nationale et la DGA, s'est modernisée avec l'évolution technologique. Toulon et ses environs constituent aujourd'hui un centre stratégique pour le développement de systèmes sous-marins avancés.

Déroulement des essais :

- Les engins sont assemblés aux Bormettes par Naval Group, sans charge explosive.
 - Chaque essai est précédé d'un contrôle en atelier et de simulations hybrides.
- Un seul type de véhicule est testé à la fois, selon une journée type et dans une seule zone maritime (Zonex 3 ou Zonex 16).
- Les essais peuvent s'étaler sur une semaine, avec une modulation selon la météo.

Évaluation environnementale :

À la demande des autorités, une analyse de l'impact acoustique sur les cétacés a été conduite par EcoOcéan Institut et le bureau SOMME. En réponse, Naval Group s'engage à appliquer les mesures suivantes :

Mesures environnementales souscrites par Naval Group :

1. Réduction des émissions sonores : Limitation des impulsions acoustiques à 175 dB pour réduire l'impact comportemental sur un rayon d'1 km.
2. Surveillance renforcée :
 - Pré-observation visuelle et acoustique depuis bateaux et drones.
 - Interruption immédiate des essais en cas de détection de cétacés dans une zone d'exclusion (rayon recommandé : 500 m).
 - Redémarrage progressif (soft-start) après le départ de l'animal.

3. Protocole soft-start : Application systématique pour limiter les effets brusques de mise en marche des dispositifs acoustiques.
4. Zonage environnemental :
 - Évitement des têtes de canyon et du cœur du Parc National de Port-Cros en Zonex 3.
 - Création d'une zone tampon de 1 km autour du cœur du parc.
5. Absence d'essais nocturnes.
6. Suivi en temps réel de la présence de cétacés :
 - Coopération avec les réseaux d'observation (whale-watching, FLT Med Net, etc.).
 - Déploiement de bouées acoustiques.
 - Surveillance visuelle par bateau et drone.
 - Réduction de la durée et fréquence des essais.
7. Création d'un groupe de travail multi-acteurs :
 - Regroupement d'experts scientifiques, institutionnels et industriels pour adapter les protocoles, évaluer les impacts et proposer des réglementations appropriées.

Impact environnemental :

Les essais se déroulent en pleine eau, sans contact avec les fonds marins, et dans des zones de navigation déjà fréquentées. L'impact sur la faune (cétacés, tortues) est considéré comme négligeable grâce aux mesures prévues. Aucun impact significatif sur la flore n'est attendu.

Avis institutionnel :

Le Parc National de Port-Cros a émis un **avis favorable**, sous réserve du respect de certaines recommandations spécifiques, intégrées par Naval Group.

La commission estime que les mesures proposées, 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 sur la flore et la faune marine.

5.2.3.2 Présence du Lézard ocellé.

La MRAE recommande également de rechercher la présence du Lézard ocellé sur le site d'étude et à sa périphérie à l'aide de moyens adaptés ou de considérer l'espèce comme potentiellement présente.

Réponse de Naval Group :

La carte de sensibilité issue du Plan National d'Actions (PNA) pour le Lézard ocellé est un outil d'orientation fondé sur des paramètres bioécologiques (type d'habitats, ouverture du milieu, etc.). Elle indique une **potentielle** présence, sans valeur de confirmation sur le terrain. Notre zone d'étude illustre cette nuance : bien qu'apparaissant comme potentiellement favorable, un entretien régulier des milieux (friches, talus) y rend en réalité l'habitat défavorable à l'espèce.

Données de présence :

- Aucune donnée historique de présence n'est référencée sur la zone d'étude (source Silène expert).
- La donnée la plus proche remonte à 2010, à environ 600 m, dans un secteur naturel.
- En raison de l'urbanisation dense, les continuités écologiques sont très faibles, rendant la migration vers la zone projet hautement improbable.

Méthodologie de prospection :

1. Limites des méthodes standards :
 - Les plaques à reptiles sont peu efficaces en région méditerranéenne (chaleur excessive, nombreux abris naturels).
 - Le Lézard ocellé n'utilise que très marginalement ces dispositifs (Ballouard et al., 2013).
2. Protocole PIRA :
 - Méthode nationale d'étude à large échelle via échantillonnage aléatoire de placettes, applicable à des diagnostics régionaux ou communaux.
 - Conditions de prospection strictes (période, température, nombre de passages, observation à distance).
3. Prospections menées sur le terrain :
 - Analyse fonctionnelle initiale des habitats (via photographie aérienne).
 - Prospections ciblées combinant :
 - Recherche à vue semi-aléatoire (zones favorables),
 - Observation à distance avec jumelles,
 - Recherche en gîtes naturels (rochers, souches),
 - Identification d'indices (traces, mues, fèces).
 - Conditions climatiques conformes à l'activité des reptiles.

Les résultats indiquent que :

- Aucun individu de Lézard ocellé ni indice de présence détecté.
- Les habitats identifiés sur la zone sont non favorables à l'espèce.

Conclusion : l'espèce est considérée absente de la zone d'étude.

Mesure de compensation :

En application du principe de précaution, Naval Group maintient la mise en place de gîtes artificiels (mesure C5b dans le dossier).

Par renforcement volontaire, le nombre de gîtes sera doublé, afin de soutenir les populations de reptiles locales, y compris en cas de présence future du Lézard ocellé

La commission prend acte de l'analyse de Naval Group sur la potentielle présence du lézard ocellé sur le site et, note que les mesures de compensation initialement prises (gîtes artificiels) sont doublées.

5.2.3.3 Distance par rapport aux herbiers de Posidonies et mesures de turbidité

La MRAe indique que le dossier ne tient pas compte des préconisations de distance entre les ouvrages en mer et les herbiers de Posidonies définies en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pour la MRAe, les mesures permettant de s'assurer de l'absence de formation de panache turbide à proximité du ponton méritent d'être complétées.

Réponse de Naval Group :

Dans le cadre de l'étude d'impact et de l'évaluation des incidences Natura 2000, une hypothèse majorante a été retenue : toute la surface d'herbier située dans un rayon de 10 mètres autour du ponton pourrait être affectée, soit 105,9 m².

Position de la MRAe :

L'avis de la MRAe remet en question cette distance de 10 mètres, en se fondant sur une étude scientifique publiée en avril 2025, postérieure au dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale. Cette étude traite toutefois d'ouvrages massifs (>200 m linéaires), notamment des digues pleines, ce qui ne correspond pas à la typologie du ponton léger et ajouré du projet.

Justification de la distance de 10 m :

- Le ponton est quasi transparent au courant, comme démontré par l'étude de courantologie annexée à l'étude d'impact.
- La zone de 10 m prend en compte l'ensemble des effets indirects : affouillement, ombrage, jet d'hélice, etc.
- Cette distance est majorante : la totalité des herbiers dans cette zone est considérée comme détruite, ce qui est très conservateur.
- L'impact direct réel du projet est limité à 19 m² de Posidonie.

En conclusion, la prise en compte d'une distance de sauvegarde de 20 m ne peut être extrapolée au projet : le ponton ne correspond pas au type d'ouvrage considéré dans l'étude, en particulier il est quasi transparent à l'hydrodynamisme.

La distance de 10 m considérée dans l'étude d'impact s'avère en outre justifiée et majorante au regard de la transparence de l'ouvrage et des mesures prévues pendant les travaux et l'exploitation. Dans ce cadre, nous confirmons la prise en compte pour le dimensionnement des mesures de compensation d'une distance de 10 m.

La commission prend acte que Naval Group estime que le ponton n'est pas un ouvrage massif tel que retenu par la MRAe et que, par conséquent la distance de 10 m considérée dans l'étude d'impact doit être conservée.

Protocole de suivi de la turbidité pendant les travaux

Objectif :

Assurer le suivi et le contrôle de la turbidité générée par les travaux en milieu marin, notamment lors des phases les plus sensibles (mise en fiche des pieux, coulage de béton), pour limiter l'impact sur les herbiers de Posidonie.

Dispositif de suivi :

- Piloté par un bureau d'études indépendant, ce suivi prévoit la présence quotidienne d'un opérateur environnement lors des opérations potentiellement génératrices de turbidité.
- Ce suivi combine veille visuelle et mesures instrumentales.
- Mesures de turbidité :
- Réalisées 3 fois par jour (référence avant travaux, pendant la matinée, et l'après-midi) à l'aide d'un turbidimètre portable ou sonde calibrée.
- Stations de mesure : 3 à 4 stations autour de la zone de travaux (dont une dans le rideau anti-MES) ; mesures à trois profondeurs (surface, mi-profondeur, fond).
- Seuils d'alerte et d'arrêt :
- Seuil d'alerte : $1,3 \times$ la valeur de référence du matin.
- En cas de dépassement, ralentissement des travaux, vérification du rideau, mesures renforcées toutes les heures, et notification au maître d'ouvrage.
- Seuil d'arrêt : $1,5 \times$ la valeur de référence.
- Arrêt immédiat des travaux, diagnostic de la cause, information à la DDTM, reprise possible uniquement après autorisation de la police de l'eau.
- Veille visuelle :
- Assure un contrôle en temps réel des panaches turbides.
- En cas d'anomalie : vérification du dispositif de confinement, adaptation des opérations, et mesures supplémentaires.

Traitement des conditions naturelles :

- En cas d'évolution météorologique notable, de nouvelles valeurs de référence sont établies pour distinguer les impacts des travaux des effets naturels.
- Suivi et transparence :
- Les résultats sont consignés dans un registre disponible pour la police de l'eau.
- Rapports hebdomadaires transmis au maître d'ouvrage et à l'administration.

En phase d'exploitation.

La MRAe préconise la réalisation d'un suivi de la turbidité. Naval Group propose de réaliser des mesures de turbidité au moyen de sondes autonomes positionnées à l'extrémité du ponton à une profondeur équivalente à celle de l'herbier et sur une zone de référence qui pourrait être la bouée de la ligne de mouillage située plus au large. Les sondes autonomes peuvent être programmées pour enregistrer la turbidité selon un pas de temps régulier, leur immersion ne doit pas être trop longue (<1 mois) car le développement de concrétions sur le capteur peut engendrer un biais de mesures.

Ces sondes devront être mises en place sur une période d'activité du ponton afin de voir l'effet des manœuvres des bateaux sur ces paramètres et dans des conditions climatiques différentes (temps calme, période de crue du Maravenne, mer agitée).

Au terme du suivi, en l'absence d'impact, la sonde sera retirée. Dans le cas contraire, Naval Group s'engage à adapter les modalités d'exploitation (manœuvres, limitations de vitesse...).

La commission estime que Naval Group détaille les mesures prises pour limiter la turbidité à proximité du ponton, en assurer la traçabilité et, ainsi préserver les herbiers de posidonies.

5.2.3.4 Incidences par rapport aux sites Natura 2000 en mer et terrestre

La MRAe recommande de revoir l'analyse des incidences du projet sur les herbiers de Posidonies, le Grand dauphin, la Tortue caouanne, les espèces d'oiseaux et de chiroptères qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 « îles d'Hyères » et « rade d'Hyères », vis-à-vis de leurs objectifs de conservation.

Réponse de Naval Group :

Zones Natura 2000 en mer.

Le projet entraîne un impact direct limité à 19 m² d'herbiers de Posidonies.

En intégrant un périmètre de précaution de 10 mètres autour de l'ouvrage, destiné à considérer les effets indirects (ombrage, hydrodynamisme, jet d'hélice), l'impact maximal théorique est porté à 105,9 m².

Cette estimation est majorante et se veut conservatoire. À titre de comparaison, l'habitat 1120-1 couvre 12 496 hectares sur le site Natura 2000 « Rade d'Hyères » ; la surface potentiellement impactée représente ainsi **moins de 0,000001 %** de l'habitat à l'échelle du site. Les inventaires écologiques ont mis en évidence un état de conservation de l'herbier dans la zone d'étude moyen à médiocre, marqué par des signes de régression. Aucune fragmentation d'un herbier continu ni rupture de connectivité écologique n'est générée par le projet.

En matière de compensation, le maître d'ouvrage prévoit une mesure à ratio 3 pour 1, soit 317,7 m² compensés pour 105,9 m² impactés, dimensionnée selon une approche sécuritaire et conforme aux exigences réglementaires.

L'état de conservation global de l'habitat prioritaire **n'est donc pas altéré** par le projet.

La commission prend acte de la position de Naval Group.

La tortue Caouanne est rarement observée dans la rade d'Hyères : seules 18 observations ont été recensées entre 1996 et 2015 selon le DOCOB du site (PNPC, 2020b). La nidification est exceptionnelle sur les plages françaises méditerranéennes.

Les mesures prévues vis-à-vis des cétacés (veille environnementale, protocoles d'éloignement, réduction des émissions sonores) s'appliquent également aux tortues marines.

Les incidences sur *Caretta caretta* sont donc modérées et intégrées dans une évaluation conservatoire.

Bien que présent dans le secteur des îles d'Hyères, le Grand Dauphin fréquente la zone de manière transitoire.

En phase travaux, les nuisances sonores (mise en fiche des pieux sur 8 semaines) sont limitées dans le temps, avec des effets comportementaux uniquement, réduits par les mesures de gestion acoustique.

En phase d'exploitation, les activités se dérouleront dans une zone déjà caractérisée par une forte activité maritime, sous l'autorité des services compétents. Les perturbations potentielles sont donc faibles à négligeables.

Le projet a reçu un avis favorable du Conseil scientifique du Parc national de Port-Cros, opérateur du site Natura 2000 concerné et animateur du sanctuaire Pelagos, garantissant ainsi la cohérence des actions avec les objectifs de conservation du site.

La commission estime que les dispositions prises par Naval Group en concertation avec le Parc National de Port-Cros sur les modalités des essais en mer (para 4.4.2.4.1 supra) s'appliquent bien aux tortues Caouanne, comme au Grand Dauphin et, ne devraient avoir que peu d'incidence sur la faune marine.

Zones Natura 2000 terrestres

L'analyse ornithologique conduite dans le cadre du projet confirme que :

- La zone d'étude est située en dehors des périmètres Natura 2000 mentionnés, à proximité immédiate du site « Îles d'Hyères » et à 1,2 km du site « Salins d'Hyères et des Pesquiers ».
- Les espèces ayant motivé la désignation de ces sites sont majoritairement marines ou inféodées aux milieux saumâtres et littoraux (sansouïres, vasières, salins), non présents au sein de la zone d'étude.
- Aucune espèce cible n'est considérée nicheuse (de manière certaine, probable ou possible) dans la zone de projet.

Trois espèces d'intérêt communautaire ont été détectées ponctuellement lors des prospections dans ou à proximité de la zone d'étude :

- Le Héron pourpré (*Ardea purpurea*) qui n'a été observé uniquement qu'en transit migratoire à haute altitude. Il n'y a aucune interaction avec la zone d'étude. Il n'existe pas d'intérêt fonctionnel de la zone (ni pour l'alimentation, ni pour la nidification ou l'escale migratoire).
- En conclusion, l'importance est nulle vis-à-vis de l'espèce.
-
- Le Goéland leucopnée (*Larus michahellis*) dont il a été noté qu'une présence occasionnelle en vol ou au sol en recherche alimentaire. De plus, c'est une espèce opportuniste, exploitant principalement les ressources anthropiques.
- La zone est non favorable à la reproduction, et d'un intérêt très faible pour la recherche alimentaire.
- En conclusion, l'importance est très faible vis-à-vis de l'espèce.
-
- Grand Cormoran (*Phalacrocorax carbo*) qui a été observé en vol ou au repos en mer, notamment sur une épave au large. Il n'y a aucune interaction fonctionnelle avec la zone d'étude. De plus la zone est non propice à la reproduction ou à l'alimentation.
- En conclusion, l'importance est nulle vis-à-vis de l'espèce.

En conclusion générale pour la zone Natura 2000 terrestre, Naval Group estime qu'au vu de l'absence d'habitats favorables et de la faible attractivité écologique du site pour les espèces ornithologiques d'intérêt communautaire, les incidences du projet sont jugées nulles à négligeables sur l'état de conservation des espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 « Îles d'Hyères » et « Salins d'Hyères et des Pesquiers ».

La réalisation du projet ne remet donc pas en cause les objectifs de conservation associés à ces sites Natura 2000.

La commission prend acte de l'analyse de Naval Group sur les 3 espèces d'intérêt communautaire détectées sur le site 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.

Pour le cas particulier de la prise en compte des espèces de chiroptères d'intérêt communautaire (Sites Natura 2000 : FR9312010 « Rade d'Hyères » et FR9310041 « La plaine et le massif des Maures »).

Une analyse ciblée sur les chiroptères a permis d'identifier deux espèces d'intérêt communautaire :

- Minioptère de Schreibers (*Miniopterus schreibersii*)
Une présence est avérée en transit automnal et printanier, avec une activité faible à modérée. Des observations ponctuelles en plein ciel, en lien avec les déplacements entre gîtes et zones d'alimentation ont été constatées.
Il n'y a aucun gîte favorable identifié dans ou à proximité immédiate de la zone d'étude.

En conclusion, l'importance de la zone pour cette espèce est faible.

- Murin à oreilles échancrées (*Myotis emarginatus*)
Sa présence est avérée uniquement au printemps, avec une activité faible à modérée.
L'espèce est potentiellement présente en gîte dans le bâti, mais non contactée en période de mise bas.
L'utilisation des bâtiments existants est jugée ponctuelle.

En conclusion, l'importance de la zone est faible, les bâtiments conservés pourraient améliorer l'offre en gîte grâce aux mesures prévues.

De plus, il n'y a aucun risque de destruction directe d'individus identifié sous réserve de la bonne application des mesures R3 et R4. Certes, une altération limitée d'habitats de chasse est prévue, mais sans incidence majeure, les espèces ayant une grande capacité de déplacement. Il est constaté une absence de gîte permanent sur le périmètre du projet.

En conclusion générale sur les chiroptères, et au regard des éléments relevés, les impacts du projet sur les populations de chiroptères ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 « Rade d'Hyères » et « La plaine et le massif des Maures » sont jugés très faibles.

Le projet ne compromet pas l'état de conservation de ces espèces sur les périmètres concernés.

La commission estime que Naval Group propose des mesures conservatoires importantes pour les chiroptères et, à terme, pourrait en améliorer la présence sur le site du projet.

Naval Group précise que d'une façon générale, que ce soit pour le volet terrestre ou marin du projet, il s'engage à mettre en place un comité de suivi environnemental dès la phase travaux et qui se poursuivra pendant l'exploitation du site. Ce comité regroupera, a minima, des experts et scientifiques, les services de l'Etat ainsi que le Parc National de Port-Cros.

Au sein de ce Comité, Naval Group partagera les retours d'expériences dans la mise en œuvre des mesures compensatoires, les résultats des différents suivis, etc... Il s'agira de partager de la connaissance mais aussi le cas échéant, d'adapter au fur et à mesure du projet, les modalités de suivi ou le contenu des mesures.

La commission est particulièrement sensible à 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.

5.2.3.5 Analyse de la disponibilité de la ressource en eau

Dans le contexte de changement climatique et d'épisodes de sécheresse amené à s'intensifier, la MRAe recommande de réaliser une analyse complète de la disponibilité de la ressource en eau.

Réponse de Naval Group :

Le projet, localisé sur la commune de La Londe-les-Maures (Var), s'inscrit dans un territoire soumis à une pression importante sur la ressource en eau, particulièrement en période estivale. Il est situé dans le périmètre du SAGE du Gapeau (approuvé le 28 juillet 2021) et du SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027, entré en vigueur le 21 mars 2022. Les données disponibles confirment une tendance à la baisse des niveaux de nappes et une vulnérabilité croissante aux aléas climatiques, nécessitant une gestion raisonnée de la ressource.

La commune dépend exclusivement du SIAECRET pour son alimentation en eau potable, avec une souscription actuelle de 83 l/s. L'analyse des trois dernières années révèle une capacité résiduelle suffisante pour répondre aux besoins du projet Naval Group (3,3 l/s et 104 000 m³/an), sous réserve de surveiller les pics de consommation pour ajuster si nécessaire la souscription.

Le projet a été conçu selon une approche économe en eau, conformément aux objectifs du SDAGE, SAGE et Contrat de milieux. Il intègre notamment :

- une cuve de récupération des eaux pluviales de 60 m³ couvrant plus de 90 % des besoins d'arrosage,
- des plantations composées d'essences locales peu consommatrices en eau.
- Ces éléments traduisent une volonté de s'inscrire dans une dynamique durable de gestion de la ressource en eau sur un territoire déjà sous tension.

La commission estime que la gestion de l'eau est maîtrisée et, recommande d'en assurer un suivi précis, traçable et régulier.

5.2.3.6 Plus haut niveau de crue pour le calage du niveau plancher

En l'absence d'achèvement des travaux du programme d'actions de prévention des inondations des côtiers des Maures, la MRAe recommande de prendre en compte le plus haut niveau de crue pour le calage du niveau de plancher des différents bâtiments du projet.

Réponse de Naval Group :

L'étude inondation menée dans le cadre de l'étude d'impact du projet a identifié les crues du Maravanne comme les plus déterminantes pour la définition des cotes plancher des bâtiments. Une marge de sécurité de 40 cm a été intégrée au calage de ces cotes.

Initialement différenciée selon les bâtiments, la méthode de détermination des cotes plancher a été harmonisée à la suite des recommandations de la MRAE et d'échanges avec la commune. Désormais, les cotes sont 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.

Cette approche prudente a permis de définir des cotes plancher minimales pour chaque bâtiment, assurant une protection adéquate face au risque inondation. Les hauteurs moyennes entre le terrain naturel et les cotes plancher retenues varient de 0,92 m à 1,38 m selon les bâtiments, garantissant ainsi une surélévation suffisante par rapport aux niveaux d'eau de référence.

La commission prend acte de la réponse de Naval Group.

5.2.3.7 Mobilité, transport et stationnement

Enfin, vis-à-vis de l'accessibilité du site de projet, la MRAe recommande d'engager une réflexion avec la collectivité et l'autorité de transport compétente pour améliorer le réseau cyclable urbain et l'offre en transport collectif de la commune et de justifier plus clairement le dimensionnement retenu pour le parking du personnel.

Réponse de Naval Group :

Le projet des Bormettes intègre une stratégie globale de mobilité durable, issue d'une concertation entre les co-pétitionnaires et la commune, visant à renforcer l'offre de transports collectifs et le maillage des modes actifs.

Les transports collectifs.

Un arrêt de bus sera aménagé sur le boulevard Henri-Paul Schneider pour permettre un éventuel renforcement de l'offre de transport en commun par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Le projet s'inscrit également dans deux démarches régionales structurantes :

- le Service Express Régional Métropolitain (SERM),
 - le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM),
- pilotés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et, visant à améliorer la coordination des différents modes de transport à l'échelle métropolitaine.

Naval Group poursuit, en parallèle, ses échanges avec la Région pour renforcer les liaisons sur les axes Toulon Est – La Londe et Golfe de Saint-Tropez – La Londe, ainsi que pour développer le covoiturage à destination de ses collaborateurs.

Les mobilités douces.

La commune dispose déjà d'un réseau de cheminements actifs reliant les principaux quartiers. Le projet prévoit environ 1,3 km de nouveaux parcours dédiés aux mobilités douces, connectés au réseau existant (notamment via le chemin des Annamites). Ces cheminements assureront des liaisons continues vers le centre-ville, les plages de l'Argentière et le port.

L'intégration dans le Programme d'Action et de Prévention des Inondations (PAPI).

Les aménagements liés à la prévention des inondations intègrent également des cheminements doux, contribuant à renforcer la cohérence du réseau à l'horizon 2030 et à offrir une alternative fiable aux déplacements motorisés.

Le dimensionnement du stationnement.

Sur la base du retour d'expérience de Naval Group et d'une enquête interne (avril 2025), il est estimé que moins de 50 % des 700 collaborateurs utiliseront la voiture quotidiennement, en raison du télétravail (présence maximale de 70 %) et, du recours accru aux mobilités douces et collectives.

Le parking collaborateurs est ainsi dimensionné à 450 places, soit 130 % du besoin estimé (350 places). Un parking complémentaire de 32 places est prévu pour les visiteurs.

La commission estime que, si Naval Group est bien conscient de cette problématique, une politique volontariste, voire contraignante, en matière de transport en commun doit être mise en place.

5.3 Avis de la commission locale de l'eau (CLE).

La CLE a envoyé en préfecture son avis en date du 26 juin 2025.

Après analyse, les mesures de prélèvements en eau, la défense incendie, les politiques du projet en matière de rejet des eaux pluviales et, des eaux usées (urbaines et industrielles) sont validées.

Les impacts sur la biocénose marine (disposition 3.9 du SAGE) notamment les herbiers de posidonie ont également été appréhendés.

Le bureau de la CLE, en liaison avec l'avis donné par le Parc National de Port-Cros, juge les mesures compensatoires suffisantes et, note qu'une mesure d'accompagnement renforce cette mesure compensatoire, le nettoyage des fonds au niveau de la zone projet.

La commission prend acte de cet avis de la CLE.

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

Conformément aux articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE qui font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de la MRAe, la commune de La Londe a répondu dans un mémoire de janvier 2025.

Nota : la MRAe précise qu'il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

Les résumés des réponses de la commune de La Londe font suite à chacune des recommandations de la MRAe et sont analysées (en gras) par la commission d'enquête.

5.4.1 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.

5.4.2 Analyse du site au regard des continuités écologiques

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

Réponse de la commune de La Londe :

L'analyse des continuités écologiques locales a été réalisée dans le cadre du volet naturel de l'étude d'impact. Elle conclut à une faible fonctionnalité écologique du site, en raison de sa localisation au sein d'un tissu urbain dense et fragmenté.

La zone d'étude intersecte en limite littorale un réservoir de biodiversité à remettre en bon état et est partiellement incluse dans un espace de mobilité des cours d'eau, selon le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE). Elle s'insère dans l'ancienne plaine agricole de La Londe-les-Maures, aujourd'hui en zone péri-urbaine. Entourée d'aménagements urbains, la zone est fortement perturbée, et les connexions écologiques fonctionnelles avec les milieux naturels voisins (éléments de trame verte et bleue) sont aujourd'hui limitées, voire interrompues pour les espèces à faible capacité de déplacement (reptiles, amphibiens, petits mammifères).

Toutefois, certains corridors résiduels subsistent, notamment le cours du Maravenne à l'ouest et quelques alignements arborés et haies, pouvant être utilisés par des espèces à grande mobilité, telles que les chauves-souris ou les oiseaux. Ces derniers peuvent encore assurer des liaisons entre les espaces agricoles, forestiers (massif des Maures littorales) et humides (salins d'Hyères).

L'évaluation environnementale relative à la mise en compatibilité du PLU intégrera les conclusions de cette analyse fonctionnelle, réalisée par ECOMED, dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale.

La commission note que le dossier d'autorisation environnementale (DAE) de mars 2025 réalisé par la société Suez Consulting précise (page 788) sa méthodologie de recueil des données, indique que les continuités biologiques sont bien étudiées et, font l'objet notamment de plusieurs mesures :

- la mesure E1 (d'évitement – page 506) propose la conservation de la haie à Tamaris et de la station de Romulée ;
- la mesure C1b (page 623) propose de recréer une lisière étagée entre le bâtiment conservé pour les chiroptères et les différentes routes de vol identifiées ;
- les mesures de protection des espaces terrestres et marins du littoral (mesures ERC) du projet sont suffisantes.

Le projet est donc compatible avec ces mesures.

La commission estime que le DAE, de 798 pages, est particulièrement bien documenté (inventaires, schémas et analyses) et, répond à cette recommandation de la MRAe.

5.4.3 Compléter le règlement de la zone 1AUm.

La MRAe recommande de compléter le règlement de la future zone 1AUm et les dispositions de l'OAP, afin de garantir la préservation des fonctionnalités écologiques du secteur.

Réponse de la commune de La Londe :

Afin de garantir la préservation des fonctionnalités écologiques du secteur pouvant encore être exploités par certaines espèces à grande capacité de dispersion, et en s'appuyant sur les mesures d'atténuation de l'étude d'impact, l'OAP sera complétée en développant la thématique de la biodiversité visant notamment le Maravenne à l'ouest ou certains alignements d'arbres et de haies.

Il est important de noter 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.

La commission approuve la conservation des alignements d'arbres et, les éléments liés à la biodiversité contenus dans l'étude d'impact et dans l'OAP.

Elle note que la zone du projet est en zone 3AU et non, en zone 1AU.

5.4.4 Prise en compte des incidences Natura 2000.

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

Réponse de la commune de La Londe :

Une étude appropriée des incidences Natura 2000 a été conduite pour le projet des Bormettes, portant à la fois sur ses composantes terrestres et maritimes. Cette analyse s'inscrit dans le périmètre de plusieurs sites Natura 2000 :

- ZSC FR9301622 – Plaine et massif des Maures
- ZSC FR9301613 – Rade d'Hyères
- ZPS FR9310020 – Îles d'Hyères
- ZPS FR9312008 – Salins d'Hyères et des Pesquiers

L'étude a mobilisé des spécialistes des milieux terrestres et marins, et s'est appuyée sur des prospections étendues pour caractériser les effets potentiels du projet. Elle conclut que, sous réserve de l'application des mesures d'atténuation prévues, le projet ne génère pas d'incidence notable susceptible de nuire à l'état de conservation des habitats ou des espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 concernés.

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.

La commission estime que le DAE, de 798 pages, est particulièrement bien documenté (inventaires, schémas et analyses) et répond à cette recommandation de la MRAe.

5.4.5 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.

Réponse de la commune de La Londe :

Le projet des Bormettes contribue à la requalification d'une friche industrielle en s'appuyant sur une composition paysagère soignée et en cohérence avec les orientations d'aménagement du secteur. Il prévoit notamment :

- la construction de la nef centrale à l'emplacement de l'ancienne usine,
- la réhabilitation du futur "customer center",
- la démolition de bâtiments abandonnés en bord de mer, autant d'interventions qui ont une incidence positive sur le paysage terrestre.

Les logements, l'hôtel et l'équipement sportif s'insèrent dans le tissu urbain existant avec des formes urbaines adaptées à l'environnement direct. Leur impact paysager est qualifié de faible, tout comme celui des cheminements doux, des voiries et des parkings, bénéficiant d'un traitement paysager qualitatif.

Sur le littoral, l'aménagement de la promenade en bord de mer et d'un jardin public constitue également une amélioration paysagère notable. Le ponton fait l'objet d'un travail de design, d'un abaissement du tablier, et d'un réaligement de 3°, ce qui réduit son impact à un niveau modéré.

La stratégie globale s'appuie sur :

- la compacité du projet,
- la végétalisation intensive du site (97 arbres conservés, 326 plantés),
- la conservation d'alignements existants (notamment avenue Schneider),
- l'intégration de fragments de paysages régionaux (maquis, pinède, salins),
- la création de barrières végétales assurant des filtres visuels efficaces.

Les simulations visuelles illustrent une bonne insertion du projet dans le paysage, favorisée par une végétation dense et bien localisée. Pour accompagner cette ambition, 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.

La commission approuve la conservation des alignements d'arbres, mais n'a relevé aucune précision sur ce point dans l'OAP ou, dans l'ensemble du dossier présenté au public et recommande de l'y intégrer.

5.4.6 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.

Réponse de la commune de La Londe :

Une étude hydraulique complète a été réalisée par Suez Consulting, intégrant l'ensemble des aléas naturels liés aux crues et à la submersion marine. Cette étude a modélisé finement le site afin de garantir la résilience du projet et la non-aggravation des risques sur les secteurs environnants.

Concernant la submersion marine, l'analyse s'appuie sur le porter à connaissance préfectoral du 13 décembre 2019 relatif au littoral varois, prenant en compte le changement climatique à l'horizon 2100. Il en ressort un aléa faible (hauteur < 0,5 m) limité à la partie sud du terrain. Les bâtiments projetés ne sont pas exposés à un risque direct de submersion marine, et les crues des cours d'eau ne sont pas influencées par le niveau marin.

L'ensemble du site a été modélisé dans le cadre de l'étude d'impact pour anticiper les phénomènes climatiques extrêmes et garantir la sécurité hydraulique du projet. Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, une annexe spécifique sur les risques a été intégrée. 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.

La commission note, effectivement, qu'une annexe spécifique et détaillée est intégrée dans le projet de règlement du PLU et, que cette annexe répond aux attentes de la MRAE. En revanche, elle n'a pas noté de modification de l'OAP en ce sens et, recommande de l'y intégrer.

5.4.7 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.

Réponse de la commune de La Londe :

Une étude complète d'accessibilité du site a été réalisée par Transitec entre 2022 et 2024. Cette étude a permis d'évaluer l'état initial, les impacts du projet, ainsi que les solutions et mesures d'adaptation envisageables. L'étude est annexée à l'étude d'impact (Annexe 5).

Accessibilité générale à la commune.

La commune de La Londe-les-Maures, située à 25 km de Toulon, dispose d'un bon niveau de desserte par :

- la RD98 (vers le réseau autoroutier A570-A57 à l'Ouest et vers le littoral à l'Est),
- la RD12, qui assure une liaison vers l'arrière-pays varois.

Le site du projet, situé à l'extrémité sud de la commune, reste toutefois relativement enclavé. Son accès principal s'effectue uniquement par le nord via l'avenue Henri Paul Schneider, les autres accès (notamment à l'ouest) étant rendus inaccessibles par le futur chenal de dérivation du Maravenne (aucun franchissement prévu).

Transport en commun.

La commune est desservie par le réseau régional ZOU !, avec 3 lignes interurbaines et quelques services scolaires. Cependant, aucun transport collectif régulier ne dessert directement le site. L'offre est faible, peu attractive et surtout saisonnière (ex. : navette estivale village-plage).

Mobilités douces.

Le territoire communal est favorable aux modes actifs :

- présence d'aménagements cyclables (dont la V65) et de promenades piétonnes (promenade des Annamites, voies vertes, etc.),
- maillage en front de mer et centre-ville bien adapté à la circulation apaisée.

Des limitations persistent, notamment en matière d'accessibilité cyclable (ex. : passerelles non adaptées, cheminements sablonneux).

Trafic routier et fonctionnement.

Des comptages de trafic ont été réalisés en basse saison (sept. 2022 / fév. 2024) et en haute saison (août 2022).

- Basse saison :
 - Faible trafic (souvent < 3 500 uvp/j/voie), réseau peu sollicité (< 500 uvp/h).
 - Les carrefours fonctionnent bien, avec une capacité utilisée inférieure à 50 %.
- Haute saison :
 - Trafic accru (jusqu'à 7 500 uvp/j/voie sur les principaux axes),
 - Le centre-ville et l'avenue du Général de Gaulle sont les zones les plus sollicitées,
 - Capacité des carrefours toujours suffisante (< 55 % utilisée), malgré une augmentation du trafic vers les plages.

Point noir identifié – Carrefour du Pont-Blanc.

Un dysfonctionnement ponctuel a été mis en évidence sur ce carrefour (auto blocage en tourne-à-gauche depuis l'Est). Plusieurs solutions techniques ont été envisagées (voie dédiée, réorganisation des phases de feux, nouveau pont...).

Stationnement :

- 373 places identifiées à proximité du site (dont 331 matérialisées),
- Taux de congestion en haute saison de 85 %, avec une cinquantaine de places disponibles en journée.

En conclusion, 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 adapter, tandis que l'offre en transport collectif reste limitée. Le diagnostic global est favorable, sous réserve de prendre en compte les points de vigilance identifiés (ex. : carrefour du Pont-Blanc, franchissements du Maravanne, continuités cyclables).

L'OAP sera complétée sur les enjeux de mobilité, et l'évaluation environnementale liée à la mise en compatibilité du PLU sera actualisée en conséquence.

La commission note les intentions de la commune 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 soient indiquées dans l'OAP définitive.

5.4.8 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.

Réponse de la commune de La Londe :

Une évaluation environnementale spécifique a été menée pour évaluer les incidences du projet sur les ressources en eau potable et les capacités de traitement des eaux usées. Cette évaluation est intégrée à l'étude d'impact et sera reprise dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU. De plus, le volet relatif aux ressources en eau sera complété afin d'analyser la capacité du territoire à répondre aux besoins induits par le projet.

Besoins en eau potable.

Le projet prévoit un besoin total en eau potable estimé à 286 m³/jour (soit 3,3 l/s en moyenne journalière et 104 390 m³/an), avec un débit instantané de pointe de 48 m³/h. Ce besoin inclut les usages sanitaires, industriels et d'arrosage, pour un total de 1 140 équivalents-habitants (eqH).

L'augmentation des consommations et des rejets d'eaux usées liée au développement de logements, d'équipements publics et d'activités économiques rend nécessaire une vérification de la capacité des infrastructures existantes. À ce titre, VEOLIA, exploitant du réseau, a été associé à l'analyse et au dimensionnement des réseaux de distribution d'eau potable et de collecte des eaux usées.

Les besoins induits par le projet sont jugés modérés au regard des capacités d'alimentation et de traitement disponibles à l'échelle communale, sous réserve d'une actualisation des données et d'un suivi régulier en phase de mise en œuvre.

Capacité de la ressource en eau potable.

La commune de La Londe-les-Maures est intégralement alimentée par le Syndicat Intercommunal d'Alimentation en Eau Potable des Communes de la Région Est de Toulon (SIAECRET), via un débit souscrit de 83 l/s avec une consommation annuelle de 1 179 816 m³ (année 2022). Le syndicat s'appuie sur cinq captages : Carcès (retenue et barrage), Lac de Vins, Combe Cave et Trapan. Une gestion coordonnée de la ressource (GCR) permet de limiter les prélèvements sur Carcès, avec un tarif préférentiel appliqué par la SCP.

La capacité résiduelle disponible est d'un débit de 4,6 l/s pour un volume disponible de 1 000 000 m³/an.

En conclusion : 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.

Capacité du réseau de distribution.

Une modélisation hydraulique réalisée par VEOLIA (rapport du 26/09/2024) conclut à la nécessité de travaux d'adaptation :

- Renforcement de la conduite DN150 existante par une conduite DN250 (rue de la Fonderie → projet),
- Création d'un réseau interne en DN250 pour assurer les débits d'usage et la défense incendie,
- Maillage complémentaire par une conduite DN150 connectée à la rue des Dauphins.

Ces aménagements permettent de garantir l'alimentation en eau et la défense incendie, conformément aux prescriptions de VEOLIA.

Eaux usées.

La station d'épuration actuelle (autorisation de 2006) est dimensionnée pour 36 000 EH, soit 2 160 kg de DBO5/j. La charge actuelle moyenne est de 7 822 EH (469,3 kg DBO5/j). Le projet générera 1 140 EH supplémentaires (≈ 3,2 % de la capacité totale).

Les volumes projetés restent donc compatibles avec les capacités de la station, sous réserve :

- D'une qualification précise des effluents non domestiques (industries),
- D'un prétraitement éventuel imposé par la collectivité.

Concernant plus particulièrement le réseau de collecte et le poste de relevage :

- Le projet intègre la construction d'un nouveau réseau gravitaire interceptant les quartiers des Bormettes et du Pont Blanc,
- Est prévue la création d'un poste de relevage des eaux usées à proximité d'une voie d'accès, en lien avec le projet de chenal Maravenne (PAPI),
- Un poste équipé d'un déversoir d'orage instrumenté et d'un système de refoulement sécurisé vers la station d'épuration sera installé,
- Les travaux prévus seront effectués en coordination étroite avec VEOLIA et les services techniques de la CCMPM.
- Mesures prévues
- Adduction en eau potable : création d'un réseau interne connecté à la conduite DN350 existante sous la RD42, avec branchements différenciés selon les lots.
- Défense incendie : poteaux tous les 150 m, raccordés au nouveau réseau.
- Collecte des eaux usées : réseau gravitaire, poste de relevage, traversée sécurisée du futur chenal, regards de connexion pour chaque macro-lot.
- Validation technique : tous les travaux seront validés par VEOLIA avant mise en œuvre.

La commission estime 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

5.4.9 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.

Réponse de la commune de La Londe :

Une analyse de la pollution des sols a été réalisée. Le site, anciennement occupé par Naval Group, a cessé ses activités en 1993 et a fait l'objet de plusieurs campagnes de dépollution en 2007 et 2014, supervisées respectivement par SITA REMEDIATION et SOL-2^E.

L'évaluation environnementale sera complétée par les données issues des bases GéoRisques, de la carte CASIAS et des bases BASOL et SIS :

- CASIAS : 6 anciens sites industriels ou de services recensés dans un rayon de 3 km, dont un au droit du site.
- BASOL : aucun site à pollution suspectée ou avérée dans la zone d'étude rapprochée.
- SIS : aucun secteur identifié à ce jour dans la zone, l'inventaire étant en cours dans le département du Var.

Un diagnostic historique et technique du sous-sol a été mené via cinq études entre 2009 et 2018. Une étude spécifique à la pollution pyrotechnique a également été réalisée en 2015, concluant à l'absence de risque identifié, elle a donné lieu à une attestation du ministère de la Défense en date du 12 octobre 2015.

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.

La commission note 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, elle n'a pas noté de modification de l'OAP en ce sens et recommande de l'y intégrer.

5.4.10 Examen conjoint du 4/02/2025.

Une réunion d'examen conjoint concernant la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU s'est tenue à la mairie de La Londe les Maures le 4 février 2025. Le « Procès-verbal de synthèse de l'examen conjoint du 4 février 2025 » est joint au dossier de l'enquête publique

Certaines remarques faites en séance, ont fait l'objet de réponse dans un document joint dossier d'enquête publique : « Réponse au procès-verbal de synthèse de l'examen conjoint du 4 février 2025 ».

Il est, en substance, précisé que :

- La nécessité de la proximité de l'eau pour l'installation de l'essai mer sera précisée.
- La notice sera complétée afin de préciser que les capacités de production d'eau potable et de traitement des eaux usées sont suffisantes pour répondre aux besoins du projet (cf. réponse à la MRAe).
- À la suite de la cessation d'activités, plusieurs opérations de dépollutions ont été menées entre 2007 et 2014. A ce jour, il est à noter que le site a fait l'objet d'une étude historique et technique de pollution pyrotechnique en 2015 qui n'a pas mis en évidence des activités ou événements susceptibles d'avoir occasionné une pollution pyrotechnique et a donné lieu à une attestation du ministère de la Défense en date du 12 octobre 2015.
- Le règlement sera précisé sur les maladies liées aux moustiques (cf. para 2.6.7 du DAE page 558).
- Le règlement sera complété pour recommander de limiter les plantations d'espèces allergènes.
- L'OAP fait bien figurer les zones inconstructibles (10 m de part et d'autre des différents cours d'eau ou canal de délestage) en rappelant la possibilité de dérogation prévue pour les clôtures soit dans le règlement soit dans l'annexe.
- L'OAP sera complétée par la dernière carte d'aléa et fera un renvoi à l'annexe 7C5 concernant les risques d'inondation.
- L'approfondissement des études hydrauliques a permis de préciser les cartes d'aléas. Le phasage (de l'ouverture à l'urbanisation) sera revu en cohérence avec le dossier projet en faisant abstraction de la mention des travaux PAPI mais en tenant compte des conclusions des études hydrauliques.
- Un chapitre DECONSTRUCTION / DESARTIFICIALISATION sera ajouté dans l'OAP.
- Le risque radon sera évoqué dans le règlement et l'OAP. Les recommandations d'usages telles que mentionnées par l'ARS seront reprises dans l'OAP.
- Tous les documents seront corrigés afin de parler « d'aléas » au lieu de « risques ».
- Le vocable « sensible » sera défini de la manière suivante. Dans le cadre de l'aménagement du nouveau quartier des Bormettes, sont considérés comme « sensibles », les établissements tels que les campings, les établissements de santé, scolaires ou médico-sociaux. ».

- Pour plus de lisibilité, les cartes d'aléas indiqueront les principes d'implantations des constructions.
- Les dispositions réglementaires seront développées pour les aléas modérés et les aléas forts. Une carte et des tableaux avant travaux du PAPI et après travaux du PAPI indiquant les niveaux du premier plancher aménageable seront rajoutés en indiquant :
 - Le TN
 - Le niveau plancher des plus hautes eaux (Q100)
 - La côte de plancher (+0,40 cm)
- Il y aura :
 - Réintégration de la SUP de la STEP
 - Reprise des 3 planches du PLU en vigueur en intégrant le secteur des Bormettes mis en compatibilité.
- Le règlement sera complété tout en permettant des exceptions pour prendre en compte les spécificités de certaines constructions, qui seront édifiées en remblais (impossibilité de respecter la transparence). Les exceptions permises pour la halle industrielle et le bâtiment essais mer, conformément aux hypothèses des études hydrauliques seront mentionnées dans l'OAP.
- Le règlement sera complété pour faire référence aux différents aléas.
- Le règlement sera modifié pour faire mention de l'ensemble des travaux du PAPI.
- Concernant la hauteur des constructions et les différentes dispositions concernant l'aléa submersion marine, le règlement sera modifié pour clarifier les dispositions et l'ensemble des documents sera mis en cohérence.
- Sur la nécessaire transparence hydraulique des clôtures, le règlement sera complété en ce sens.
- Le règlement sera complété en rajoutant une règle de marge de recul par rapport aux cours d'eau pour l'ensemble des constructions de 10m. Cette disposition sera rajoutée seulement dans la zone 3AU.

La commission note qu'effectivement la DAE est particulièrement détaillée sur les points soulevés. Cependant, ni le projet de règlement, ni l'OAP n'intègrent totalement ces remarques. La commission recommande d'intégrer ces éléments dans les documents afférents.

Les autres avis écrits évoqués pendant la réunion sont repris dans les paragraphes infra, suivants les rédacteurs.

5.5 Avis MEC PLU Chambre d'Agriculture du Var du 14/01/2025.

La CA83 émet un avis favorable sous réserve d'informer l'exploitant agricole en place de la procédure d'ouverture à l'urbanisation de la zone actuellement exploitée et déclarée à la PAC comme « prairie avec herbe prédominante et ressources fourragères ligneuses présentes ».

La commission souscrit à cette recommandation.

5.6 Avis MEC PLU Ville de Hyères du 21/01/2025.

Dans son avis du 21 janvier 2025, la ville d'Hyères-les-Palmiers n'émet aucune observation particulière.

La commission prend acte de cet avis.

5.7 Avis MEC PLU DGAC Sud-Est 17/12/2024.

Dans son avis du 17 décembre 2025, la DGAC/SNIA SE indique qu'il faudra demander les autorisations idoines concernées par les « servitudes aéronautiques à l'extérieur des zones de dégagement concernant des installations particulières ».

La commission souscrit à cette recommandation.

5.8 Avis MEC PLU Marine Nationale du 27/11/2024.

Dans son avis du 25 novembre 2024, la Marine Nationale indique qu'elle n'a aucune observation quant à la servitude aéronautique T583006901, qui limite la hauteur de construction sur sa zone d'effet, n'étant pas impactée par le projet d'aménagement du quartier des Bormettes.

La commission prend acte de cet avis.

5.9 Avis MEC PLU ONF du 20/11/2024.

Dans son avis du 20 novembre 2024, l'ONF n'émet pas d'observation particulière sur le dossier car la mise en compatibilité du PLU ne concerne pas des terrains relevant du régime forestier.

La commission prend acte de cet avis.

5.10 Avis MEC PLU Architecte des bâtiments de France du 29/01/2025.

Dans son avis du 29 janvier 2025, l'architecte des bâtiments de France indique que, compte-tenu de l'absence de servitude d'utilité publique patrimoniale et, de l'enjeu stratégique du projet, il n'émet pas d'observation particulière.

La commission prend acte de cet avis.

5.11 Avis du préfet maritime de la Méditerranée du 25 avril 2025.

Dans son avis du 25 avril 2025, le préfet maritime de la Méditerranée émet un avis conforme à la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime naturel sous réserve, dans le cadre de la commission nautique locale, d'une analyse des incidences du projet sur le plan de balisage de la bande littorale des 300 mètres de la commune de La Londe-les-Maures et d'étudier s'il est nécessaire que le préfet maritime règlemente les usages aux abords du ponton.

La commission prend acte de cet avis.

Avis concession ponton du service chargé des Affaires Maritimes du 29/04/2025.

Dans son avis du 29 avril 2025, le service chargé des Affaires maritimes de la DDTM émet un avis favorable au projet.

La commission prend acte de cet avis.

5.12 Avis concession ponton du commandant la zone maritime Méditerranée du 5/06/2025.

Dans son avis en date du 5 juin 2025, le commandant de la zone maritime Méditerranée donne un avis favorable à la demande de concession d'utilisation du domaine public naturel avec 4 observations :

- que la problématique d'une possible pollution pyrotechnique (minages pendant la seconde guerre mondiale) du site doit être prise en compte ;
- que les infrastructures, étant situées en zone Natura 2000, devront respecter les mesures de protection de l'environnement et de préservation de la biodiversité ;
- qu'une demande d'information nautique devra être émise lors de la construction des ouvrages maritimes et de la mise en place du balisage ;
- que ce site, qui n'est habituellement pas utilisé pour des activités militaires, pourra toujours l'être par les unités de la Marine nationale en mission de protection des personnes et des biens ou de défense du territoire.

La commission prend acte de cet avis.

5.13 Avis de la commune de La Londe-les-Maures.

En séance du conseil municipal du 4 juin 2025, la commune de La Londe-les-Maures émet un avis favorable au projet.

La commission prend acte de cet avis.

5.14 Avis concession ponton DDFIP du 16/06/2025.

La Direction Départementale des Finances Publiques du Var (DDFIP) par son avis du 16 juin 2025 estime que, sur le plan domanial, le dossier n'appelle aucune objection de sa part. Elle propose une redevance domaniale annuelle de 18 923 €.

La commission prend acte de cet avis.

5.14.1 Avis concession ponton DDTM du 2/07/2025 – Clôture de l'instruction administrative.

Le directeur départemental des territoires et de la mer du Var, clôt l'instruction administrative du dossier de projet de convention de concession avec un avis favorable après avoir consulté les services concernés et noté qu'ils avaient émis des avis favorables ou réputés favorables.

La commission prend acte de cet avis.

5.14.2 Avis concession ponton de la commission nautique locale du 30/06/2025.

Après cette réunion le 30 juin 2025 et s'être fait présenter le projet, la commission nautique locale a émis un avis favorable à l'unanimité avec trois recommandations :

- Le balisage du chenal d'entrée du port avec des bouées rouges et vertes en continuité du balisage d'entrée du port,
- La création d'un groupe d'échange restreint alimenté par Naval Group pour informer des jours d'essais,
- La signalisation lumineuse du coffre d'amarrage.

La commission prend acte de cet avis.

5.14.3 Avis concession ponton du département recherche archéologiques du 24/06/2025.

Par lettre du 24 juin 2024, le département des recherches archéologiques et sous-marines de la direction générale des patrimoines et de l'architecture estime qu'en l'état des connaissances archéologiques sur le secteur concerné, de la nature et de l'impact des travaux projetés, ceux-ci sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique. Ce projet, dès complétude du dossier, donnera lieu à une prescription de diagnostic archéologique préalablement à sa réalisation.

La commission prend acte de cet avis.

5.14.4 Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la région PACA (CSRPN).

Le CSRPN interrogé sur la demande de dérogation à protection d'espèces dans la cadre du projet a émis un avis défavorable en date du 4 mars 2025.

La conclusion de son avis est ainsi formulée : « La démarche compensatoire proposée n'est pas de nature à contrebalancer les incidences du projet et ne permet pas d'atteindre l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

Le CSRPN émet un avis défavorable en ce qui concerne la demande de dérogation à la protection d'espèces dans le cadre le cadre du projet de reconquête du site des Bormettes à la Londe-les-Maures (83).

Le CSRPN recommande des compléments d'inventaire pour répondre aux incertitudes concernant les effets du débroussaillage sur la détection des espèces d'oiseaux et de reptiles pendant les inventaires, notamment pour le Lézard ocellé (application du protocole PIRA), ainsi que le déploiement d'une mesure compensatoire sur un territoire permettant de compenser les impacts résiduels, le site proposé ne correspondant pas aux habitats et espèces impactés.

Le CSRPN rappelle que le Moineau friquet nécessite l'avis du conseil national de la protection de la nature pour déroger à sa protection en cas d'impact par un aménagement. »

Dans sa réponse du 10 avril 2025, Naval Group a apporté des précisions argumentées sur chacun des points soulignés par le CSRPN :

Les risques sur la montée des eaux (de mer, tempêtes, tsunامي, etc.) ne sont pas pris en compte,

Naval Group estime que contrairement à ce qui est affirmé, les risques liés à la montée des eaux (submersion marine, tempêtes, tsunamis) ont bien été intégrés à l'analyse du projet :

- Pour la submersion marine, l'analyse est incluse dans l'étude d'impact (Partie IV, §8.1.4 et Partie V, §3.1.1). Le risque y est évalué faible à l'horizon 2100 (hauteur < 0,5 m, uniquement au sud du terrain). L'étude hydraulique (PJ4, annexe 8) conclut que les crues fluviales ne sont pas influencées par la montée du niveau de la mer. De plus, les bâtiments ne sont pas inondables par submersion.

- Pour le risque de tsunami, l'analyse est incluse dans l'étude d'impact (Partie IV, §8.1.5 et partie V, §2.8.1.3 et §3.7.1.3. Le risque tsunami est évalué de faible à moyen selon les données ALDES (BRGM, 2010), avec des hauteurs maximales estimées à 1 m pour la région (hors sites spécifiques comme Nice). En phase travaux, la vulnérabilité est jugée négligeable en raison du caractère temporaire et de la faible fréquence des tsunamis. En phase exploitation, les bâtiments seront implantés à 3,17 m NGF, bien au-dessus du niveau de risque estimé.

La commission en prend.

Le calibrage des aménagements hydrauliques est fait à partir de la crue de référence de 2014 et ne permet pas de prendre en compte le risque d'inondation d'une crue centennale (probable dans le contexte de changement climatique),

Naval Group précise que le calibrage des aménagements hydrauliques a été réalisé en se basant sur la crue de référence de 2014 en utilisant l'hypothèse la plus extrême entre la crue centennale et les crues réelles.

Une note spécifique sur l'inondation a été élaborée et annexée à l'étude d'impact, intégrant notamment le risque pour le Maravenne et le Carrubier :

- Pour le Maravenne, le modèle de crues basé sur l'événement de 2014 a été exploité pour simuler une crue centennale, en intégrant la rupture hypothétique du merlon existant, ce qui n'a pas été observé lors de la crue de 2014. Les cartes de hauteur d'eau, vitesse et aléa ont été réalisées en tenant compte de cette rupture.
- Pour le Carrubier, le modèle a été calibré sur l'événement de 2018, considéré comme plus rare que la crue centennale, afin de garantir la sécurité des biens et des personnes face à cet événement, en adoptant l'hypothèse la plus défavorable.
- Ainsi, le projet a été conçu pour anticiper et gérer efficacement le risque d'inondation, même dans des scénarios extrêmes.

La commission en prend acte.

Le programme d'habitats et d'hébergement hôtelier ne relève pas d'une raison impérative d'intérêt majeur,

Naval Group estime que la création de logements adaptés et d'un hôtel à proximité du site industriel semble être une solution judicieuse pour faciliter l'accès des employés et des visiteurs, tout en contribuant à la durabilité environnementale. En réduisant les trajets entre le lieu de travail et le logement, il y aura une diminution de l'empreinte carbone.

De plus, le fait que ces projets soient conçus en tenant compte de l'architecture locale et de l'histoire du quartier des Bormettes montre une volonté d'intégration harmonieuse dans le paysage urbain. Cela peut également renforcer le sentiment d'appartenance des collaborateurs à leur environnement de travail.

Le projet d'habitats et d'hébergement hôtelier n'est pas considéré comme une nécessité impérative, mais il joue un rôle important en lien avec le développement industriel. Concernant les logements, le site de Naval Group aux Bormettes prévoit d'accueillir initialement environ 550 collaborateurs, avec une capacité future de 700.

La majorité des employés résident actuellement à Toulon ou dans les environs, mais une partie habite déjà à La Londe-les-Maures ou à proximité. La création de nouveaux logements, principalement des appartements adaptés aux familles, facilitera l'accueil des nouveaux collaborateurs, ainsi que des stagiaires et alternants, tout en favorisant la proximité à pied pour réduire l'impact carbone lié aux déplacements.

Pour l'hébergement hôtelier, un hôtel 3 étoiles d'environ 80 chambres est prévu pour répondre aux besoins en hébergement d'affaires, notamment pour les visiteurs, partenaires, universitaires et autres collaborateurs. La zone dispose de peu d'offres hôtelières, ce qui rend ce projet pertinent.

Enfin, ces équipements ont été dimensionnés avec modération, en limitant notamment le nombre de logements à 25 (au lieu de 80 initialement), et s'inscrivent dans l'architecture locale du quartier des Bormettes, en écho à l'histoire du site.

La commission estime que, sans être d'intérêt majeur, la création d'un programme d'habitat et d'hébergement hôtelier, tourné essentiellement vers les collaborateurs de Naval Group apporte une attractivité forte au projet.

La friche réappropriation de la friche industrielle aurait pu se faire au profit unique de la biodiversité et de mesures de compensation pour d'autres projets,

Le niveau d'enjeu de l'espèce « Euphorbe de Terracine » doit être conservé à « fort » et non rétrogradé à faible ou modéré, les impacts du projet sont sous-évalués, la mesure de compensation proposée n'est accompagnée d'aucune précision sur la durée et le protocole des suivis, ni sur leurs résultats,

Le porteur du projet précise que cette espèce, très résiliente et adaptable, est présente en grand nombre dans la zone d'étude, même si ses habitats principaux ne sont pas directement concernés. La zone d'étude est donc considérée comme peu critique pour cette espèce à fort enjeu de conservation.

Cependant, pour préserver cette plante, une mesure de transplantation a été mise en place, basée sur une méthodologie validée par des botanistes, visant à déplacer les individus vers des milieux similaires dans le périmètre du projet. La translocation est planifiée principalement en fin février-mars ou en septembre-octobre, périodes favorables pour la survie des plantes, en évitant la floraison. Les zones de transplantation ont été choisies à proximité, dans des habitats déjà occupés par l'espèce, ce qui augmente les chances de succès.

L'Euphorbe de Terracine, étant une plante pionnière tolérante aux milieux perturbés, se développe rapidement dans des habitats rudéraux ou dégradés, ce qui facilite sa transplantation et sa recolonisation. Des expériences passées dans le sud de la France ont montré un taux de survie élevé et une régénération rapide après transplantation, renforçant la confiance dans cette démarche.

Enfin, une correction importante a été apportée concernant la superficie d'habitats détruits : initialement estimée à tort à 11,28 hectares, elle a été corrigée à 1,59 hectare, ce qui indique un impact beaucoup plus faible que prévu, et un niveau d'impact faible a été retenu. La mesure d'évitement en amont (E0) a permis de préserver une surface significative de l'habitat de l'espèce, contribuant à limiter l'impact global du projet.

La commission estime qu'en prenant en considération la modification de la superficie concernée, ainsi que la résilience de l'espèce, les mesures proposées par Naval Group sont en corrélation avec le niveau d'enjeu proposé dans l'étude.

Le statut (et la présence) de l'espèce « lézard ocellé » doit être réétudié avec des moyens propres,

Concernant le Lézard ocellé (*Timon lepidus*), le porteur du projet indique que, bien que la zone d'étude soit inscrite dans un secteur où la présence de l'espèce est hautement probable selon certaines cartes, cette information doit être considérée avec prudence. En effet, ces cartes sont basées sur des données d'occupation du sol qui ne reflètent pas toujours la réalité terrain, comme en témoigne la présence du village de La Londe-les-Maures, totalement urbanisé, dans une zone supposée favorable.

Les inventaires réalisés dans la zone ne montrent pas d'habitats potentiellement favorables à l'espèce, et les données bibliographiques locales ne signalent aucune observation historique dans cette zone.

Les observations les plus proches datent de 2010, à 600 mètres, mais dans des secteurs naturels très urbanisés, rendant le transit vers la zone projet très improbable.

Au vu de ces éléments, le porteur du projet considère que le Lézard ocellé est absent de la zone d'étude.

Concernant le protocole PIRA, qui consiste à rechercher l'espèce par des placettes de 1 hectare entre avril et juin, il n'est pas jugé pertinent ici, car la zone ne présente pas d'habitats favorables, et ce protocole n'est pas obligatoire pour une étude d'impact sur une année. Par conséquent, il n'est pas pertinent de l'appliquer dans ce contexte.

La commission en prend acte

Le statut du Moineau friquet doit être monté à « Fort ». La dérogation éventuelle passant alors par l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP), les impacts du projet sont sous-évalués,

Concernant le statut du Moineau friquet (*Passer montanus*), le porteur du projet reconnaît qu'une erreur s'était glissée dans le rapport initial, où l'espèce était considérée comme probable nicheuse dans la zone.

En réalité, les observations récentes, notamment en juillet 2023, montrent que cette espèce n'est présente que de manière occasionnelle en alimentation, sans preuve de nidification ni indication d'une présence significative durant la période de reproduction. Les inventaires et données bibliographiques confirment cette faible présence, avec seulement deux observations en 2020.

De plus, le statut de conservation du Moineau friquet a été réévalué, passant d'un enjeu faible à un enjeu modéré en début 2025, mais cela n'affecte pas l'évaluation des impacts dans le cadre du projet, puisque l'espèce n'est pas considérée comme nicheuse ou impactée de manière significative.

Le porteur du projet précise également qu'il n'y a pas eu confusion avec le Moineau domestique, qui est une espèce protégée à enjeu très faible et qui a été observée comme nicheuse dans la zone.

Le Moineau friquet, quant à lui, est présent uniquement en alimentation, et son impact potentiel est jugé faible, avec une surface d'habitat d'alimentation large mais sans impact majeur.

En conséquence, le Moineau friquet ne fait pas l'objet d'une demande de dérogation, car sa présence est limitée et ses impacts faibles. Les surfaces d'habitat d'alimentation figurant dans les tableaux sur la dette compensatoire ont été mentionnées pour des raisons fonctionnelles et ne nécessitent pas de dérogation, tout en bénéficiant du dispositif compensatoire prévu pour les autres espèces protégées.

La commission considère que le porteur de projet a bien étudié 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 ».

Le choix de deux des parcelles qualifiées de « zones de biodiversité » (appellation jugée sur-estimée) est discutable car trop petites et enclavées,

Le terme "sanctuaires de biodiversité" est corrigé en "zones de biodiversité", qui couvrent environ 3 hectares. Les choix architecturaux visent à maximiser les zones perméables conservées, incluant des bâtiments compacts, des parkings perméables et la remise en état de zones goudronnées 1 2 3 4 5.

Les zones de biodiversité ont été sélectionnées en fonction de la cartographie des espèces protégées pour minimiser les impacts. Malgré leur petite taille et leur enclavement, ces zones permettent de préserver plusieurs espèces protégées et patrimoniales, telles que le Petit-duc scops, l'Euphorbe de Terracine, la Huppe fasciée, de diverses espèces de chiroptères et de hérissons.

La conservation de ces zones vise à maintenir et protéger ces espèces en créant des zones protégées du passage humain et canin, réduisant ainsi les dérangements et les destructions involontaires

La commission en prend acte

Pour les espèces les plus fragiles, les habitats naturels compensatoires du massif des Maures proposés sont radicalement différents de ceux de la friche étudiée,

Naval Group a décidé de retirer les mesures initialement prévues pour le site de Valcros, en suivant l'avis du CSRPN. À la place, une nouvelle zone compensatoire a été identifiée, qui vise à compenser une dette écologique de 2,5 unités. Pour atteindre une absence de perte nette de biodiversité, il est nécessaire de mettre en œuvre des mesures compensatoires sur une surface de 3,2 hectares dans cette nouvelle zone.

Le site des Bas Jardins, qui a récemment été légué au Conservatoire du Littoral, a été choisi pour ces mesures. Bien qu'il présente actuellement des défis, tels que la présence d'espèces exotiques envahissantes et des déchets horticoles, Naval Group s'engage à restaurer ce site. Les actions de génie écologique prévues ont été discutées avec le Conservatoire, et un suivi environnemental sera effectué sur une période de 30 ans pour évaluer l'efficacité des mesures mises en place.

La commission estime que ce partenariat avec le conservatoire du littoral apporte les garanties demandées par le CSRPN.

Les mesures de compensation sont clarifiées et justifiées par Naval Group comme suit :

Mesure C1a : Conservation d'un bâtiment pour les chiroptères

Justification : Amélioration des gîtes pour les chauves-souris, compensant la perte d'habitat due à la destruction d'un bâtiment. Des prospections saisonnières permettront d'étudier leur utilisation et d'optimiser les conditions de gîte.

Mesure C1b : Amélioration de la connectivité gîte/espaces naturels

Justification : Restauration et création de corridors pour faciliter les déplacements des chiroptères et d'autres espèces, améliorant ainsi l'état écologique du site.

Mesure C1c : Installation de gîtes pour chiroptères

Justification : Création de gîtes de substitution pour les espèces arboricoles avant les travaux, avec un suivi pour évaluer leur utilisation.

Mesure C2 : Transplantation d'Euphorbe de Terracine

Justification : L'espèce est robuste face aux perturbations et peut être transplantée avec succès, comme l'ont montré des expériences antérieures (cf. paragraphe dédié supra).

Mesure C4 : Installation de nichoirs pour oiseaux cavicoles

Justification : Mise à disposition de gîtes pour des espèces spécifiques, avec un suivi pour collecter des données sur leur utilisation.

Mesure C5a : Création de mares pour amphibiens

Justification : Nette amélioration de l'habitat pour les amphibiens, avec des retours positifs observés dans d'autres opérations du même type sur l'occupation des nouvelles mares.

Mesure C5b : Création d'hibernacula pour amphibiens et reptiles

Justification : Mise à disposition de gîtes pour plusieurs espèces, avec un suivi pour évaluer leur utilisation (cf. mesures C4 et C6).

Mesure C6 : Création de gîtes d'hibernation pour le Hérisson d'Europe

Justification : En l'absence de données actuelles, mise en place de mesures d'amélioration de l'habitat pour le hérisson, avec un suivi pour collecter des données sur leur utilisation.

Mesure C7 : Lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes et entretien écologique des sanctuaires de nature aux abords de l'emprise

Justification : Élimination des espèces envahissantes pour favoriser les plantes autochtones et améliorer l'état écologique du site.

Par ailleurs, deux mesures d'accompagnement sont également requalifiées en mesures de réduction :

Mesure R9 : Sauvetage des amphibiens en amont des travaux,

Mesure R10 : Sauvetage des reptiles en amont des travaux

La commission estime que l'ensemble de ces mesures visent à compenser les impacts des travaux sur la biodiversité et à améliorer l'état écologique global de la zone.

5.15 Avis du Parc National de Port-Cros.

Par courrier du 12 mai 2025, le Parc National de Port-Cros émet un avis favorable au projet avec 3 observations :

- Effectuer une réplique annuelle de la collecte de l'espèce envahissante « *Caulerpa taxifolia* », une unique opération en début d'opération n'apparaît pas suffisante,
- Tenir compte des préconisations fournies dans le cadre de l'étude menée par l'Office Français de la Biodiversité pour les équipements à traiter dans le cadre de la conversion technique des ancrages du balisage maritime.
- Communiquer au Parc National de Port-Cros les résultats des suivis réalisés dans le cadre de certaines mesures (transplantation des individus de « *Posidonia oceanica* »).

La commission prend acte de cet avis et des réponses faites par Naval Group dans le cadre des réponses à la MRAe (voir supra) et du partenariat prévu entre les deux entités.

6 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE.

6.1 Visite des lieux avec présentation préalable du projet par Naval Group

Une visite des lieux a été organisée, à l'initiative de Naval Group, le 6 juin 2025, précédée d'un exposé de M. Jean-Marie Guérin, Directeur du projet des Bormettes auprès de cette société.

Il rappelle que :

- La SA Naval Group est un groupe industriel français spécialisé dans la construction navale. Société de droit privé, son capital est détenu principalement à hauteur de 62,25% par l'Etat français et, de 35% par Thales.
- Naval Group est, depuis 2017, l'héritière des arsenaux français et de la Direction des Constructions et Armes Navales (DCAN) devenue la Direction des Constructions Navales (DCN) en 1991, et DCNS (S pour notion de système et service) en 2007.
- En 2017, la DCNS est devenue Naval Group ; la société se classait au 27^{ème} rang mondial pour la production d'armements. Sa mission au service de la Marine Nationale française est de concevoir, construire et, entretenir les bâtiments. Son ambition est de devenir le leader européen des drones, systèmes autonomes et, armes sous-marines.
- Le site des Bormettes ne procèdera à aucune opération d'armement en explosif des drones construits sur le site.
- L'ancrage historique de la société dans le département du Var, comprenant 4.200 collaborateurs sur un total de 16.700 à travers 18 pays, ainsi qu'un budget de 140 millions d'investissement consacré aux nouveaux projets, dont celui des Bormettes à titre principal.
- Les drones constituent un enjeu désormais majeur, au vu de l'évolution de la situation géopolitique actuelle du monde.
- Le ministre des Armées déclarait le 7 janvier 2025 que ces derniers sont devenus les piliers du combat moderne, tout en déplorant que la France ne se situe pas encore au niveau des circonstances et, attendant que l'année 2025 soit celle d'un sursaut salutaire en la matière.
- La création du centre excellence à La Londe-les-Maures consistera à regrouper les équipes Naval Group des activités drone, systèmes autonomes et armes sous-marines des sites d'Ollioules, Toulon-Lagoubran et, Saint Tropez sur un site innovant, attractif et, exemplaire environnementalement.
- Le personnel sera majoritairement composé d'ingénieurs, techniciens, ainsi que des équipes de production pour des tâches de conception-développement, essais-prototypages, assemblage et intégration.

6.2 Concernant le Centre d'excellence.

Le centre d'excellence s'inscrit dans un projet global d'aménagement qui se déroulera en deux phases :

- la phase 1 est programmée pour 2027 : elle comprendra la construction du centre d'excellence lui-même (voirie, bâtiments tertiaires industrie, bâtiment essais en mer, customer center, ponton, 4 parkings destinés aux collaborateurs, visiteurs, et au public, ainsi qu'un restaurant d'entreprise) et un jardin public ;

- la phase 2 est prévue en 2030 pour la construction de logements, d'un hôtel destiné aux collaborateurs du groupe, d'une zone partenaire et, son parking, ainsi que d'un équipement sportif.

Des aménagements seront entrepris dès le début du projet sur une phase unique : les parkings publics, l'aménagement de l'avenue Schneider, des abords du cours d'eau Le Carrubier, un réseau de plusieurs noues pluviales, un ensemble d'aménagements en mode doux, la promenade et le jardin de bord de mer, un arrêt de bus, et un ensemble d'aménagements paysagers des espaces publics.

Le boulevard Schneider sera rendu plus confortable grâce à une série de travaux : cheminements en mode doux, espaces ombragés, noues hydrauliques permettant de réaliser une sécurisation des écoulements provenant du quartier des Bormettes et, collecter l'ensemble des eaux de ruissellement du secteur, places de stationnement le long du boulevard.

Le front de mer sera rendu plus accessible avec le réaménagement complet de la promenade, bordée par un jardin public, un espace de détente paysager et, un îlot de fraîcheur.

De nouveaux stationnements seront créés le long du boulevard Schneider, de même qu'un parking de 27 places au cœur des Bormettes, un parking à l'héliport de 72 places.

6.3 Concernant les échanges continus avec les parties prenantes.

- Échanges avec les habitants :
 - Concertation lors du lancement du PLU en mai 2023 ;
 - Réunion avec les associations Amis des Bormettes en juin 2023, juin 2024, janvier et mai 2025.
- Communication :
 - Publications dans le journal de la Communauté de Communes en janvier 2024 et 2025, articles réguliers dans Var Matin en 2024 et 2025, pages sur le site internet, mise en place de panneaux sur le site en juin 2025.

6.4 Concernant la nature au cœur du projet.

- Renforcement de la nature par la création de quatre zones de biodiversité (3 ha), le doublement du nombre d'arbres sur le site, le maintien des allées d'arbres sur l'avenue Schneider et au Nord du site.
- Protection de la faune et de la flore par la mise en place de gires pour les espèces, le maintien de l'ancien bâtiment de la direction pour les chiroptères et, une solution de compensation identifiée à La Londe.
- Un design de projet adapté aux exigences : compacité des constructions pour maintenir le taux de perméabilité des terrains du site, bâtiment bioclimatique et à énergie positive, design du ponton revu pour réduire l'empreinte sur la flore maritime.

6.5 Concernant l'évolution du projet depuis son lancement.

- Evolution du format du ponton : ouvert au public, diminution par trois de sa surface, impact sur la posidonie minimisé.
- Développement des énergies renouvelables : un bâtiment à énergie positive (30% initialement).
- Maîtrise de la nature : élargissement de la zone de biodiversité au Nord du site, réduction du nombre d'arbres détruits.
- Protection des espèces : conservation de l'ancien bâtiment de direction pour les chauves-souris, réduction de 19 m² de l'impact de la posidonie, développement de solutions de compensation terrestre et maritime.

6.6 Mise en œuvre de la démarche Eviter, Réduire, Compenser (ERC) pour assurer la conservation des espèces.

- **Eviter** : protection, pendant la phase des travaux, de quatre zones de biodiversité et de l'espace paysager sur le milieu terrestre, ainsi que sur le milieu maritime ;

- **Réduire** :

Sur le milieu terrestre : facilitation de l'évacuation des espèces végétales pendant les travaux, conservation des routes de vols, installation de gîtes en amont des travaux, réduction de l'éclairage en phase travaux.

Sur le milieu maritime : design du ponton, réduction de la pollution sonore et visuelle, éviter la présence de cétacés.

- **Compenser** :

Sur le milieu terrestre : création de gîtes pour les oiseaux, amphibiens, reptiles, hérissons, etc., l'ancien bâtiment de la Direction sera dédié aux chauves-souris, mise en place d'une solution de compensation de 4 ha pour créer des jardins, transplantation de la plante Euphorbe de Terracine et, action de sensibilisation auprès des collaborateurs.

Sur le milieu maritime : nettoyage des fonds au niveau de l'Argentièrre et au large des Salins, mise en place d'une solution alternative pour les corps morts.

6.6.1 Concernant le ponton :

Il assurera un équilibre entre trois types de contraintes :

- Les enjeux environnementaux,
- Les besoins opérationnels
- Son intégration dans l'espace.

Les études ont confirmé que l'ouvrage ne générerait aucune perturbation de nature sédimentaire sur la zone.

Au terme de l'étude de trois scénarios, son positionnement a été prévu au droit de la plage et, sa taille définitive fixée à 110 m* 6 m, contre une dimension de 200 m*12 m envisagée dans le scénario initial.

6.6.2 Concernant l'amélioration de la situation hydraulique :

Grâce au centre d'excellence, plusieurs initiatives importantes ont été prises en compte :

- Une réduction des risques d'inondation pour les secteurs et les quartiers voisins par la suppression des murs de clôture, la création de deux noues d'eaux pluviales comportant de deux exutoires à la mer, un élargissement de la noue située au Nord.
- Naval Group n'opèrera pas de prélèvement d'eau souterraine, mettra en place un nouveau réseau d'eaux usées, de même qu'un système de traitement au plus près des sources en cas de pollution accidentelle.
- La conservation du taux de perméabilité du terrain par la construction des nouveaux bâtiments sur pilotis, et la transparence hydraulique des murs de clôture.
- La mise en place d'un dispositif de récupération des eaux pluviales du parking et de la toiture du site Naval Group.

Par ailleurs, à l'issue de différentes études hydrauliques, l'hypothèse la plus extrême a été retenue pour établir les mesures correspondantes :

- Crue centennale pour le Maravanne avec la rupture d'une brèche à l'entrée du terrain ;
- Crue 2018 pour la simulation du Carrubier.

Les simulations n'ont pas pris en compte l'impact positif du Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI), ainsi que des systèmes d'évacuation des eaux pluviales prévus.

Les simulations comportant les mesures hydrauliques retenues, confirment l'amélioration hydraulique de la zone en cas d'inondation du Carrubier : aucun impact sur la cité des Bormettes, diminution de la hauteur d'eau pour les habitations à l'Est, au Nord-Ouest et au Sud et, une augmentation de moins de 25 cm au niveau de l'usine.

6.6.3 Evolution du projet.

Ce dernier évolue depuis son lancement sur plusieurs aspects et comporte de nombreux impacts :

- Le choix des hauteurs minimales de plancher des bâtiments par la sélection de de l'hypothèse la plus prudente ;
- La transparence hydraulique de l'avenue Schneider avec l'ajout d'exutoires perpendiculaires à la voie pour renforcer l'évacuation des eaux des Bormettes ;
- Le contrôle des hydrocarbures avant leur rejet en mer par l'instauration d'un contrôle au plus près de la source de pollution sur le site de Naval Group ;
- Une simulation de l'impact d'une crue du Carrubier pour la construction sur pilotis des logements au Nord ;
- Un nouvel accès au site au début de l'avenue Schneider, la construction d'un rond-point au Pont Blanc, une amélioration continue des pistes cyclables ;
- Des impacts économique, touristiques et phoniques.

L'exposé de M. Jean-Marie GUERIN a été suivi d'une visite des lieux sur tout le périmètre de la zone des Bormettes qui a permis de mieux visualiser sa superficie et l'état des lieux actuel.

7 Mesures de Publicité.

7.1 Publicité dans la presse (Annexe 4).

Un avis au public, dressé par la DDTM, reproduisant les principales dispositions de l'arrêté d'ouverture d'enquête, a été inséré dans deux journaux dans les conditions suivantes :

Première Parution :

- VAR matin le 20 juin 2025
- La Marseillaise le 20 juin 2025

Deuxième Parution :

- VAR matin le 11 juillet 2025
- La Marseillaise le 11 juillet 2025

7.2 Affichage et publicité.

L'affichage de l'avis d'enquête a été effectué à différents endroits cités ci-après, au nombre de treize (13) le 20 juin 2025, soit 17 jours avant l'ouverture de l'enquête : **(Annexe 6)**

- A la mairie de La Londe les Maures,
- A notre dame des Maures,
- A L'Argentièrre,
- A Valrose,
- A la Caserne des pompiers,
- Au rond-point de la poste,
- A la Communauté de Communes,
- Aux Bormettes avenue Schneider,
- Sur le littoral (au nombre de deux),
- Au Port,
- A Saint Nicolas,
- A Valcros.

L'avis public a également été publié sur trois (3) panneaux d'affichage électronique situés :

- Proche de la mairie en direction de la Rte de Toulon,
- Proche de la mairie en direction du Lavandou,
- Sur la route de Valcros.

A cet effet, un premier constat d'huissier, joint à l'**Annexe 6**, a été établi le 20 juin 2025 par Maître Amaury Vernange, Commissaire de justice à Gemenos.

Un deuxième constat a été établi durant l'enquête le jour de l'ouverture de l'Enquête, le 7 juillet **(regroupé dans l'annexe 6)** sur la composition des quatre (4) dossiers mis à la disposition du public du 7 juillet au 8 août au service de l'urbanisme et lors des permanences des membres de la Commission.

Un troisième constat a été effectué à la clôture de l'enquête, le 8 août 2025 **(regroupé dans l'annexe 6)** prouvant que l'affichage a été constant, soit du 7 juillet au 8 août, ainsi que sur la composition des quatre (4) dossiers ainsi que sur les quatre (4) registres « papiers » ouverts pendant l'enquête.

8 Les Permanences.

L'arrêté préfectoral du 14 mai 2025 dans son article 5, rappelle la désignation des membres de la commission d'enquête et, prévoit les dates et lieu des permanences qui se dérouleront toutes à la mairie de La Londe-les-Maures :

- lundi 7 juillet 2025 de 9h à 12h (ouverture de l'enquête) ;
- mardi 8 juillet 2025 de 14h à 17h ;
- mardi 15 juillet 2025 de 14h à 17h ;
- mercredi 16 juillet 2025 de 9h à 12h ;
- jeudi 24 juillet 2025 de 9h à 12h ;
- vendredi 25 juillet 2025 de 14h à 17h ;
- mercredi 30 juillet 2025 de 14h à 17h ;
- jeudi 31 juillet 2025 de 9h à 12h ;
- mardi 5 août 2025 de 14h à 17h ;
- mercredi 6 août 2025 de 9h à 12h ;
- vendredi 8 août 2025 de 14h à 17h (clôture de l'enquête).

9 Déroulement de l'enquête.

Après les différents contacts, que ce soit la DDTM, ou le service d'urbanisme de la mairie de La Londe pour établir les modalités administratives et techniques, l'enquête s'est déroulée dans un climat serein.

Le public pouvait accéder sans problème aux dossiers d'enquête publique et exposer ses remarques.

Pour recevoir le public, les membres de la Commission disposaient, lors des permanences, d'une salle dans la mairie annexe, dont les conditions matérielles étaient tout à fait adéquates pour accueillir le public dans de bonnes conditions.

La commission a noté que le site dématérialisé a été visité par 10.313 personnes et, qu'il a été procédé à 4.787 téléchargements au moins un document.

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A L'AMENAGEMENT DU SITE DES BORMETTES SUR LA COMMUNE DE LA LONDE LES MAURES

La commission constate que sur 10.430 téléchargements, les 5 documents les plus téléchargés ont été les suivants :

▪ Avis d'enquête publique	703
▪ Arrêté d'enquête publique	370
▪ Plan d'aménagement global du site OPSIA	295
▪ Aménagement du front de mer GUILLERMIN	289
▪ DAE PJ4 étude d'impact	190

La commission remarque que, seulement 570 visiteurs du site ont déposé au moins une contribution.

La commission a constaté une évolution très rapide des contributions au cours des cinq derniers jours.

Date	Contributions	Téléchargements documents (page de présentation)	Téléchargements documents	Visiteurs uniques	Visiteurs ayant téléchargé au moins 1 document
07/07/2025	17	72	668	356	165
08/07/2025	16	39	431	455	308
09/07/2025	7	28	687	504	356
10/07/2025	15	27	169	145	50
11/07/2025	1	16	293	376	274
12/07/2025	3	11	415	352	311
13/07/2025	1	9	582	571	476
14/07/2025	5	11	603	626	559
15/07/2025	15	17	288	152	62
16/07/2025	13	33	272	125	67
17/07/2025	22	18	243	133	48
18/07/2025	22	21	316	137	56
19/07/2025	18	4	47	151	38
20/07/2025	32	15	71	156	45
21/07/2025	60	40	290	238	72
22/07/2025	41	66	247	286	100
23/07/2025	41	34	509	487	242
24/07/2025	34	37	281	217	69
25/07/2025	21	54	217	229	86
26/07/2025	16	12	93	94	34
27/07/2025	14	7	85	116	31
28/07/2025	26	17	123	185	75
29/07/2025	28	26	270	382	110
30/07/2025	17	9	110	206	32

31/07/2025	41	14	363	514	320
01/08/2025	19	15	294	372	215
02/08/2025	21	11	88	169	23
03/08/2025	16	7	103	363	89
04/08/2025	105	25	111	346	103
05/08/2025	117	42	242	401	131
06/08/2025	72	27	307	301	32
07/08/2025	70	35	67	340	55
08/08/2025	155	95	472	666	115

Également, la commission constate que :

- Sur 1107 contributions, 396 contributeurs sont restés anonymes soit 35.7%.
- 6 contributions ont été modérées
- 36 contributions ont été classées en doublon

Au terme de l'Enquête la commission a pu recenser :

- 845 contributions sur le Web
- 241 contributions sur le registre papier
- 7 Courriers
- 21 Courriels

Dans le cadre de cette enquête, la commission se félicite de la participation record, garante d'un débat démocratique de qualité.

10 Observations du Public.

10.1 Favorables (635 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

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

Ces administrés considèrent :

- *Que les londais vont bénéficier d'un projet concret :*
 - *Avec la réhabilitation de cette verrue en bord de mer,*
 - *Avec des infrastructures et équipements fonctionnels, qui respecteront l'environnement*
- *Que sur le plan économique, la réindustrialisation du site est porteuse de création d'emplois directs et indirects, notamment dans des filières technologiques avancées et des métiers de service.*

- *Que ce dynamisme représente une opportunité pour les commerces de proximité, qui bénéficieront d'une fréquentation plus régulière et moins saisonnière, ce que souligne l'étude d'impact avec des retombées positives attendues en matière d'activités économiques locales.*
- *Que le projet conjugue ambition industrielle et excellence environnementale, au service du rayonnement de la France et de la Région Sud dans les technologies de défense maritime.*

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Les contributions positives soulignent que le projet :

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

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

- L'accès principal au site s'effectuera via l'avenue Henri-Paul Schneider, avec des aménagements prévus pour fluidifier les flux (élargissements, traitement des carrefours) ;
- A la suite de la concertation et des remarques des quartiers voisins, le projet a évolué en intégrant notamment un rond-point à l'intersection de la rue du pont blanc et de l'avenue Henri-Paul Schneider pour créer une entrée distincte pour les employés de Naval Group.
- Des pistes cyclables et cheminements piétons seront aménagés pour relier le centre-ville au littoral ainsi que les quartiers du Port (à l'ouest du quartier des Bormettes) et de l'Argentière (à l'Est du quartier des Bormettes) (cf. OAP, p. 9 à 10).
- Sur les risques d'inondations, le projet a pris en compte ces risques à la suite des études hydrauliques conduites par le cabinet SUEZ-CONSULTING. Pour y répondre :
- Le projet prend en compte les études réalisées dans le cadre du PAPI ayant fait l'objet d'une concertation, d'une enquête publique et d'autorisation distincte.
- De plus, le projet intègre des règles de constructions spécifiques pour considérer le risque lié aux inondations, aux ruissellements, à la submersion marine et au rehaussement du niveau de la mer.
- Une transparence hydraulique est imposée pour toutes les clôtures, réseaux et aménagements urbains (règlement zone 3AU).
- Connexion avec les quartiers du Port, le projet de PLU prévoit des emplacements réservés permettant :
 - Une connexion entre le site des Bormettes et les quartiers du port à l'Ouest et le l'Argentière à l'Est ;
 - La continuité urbaine par l'intégration des cheminements piétons, liaisons cyclables et voiries (cf. OAP, plan de desserte, p. 13) ;
 - Un maillage territorial cohérent, à l'échelle de la commune, pour limiter l'effet d'enclavement du site.

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

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

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

10.2 Mise en compatibilité du PLU - Voiries - Circulation - Urbanisme - les Plages (185 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

10.2.1 La mise en compatibilité du PLU.

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

- *La mise en conformité d'un PLU pour une surface globale de 22 hectares ;*
- *Les imprécisions sur les futurs équipements, les sources potentielles de bruits, le nombre de place de stationnements pour le gymnase, l'hôtel et le secteur tertiaire de Naval leur fréquentation ;*
- *L'étude sur la salinité de l'eau ;*
- *L'absence de consultation de l'autorité gestionnaire de l'espace aérien hyérois ;*
- *L'étude de bruit ;*
- *L'ensemble des pièces du dossier du projet qui ne présente pas d'autre alternative au site des Bormettes ;*
- *Un complément d'information sur l'état des sols et sur les risques associés à la démolition des matières dangereuses lors des travaux de démolition ;*
- *Le site des Bormettes qui est enclavé et ne possède que peu de voies d'accès ;*
- *Le site des Bormettes qui est sur une zone inondable ;*
- *Le site des Bormettes est situé au bord de mer et peut être soumis à un risque de vague submersion par forte tempête ou tremblement de terre sous-marin ;*
- *Le projet qui prévoit l'installation d'un gymnase ;*
- *Le projet qui ne détaille pas les mesures de protection et mise en sécurité des populations utilisant les infrastructures en cas d'événements que ce site peut subir ;*
- *La présentation du 23 Juin 2025, seuls les bâtiments de Naval Group ont été présentés en détail. Aucun autre bâtiment, faisant pourtant partie de la même procédure, n'ont été présenté ;*
- *La zone des partenaires qui contiendra d'autres constructions participant à la densification urbaine et industrielle risquant d'aggraver la situation sur la nappe ;*
- *Les réseaux d'eau seront-ils suffisants ?*

- *La dérivation du Maravenne ;*
- *L'étude d'impact qui traite en effet l'hypothèse d'un bâtiment en R+1 dont il est indiqué qu'il aura une hauteur de 10,50 mètres ;*
- *Le bâtiment à usage de restauration, qui apparaît comme présentant une hauteur rez-de-chaussée mais dissimulé sous la canopée des arbres. Or le projet d'OAP indique que ce bâtiment à usage de restaurant sera en R+1 ;*
- *Les surfaces de plancher, sachant que l'annexe « bilan carbone » soumise à l'enquête publique, nous informe que le bâti à usage industriel existant représente une surface de plancher de 9 518 m² ;*

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

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

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

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

- *Le projet porté par la société Naval Group méconnaît le principe d'urbanisation limitée des espaces proches du rivage énoncé à l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme.*

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Concernant le projet et sa mise en compatibilité avec le PLU.

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

- Phase 1 (2025-2030) : elle concerne l'implantation du centre d'excellence de Naval Group, ainsi que les premiers aménagements structurants en lien avec la mobilité (voie de desserte, chenal hydraulique, réseaux). Cette phase permet :
- Phase 2 (à horizon 2030 et au-delà) : elle prévoit le développement des fonctions urbaines complémentaires contribuant à limiter l'impact du projet, comme les logements, un hôtel, une zone partenaire et le complexe sportif municipal.

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

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

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

Le projet répond aux objectifs de sobriété foncière, de requalification urbaine et de résilience face aux risques naturels (notamment grâce au PAPI, au canal de délestage 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).

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

- Requalifie une friche industrielle disgracieuse de plus de 30 ans ;
- Répond aux besoins d'un bassin de vie attractif ;
- Évite la monofonctionnalité et la dépendance à un seul usage ;
- Favorise les circuits courts (logement-emploi-loisirs) ;
- Permet une programmation en adéquation avec les capacités publiques, via un projet urbain partenarial sécurisé et partagé avec les partenaires économiques (comme Naval Group).

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

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

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

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

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

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

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

Les différents documents précisent clairement les différentes informations.

- **Document OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) :**

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

Notice de présentation :

- Le chapitre II.C. du dossier présente le site au niveau communal.
- Le chapitre II.D. du dossier présente les trois sous-espaces complémentaires : tertiaire et industriel, équipements publics, fonctions urbaines.
- Le chapitre II.E. donne les détails d'aménagement du secteur Sud de la commune, y compris la façade littorale, les cheminements doux, les aménagements paysagers et les connexions avec le sentier du littoral.
- **L'ensemble des études environnementales a permis d'intégrer l'ensemble des impacts tant dans la phase 1 et phase 2 :**
 - Les impacts des phases 1 et 2 ont été intégrées dans l'ensemble des études comme exposé dans la Partie I – paragraphe 5 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier, et conformément à la notion de projet définie à l'article L122-1 du code de l'environnement, le projet décrit est appréhendé dans son ensemble : à ce titre, il porte sur la Phase 1 et la Phase 2.
De ce fait, l'« augmentation de l'activité ou des effectifs dans les années à venir » associée à la Phase 2 du projet a été anticipée dans sa conception (accès, stationnements, bâtiments...) et analysée dans l'étude d'impact et les études spécifiques associées.

- En l'espèce, les impacts ont été analysés et les mesures ont donc été dimensionnées pour l'ensemble du projet (Phases 1 et 2), notamment vis-à-vis du milieu naturel comme décrit dans les annexes de l'étude d'impact consacrées au volet milieu naturel (Annexe 1), à l'étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4) et à la demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3). En d'autres termes, les mesures de réduction et de compensation ont été définies en anticipant la Phase 2.
- Prise en compte dans les hypothèses des **Étude de trafic TRANSITEC** : L'estimation du trafic généré par le projet intègre l'ensemble des composantes du site :
 - Naval Group (450 + 250 emplois),
 - Hôtel (80 chambres),
 - Equipement sportif (30 visiteurs/jour),
 - Activités complémentaires (250 emplois).

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

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

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

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

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

- Elle ne suffit pas à elle seule pour que les différents éléments de projet puissent être mis en œuvre. En effet, une **autorisation d'urbanisme** est également requise : un permis de construire qui relève du Code de l'urbanisme ;

- Ainsi, au-delà du centre d'excellence porté par Naval Group (zones 5 et 6a), les autres zones relèvent d'opérations futures qui, si elles se concrétisent, feront l'objet de nouvelles procédures réglementaires, *a minima* via la délivrance d'un permis de construire ;
- S'agissant de la transparence, toutes les pièces réglementaires ont été déposées dans leur intégralité (études d'impact, Natura 2000, demandes de dérogation, études spécifiques jointes en annexe, DPM, etc.). Le projet suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN).

Concernant le bruit et les nuisances sonores :

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

- Les activités industrielles prévues ne génèrent pas d'émissions sonores supérieures à celles classées ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) – aucun classement ICPE n'est prévu par rapport au bruit avec des amplitudes horaires de fonctionnement encadrées ;
- Les distances d'implantation sont fixées par l'OAP et la réglementation du PLU pour protéger les riverains.

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

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

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

Concernant la salinité de l'eau

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

L'étude de la salinité de l'eau s'inscrit 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**.

Concernant l'espace aérien et les panneaux photovoltaïques.

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

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

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

Concernant les panneaux photovoltaïques.

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

Ces équipements seront intégrés dans l'autorisation de construire.

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

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

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

Concernant le choix d'implantation du projet.

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

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

Concernant :

Concernant 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.

Plusieurs campagnes de diagnostics ont été menées tel qu'indiqué dans l'étude d'impact (pages 574 à 581), :

Sur le Risque Radon.

Concernant le risque radon, celui-ci est en effet présent dans le secteur : en revanche, il ne concerne pas uniquement le site du projet mais l'ensemble de la commune de La Londe ainsi que les communes voisines.

Sur l'état des sols et les réserves émises.

La prise en compte de ces études est un préalable à l'obtention des permis de construire. De fait, cette obligation s'impose à tout porteur de projet.

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

Sur les modalités de travaux.

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

De façon générale, un protocole de travaux sera mis en œuvre intégrant des procédures avant travaux.

Ces modalités de gestion seront précisées dans le cadre du **plan de gestion** : nous rappelons qu'elles viseront notamment à éviter toute dispersion de particules de sols.

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

Sur l'amiante.

S'agissant des mesures de protection de la population lors des travaux d'excavation, notamment vis-à-vis du risque d'envol de poussières en cas de vent fort. L'ensemble de ces mesures qui fera partie du plan de gestion des terres visera à protéger la population riveraine ainsi que les travailleurs et le bâtiment existant fera l'objet d'un désamiantage.

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

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

- Des **noues paysagères** sur l'ensemble du projet ;
- 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** ;
- L'imposition de **cotes altimétriques minimales de planchers** pour garantir la mise hors d'eau de tous les bâtiments à construire (ERP, logements, hôtels, etc.).

Les risques climatiques ont également été pris en compte dans l'étude hydraulique (Annexe 8), il en est de même pour l'étude hydrodynamique (*Annexe 10 de l'étude d'impact*) dont les détails sont rappelés ci-dessous :

Concernant la surface bâtie de 13.000 m2.

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

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

Concernant la construction sur une nappe phréatique.

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*).

Le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution (voir *Etude d'impact : Partie Va*) – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

Concernant la dérivation du Maravenne.

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

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

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

Le chenal de dérivation est prévu par les travaux du Programme d'Actions pour la Prévention des Inondations (PAPI).

Concernant l'impact paysager.

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

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

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

- La végétalisation d'espaces périphériques, et des aménagements paysagers sur les abords et les cheminements doux.

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

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

Sur les hauteurs des constructions.

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

- La hauteur ainsi que le gabarit de la construction effectivement projetés (R+1) restent bien inférieures aux capacités constructibles du PLU ;
- L'étude d'impact est cohérente avec le projet réel ;
- Et toute évolution future significative (modification de hauteur ou de volumétrie) devra faire l'objet de nouvelles démarches administratives ;
- Le bâtiment de restauration projeté dans le secteur D est bien prévu en R+1, conformément à l'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) annexée au dossier de mise en compatibilité du PLU.

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

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

Sur les surfaces de construction.

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

La surface de plancher existante sur le site des Bormettes est de 9 518 m² (cette surface n'intègre pas l'ancien bâtiment tertiaire et les voiries existantes).

Le projet prévoit une surface totale d'environ 26 524 m², répartie sur plusieurs programmes (industriel, tertiaire, hôtel, équipement sportif, logements). Cette augmentation s'explique par :

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

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

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

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

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

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

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

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

En complément de la réponse apportée par la mairie, le restaurant d'entreprise a bien été pris en compte dans le bilan carbone réalisé pour le projet. Sa surface est intégrée aux 3.457 m² de la catégorie « tertiaire » des bâtiments prévus par le projet.

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

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

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

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

Le projet respecte pleinement ces critères.

Le projet de mise en compatibilité du PLU :

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

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

La déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU :

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

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

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

La commune a donc agi :

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

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

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

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

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

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

- L'extension de l'urbanisation des sites stratégiques de développement devait demeurer limitée, en étant appréciée à l'échelle du quartier ;

Analyse de la commission.

Les réponses du porteur de projet aux observations notées par la commission dans le PV de synthèse sont très précises et, largement développées. Pour cela il y a la possibilité de se référer à l'annexe 9 jointe numériquement au présent rapport

De plus après analyse la commission a pris acte que le projet de 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 ;
- Qu'elle a fait l'objet d'une concertation préalable, suivie d'une enquête publique, et s'accompagne de toutes les évaluations environnementales obligatoires ;
- Qu'elle ne donne pas d'autorisation d'urbanisme directe, mais encadre la possibilité de construire dans un futur conforme aux orientations du PLU.

10.2.2 Voiries et circulation.

Les contributeurs précisent qu'il est peu responsable de laisser 850 personnes sans sortie de secours. Pour eux l'analyse est la suivante : faire venir 550 personnes pour la phase 1 c'est beaucoup.

Il est annoncé de trouver une sortie de secours au-delà des 550 employés. Si on y ajoute les 300 résidents actuels c'est 850 qui ne bénéficieront que de la voie Schneider comme accès.

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

Les contributeurs précisent aussi que le projet d'aménagement porté par Naval Group aura un impact significatif sur les habitudes de déplacement des habitants de l'Argentièrre, notamment pour accéder aux installations nautiques situées près de la plage des Tamaris et au port de Miramar ;

L'étude de trafic présente de sérieuses limites, bien qu'une analyse ait été réalisée, les chiffres avancés sont manifestement minimisés ;

L'augmentation prévisible du trafic va détériorer la qualité de vie des riverains, aggraver les nuisances, et mettre davantage de pression sur des infrastructures locales inadaptées ;

Par ailleurs, les contributeurs posent la question sur l'abandon du projet de passerelle piétonne qui devait permettre de franchir le futur canal de décharge de 25 mètres du Maravenne ;

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

Les contributeurs souhaitent savoir pourquoi la CCMPM ne communique pas sur son projet VIAIRE ;

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

Des contributeurs ne comprennent pas que la sortie de Naval Group ne se fasse pas immédiatement par le pont de la mise à l'eau ;

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Sur la circulation :

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 Maravanne à l'ouest, un canal à l'est et la mer au sud, le projet dispose d'un accès sur l'avenue Henri Paul Schneider.

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

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

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

Contrairement à ce qui est avancé dans les contributions :

- *L'étude trafic jointe en Annexe 5* ne s'est pas focalisé sur « le mois le plus creux de l'année ». En effet, elle se base sur des comptages routiers qui ont eu lieu en haute saison (été – août) et en basse saison (septembre et février) ;

- De plus, il est à noter que le site Naval Group étant fermé 1 mois entre la dernière semaine de juillet et la troisième semaine d'août, le trafic généré sera donc moindre en haute saison ;
- Suite à une remarque pendant l'enquête publique, il est à noter qu'après vérification, le pourcentage d'augmentation du trafic indiqué en page 82 de l'annexe trafic sur le sud de l'avenue Henri Paul Schneider est bien correct : le calcul est le suivant => $[(\text{trafic état de projet} - \text{trafic état de référence}) / \text{trafic état de référence}]$, ce qui nous donne deux sens confondus $[(4'400 - 1'270) / 1'270] = +246\%$ (arrondi à +245%), soit un trafic multiplié par 3,5 par rapport à l'état de référence. Dans le sens regardé par le contributeur (nord vers sud), le calcul donne un résultat similaire $[(2'230 - 630) / 630] = +254\%$. Il s'agit donc vraisemblablement d'une erreur de calcul de la part du contributeur.

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

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

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

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.

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 :

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

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

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

Analyse de la commission.

Les réponses par le MOA aux observations émises par les contributeurs sont argumentées et ont permis de mieux appréhender le futur proche avec la Phase 1.

Toutefois, pour améliorer les conditions de circulation, principale inquiétude des administrés, il serait souhaitable d'intervenir sur la Phase 2 en continuité de la phase 1.

D'autre part il serait souhaitable d'étudier la totalité de l'avenue Schneider pour sécuriser les quartiers limitrophes et l'école existante.

10.2.3 URBANISME.

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

Un cabinet d'avocat mentionne que l'article L.121-24 du code de l'urbanisme n'a pas été respecté et, que les projets d'aménagements réalisés dans les espaces littoraux remarquables, lorsqu'ils sont soumis à enquête publique et évaluation environnementale (étude d'impact), sont également soumis pour avis à la CDNPS.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

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

Or, si, comme le relève la contribution, la notice explicative du dossier de mise en compatibilité du PLU de La Londe-les-Maures retient une qualification d'« *espaces naturels remarquables* » incluant la partie maritime du projet, cette qualification opérée en page 71 de la notice explicative est générique ; elle 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.

Analyse de la commission

La commission prend acte de la réponse du MOA

Sur la friche industrielle.

Ce même cabinet d'avocat considère que la présentation est inexacte puisque pour l'essentiel de sa superficie qui couvre plus de 20 hectares, le terrain d'assiette du projet est en l'état de nature de la zone agricole et espaces boisés et n'accueille pas la moindre installation industrielle.

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

En premier lieu, le site des Bormettes a notamment accueilli, depuis le début du XX^e siècle, une usine de torpilles liée à l'armement naval.

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

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

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

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

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

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

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).

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

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

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

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

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

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

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.

Analyse de la commission.

Les réponses du porteur de projet sont précises et argumentées

En effet, pour de plus amples renseignements et détaillées par observation, il y a lieu de se référer à la réponse numérique au PV de synthèse (annexe 9) .

Sur La loi Littoral.

Ce même cabinet d'avocat met en exergue l'article L.121-3 du code de l'urbanisme qui rend les dispositions de la Loi Littoral opposables à toutes les décisions relatives à l'utilisation du sol.

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

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

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

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

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

Le projet respecte pleinement ces critères.

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

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

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

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

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

Il est encerclé par des quartiers existants :

- à l'est : le quartier de l'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.

Analyse de la commission.

Le MOA répond sur cette problématique de la loi littoral par une jurisprudence.

Il est vrai que le projet ne constitue, ni une extension en discontinuité, ni une urbanisation dans un espace vierge.

Il s'agit au contraire de réintégrer une enclave urbaine abandonnée dans la continuité urbaine existante, dans un objectif de requalification.

10.2.4 Les Plages.

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Actuellement, les plages de Tamaris et de l'Argentière, limitrophes au site, sont concédées à la commune de La Londe et ne font pas l'objet de modifications 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.

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

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

En complément, la commune précise les points majeurs suivants :

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

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'Argentièrre, 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'Argentièrre.

Analyse de la commission.

La commission a pris acte que la plage dite « aux chiens » était conservée et, que la plage de Tamaris n'est nullement réduite ; elle sera conservée intégralement. Seule la base nautique fera l'objet d'une réflexion pour un déplacement ultérieur.

10.3 Economie - commerces - tourisme - emploi - rayonnement et image de la commune (70 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

10.3.1 Rayonnement et image de la commune.

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

Certains contributeurs considèrent que ce projet de NAVAL GROUP va apporter de nombreux risques et nuisances aux londais.

Des contributeurs rappellent, aussi, que réaffecter un bâtiment en ruine et, créer de l'emploi soient des buts louables, mais la belle côte de La Londe ne doit en pâtir d'aucune manière.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

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

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

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

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

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

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

La volonté de préservation de l'identité villageoise, du littoral et de la tranquillité a guidé l'ensemble du projet de NAVAL Group, afin de positionner Londe-les-Maures comme une commune équilibrée, moderne et dynamique, mais sans excès ni urbanisation subie.

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

Analyse de la commission.

La commission prend acte des éléments de réponse au PV de synthèse de la part du MOA et détaillées dans l'annexe N°9.

En effet, il faut rappeler que la commune de La Londe s'est historiquement construite autour de trois piliers structurants de son identité :

- l'agriculture
- le tourisme,
- l'industrie, qui a joué un rôle avec la présence historique de l'usine de torpilles sur le site des Bormettes.

10.3.2 Economie et commerces.

Si certains contributeurs favorables considèrent que ce dynamisme est une opportunité pour les commerces de proximité, qui bénéficieront d'une fréquentation plus régulière et moins saisonnière, ils considèrent que :

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

La commune de La Londe-les-Maures a entendu les appréhensions exprimées par une partie des contributeurs, notamment sur la crainte d'une perte d'identité locale, d'un développement jugé trop important, ou encore de la spéculation immobilière. Ces remarques témoignent d'un attachement fort à l'histoire et au cadre de vie londais, ce que la municipalité comprend et partage.

Cependant, il convient de rappeler plusieurs éléments essentiels :

- Le projet ne s'inscrit, ni dans une logique d'extension urbaine, ni dans une artificialisation de zones naturelles : il s'agit de réhabiliter un site industriel en friche, à l'abandon depuis plus de 25 ans.
- Le projet n'est pas un projet d'urbanisation massive. Il prévoit :
 - seulement 25 logements ;
 - un hôtel de taille modérée (hébergement d'affaire, mais aussi en cohérence avec la vocation touristique de la commune) ;
 - un équipement sportif ;
 - un restaurant d'entreprise ;
 - une zone tertiaire dédiée aux activités industrielles et d'innovation technologique.

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

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

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

L'économie londaise repose déjà sur trois piliers complémentaires :

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

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

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

Le site des Bormettes fait l'objet d'une mise en compatibilité du PLU encadrée, conforme au SCOT Toulon Provence Méditerranée, qui valide le choix de densifier une friche en cœur d'agglomération, sans consommer d'espaces naturels ou agricoles supplémentaires.

Analyse de la commission.

La commission prend acte des réponses du MOA et, de la volonté de la commune de ne pas réaliser un projet d'urbanisation massive qui irait à l'encontre de l'économie et des commerces.

10.3.3 L'Emploi.

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

En effet ils considèrent que la main d'œuvre est existante.

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

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

Il est inexact d'écrire qu'il s'agit uniquement de transferts : le projet prévoit la création d'emplois directs, dont une part significative de créations nettes, et un effet d'entraînement local sur l'économie, les services et la formation (voir : Étude d'impact, Partie I – paragraphes 5.2 et Partie Iva) – paragraphe 3.4.2.1). Pour rappel, « l'activité industrielle de Naval Group générera 550 emplois directs dès le début et jusqu'à 700 ultérieurement.

Il faut noter que nous effectuons plus de 100 recrutements par an sur cette activité. Le maintien sur le site de Saint-Tropez mettrait en difficulté à moyen terme cette activité stratégique pour la France compte tenu de son enclavement, de son ancienneté et du manque d'attractivité.

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

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

Analyse de la commission.

Le porteur de projet définit correctement la logique des futurs emplois, en complément des transferts de personnels de Naval Group en fonction de leurs compétences.

10.3.4 Le Tourisme.

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Il est d'abord important de rappeler que le projet ne vise en aucun cas à remettre en cause la vocation touristique de la commune.

Au contraire, le projet d'aménagement du site des Bormettes s'inscrit dans une démarche globale de requalification d'une friche industrielle de 20 hectares, située dans un secteur aujourd'hui enclavé, fermé au public, et qui sera, à terme, réouvert et mis en valeur.

Le projet prévoit, notamment, la réalisation de stationnement, la requalification de l'avenue Schneider, du sentier littoral, la création d'un parc côtier arbustif, et l'aménagement de cheminements doux, accessibles aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. L'objectif est ainsi de renforcer l'attractivité du littoral, tout en préservant le cadre paysager.

Sur le plan de la circulation et des risques de saturation, notamment en période estivale, les inquiétudes sont compréhensibles. En effet, il est légitime que certains habitants s'interrogent sur l'arrivée d'un établissement tel que Naval Group, qui pourrait générer un flux supplémentaire de travailleurs, de livraisons ou de visiteurs. Toutefois, ces éléments ont été pleinement étudiés en amont, dans le cadre de l'étude de circulation réalisée par le cabinet TRANSITEC, annexée au dossier soumis à l'enquête publique (Annexe 5 de l'étude d'impact).

Loin d'être un projet de rupture, l'aménagement des Bormettes s'inscrit dans une dynamique de continuité et, de complémentarité entre les fonctions historiques et, les besoins actuels du territoire.

Le tourisme demeure une priorité, renforcée par les aménagements prévus, et l'arrivée de Naval Group constitue une opportunité structurante pour l'avenir, pensée dans le respect du cadre de vie des londais et de leur attachement à leur commune.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de la réponse du porteur de projet.

10.4 Hôtel - Gymnase – logements (61 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

Des contributeurs souhaitent que l'on préserve un des rares endroit qui ne soit pas une station balnéaire emprise au surtourisme.

D'autres contributeurs posent la question : Est-il vraiment nécessaire de créer un nouveau complexe sportif, de 2750 mètres carrés ?

Des contributeurs ne voient pas en quoi construire un hôtel relève de "l'intérêt général".

De même la zone des fournisseurs de Naval Group (zone Nord) n'a rien "d'intérêt général".

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

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

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

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

Des contributeurs mentionnent également que la création d'un nouveau gymnase au Bormettes va engendrer des déplacements en automobile contraires aux enjeux environnementaux.

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

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

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

Est-on prêt à mettre en danger des vies ?

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

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

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.

Analyse de la commission

Le porteur de projet répond aux inquiétudes des administrés.

En effet, que ce soit l'hôtel ou les 25 logements, ils sont davantage destinés en priorité aux différents collaborateurs pour éviter justement des flux importants de circulation dans le quartier des Bormettes.

Le gymnase est une opportunité pour la commune sur le plan des investissements comme le précise le porteur de projet dans sa réponse ci-dessus.

10.5 Risques inondations et artificialisation des sols (148 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

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

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

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

10.5.1 Risque inondations.

Les personnes favorables au projet attendent une amélioration de la sécurité vis-à-vis du risque inondation, elles expriment cependant une grande confiance envers Naval Group et la municipalité de La Londe pour sécuriser le site.

Les détracteurs du projet insistent sur :

10.5.1.1 La vulnérabilité du site.

L'implantation du site dans le lit majeur du Maravenne, exposé aux crues et aux submersions marines amplifiées par le changement climatique, conjuguée à son enclavement et à la topographie du site rendant toute évacuation impossible en cas de sinistre, en fait un espace particulièrement vulnérable.

Réponse synthétisée du porteur de projet :

Le site des Bormettes est effectivement situé dans une zone exposée à des aléas naturels, en particulier l'aléa inondation, l'aléa submersion marine étant faible. C'est pourquoi une notice hydraulique dédiée a été réalisée : « DAE PJ4_Annexe 8_Note inondation - 12 avril 2025 » (SUEZ Consulting, 2025).

Le porteur de projet souligne que le site ne relève pas du périmètre du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) actuellement opposable sur la commune. Il est également indiqué en page 760 de l'étude d'impact que le site n'est pas répertorié en tant que zone d'expansion des crues par le SAGE (sur ce point : voir les Cartes relative à la Règle R8 du règlement du SAGE et la carte 43 de l'atlas cartographique du PAGD sur lesquelles le secteur n'est pas répertorié).

Ce vide réglementaire n'a, cependant, pas conduit à ignorer le risque. Bien au contraire, le risque d'inondation a été intégré tout au long de la démarche du projet. Ces études ont intégré les événements récents (2014, 2018) pour prendre en compte un état actualisé du risque d'inondation par débordement des cours d'eau (Maravenne et Carrubier).

Des études hydrauliques approfondies ont permis de limiter les remblais et obstacles en zone inondable, et de prendre en compte les événements récents pour actualiser l'état du risque. Ainsi, le projet veille à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permet même une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25cm pour la crue de référence du Maravenne.

Par ailleurs, le projet prévoit également des mesures de prévention des risques de pollution (voir Etude d'impact : Partie Va) – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

De plus, l'ensemble des dispositifs de sureté et de protection sont prévus, sous le contrôle des services de l'Etat.

La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (Partie Va).

Le projet est compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et respecte les règles hydrauliques.

Analyse de la commission.

La commission note que, bien que le site ne relève pas strictement du PPRI de la commune, les porteurs de projet ont bien intégré, très en amont, le risque inondation dans leurs études. Les réponses faites aux interrogations légitimes du public à ce sujet témoignent de cette volonté de limiter au mieux les conséquences éventuelles.

Les services de l'Etat, particulièrement vigilants sur ces sujets, ont validé ces éléments, garantissant ainsi la compatibilité du projet avec le SDAGE.

10.5.1.2 Sur les non-conformités et insuffisances.

Les aménagements projetés, sont contraires aux prescriptions du PPRI, du SDAGE Rhône-Méditerranée et à la doctrine préfectorale (ex : remblais), de plus ils s'appuient sur des études hydrauliques et pluviales jugées insuffisantes et sous-dimensionnées (ex : débordements du Carrubier) qui ne prennent pas en compte le passé récent, ce qui fragilise la conformité et la crédibilité technique du projet.

Réponse synthétisée du porteur de projet :

En complément aux réponses du paragraphe précédent sur la vulnérabilité du site. Naval Group précise que, contrairement, à certains projets passés où la prise en compte des risques était secondaire, le projet des Bormettes a été entièrement conçu à partir des résultats d'études hydrauliques approfondies, complémentaires de celles du PAPI, et commanditées en partenariat avec la commune de la Londe-les-Maures.

Ces études, réalisées par Suez Consulting, un bureau d'ingénierie reconnu en matière d'hydrologie, ont permis de modéliser l'ensemble des crues à l'échelle du bassin versant du Maravenne et du Carrubier, en amont et en aval, et, dimensionner des dispositifs pour gérer les risques d'inondation. Elles ont également porté, dans le cadre du PAPI, sur le canal de délestage du Maravenne (infrastructure structurante inscrite dans le PAPI) et, le ruissellement pluvial du bassin versant du Carrubier.

Par ailleurs, le projet prévoit plusieurs mesures pour limiter les risques d'inondation, telles que la limitation des emprises des bâtiments et la mise en place de pilotis pour permettre l'écoulement de l'eau.

Ces mesures visent à ne pas aggraver les risques pour les quartiers existants et permettent même une réduction des hauteurs d'eau jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne. Des prescriptions environnementales et hydrauliques ont été intégrées dans l'OAP, la notice et l'annexe 7C5 sur les aléas. Ces prescriptions incluent des mesures techniques précises, telles que les altimétries minimales des planchers, les zones constructibles, les obligations en matière de transparence hydraulique et de gestion du ruissellement.

L'étude hydraulique, fondée sur la méthode SCS (Curve Number 80,6, calée sur l'événement pluvieux de 2014), a permis de modéliser avec précision le ruissellement et la saturation des sols, en tenant compte des surfaces imperméabilisées et de leurs coefficients spécifiques. Les risques de débordement du Maravenne et du Carrubier ont été intégrés, le

premier constituant le facteur dimensionnant des mesures de protection. Les simulations démontrent que la gestion des eaux pluviales, dimensionnée pour une occurrence de trente ans, non seulement n'aggrave pas le risque d'inondation, mais contribue à une réduction notable des hauteurs d'eau (jusqu'à 25 cm pour la crue de référence du Maravenne).

Parallèlement, 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 afin d'optimiser les écoulements. Enfin, la mise en transparence de certains bâtiments et clôtures complète ces mesures afin de limiter les effets des débordements du Carrubier.

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

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) pour garantir la sécurité des personnes et des biens.

Enfin, plus particulièrement au sujet des inondations liées aux débordements du Carrubier qui impactent fortement le quartier des Bormettes, la collectivité (CCMPM) s'est engagée dans un programme de sécurisation du quartier des Bormettes en parallèle du projet du pôle d'excellence de Naval Group.

Aussi des travaux de protection seront entrepris par la collectivité à l'automne 2025 dont les objectifs sont de:

- Sécuriser et améliorer le système d'endiguement du fossé Nord ;
- Reprendre le gabarit du Carrubier entre la cité des Bormettes et la mer ;
- Reprendre les raccordements des différents exutoires pluviaux afin d'éviter les raccordements perpendiculaires et améliorer les conditions d'écoulements dans le Carrubier et les réseaux pluviaux qui s'y jettent.

Analyse de la commission.

La réponse de Naval Group, très technique, est éclairante sur les méthodes de calcul utilisées dans le cadre des études hydrauliques et pluviales et n'appelle pas de commentaires de la commission.

La commission apprécie la prise en charge par la collectivité de travaux menés dès cet automne 2025 sur le Carrubier.

10.5.1.3 Sur les risques pour les usagers et les infrastructures.

L'implantation d'équipements recevant du public dans une zone exposée, où la sécurité des personnes ne saurait être garantie en cas de sinistre, engage potentiellement la responsabilité juridique des décideurs. Le futur PLU apparaît donc comme particulièrement inadapté.

Réponse synthétisée du porteur de projet :

Comme rappelé dans les paragraphes précédents, 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. Ces études ont directement impacté le dimensionnement et l'implantation des aménagements projetés, notamment la mise en place de noues paysagères pour ralentir et stocker les eaux de ruissellement.

Les craintes exprimées par certains contributeurs sur une possible mise en cause de la responsabilité des décideurs publics en cas de sinistre doivent être entendues avec sérieux. Toutefois, il est important de rappeler que l'ensemble du projet d'aménagement des Bormettes, et, notamment, sa traduction réglementaire dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU), s'inscrit dans un cadre juridique strict, respectueux des procédures, des normes et, des exigences de sécurité imposées par le droit en vigueur.

La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration de projet a été instruite en étroite collaboration avec les services de l'Etat, notamment la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), la DREAL, le service instructeur de la préfecture, ainsi que les autorités environnementales compétentes.

En droit administratif, la responsabilité d'une collectivité, ou de ses représentants, peut être engagée uniquement en cas de faute, d'illégalité manifeste, ou de négligence caractérisée.

Or, en l'espèce :

- Le projet a été construit dans le respect du droit de l'urbanisme et de l'environnement ;
- Il repose sur des études techniques approfondies ;
- Il intègre des mesures de prévention des risques hydrauliques, paysagers et environnementaux ;
- Il a été soumis à une enquête publique, garantissant la transparence, la concertation, et l'information des citoyens.

Par conséquent, les décideurs publics n'ont pas failli à leurs obligations : ils ont au contraire anticipé les risques, mobilisé l'expertise nécessaire, et intégré dans le projet toutes les conditions nécessaires pour garantir la sécurité des biens et des personnes.

Enfin, il convient de souligner que le projet des Bormettes ne s'est pas construit dans l'opacité ou la précipitation. Il a fait l'objet :

- D'un diagnostic complet des risques ;
- De consultations préalables et formalisées.

C'est précisément cette rigueur dans la conduite du projet qui protège les élus et la collectivité de toute mise en cause ultérieure.

Par ailleurs, comme cela est indiqué en page 691 de l'étude d'impact, Naval Group et la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures (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. Ces documents devront intégrer à minima des plans de sauvegarde de l'établissement et de ses usagers, notamment pour les établissements recevant du public comme l'hôtel. Ces mesures visent à garantir la sécurité des usagers en cas de sinistre, y compris en cas de transfert de lot.

Ainsi plusieurs mesures ont notamment été prises :

- Calage des cotes plancher : Les cotes plancher de tous les bâtiments projetés ont été calées au-dessus de la cote d'inondation pour garantir la sécurité des usagers ;
- Limitation de la surface des bâtiments : La surface des bâtiments, notamment celle du bâtiment principal de Naval Group, a été limitée pour réduire l'impact en cas d'inondation ;
- Mise sur pilotis : Une partie des bâtiments projetés, comme la partie tertiaire du bâtiment principal de Naval Group, le restaurant d'entreprise, les bâtiments partenaires et les logements nord, ont été mis sur pilotis pour permettre l'écoulement de l'eau en cas d'inondation.

-

Analyse de la commission.

La commission estime que la réponse, très argumentée, des porteurs de projet démontre que leur responsabilité et l'adaptation du futur PLU aux enjeux et risques du projet, mené en collaboration avec les instances étatiques, a été correctement évalué.

10.5.1.4 Sur les impacts environnementaux et stratégiques

L'artificialisation massive de plus de 40 000 m², entraînant une perte de biodiversité et une aggravation du ruissellement, apparaît incompatible avec l'objectif de Zéro Artificialisation Nette et traduit une vision anachronique du développement au regard des enjeux climatiques actuels.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Naval Group rappelle de nouveau que le projet est en dehors du périmètre du PAPI et, a fait l'objet de mesures d'atténuation précises des risques (cf. para précédent)

Le projet considère les impacts de l'aménagement par rapport au risque inondation et, les constructions nouvelles respecteront des cotes hors d'eau imposées réglementairement dans le prochain PLU.

Le projet des Bormettes ne peut être comparé aux logiques d'urbanisation massives, linéaires ou balnéaires qui ont marqué les décennies passées.

A l'époque, les opérations d'aménagement :

- n'étaient pas précédées d'études d'impact environnementales ;
- ne prenaient pas en compte les risques naturels (inondations, ruissellement) ;
- se réalisaient sans évaluation de la biodiversité ou des continuités écologiques.

Naval Group argue que la zone des Bormettes est parfaitement insérée dans l'agglomération existante et constitue un site stratégique de recyclage foncier urbain. 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. Dès 2013, le PLU de La Londe-les-Maures a classé ce site en zone 3AU, destinée à l'urbanisation future, sous réserve d'une étude d'impact.

Le SCOT Toulon Provence Méditerranée a confirmé cette orientation en désignant les Bormettes comme un secteur de renouvellement urbain prioritaire.

Les Bormettes ne constituent, ni un espace vierge, ni un espace agricole, mais bien un site stratégique de recyclage foncier urbain. Cette approche est 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, répartie entre un pôle industriel/tertiaire, des partenaires, un équipement sportif, un hôtel, des logements et un restaurant. L'aménagement intègre des éléments perméables et des zones de biodiversité.

Ainsi, l'artificialisation nette réelle est très limitée : les parties nouvelles imperméabilisées sont compensées par des surfaces désimperméabilisées, végétalisées ou rendues à la biodiversité. Cela permet une compatibilité stricte avec les objectifs ZAN, d'autant que le projet s'inscrit dans une logique de renouvellement urbain – ce qui, selon la législation actuelle, est explicitement exclu du décompte ZAN.

Le projet a été conçu selon des principes de sobriété foncière, avec une limitation du nombre de logements et un traitement paysager généreux. Il a fait l'objet d'une évaluation environnementale approfondie et de mesures ERC en matière de biodiversité. Les risques climatiques ont été pris en compte, notamment l'élévation du niveau de la mer (cf. paras précédents).

Analyse de la commission.

La commission prend acte de la réponse de Naval Group sur le fait que le projet est bien une requalification d'une friche industrielle et pas une artificialisation nouvelle.

Les objectifs de la ZAN paraissent respectés, le projet conforme aux contraintes administratives et juridiques de la présente enquête et cohérent en termes de protection de la biodiversité et de renaturation partielle du site.

En résumé, les opposants recommandent de revoir les études hydrauliques et pluviales afin de garantir un niveau de protection adapté, d'intégrer dans la modélisation les risques de brèches, de bouchons sableux, de submersions marines et l'écoulement du giratoire du Pont-Blanc et de l'avenue Schneider (à raboter) et de réévaluer l'opportunité d'implanter des infrastructures recevant du public dans une zone à haut risque.

Toujours en cas de submersion marine, il faudrait prévoir un dispositif afin d'éviter le risque de salinisation de la nappe phréatique située sous le site.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Le projet a pris en compte ces risques à la suite des études hydrauliques conduites par le cabinet SUEZ-CONSULTING et, pris les mesures nécessaires (cf. réponses aux observations du public paragraphes précédents et suivants).

L'élévation de la cote de la mer a été analysée dans l'étude hydraulique concernant le risque d'inondation. L'étude d'impact évalue le risque comme faible à l'horizon 2100, avec une hauteur d'eau inférieure à 0,5 m uniquement au sud du terrain (porter à connaissance préfectoral du 13 décembre 2019). Cette étude conclut que les débordements en crue des cours d'eau ne sont pas influencés par le niveau de la mer et, que les bâtiments ne sont pas inondables par submersion marine.

Sur le sujet particulier de la **salinisation de la nappe phréatique**, en phase d'exploitation, la cote plancher des bâtiments sur le site est de 3,17 m NGF, largement au-dessus du niveau de risque. Ce risque est bien intégré dans les hypothèses de dimensionnement des installations industrielles et tertiaires.

Naval Group rappelle que l'hypothèse de rupture du merlon du Maravenne a été intégrée dans les simulations, selon un scénario majorant l'inondabilité du site, garantissant ainsi un dimensionnement sécuritaire des mesures. Le projet s'appuie sur des ouvrages hydrauliques renforcés (noues élargies, fossés repris, transparences sous l'avenue Schneider, dévers aménagés) et sur un réseau pluvial calibré pour une occurrence trentennale, assurant une amélioration nette de la situation existante.

Par ailleurs, les interventions plus larges relatives au Maravenne, au Carrubier ou aux phénomènes littoraux (**brèches, bouchons sableux**) relèvent du programme PAPI, indépendant du projet, mais dont les effets positifs n'ont pas été pris en compte par précaution. Enfin, la reconfiguration de l'avenue Schneider (**rabotage et dispositifs de transparence hydraulique**)

est prévue afin de restaurer les écoulements naturels. Ainsi, l'ensemble des dispositions adoptées vise à réduire significativement le risque d'inondation sans aggraver la vulnérabilité des secteurs voisins.

Il est rappelé que l'ensemble du réseau pluvial est dimensionné pour une occurrence 30 ans permettant un gain significatif vis à vis de la situation actuelle.

Analyse de la commission.

La commission note que le projet a pris en compte de manière circonstanciée les risques de brèches, de bouchons sableux, de submersion marine et d'écoulement grâce à des études hydrauliques approfondies.

Les réponses au sujet du risque de salinisation de la nappe phréatique sont étudiées au **paragraphe 10.8.4** infra.

10.5.2 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 et pour la qualité de l'air. Elle induirait également le risque de stérilisation des sols car il n'y aurait plus de zones naturelles d'infiltration.

L'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, pour des compensations proposées jugées insuffisantes.

Elle limiterait la recharge naturelle de la nappe phréatique et augmenterait le ruissellement de surface, accentuant les risques d'inondations et par effet domino mettrait en danger les habitations déjà existantes.

Il est également souligné une incohérence entre ce projet et les politiques de lutte contre l'artificialisation nette des sols, mettant en évidence une contradiction avec les objectifs environnementaux.

Certains proposent une renaturation de la zone, la création de parcs naturels, la protection des espaces naturels existants et la réhabilitation des bâtiments anciens, en lien avec le conservatoire du littoral et les zones protégées. Ceci permettrait de préserver les zones d'expansion des crues en respectant le littoral, les habitants, les touristes et les générations futures.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Naval Group reconnaît les préoccupations exprimées en faveur d'une approche fondée sur la sobriété foncière et la limitation de l'artificialisation des sols. Ces préoccupations rejoignent celles partagées par la commune, la CCMPM et Naval Group. Ce qui a conduit à restreindre fortement l'urbanisation dans cette emprise et à maintenir des espaces naturels tampon. Le projet a ainsi été conçu dans une logique de développement durable, respectueuse des équilibres territoriaux, pour répondre aux défis actuels sans compromettre ceux de demain.

Le projet des Bormettes ne constitue pas une artificialisation nouvelle, ni un espace naturel à préserver, puisqu'il s'agit de la reconversion d'une friche industrielle de près de 20 hectares, autrefois utilisée pour une usine de torpilles. Le site, déjà classé en zone à urbaniser depuis 2013, est destiné à devenir un espace urbain avec une densité modérée (coefficient d'occupation du sol inférieur à 0,25) et une grande partie végétalisée. Le projet inclut la création d'un parc urbain littoral, des noues paysagères pour la gestion des eaux pluviales, et la requalification du front de mer.

Naval Group argue que le projet ne consiste en aucune manière en une bétonisation massive. Sur les 20 hectares du site, la grande majorité des espaces non bâtis seront naturels et/ou perméables traités avec des revêtements adaptés. Des dispositifs tels que noues paysagères, exutoires, revêtements drainants afin de favoriser l'écoulement naturel de l'eau et éviter les ruissellements, plantations de plus de 500 arbres, et une zone humide réaménagée ont été intégrés dès l'origine du projet

Des études hydrauliques et environnementales ont été réalisées pour minimiser les risques d'inondation et préserver la biodiversité en conformité avec le SCOT, le PLU et les prescriptions réglementaires (évaluation environnementale complète contenue dans le dossier mis à enquête publique). Des mesures spécifiques, telles que des altimétries minimales pour les constructions et des systèmes de drainage, ont été intégrées au projet.

Naval Group souligne que le projet s'inscrit dans la logique ERC (éviter, réduire, compenser), afin de protéger la faune et la flore, avec de nombreux aménagements paysagers, dont de larges espaces publics plantés et des zones de biodiversité protégées. Le reste du site, non bâti, sera conservé en espaces naturels, en espaces perméables ou en zones paysagères.

Le projet a été conçu dans une logique de sobriété foncière et de développement durable, en réutilisant des surfaces déjà artificialisées et en améliorant la qualité écologique du site. Naval Group a souhaité décliner son projet en termes de maîtrise de l'impact foncier, en prenant en compte les risques naturels identifiés et en revalorisant une friche depuis 25 ans. Le projet est conforme au droit en vigueur et nourri par les contributions du public dans un cadre transparent. Il s'inscrit pleinement dans les objectifs du Zéro Artificialisation Nette (cf. paragraphe 2.1.1.4 supra).

Enfin, les services de l'Etat ont été particulièrement vigilants dans l'examen de ces études, et n'auraient pas validé la procédure de mise en compatibilité du PLU si ces éléments avaient été insuffisants.

Le scénario alternatif de « renaturation intégrale » aurait impliqué l'abandon du foncier, une dépollution très coûteuse et non compensée, sans garantir de bénéfices environnementaux supérieurs.

De plus, il est important de souligner que l'ARS a rendu un avis favorable au projet, avec trois réserves que les pétitionnaires se sont engagés à prendre en compte.

Analyse de la commission.

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 tendent à apporter des réponses concrètes aux enjeux de sécurité et, de résilience face aux aléas climatiques.

10.6 Gestion des risques (92 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

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

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

10.6.1 La gestion des risques.

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.*

Réponse synthétisée du porteur de projet :

En complément aux réponses abordées dans les paragraphes précédents ou suivants (voies d'accès, concertation et alternatives au projet, pollution), Naval Group souligne que le projet ne procède pas d'un « déni » des contraintes naturelles du site. Bien au contraire, la vulnérabilité naturelle du secteur, en particulier le risque d'inondation et l'enclavement relatif du quartier (bien identifié dans le projet), a structuré la conception même du projet. Des mesures ont été prises pour limiter les emprises des bâtiments et utiliser des pilotis pour permettre l'écoulement de l'eau, réduisant ainsi les risques pour les quartiers existants.

Contrairement à ce qui est avancé, **le projet d'aménagement des Bormettes ne crée pas un risque nouveau d'enclavement** ; il part d'une situation enclavée préexistante et propose, dès la phase actuelle, des solutions concrètes de désenclavement progressif, tant par la programmation que par l'urbanisme réglementaire 'PLU de 2013) via des emplacements réservés. L'un, à l'Ouest du site vise à une liaison entre le quartier des Bormettes et le quartier du Port. L'autre, à l'Est, permettra à terme une connexion vers l'Argentière.

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

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

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

Le projet prévoit également :

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

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

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

L'étude d'impact menée sur le projet ne met pas en avant de risques industriels majeurs liés à l'activité de Naval Group ni une vulnérabilité du site à de tels risques. Cela est détaillé dans l'étude d'impact, notamment dans la Partie IV – paragraphe 8.2.3 aux pages 499 à 502, ainsi que dans la Partie Va – paragraphes 2.8.2 aux pages 562-563 et paragraphe 3.7.2 aux pages 696-697.

Les autres risques naturels ont été pris en compte avec une analyse précise du contexte (DAE-PJ4-étude d'impact pages 478 à 498), des incidences, des vulnérabilités et les mesures à prendre dans l'étude d'impact (Partie Va : paragraphes 2.8.1 – pages 560 à 562 puis 3.7.1 pages 684 à 695), à savoir, risque inondation, risque mouvements de terrain, risque incendie, risque de submersion marine, risque tsunami, risque sismique et risque radon.

Le risque de tsunami est jugé faible à moyen (données du projet ALDES), avec des hauteurs maximales estimées à 1 m pour la région. En phase d'exploitation, les bâtiments seront implantés à 3,17 m NGF, bien au-dessus du niveau de risque estimé.

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

Le porteur de projet réfute l'idée d'une étude d'impact incomplète ou partisane en rappelant que le choix du site des Bormettes procède d'une analyse approfondie des alternatives. Plusieurs options ont été examinées (détaillées dans la Partie II de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier) – relocalisation sur d'autres sites industriels du littoral (non pertinente car il y a nécessité de combiner un accès direct à la mer et un espace disponible pour les installations industrielles projetées), densification des implantations existantes (pas assez de foncier disponible), implantation en arrière-pays ou maintien à Saint-Tropez (foncier non disponible, éloignement des autres centres d'activité, coûts prohibitifs de réhabilitation, recrutement et fidélisation trop complexes) – mais elles ont été écartées en raison de contraintes techniques, foncières, environnementales ou économiques.

La réimplantation à La Londe-les-Maures a été retenue, car elle offre un équilibre optimal : présence d'un linéaire côtier adapté aux essais, disponibilité foncière suffisante, valorisation d'une friche industrielle limitant l'artificialisation, accessibilité logistique, et maîtrise des enjeux environnementaux grâce à des mesures d'évitement, dont le retrait de 18 % de la surface initialement aménageable au profit de zones de biodiversité préservées.

Le projet bénéficie en outre d'un soutien institutionnel local, s'inscrit dans les stratégies d'aménagement du territoire, contribue à réduire l'empreinte carbone des déplacements professionnels et renforce l'attractivité du bassin d'emplois. Ainsi, la sélection du site des Bormettes apparaît comme le compromis le plus cohérent entre impératifs industriels, exigences de sécurité, respect de l'environnement et dynamisme socio-économique.

Naval Group assure que des mesures de prévention des risques de pollution ont été mises en place pendant les travaux et l'exploitation du site La proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact (Partie Va).

Cf. paragraphes et 10.5.1 et 10.6.3 du présent document.

Enfin, **concernant le plan de communication**, 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.

Analyse de la commission.

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.

10.6.2 Le risque incendie.

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.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

En cas d'incendie, les collaborateurs ne sont pas renvoyés chez eux en urgence, mais mis en sécurité sur le site, notamment aux points de rassemblement. Le départ du site ou la réintégration dans les locaux se fait sur décision conjointe des pompiers et du service HSE du site. De plus, Naval Group a mis en place un protocole d'alerte et d'évacuation à l'échelle du quartier, en lien avec la commune. Ce protocole vise à garantir la sécurité des habitants et des employés en cas d'incendie. Un protocole d'alerte et d'évacuation à l'échelle du quartier, en lien avec la commune.

Le système de sécurité incendie des bâtiments de Naval Group est conçu pour maîtriser le risque incendie conformément aux normes en vigueur dans les bâtiments industriels. Le site dispose par ailleurs de moyens de prévention et de lutte décrits dans l'étude d'impact (voir Partie Va – paragraphes 3.7.1 et 3.7.2 aux pages 684 à 697), en particulier vis-à-vis du risque incendie. Il comprend notamment des détecteurs automatiques associés à des indicateurs d'actions à l'entrée des locaux aveugles placés dans les locaux à risque et les zones à fort pouvoir calorifique.

Il est à noter que, conformément au Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêts (PPRif), le site n'est pas exposé à ce risque : comme le montre la carte en page 496 de l'étude d'impact, et comme indiqué en page 693, « Le projet est situé en zone NCR du PPRif, c'est-à-dire dans les zones « Non concernées par le risque » (voir partie IV, paragraphe 8.1.).

Analyse de la commission.

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.

10.6.3 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.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Naval Group a mené une étude d'impact qui a démontré que les activités du site seraient tout à fait compatibles avec les activités présentes. L'étude d'impact menée sur le projet ne met pas en avant de risques industriels majeurs liés à l'activité de Naval Group (cf. point précédent).

Le dossier de demande d'autorisation environnementale procède à l'analyse du classement des activités projetées par Naval Group au regard de la nomenclature des ICPE.

Il en ressort que, seules trois ICPE soumises au régime de la déclaration, feront l'objet d'une exploitation sur le site, à savoir :

- Des équipements frigorifiques ou climatiques relevant de la rubrique 1185 ; lié à la présence de pompes à chaleur pour la gestion de l'ambiance thermique au sein des bâtiments => faible risque limité à l'emprise NG
- Des installations de type fontaine à détergent à base aqueuse et bain de nettoyage à ultrasons relevant de la rubrique 2563 --> : lié à l'activité usinage avec la présence de lubrifiants et solvants => Risque limité à la zone d'activité en question avec notamment les moyens de stockage adaptés
- Un local batteries dans les zones de production et d'essai et des accumulateurs individuels dans les locaux informatiques relevant de la rubrique 2925. Risque limité à la zone d'activité en question avec moyens adaptés après une analyse de risques interne

Le site ne stockera pas de volumes importants de produits comme en atteste son classement ICPE qui relève uniquement de la déclaration.

Naval Group assure que les produits potentiellement polluants seront stockés dans les règles de l'art (voir Partie Va – paragraphe 3.2.1.1, page 594), a minima sur rétention et/ou dans des bâtiments aux sols étanches dans un local dit « ACD » (agents chimiques dangereux) ventilé de 5 m² seulement.

Les eaux usées industrielles seront collectées séparément par des réseaux raccordés à des citernes pour être traitées hors site dont le traitement sera fait dans des filières appropriées).

En cas d'incendie, les eaux d'extinction seront stockées dans des dispositifs étanches évitant toute atteinte au milieu aquatique.

Enfin, un protocole d'intervention en cas de pollution accidentelle au cours des activités en mer sera mis en place (voir page 593). Le cas échéant, il permettrait d'arrêter la pollution, de confiner la zone polluée et de récupérer les polluants. L'ensemble de ces mesures permet de réduire au maximum le risque de rejet en mer.

Analyse de la commission.

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).

10.6.4 La notion de site sensible.

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

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.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Le projet concerne un site littoral à haute valeur écologique et patrimoniale. Le site abrite des éléments naturels protégés, tels que la posidonie, des oiseaux protégés, des roselières, ainsi que des trames vertes et bleues. Sur le plan patrimonial, le site inclut une ancienne usine et un château, ce qui en fait un lieu d'importance historique et écologique.

Naval Group a donc souhaité prendre en compte l'histoire et le patrimoine du site. Le projet prévoit la réhabilitation de l'ancienne halle électrique, connue sous le nom de « bâtiment aux arcades », pour en faire un « Customer center » pour les activités de Naval Group. Cette initiative vise à concilier l'héritage du passé avec les objectifs actuels de réindustrialisation durable et responsable.

Naval Group assure que le projet intègre des mesures de protection et de conservation de la biodiversité. Le projet prévoit la création de larges espaces publics plantés et de zones de biodiversité protégées. Le reste du site, non bâti, sera conservé en espaces naturels, en espaces perméables ou en zones paysagères. Il ne s'agit donc pas d'un projet de bétonisation massive, mais d'une opération intégrée et équilibrée, avec une forte porosité écologique et hydraulique (cf. réponses aux observations du public des paragraphes précédents).

Concernant les risques militaires et de sécurité, Naval Group assure que le site des Bormettes n'a aucune vocation militaire opérationnelle. Il est dédié à la conception, l'essai et la qualification de systèmes navals, en lien avec les activités industrielles de Naval Group. Il ne s'agit ni d'un port militaire ni d'un site de stockage d'armement.

La commune précise que 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. Par exemple, la plage dite « aux chiens » est maintenue, ce qui montre l'engagement à préserver les espaces naturels et publics.

Analyse de la commission.

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.

10.6.5 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.

Réponse synthétisée du porteur de projet :

Pour la classification ICPE ainsi que, sur les risques liés à l'industrie, se référer également aux réponses de Naval Group **des paragraphes 10.6.3 supra et 10.8.1 infra.**

Le site des Bormettes est marqué par un passé industriel et a donné lieu à des opérations de réhabilitation après la cessation d'activité en 1993. Plusieurs campagnes de diagnostics ont été menées pour évaluer l'état initial et les impacts potentiels des activités industrielles passées Mesures de Prévention des Pollutions

Naval Group souhaite inscrire cette réindustrialisation dans l'équilibre entre respect du voisinage, la protection de l'environnement et la performance industrielle. En ce sens, toutes les études ont été menées dans le respect de la réglementation environnementale au même titre que dans le respect de la réglementation en matière d'industrie de défense.

La conception des bâtiments tertiaires et industriels de Naval Group est pensée de manière à anticiper l'élévation des températures à horizon 2050 (architecture bioclimatique, mise en place de brasseurs d'air, ventilation naturelle nocturne, pompe à chaleur réversible...). Cela inclut des solutions telles que l'architecture bioclimatique, la mise en place de brasseurs d'air, la ventilation naturelle nocturne, et l'utilisation de pompes à chaleur réversibles. Le projet vise notamment une certification HQE Bâtiment durable au niveau Excellent pour son bâtiment industriel et tertiaire.

Pour les produits polluants, se référer **au para 10.6.3 supra**.

Sur la question de la pollution sonore liée aux activités ICPE, Naval Group a réalisé deux études acoustiques dans le cadre de l'étude d'impact. La première analyse les émissions sonores associées au fonctionnement du projet industriel. La seconde modélise les impacts acoustiques des activités projetées sur la zone nord (cf. DAE PJ4 – Annexe 7 : Étude acoustique ICPE) et conclut à des impacts maîtrisés.

Des écrans végétalisés, des dispositifs d'insonorisation et une organisation adaptée des flux logistiques seront mis en œuvre pour limiter les nuisances vers les zones résidentielles voisines.

Analyse de la commission.

Comme dans les paragraphes précédents, la commission note les 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.

10.7 Environnement – biodiversité – allée des platanes (151 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

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.

A l'inverse, de nombreux avis sont inquiets, plus particulièrement sur :

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Le site des Bormettes, bien qu'en dehors du périmètre couvert par le PPRI, a fait l'objet d'un dispositif complet d'études hydrauliques et environnementales. Ces études ont été commandées par la commune, la communauté de communes et Naval Group pour évaluer et

atténuer les risques d'inondation Zone Enclavée et Inondable (cf. réponses du **para 10.6.1 supra**).

Naval Group précise que le projet ne porte pas atteinte aux zones Natura 2000, au sanctuaire Pélagos ou au Parc National de Port-Cros. Il a fait l'objet d'une évaluation environnementale complète, incluant des inventaires naturalistes (Annexes 1 et 2), une étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4), ainsi qu'une demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3) qui ont conduit à des mesures d'évitement, d'atténuation, de réduction et de compensation (ERC). Le projet a été encadré dès l'origine par l'ensemble des autorités environnementales et conçu avec des mesures écologiques fortes. Le Parc National de Port-Cros a d'ailleurs émis un avis favorable au projet.

Aux remarques concernant la **bétonisation du site**, Naval Group rappelle que le site correspond à un ancien site industriel, aujourd'hui à l'état de friche, sur lequel des bâtiments ainsi que des dalles bétonnées sont toujours présents. Une réponse plus détaillée est fournie au **para 2.1.2 supra**.

L'augmentation du trafic routier est prise en compte dans l'étude d'impact, qui analyse les incidences cumulées du projet dans sa globalité (comme d'ailleurs, le bruit, le trafic, la biodiversité, la consommation d'espace et la gestion des eaux pluviales (cf. para 2.1.1.2 et 2.1.2 supra) Loi Climat et ZAN.

Naval Group argue que le projet constitue un projet d'équilibre, mêlant reconversion économique et renaturation du site, dans le respect de la biodiversité et des écosystèmes locaux et est compatible et en adéquation juridique avec les objectifs de la ZAN (cf. **para 10.5.1.4supra**) et que des mesures ont été prises pour limiter l'impact foncier (**cf. para 10.5.2 supra**).

Le choix du site de la Londe-les-Maures et, la création des bâtiments envisagés permet, a contrario, de viser une efficacité environnementale et énergétique poussée des bâtiments, comme en témoignent notamment les certifications environnementales visées (HQE Bâtiment Durable au niveau Excellent, Label BiodiverCity Construction). Les explications sur le choix du site sont détaillées dans le **para 10.6.1 supra**.

La réponse de Naval Group sur les nuisances sonores est reprise dans le **para 10.8.3 infra**.

Analyse de la commission.

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.

10.7.2 Atteinte à la biodiversité.

Les contributions 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.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Naval Group a pris en compte la présence des chiroptères dans les études sur le milieu naturel. A ce titre, plusieurs mesures ont été définies dans le dossier de demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3) pour atténuer les impacts sur ces espèces. Par exemple, la perte d'habitat est compensée par la restauration et la réhabilitation de milieux remaniés et aménagés au niveau de la zone projet et, de la parcelle compensatoire des Bas-jardins.

Des mesures spécifiques ont également été mises en place pour améliorer la connectivité des habitats pour les chiroptères et les oiseaux, telles que l'adaptation du calendrier des travaux de défrichement en fonction de la phénologie des espèces et l'amélioration de la connectivité gîte/espaces naturels alentours :

- Mesure R2 : Adaptation du calendrier des travaux de défrichement en fonction de la phénologie des espèces,
- Mesure C1b : Amélioration de la connectivité gîte/espaces naturels alentours pour les chiroptères, bénéficiant également aux oiseaux.

La présence de posidonie a été intégrée de manière rigoureuse dès la conception du projet, conformément aux exigences du Code de l'environnement et des dispositifs réglementaires associés (étude d'impact, évaluation Natura 2000, demande de dérogation espèces protégées).

La séquence « éviter – réduire – compenser » a été strictement respectée :

- Évitement : implantation du mouillage dans une zone dépourvue d'herbiers, interdiction de tout ancrage dans les phanérogames.
- Réduction : adaptation du dimensionnement et de la configuration du ponton afin de minimiser l'emprise sur l'habitat, malgré l'impossibilité d'un évitement total.
- Compensation : mise en œuvre d'une compensation fixée à 317,7 m² d'herbiers restaurés ou protégés, sur la base d'un ratio de 3:1, avec une approche volontairement précautionneuse.

L'impact direct est circonscrit à 19 m² d'herbiers. Par prudence méthodologique, une surface élargie de 105,9 m² est considérée, incluant les effets indirects potentiels. Les études démontrent l'absence de perturbations notables sur la dynamique hydrosédimentaire et un impact marginal lié aux activités d'essais (3 à 4 par semaine).

De plus, la surface affectée demeure infinitésimale au regard des 12 496 ha d'herbiers de la ZSC « Rade d'Hyères » ($<0,000001\%$).

L'état de conservation local est par ailleurs qualifié de « moyen à médiocre » et témoigne déjà de signes de régression et le projet ne provoque ni fragmentation des herbiers, ni rupture de connectivité écologique.

Enfin, le Parc national de Port-Cros, gestionnaire français du Sanctuaire Pelagos, a rendu un avis favorable et le CSRPN a salué la démarche d'évitement et n'a formulé aucune observation critique.

Les mesures conservatoires et de suivi suivants sont prévues :

- Repérage et balisage préalables des herbiers.
- Mise en place de dispositifs anti-turbidité et suivi permanent de la qualité des eaux lors des travaux et de l'exploitation.
- Suivi environnemental continu et contrôle scientifique pluriannuel confiés à un organisme indépendant.

En conclusion, Naval Group estime que l'impact sur les herbiers de posidonie est limité, proportionné, compensé au-delà des prescriptions usuelles, que le projet satisfait pleinement aux exigences réglementaires et, s'accompagne de garanties renforcées par un suivi scientifique indépendant.

La saisine du Conseil national de la protection de la nature (CNP) n'est requise que lorsque la demande de dérogation concerne une espèce inscrite à l'arrêté du 6 janvier 2020, lequel conditionne toute dérogation à l'avis préalable de cette instance. Si le Moineau friquet y figure, l'analyse écologique du dossier a conclu à l'absence d'impact significatif du projet sur cette espèce, conformément à l'article L.411-2-1 du Code de l'environnement. Ce dernier prévoit en effet qu'aucune dérogation n'est nécessaire dès lors que des mesures d'évitement et de réduction, assorties d'un suivi effectif, permettent de réduire le risque de perturbation ou de destruction à un niveau non caractérisé. Le Moineau friquet n'a donc pas été intégré dans la demande de dérogation, rendant la saisine du CNPN non obligatoire.

En conséquence, aucune obligation de saisine du CNPN ne s'imposait dans ce dossier. Enfin, il convient de souligner que la consultation de l'Office français de la biodiversité (OFB), également évoquée, ne relève d'aucune prescription légale ou réglementaire.

Concernant les continuités écologiques et les habitats naturels, Naval Group précise que l'analyse des trames vertes, bleues et noires a été conduite conformément au Schéma Régional de Cohérence Écologique et approfondie dans le cadre de l'étude d'impact.

- Plus particulièrement, s'agissant de la trame bleue, le projet n'interfère pas avec le Maravanne, identifié comme cours d'eau à préserver, puisqu'aucun rejet ni prélèvement n'y est prévu. Les fossés existants sont maintenus, et la gestion des eaux pluviales repose sur un dispositif de noues et de traitement limitant les incidences. Le caractère humide des sols n'est pas mis en évidence dans l'étude de délimitation des zones humides du site par Eco-Med (*cf. Annexe 1 de la PJ4 du DDAE, Volet Naturel de l'Etude d'Impact*

– *Milieu terrestre*). En effet, les prospections réalisées concluent que la surface de zones humides présente sur le site n'est que de **0,61 ha**. Par ailleurs, les mesures d'évitement mise en œuvre permettent de conserver cette surface de zone humide en totalité, celle-ci représentant 3% de la surface totale du site. Le caractère humide du site ne peut donc être retenu

Le projet ne modifie donc pas les fonctionnalités écologiques de la trame bleue.

- Pour la trame verte, le diagnostic a mis en évidence une connectivité déjà affaiblie par l'urbanisation environnante. Néanmoins, certains corridors demeurent fonctionnels pour les espèces à grande capacité de dispersion (oiseaux, chiroptères). Afin de limiter l'impact sur les corridors résiduels (alignements d'arbres, bosquets, haies), plusieurs mesures sont prévues : respect strict des emprises, conservation des éléments paysagers, adaptation des clôtures au passage de la faune, et amélioration des liaisons écologiques pour les chiroptères. Ces mesures garantissent le maintien de corridors internes et permettent d'éviter l'isolement des populations.
- Concernant la trame noire, la lutte contre la pollution lumineuse a été intégrée dès la conception. L'éclairage sera limité en intensité, orienté sous l'horizontale, restreint à des plages horaires précises et exclu des corridors écologiques. Ces prescriptions, conformes aux recommandations du CEREMA et aux exigences biologiques des chiroptères, réduiront la fragmentation lumineuse et préserveront les habitats nocturnes.

Enfin, l'ensemble de ces mesures découle d'un processus d'évaluation environnementale complet, intégrant inventaires naturalistes, évaluation Natura 2000 et demande de dérogation espèces protégées. La séquence « éviter, réduire, compenser » a été mise en œuvre avec rigueur, et un suivi de leur efficacité est prévu. Ainsi, le projet préserve dans toute la mesure du possible les continuités écologiques et compense ses incidences résiduelles dans le respect du cadre réglementaire.

Sur la prise en compte de la présence du lézard ocellé, Naval Group renvoi à la réponse faite à la MRAe (cf. para 5.2.3.2 du présent rapport) et précise que bien que la cartographie nationale indique une sensibilité potentielle, les prospections de terrain, menées selon un protocole adapté (analyse fonctionnelle des habitats, recherches à vue et en gîtes naturels, observation à distance, indices de présence), n'ont révélé aucun individu ni trace de Lézard ocellé. L'entretien régulier des milieux rend par ailleurs les habitats du site défavorables, et aucune donnée historique n'atteste de sa présence dans le périmètre. L'espèce est donc considérée absente. Toutefois, par précaution, Naval Group maintient la création de gîtes artificiels, en doublant leur nombre, afin de soutenir les populations locales de reptiles et anticiper une éventuelle recolonisation.

Comme dans le paragraphe précédent, Naval Group renvoie à la réponse faite au CSRPN (cf. para 5.14.4 du présent rapport) et précise que les prospections menées de manière exhaustive n'ont révélé aucune présence du Moineau friquet sur le site, hormis deux individus observés ponctuellement en périphérie, en période de dispersion. Par précaution, 13,3 ha d'habitats d'alimentation ont néanmoins été considérés, bien que non utilisés par l'espèce, ce qui conduit à évaluer l'impact comme faible. Le maintien de zones de biodiversité au sein du projet, ainsi que l'introduction de Poacées (*Panicum*, *Sorghum*) dans les espaces verts,

garantiront la disponibilité de ressources alimentaires. Ainsi, l'espèce n'est pas significativement affectée, conformément aux analyses validées par le CSRPN et la MRAE.

Par ailleurs, la critique relative à une prétendue atteinte à un « habitat d'alimentation » du Moineau friquet n'est pas fondée juridiquement. L'arrêté ministériel du 29 octobre 2009 ne protège en effet que les sites de reproduction et les aires de repos, à l'exclusion des habitats d'alimentation, comme l'a confirmé la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Analyse de la commission.

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.

10.7.3 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.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

En particulier, concernant l'alignement de platanes, nous comprenons pleinement l'attachement à ces arbres anciens et, confirmons que leur présence a été intégrée très tôt dans les réflexions d'aménagement, au même titre que pour l'ensemble des alignements d'arbres présents dans le périmètre du projet. En effet, sur les 4 alignements existants, 3 ont pu être maintenus :

- Entre les futurs logements et le futur équipement sportif,
- Le long de l'avenue Schneider (à l'exception d'un seul arbre afin de permettre le bon écoulement des eaux dans une noue),
- Le long de la rue des Platanes.

S'agissant de cet alignement, plusieurs contraintes fortes ont conduit à retenir leur abattage comme un impératif au bon déroulement du projet. En effet, le maintien de ces arbres dans leur état actuel est incompatible avec les exigences de sécurité et de respect de la loi littoral. En effet, nous sommes obligés d'implanter le bâtiment principal en tenant compte de l'éloignement de la côte (interdiction de construction dans la bande des 100 m) et de la zone de plus faible aléa inondation.

Ces impératifs ont nécessité le déplacement du bâtiment vers le Nord, et donc la suppression de cet alignement.

Le projet renforce le nombre d'arbres sur le site en les doublant.

Analyse de la commission.

Ce sujet, éminemment épineux, méritait une réponse étayée de la part de Naval Group. La commission se félicite de l'explication à la fois technique et didactique du porteur de projet.

10.8 Nuisances – pollutions – bruit – nappe phréatique – sanitaire (86 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

Le projet soulève de nombreuses préoccupations concernant les nuisances, les pollutions, le bruit, la possible atteinte à la nappe phréatique et la santé publique.

10.8.1 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.

Réponse synthétisée des porteurs de projet.

Au sujet de la perte de quiétude, la commune de La Londe-les-Maures indique qu'elle est attentive à l'image, à l'identité et à la qualité de vie de son territoire. L'attachement légitime à la tranquillité du quartier a été pris 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.

Elle précise que la commune de La Londe-les-Maures s'est historiquement construite autour de trois piliers structurants de son identité, l'agriculture, le tourisme et l'industrie. Le retour de Naval Group étant la réactivation moderne de ce troisième pilier, avec une industrie de haute technologie, propre, à forte valeur ajoutée et intégrée à la transition écologique.

D'autres possibilités s'ouvriraient pour l'aménagement de cette emprise, réalisation de plusieurs centaines de logements, aménagement d'une station balnéaire avec port de plaisance ou bien commerces et structures touristiques de grande capacité.

La commune a fait le choix de retenir un projet d'aménagement léger, respectueux, qualitatif, maîtrisé, avec une vocation économique et d'intérêt général en protégeant le cadre de vie et en évitant l'abandon ou la dégradation de cette friche à fort enjeu paysager et environnemental.

Les nuisances sonores sont analysées dans les réponses aux risques liés à l'industrie **para 10.6.5supra.**

Analyse de la commission.

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.

Les nuisances liées aux émissions lumineuses sont traitées dans l'étude d'impact (voir paragraphes 6.4.2.2 – Partie IV et 3.5.5 – Partie Va). Naval Group précise que le site est déjà concerné par la pollution lumineuse de la ville. Cependant, la lutte contre la pollution lumineuse a été intégrée à la conception du projet, conformément à la mesure R5 décrite en détails dans le DDEP (annexe 3 de l'étude d'impact) qui correspond à la mise en place de l'éclairage, à terre et sur le ponton en conformité avec les recommandations du CEREMA et les exigences biologiques des chiroptères : minuteur ou système de déclenchement automatique, éclairage sous l'horizontale, halogènes proscrits, utilisation de LED...

En particulier, pour l'éclairage du ponton, l'intensité lumineuse des éclairages au sol sera limitée à 3000K (100W pour les LED) et ils ne seront pas orientés vers la surface de l'eau. L'éclairage se fera de manière ponctuelle, uniquement entre 6 et 8h le matin et 17 et 20h le soir.

De cette façon, les émissions lumineuses du projet seront maîtrisées et ne seront pas à l'origine de nuisances.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de la réponse de Naval Group sur la maîtrise des émissions lumineuses.

Sur la restriction des usages du Domaine Public Maritime (DPM), le porteur de projet rappelle que l'avis de la commission nautique locale (réunie le 30 juin 2025), présenté à l'enquête publique, n'indique pas d'incompatibilité de la coactivité avec les acteurs du plan d'eau et n'empêche en aucun cas les autres activités.

La commission a en effet émis un avis favorable avec 3 recommandations listées ci-dessous :

- Le balisage du chenal d'entrée du port avec des bouées rouges et vertes en continuité du balisage d'entrée du port ;
- La création d'un groupe d'échange restreint alimenté par Naval Group pour informer des jours d'essais ;
- La signalisation lumineuse du coffre d'amarrage.

La circulation du public lors du passage du site de Naval Group vers le ponton sera réglementée par voie de convention entre la Communauté de Commune Méditerranée Porte des Maures et la société Naval Group.

Analyse de la commission.

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.

Sur la proximité avec un site nucléaire et un champ de tir militaire, le porteur de projet précise que le site des Bormettes n'a aucune vocation militaire opérationnelle. L'analyse des incidences des effets des essais en mer a été précisée dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE (cf. *paragraphe 2.1.1 - recommandation 1 et paragraphe 2.2.2.2 - recommandation 2*).

Il s'agit d'un site dédié à la conception, l'essai et la qualification de systèmes navals qui ne contiendront pas de charge explosive, de sorte **qu'aucun tir ni explosion n'aura lieu en mer**, en lien avec les activités industrielles de Naval Group. Il ne s'agit ni d'un port militaire, ni d'un site de stockage d'armement. L'ensemble des dispositifs de sûreté et de protection sont prévus, sous le contrôle des services de l'Etat. Il ne s'agit pas non plus d'un site menant des activités nucléaires.

Enfin, comme il est possible de le voir dans l'avis de la commission nautique locale, le projet présenté à l'enquête publique s'inscrit en coactivité avec les acteurs du plan d'eau et n'empêche en aucun cas les autres activités.

Analyse de la commission.

La commission prend acte l'absence de champ de tir militaire sur ou à proximité immédiate du site.

Sur le risque SEVESO, Naval Group précise le classement ICPE des activités projetées, tel qu'il ressort du dossier de demande, ne relève que du régime le moins contraignant (à savoir celui de la déclaration), de telle sorte que la référence à un classement SEVESO n'est étayée par aucun élément tangible et, surtout, s'inscrit en décalage complet avec la réalité du dossier.

Enfin, il est important de rappeler que les engins qui seront assemblés sur le site des Bormettes par Naval Group ne contiendront pas de charge explosive.

Dans ces conditions, le projet ne constitue pas une « activité industrielle à risque ».

Analyse de la commission.

La commission prend acte que le site n'est pas concerné par un classement de type SEVESO.

10.8.2 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.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Les risques pour le milieu marin et les espaces protégés ont, selon Naval Group, été pris en compte dans l'évaluation environnementale et les études sur le milieu naturel, conformément à la réglementation en vigueur sur les zones protégées (Natura 2000, Sanctuaire Pelagos, aire d'adhésion du Parc national de Port-Cros).

Les documents de la DAE suivants y font référence :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

Des mesures d'évitement-réduction-compensation (ERC) robustes ont été définies dans le cadre de ces études. En ce sens, l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 conclut que le projet ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000.

S'agissant de Pelagos, rappelons également que le Parc National de Port-Cros qui a en charge l'animation du Sanctuaire pour la France a rendu un avis favorable au projet.

L'ensemble des **risques de pollution et mesures associées pendant les travaux**, est décrit dans l'étude d'impact au paragraphe 2.3.3 – Partie Va : eaux souterraines, eaux douces superficielles et eaux côtières.

De même, les risques et mesures associées pendant l'exploitation sont décrits dans l'étude d'impact au paragraphe 3.2.3 – Partie Va : eaux souterraines, eaux douces superficielles et eaux côtières.

Au sujet des craintes de pollution des sols, Naval Group précise que le site des Bormettes, marqué par un long passé industriel, a déjà fait l'objet de campagnes de réhabilitation depuis la cessation d'activité en 1993. Plusieurs diagnostics environnementaux successifs ont été conduits et leurs résultats sont intégralement publiés dans la synthèse réalisée par SOL2E, annexée à l'étude d'impact. Ces analyses concluent que, si la qualité des sols demeure compatible avec un usage industriel, des investigations complémentaires doivent être menées, notamment dans le secteur Nord-Est du site, afin de garantir la compatibilité sanitaire des futurs aménagements (logements, hôtel, équipement sportif).

Plus précisément, les risques et mesures associées pendant l'exploitation sont décrits dans l'étude d'impact, notamment au paragraphe 3.2.3 – Partie Va : eaux souterraines, eaux douces superficielles et eaux côtières. De même, les risques et mesures associées pendant l'exploitation sont décrits dans l'étude d'impact au paragraphe 3.2.3 – Partie Va : eaux souterraines, eaux douces superficielles et eaux côtières.

En fonction des résultats, des mesures de gestion adaptées pourront être mises en œuvre, telles que la couverture ou l'excavation des sols pollués. Conformément au cadre réglementaire, toute demande d'autorisation d'urbanisme pour ces emprises sera soumise à une vérification spécifique via l'attestation ATTES-ALUR, assurant la pleine prise en compte de l'état des sols et leur adéquation aux usages projetés.

Les détracteurs expriment des préoccupations concernant la **manipulation de produits dangereux** comme les explosifs et les carburants.

Comme déjà évoqué dans le point 10.8.1 supra, Naval Group précise que les engins assemblés sur le site des Bormettes ne contiendront pas de charge explosive. De plus, les produits potentiellement polluants seront stockés dans les règles de l'art, a minima sur rétention et/ou dans des bâtiments aux sols étanches (**cf. para 10.6.3. supra**). Les eaux usées industrielles seront collectées séparément par des réseaux raccordés à des citernes pour être traitées hors site. Dans ces conditions, le projet ne constitue pas une « activité industrielle à risque » et l'occupation des sols en périphérie reste compatible avec cette activité (cf. §8 de la PJ4-Etude d'Impact).

De plus, comme indiqué dans l'étude d'impact en PJ4 (voir Partie Va – paragraphe 3.2.1.1, page 594), les produits seront stockés dans les règles de l'art, a minima sur rétention et/ou dans des bâtiments aux sols étanches dans un local dit « ACD » (agents chimiques dangereux) ventilé de 5 m² seulement.

La remise en suspension de polluants contenus dans les sols lors de la démolition des bâtiments ou du terrassement est également une préoccupation majeure.

Naval Group a réalisé un complément d'information sur l'état des sols, sur les risques associés à la démolition des matières dangereuses lors des travaux de démolition, une étude de dispersion des particules fines en considérant plusieurs hypothèses météorologiques (vents), et le détail des mesures de protection pour confiner le site lors de tous ces travaux (cf. étude d'impact pages 514-515). Se référer également au **paragraphe 10.6.3 supra**.

Dans ses réponses, Naval Group précise de manière détaillée le protocole de travaux mis en place (conduite à tenir si matériaux suspects, sécurité des travailleurs, modalités de stockage temporaire des matériaux, évacuation hors site, modalités de suivi des déchets) selon les normes en vigueur et réglementation obligatoires (obtention d'une **ATTES-ALUR** de la part d'un bureau d'étude technique certifié en application des dispositions de l'article L. 556-1 du code de l'environnement).

Ces mesures permettront de maîtriser les risques d'envol de poussières pendant les travaux.

Analyse de la commission.

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.

10.8.3 Mesures de Protection.

Naval Group assure que des mesures de protection sont mises en place pour éviter toute pollution des eaux. Pendant l'exploitation du site, afin d'éviter toute pollution des eaux, l'ensemble des eaux pluviales transitera par un dispositif de traitement avant tout rejet dans le milieu.

S'agissant des activités du site Naval Group, les produits potentiellement polluants seront stockés dans les règles de l'art, a minima sur rétention et/ou dans des bâtiments aux sols étanches. Les eaux usées industrielles seront collectées séparément par des réseaux raccordés à des citernes pour être traitées hors site.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de la réponse de Naval Group.

10.8.4 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.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Naval Group souligne l'importance du respect des niveaux sonores réglementaires et confirme que ce point a été pris en compte.

Deux études acoustiques distinctes ont été conduites dans le cadre de l'étude d'impact :

- la première analyse les émissions sonores associées au fonctionnement du projet industriel ;
- la seconde analyse les émissions sonores associées au trafic généré par le projet global (Phases 1 et 2).

Ces analyses ont permis d'identifier de manière exhaustive l'ensemble des sources de bruit, de modéliser leurs émissions et de comparer les résultats aux seuils réglementaires. Des dépassements n'ont été constatés qu'au regard de la réglementation ICPE (cf. DAE PJ4 – Annexe 7 : Étude acoustique ICPE), conduisant à la définition de mesures spécifiques telles que l'installation de silencieux, la mise en place d'écrans acoustiques autour des équipements bruyants, et, à terme, la possibilité d'un écran supplémentaire au nord du site si cela s'avère nécessaire en phase 2.

Concernant le trafic, aucune non-conformité n'a été relevée, mais des mesures complémentaires d'évitement et de suivi sont prévues en concertation avec la collectivité et les riverains.

En parallèle, Naval Group s'engage à maintenir les sources bruyantes éloignées des limites de parcelle, à gérer les horaires d'activité pour éviter les nuisances nocturnes, et à renforcer la végétalisation en périphérie du site afin de limiter la propagation sonore. Un suivi post-mise en service viendra confirmer la conformité des niveaux sonores et adapter si besoin les dispositifs.

Durant la phase de travaux, des prescriptions strictes encadrent les horaires et les techniques de chantier : recours à des matériels insonorisés, limitation de la circulation et des manœuvres bruyantes, utilisation d'engins électriques plutôt que pneumatiques, mise en place d'un dispositif de surveillance acoustique en continu, et information régulière des riverains. Enfin, les essais en mer ne généreront pas de nuisances sonores, en l'absence de tirs et compte tenu de la nature furtive des engins testés.

Analyse de la commission.

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

10.8.5 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 Maravenne.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Pour ce qui est spécifique à la nappe phréatique, Naval Group souligne que la proximité avec les eaux souterraines est prise en compte dans l'étude d'impact. Le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution pendant les travaux et l'exploitation du site. Ces mesures sont décrites dans l'étude d'impact, voir Etude d'impact : Partie Va – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1). **Se référer également aux paragraphes et 10.5.1 et 10.6.3 du présent document.**

Naval Group a mis en place plusieurs mesures pour gérer les risques liés à la nappe phréatique. Ces mesures incluent la modélisation des risques d'inondation, l'intégration du canal de délestage, le dimensionnement de noues, d'exutoires, d'exhaussements et de réseaux d'eau pluviale à infiltration lente, ainsi que l'adaptation de l'altimétrie des constructions selon les prescriptions hydrauliques.

En outre, les constructions sur pilotis permettent l'infiltration des eaux de ruissellement, ce qui contribue à maîtriser l'impact du projet sur l'infiltration vers les eaux souterraines. Le projet a cherché à minimiser l'imperméabilisation des sols et ne sera donc pas à l'origine d'un risque de remontée de nappe.

Le porteur de projet estime donc que le risque de apparaître donc très faible et rappelle qu'il s'agit de risques naturels, indépendants du projet et qu'il ne les aggravera pas.

Le risque de salinisation des eaux souterraines et de biseau salé, ont été pris en compte dans l'étude d'impact (*Partie Va*).

Le projet prévoit des mesures de prévention des risques de pollution (voir *Etude d'impact : Partie Va*) – Paragraphes 2.3.1 et 3.2.1) que ce soit pendant les travaux ou l'exploitation du site.

Il n'est pas prévu de prélèvement d'eaux souterraines en phase de fonctionnement du site (absence de pompage), et que pendant les travaux. En résumé, et en l'absence de de pompages excessifs, le projet ne sera pas à l'origine d'un risque de salinisation des eaux.

Analyse de la commission.

La commission estime que malgré les explications des porteurs de projet, les risques 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.

10.8.6 Santé publique.

Le projet soulève des préoccupations majeures en matière de santé publique, notamment en raison de la bétonisation massive (rendue possible par l'ouverture du PLU à d'autres projets que ceux de Naval Group).

Celle-ci entraînera la destruction des espaces naturels, ce qui pourrait détériorer la qualité de l'air et de l'eau, augmenter l'exposition aux polluants et réduire les îlots de fraîcheur naturels, aggravant ainsi les effets des canicules.

De plus, l'absence de garanties solides sur la sécurité et la prévention, ainsi que le manque de plans d'évacuation adaptés, accentuent les risques pour la santé des habitants.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Les réponses du porteur de projet sur **la bétonisation et sur la destruction d'espaces naturels** se trouvent **au para 10.5.2** supra du présent rapport, celles sur la **qualité de l'air et de l'eau** sont reprises dans les paragraphes **10.5.1.4 et 10.8.5 supra**. Les réponses sur **l'exposition aux polluants** sont dans le paragraphe **10.6.3 supra**.

Naval Group assure que le projet comprend de nombreux dispositifs favorables à la santé publique. Par exemple, plus de 500 arbres seront plantés, dont 326 sur le site industriel, en remplacement de ceux éventuellement supprimés, soit un ratio de 4 arbres plantés pour 1 arbre supprimé. In fine, le projet fait la part belle aux espaces verts, puisque ces espaces représentent 60% de la surface du site, ce qui contribuera au rôle **d'îlot de fraîcheur** et permettra de renforcer significativement l'effet de microclimat et réduira **les effets des canicules**.

Enfin, ces mesures, décrites dans l'étude d'impact, visent à améliorer la qualité (filtration naturelle) de l'air.

Il est important de souligner que **l'ARS a rendu un avis favorable** au projet, gage de garanties solides sur la sécurité et la prévention, avec trois réserves que les pétitionnaires se sont engagés à prendre en compte.

La partie sur les **plans d'évacuation** est analysée dans les paragraphes 10.6.1 supra.

Analyse de la commission.

La commission estime que l'ensemble des mesures ERC misent 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 et CSRPN) en garantit la robustesse.

10.9 Le Ponton (41 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

La présence de posidonie a bien été prise en compte et, ses impacts sur l'herbier ont été analysés.

Concernant la mise en œuvre de la séquence ERC, le projet respecte la hiérarchie prévue à l'article L.110-1 du code de l'environnement.

- Une démarche d'évitement détaillée dans l'étude d'impact a, tout d'abord, été mise en œuvre pour le choix de l'implantation, au large, de la ligne de mouillage dans une zone dépourvue d'herbier de posidonies.

- Concernant le ponton, la minimisation des incidences sur les herbiers de posidonies a guidé la conception du ponton dès ses premières phases (voir Partie II – paragraphe 2.2.3.2 aux pages 209 à 217 de l'étude d'impact).

Dans ce cadre, une analyse multicritère a permis de définir une implantation combinant les exigences techniques pour l'exploitation du ponton (notamment en matière de tirant d'eau) et, la minimisation des impacts sur les herbiers.

L'évitement total a été recherché, mais s'est révélé impossible, malgré une adaptation du cahier des charges techniques de Naval Group (consentement à une hauteur d'eau plus faible par rapport aux exigences initiales).

In fine, le projet va entraîner un impact direct limité à une surface de 19 m² d'herbiers de posidonies. De plus, plusieurs mesures de réduction sont prévues qui permettront de limiter les impacts indirects à un niveau très faible à négligeable : repérage et balisage des herbiers avant le démarrage des travaux, mise en place d'un rideau anti-MES, suivi de la turbidité pendant les travaux au moyen d'une sonde positionnée à l'extrémité du ponton.

En dépit de toutes ces mesures, afin de tenir compte des effets indirects potentiels, Naval Group a pris comme hypothèse majorante que l'ensemble de la surface d'herbier située à moins de 10 m pouvait être impactée, soit une superficie de 105,9 m². Le dimensionnement de la compensation s'est voulu sécuritaire et majorant ; l'impact sur l'herbier de Posidonie sera ainsi compensé selon un ratio de 3 pour 1, soit une surface compensatoire de 317,7 m².

Naval Group confirme que la perte engendrée par le projet n'est pas de nature à altérer l'état de conservation de cet habitat sur le site.

- Contrairement à ce qu'indique une contribution, il n'existe, à ce jour, aucune disposition réglementaire, ni aucune circulaire ministérielle, imposant une distance minimale obligatoire de 20 mètres entre les ouvrages maritimes et les herbiers de Posidonies.

La MRAE ne peut donc y faire référence dans son avis (cette affirmation est également erronée).

En résumé, la démarche ERC a bien été mise en œuvre tout au long de la conception du ponton. Le CSRPN n'a émis aucune remarque concernant l'herbier de Posidonie : au contraire, il valorise la démarche d'évitement mise en œuvre.

- L'analyse des différents usages présents sur le plan d'eau et de leur coactivité ont fait l'objet d'échanges lors de la commission nautique locale qui a donné un avis favorable en recommandant les actions suivantes :
 - Le balisage du chenal d'entrée du port avec des bouées rouges et vertes en continuité du balisage d'entrée du port ;
 - La création d'un groupe d'échange restreint alimenté par Naval Group pour informer des jours d'essais ;
 - La signalisation lumineuse du coffre d'amarrage.

En effet, le projet présenté à l'enquête publique s'inscrit en coactivité avec les activités des usagers du plan d'eau et, notamment l'école. Le projet n'empêche en aucun cas les coactivités.

Naval Group a rassuré les autorités en précisant que les essais en mer seraient très encadrés, en dehors des zones de baignade et, réalisés dans des conditions de sécurité strictes. Les usages existants, comme la pêche et la navigation de plaisance, seront pris en compte.

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

Concernant la "plage aux chiens", celle-ci est conservée. En effet les élus sont bien conscients de l'importance de cette plage pour les londaïs et, ont souhaité conserver son usage.

Dans le cadre du projet, son accessibilité sera améliorée (accès modes doux améliorée) rendant encore plus aisé son usage. Le projet ne prévoit aucunement de « privatiser » la plage des Tamaris ; la commune souhaite conserver cette plage et, permettre aux baigneurs d'en profiter en toute sécurité. Il est d'ailleurs à noter que le trait de côte au droit du site dit « la plage au chien » est un espace entièrement historiquement artificialisé par une succession de blocs de béton.

- Au-delà des besoins de Naval Group, le ponton prévu à La Londe-les-Maures s'inscrit dans une volonté de partage d'usage entre activités industrielles et, accès public maîtrisé.

En dehors des créneaux d'essais, il sera accessible à la promenade, avec des garde-corps installés, une signalétique claire et des règles de sécurité strictes (interdiction de plonger, pêcher, nager sous ou autour du ponton, balisage conforme aux réglementations maritimes).

La présence de rambardes, la signalétique et les conditions d'usage feront l'objet de prescriptions précises fixées en concertation avec l'État et les services maritimes à travers la convention de la concession d'utilisation du Domaine Public Maritime.

Celle-ci prévoit en son dernier alinéa de l'article 2 « Objet de la convention » que la circulation sur le ponton pourra être réglementée par voie de convention avec la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures, concessionnaire de la promenade du front de mer limitrophe. Les responsabilités de chacun seront déterminées dans cette convention.

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

L'observation est hors périmètre de cette enquête publique unique. La sécurisation du site du chaland fait l'objet d'une opération spécifique et, n'est pas intégrée au présent projet.

De plus, les vestiges du chaland ne sont pas propriété de Naval Group et relève de la responsabilité de l'Etat.

Analyse de la commission.

La commission estime que le porteur de projet a minimisé au maximum les impacts de la construction du ponton sur l'environnement et, pris les mesures de compensation nécessaires dans une proportion très largement supérieure à ses obligations.

10.10 La Promenade (17 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

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

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

- Concernant la loi Littoral et « l'affectation du littoral au public », dans le cadre du projet, le front de mer sera préservé ; la promenade du littoral sera aménagée et un parc public de plus de 3.000 m² sera créé.

Le passage du quartier de l'Argentière au port sera toujours possible suivant le cheminement existant aujourd'hui jusqu'au chenal de délestage qui sera créé dans le cadre des travaux du PAPI. Une passerelle piétonne/modes doux permettra de passer d'une rive à l'autre.

Plus généralement, lors de la conception du projet et des échanges, Naval Group a veillé à intégrer les usages des habitants et touristes participants à la vie de ce quartier, avec par exemple :

- Maintien d'une servitude entre le restaurant d'entreprise et le centre d'excellence pour maintenir l'accès à la plage pour tous ;
 - Mise en place d'un chemin en parallèle qui permet de relier le quartier du port à l'avenue de Schneider ;
 - Maintien de l'usage public autour du ponton ;
 - Extension de l'espace public au bord de mer ;
 - Mise en place d'un jardin public.
- Le projet n'aura pas d'impact significatif sur les déplacements des habitants ni sur les usagers du sentier littoral.

Plusieurs éléments permettent de le démontrer : maintien du sentier littoral, itinéraire alternatif prévu, amélioration du front de mer, accessibilité universelle, entrées et sorties d'essai.

Loin de restreindre les déplacements, le projet assure la continuité du sentier littoral, propose un itinéraire alternatif et, améliore significativement la qualité, l'accessibilité des cheminements piétons et cyclables vers les plages et le port de Miramar.

- Le front de mer du quartier des Bormettes n'est pas un linéaire naturel mais un espace déjà fortement artificialisé, marqué par la présence d'un alignement de blocs de béton le long de la plage aux chiens.

Le projet n'a donc pas vocation à transformer un espace naturel en promenade, mais à requalifier et valoriser un front de mer existant.

- Le passage du public sera autorisé sous certaines conditions.

Le passage du public se réalisera dans les conditions similaires à celles qui existent aujourd'hui.

La seule différence consistera en la fermeture pendant quelques instants, trois à quatre fois par semaine, afin de permettre le transit des engins de Naval Group sur les quelques mètres entre le site et le ponton.

La convention de la concession d'utilisation du Domaine Public Maritime en dehors des ports prévoit en son article 2, dernier alinéa que la circulation du public sera réglementée par voie de convention avec la société Naval Group.

Les responsabilités de chacun seront déterminées dans cette convention.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces dispositions. Une convention règlera la circulation du public et déterminera les responsabilités de chacun.

10.11 Procédures, notion d'intérêt général, information du public, étude d'impact, agriculture (77 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

10.11.1 Défaut de saisine du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNP)

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

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Si le moineau Friquet (deux individus recensés sur le site) figure, effectivement, dans une liste annexée à l'arrêté du 6 janvier 2020, le dossier de demande de dérogation, établi dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, conclut à un impact du projet non suffisamment caractérisé sur cette espèce (voir précisions d'Eco-Med dans le mémoire en réponse au CSRPN : Chapitre 4).

Pour rappel l'article L.411-2-1 du code de l'environnement précise :

"La dérogation mentionnée au 4° du I de l'article L. 411-2 n'est pas requise lorsqu'un projet comporte des mesures d'évitement et de réduction présentant des garanties d'effectivité telles qu'elles permettent de diminuer le risque de destruction ou de perturbation des espèces mentionnées à l'article L. 411-1, au point que ce risque apparaisse comme n'étant pas suffisamment caractérisé et, lorsque ce projet intègre un dispositif de suivi permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et, le cas échéant, de prendre toute mesure supplémentaire nécessaire pour garantir l'absence d'incidence négative importante sur le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées."

Conformément aux dispositions ainsi rappelées et, à l'analyse écologique figurant au dossier, le moineau Friquet n'est pas intégré dans la demande de dérogation. La saisine du CNPN n'était ainsi pas obligatoire.

Par ailleurs, la DREAL Nouvelle Aquitaine a spécifiquement confirmé, dans un jeu de questions/réponses mis en ligne sur son site Internet, que « d'un point de vue réglementaire, les habitats d'alimentation ne sont stricto sensu pas protégés (les arrêtés de protection ne mentionnent que les "sites de reproduction et les aires de repos") ».

Analyse de la commission.

La moineau friquet ne figure pas dans la demande dérogation et, la saisie du CNPN n'était pas obligatoire.

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

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

Un tel avis ne paraît pas avoir été recueilli.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Si la notice explicative du dossier de mise en compatibilité du PLU de La Londe-les-Maures retient une qualification « d'espaces naturels remarquables » incluant la partie maritime du projet, cette qualification opérée en page 71 de la notice explicative est générique ; elle 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.

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.

Analyse de la commission.

C'est bien les articles L.121-23 et L.121-24 du code de l'urbanisme qui doivent s'appliquer.

10.11.3 Insuffisance de l'étude d'impact.

Cette étude serait irrégulière sur plusieurs points :

- *Fausse présentation de l'état initial du terrain d'assiette du projet qualifié de friche industrielle. Pour l'essentiel de sa superficie, qui couvre plus de 20 ha, le terrain du projet est à l'état de nature, zone agricole et espaces boisés, et n'accueille pas la moindre installation industrielle.
Les anciennes constructions industrielles sont situées uniquement sur la parcelle cadastrée section AW n°113 située au sud du terrain, alors que les autres parcelles ne sont pas bâties et à l'état de nature.
Cette présentation serait préjudiciable à la bonne information du public ; elle aurait pour effet de cacher l'impact réel du projet en termes de consommation et destruction d'espaces naturels.*

Réponse synthétisée du porteur de projet.

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

Il ne s'agit donc, ni d'un site naturel, ni d'un site agricole au sens courant du terme, mais bien d'un site reconquis partiellement par la végétation sur un substrat artificialisé. Il est d'ailleurs à noter que le trait de côte au droit du site, dit «la plage au chien », est un espace entièrement et historiquement artificialisé par une succession de blocs de béton.

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

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

Ce classement est *la traduction juridique* du caractère de friche du site. La commune ne prévoit, en aucun cas, de sanctuariser ce site comme espace agricole ou naturel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1 - Il ressort 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.

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

3 - En troisième et dernier lieu, d'après les données historiques disponibles sur l'usage du site, des activités agricoles avaient lieu au Nord du site.

La figure produite dans les réponses indique la présence de la « Ferme Neuve » au Nord-Ouest du terrain (au droit du lot 8, zone de biodiversité, du projet). Certains secteurs étaient alors utilisés comme jardins potagers collectifs, autrefois loués par la Société Schneider et Cie.

Comme l'indique le plan produit, les jardins collectifs sont aujourd'hui en friche.

Ces informations sont confirmées par la photographie aérienne fournie, datant de la période 1965-1980 (IGN Remonter le temps) : la « Ferme Neuve » était localisée au Nord-Ouest du site et des jardins potagers collectifs loués par la société Schneider et Cie étaient présents au niveau des lots 2,3,4 et 6a du projet des Bormettes.

Cette vue aérienne confirme également le stockage de matériel de l'ancienne usine au nord du bâtiment industriel.

Les bâtiments de la « Ferme Neuve » 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 produites dans les réponses.

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

L'étude d'impact ne cache pas l'impact du projet : elle décrit correctement un site urbanisé, marqué par son passé industriel, et destiné à être réaménagé conformément aux documents d'urbanisme en vigueur.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de cette démonstration qui prouve que ce terrain constitue bien une friche, non un terrain agricole ou naturel.

Le zonage du PLU en vigueur consacre juridiquement cette réalité.

10.11.4 L'article R.122-5.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

- Sur le lézard ocellé.

Naval Group invite le contributeur à se reporter aux réponses à l'avis du CSRPN (voir chapitre 6, pages 16-17) et, à l'avis de la MRAE (paragraphe 2.2.1.1, pages 12 à 14), dont le porteur de projet fait la synthèse ci-après :

- La carte de sensibilité du Plan d'Action au service de la Protection des Espèces (PNA) ne correspond pas à des données de présence avérée de l'espèce, mais communique seulement des informations sur une présence potentielle, excluant certains facteurs propres à la zone étudiée.

En effet, les zonages représentés sur cette carte sont issus de données d'occupation du sol et, ne reflètent pas la réalité terrain, comme en atteste la présence de l'ensemble du village de la Londe les Maures, pourtant totalement urbanisé, en zone de présence hautement probable.

- Aucune donnée historique de l'espèce n'a été recensée dans la zone du projet dans les données bibliographiques,
- S'agissant des « procédures de détection supplémentaires », contrairement à ce qui est avancé par le contributeur, celles-ci ont été écartées de façon argumentée et étayée :
 - La pose de plaques à reptiles n'aurait pas accru la détectabilité de l'espèce, l'espèce exploitant peu ce type de dispositif (Ballouard et al, 2013),
 - Le protocole du Plan Interrégional d'Actions du lézard ocellé (PIRA) est un outil scientifique qui vise à étudier des populations de Lézard ocellé à une large échelle spatiale permettant une analyse statistique, dépassant la taille du site.

De ce fait, il n'est pas adapté compte-tenu de la taille du site (l'intégralité des 20 ha du site a par ailleurs été investigué dans le cadre des inventaires).

- Les inventaires ont été réalisés dans les règles de l'art : phase d'analyse fonctionnelle avant d'aller sur le terrain, puis prospections ciblées selon 3 modes opératoires, dans des conditions météorologiques appropriées aux reptiles : recherche à vue, recherche d'individus, recherche minutieuse d'indices de présence.

Le porteur de projet renouvelle sa position sur le fait que la zone d'étude ne présente aucun habitat favorable à la présence de l'espèce, que celle-ci n'est historiquement pas connue du site et de ses alentours proches et, qu'au vu de l'historique du site, celui ne semble jamais avoir été favorable à la présence de l'espèce.

Naval Group renvoie également le lecteur aux réponses formulées aux avis du CSRPN et de la MRAE.

D'une part, les inventaires de terrain ont démontré que les habitats naturels présents dans la zone d'étude ne sont pas favorables à l'espèce et, d'autre part, celle-ci n'a pas été observée, de même qu'aucun indice de présence.

Pour toutes ces raisons, le Lézard ocellé est considéré absent de la zone d'étude.

- Sur le paysage et la hauteur des bâtiments.

L'étude d'impact du projet (qui est commune à toutes les autorisations et figurera bien en PC11 de la demande de PC) concerne le projet et, non, toutes les potentialités offertes par le PLU. L'enquête publique porte d'ailleurs spécifiquement sur le projet de construction au sens des dispositions de l'article R. 423-58 du code de l'urbanisme.

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

Le projet prévoit de construire le bâtiment principal de l'usine en lieu et place de la nef existante. De manière à s'intégrer dans le paysage, la hauteur de ce nouveau bâtiment sera de hauteur de 10,50 mètres (hors édicules techniques) et, à 12,14m (avec les édicules techniques), correspondant à la réalité du programme actuellement déposé sur le secteur E de l'OAP.

L'intégration paysagère a également guidé d'autres axes de conception du projet qui prévoit :

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

Une photographie produite, issue de la Figure 308, en page 673 de l'étude d'impact, montre un aperçu de l'état actuel du site depuis le port.

On y aperçoit le customer-center, on peine à distinguer le toit de la nef, et à l'arrière-plan, on aperçoit les contreforts du massif des Maures.

Au regard de ce qui précède (hauteur du nouveau bâtiment inférieure à la nef existante et axes de conception), le projet n'aura pas d'impact sur le paysage comme le laisse entendre le contributeur, et contribuera même à l'améliorer grâce à l'insertion paysagère prévue.

Une réponse de la mairie confirme que la hauteur et le gabarit maximum prévus par le PLU ne seront pas utilisés. L'étude d'impact a bien été réalisée sur la base du projet qui sera construit.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces réponses qui démontrent que le lézard ocellé est considéré comme absent de la zone, et que le projet n'aura aucun impact sur le paysage.

10.11.5 Insuffisance de sites alternatifs pour la réalisation du projet.

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

- En ce qui concerne la justification du choix du site, contrairement à ce qu'indique la contribution, plusieurs alternatives ont été étudiées.

Elles sont détaillées dans la Partie II de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier. Un des critères principaux était l'équilibre entre la limitation de l'impact environnemental et, la réponse aux besoins industriels.

La réindustrialisation d'une friche industrielle permet notamment d'éviter de consommer des espaces vierges ailleurs.

Dans un 1er temps, des contraintes opérationnelles des activités de Naval Group ont guidé le choix du site des Bormettes pour le présent projet.

Le porteur de projet cite la jurisprudence prévoit de prendre en compte des contraintes opérationnelles au titre des « contraintes objectives de toute nature dont il est fait état qui rendraient impossible ou excessivement difficile la réalisation du projet au regard des objectifs qu'il poursuit » (voir, notamment, TA Orléans, 13 février 2025, Association Eure-et-Loir Nature, req. n° 2402086).

Ces contraintes opérationnelles fortes auxquelles ne peut déroger le projet en lien avec les activités de Naval Group et, l'intérêt public majeur du projet sont les suivantes :

- Garantir un accès à la mer depuis le site, nécessaires au déroulement des activités de Naval Group ;
- Rassembler les activités d'ingénierie et industrielles d'assemblage et d'intégration sur un seul site ;
- Implanter les activités de Naval Group en France dans une logique de souveraineté nationale et de réindustrialisation du pays.

Ainsi, parmi les scénarios étudiés dans l'étude d'impact (voir Partie II – chapitre 1, pages 148 à 164), les scénarios suivants ont été écartés, car ils ne répondent pas aux contraintes opérationnelles :

- Création d'un nouveau site à La Londe Les Maures pour développement et production/Maintien en condition opérationnelle (MCO) France et, un site à l'étranger pour production export ;
- Création d'un site à La Londe Les Maures pour les activités de développement – Production de série/MCO à Ruelle ;
- Implantation du pôle développement sur les sites Ollioules/Lagoubran, – Production de série/MCO à Ruelle.

Seuls les scénarios 1 et 2 répondent à ces critères :

- Maintien du site de Saint-Tropez avec intégration du MCO (site de Lagoubran) ;
- Création d'un nouveau site à La Londe-les-Maures regroupant les deux pôles (développement et production/MCO) ;

Dans un 2ème temps, le choix du site de La Londe-les-Maures, au détriment du maintien du site de Saint-Tropez présente plusieurs avantages d'un point de vue environnemental.

En effet, compte-tenu de la vétusté du site de Saint-Tropez, la marge de manœuvre de Naval Group pour améliorer sa performance environnementale est limitée, malgré de possibles rénovations des bâtiments existants.

Le choix du site de la Londe-les-Maures et la création des bâtiments envisagés permet a contrario de viser une efficacité environnementale et, énergétique poussée des bâtiments, comme en témoignent notamment les certifications environnementales visées (HQE Bâtiment Durable au niveau Excellent, Label BiodiverCity Construction).

Les marges de manœuvre de rénovation sur le site de Saint-Tropez sont également limitées par le fait que Naval Group n'est pas propriétaire du site. Par ailleurs, la conservation du site de Saint-Tropez ne permettait pas d'atteindre les objectifs RSE fixés par Naval Group, dont notamment la réduction de 70 % de l'empreinte carbone de ses sites, qui est visé à La Londe-les-Maures.

Le choix du site de la Londe-les-Maures permet de réduire les incidences du projet en termes de trafic terrestre et, en conséquence, en termes de nuisances sonores, de qualité de l'air et d'émission de GES. Ceci s'explique par :

- Un rapprochement des activités de Naval Group par rapport aux autres sites (Ollioules, Toulon) : La Londe-les-Maures est deux fois plus près d'Ollioules et de Toulon où se trouve la base navale, que le site de Saint-Tropez, plus excentré à l'Est.

- La difficulté de trouver un logement à proximité du site de Saint-Tropez pour les employés en raison du prix de l'immobilier, impliquant des déplacements domicile-travail de fait plus longs.

De plus, le choix de La Londe-les-Maures permettra une réduction des émissions de GES liées au trafic maritime engendré par les essais en mer. En effet, le site de Saint-Tropez est bien plus éloigné des zones qui seront utilisées en phase exploitation par rapport au site des Bormettes (distance de l'ordre du double).

- Enfin, d'un point de vue socio-économique, le maintien du site de Saint-Tropez présente un risque important lié à la difficulté de recrutement, négatif pour l'emploi. Le site de La Londe-les-Maures, plus proche du bassin d'emploi varois est donc plus favorable d'un point de vue socio-économique.

Le porteur de projet tient également à rappeler que les choix de conception du projet ont fait l'objet d'une étude des différentes alternatives possibles sur le site des Bormettes.

Celle-ci est développée en Partie II – chapitre 2 de l'étude d'impact du projet (voir pages 165 à 226). Les critères environnementaux ont été intégrés aux choix de conception. Par exemple, les considérations environnementales ont guidé le choix de conception du ponton en mer qui a fait l'objet d'une recherche de moindre impact approfondie dans le but de :

- Éviter au maximum les zones d'herbiers de posidonies identifiées,
- Planter uniquement les pieux du ponton sur substrats sablo-vaseux,
- Et recourir à des techniques minimisant l'impact (pieux battus, pas d'enrochement).

Il en va de même pour le choix de la position de la ligne de mouillage pour laquelle une zone dépourvue de posidonies a été retenue.

Il résulte de ce qui précède, qu'au-delà des contraintes objectives de toute nature qui ont conduit à retenir le site de La Londe-les-Maures pour le projet, une analyse comparative environnementale a été conduite et, a fait apparaître que le site retenu, et plus encore, la configuration projetée sur le site retenu, constituait la meilleure alternative parmi toutes celles étudiées.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces réponses qui démontrent, de façon objective, les raisons du choix de site à La Londe-les-Maures.

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

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

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale du projet intègre une demande de dérogation « espèces protégées » établie en application des dispositions de l'article L. 411-2, I, 4° du code de l'environnement qui définit la compensation prévue dans le cadre du projet (voir, sur ce point, Annexe 3 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier).

Il vise justement à demander une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

Ce dossier a été réalisé conformément aux textes en vigueur et, démontre la mise en œuvre de la démarche ERC tout au long du projet.

Ce dossier suit un processus administratif strict, piloté par les services de l'État, avec instruction, avis des services techniques, et passage devant des instances scientifiques et environnementales (ex. MRAE et CSRPN) qui ont émis des avis auxquels le porteur de projet a répondu.

- L'intérêt public majeur du projet est développé dans les pages 22 à 27 du volet Présentation du projet du Dossier de dérogation à la destruction d'espèces protégées joint en Annexe 3 à l'étude d'impact.

En synthèse, le projet répond à un besoin stratégique national pour la souveraineté en termes de défense nationale et, la transition écologique, en favorisant des filières d'avenir et des emplois qualifiés durables. A ce titre, il relève d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur.

Au soutien de ce qui précède, le porteur de projet souligne que le CSPRN, dans son avis du dossier, a explicitement validé que « le projet est principalement justifié par la nécessité de maintenir et renforcer les capacités militaires navales, afin de répondre aux besoins souverains de la marine nationale (développement des drones et systèmes autonomes, sécurisation de l'activité de torpilles). À ce titre, les aménagements industriels répondent à une raison impérative d'intérêt public majeur. ».

Les deux équipements (logements et hôtel) ont été volontairement limités au juste besoin avec un hôtel de gamme et capacité moyenne.

Le nombre de logements après la phase de concertation a été ramené à 25, au lieu de 80, initialement. Ces logements s'inscriront dans le mode architectural du quartier des Bormettes. Il faut noter que ce projet fait écho à l'histoire de ce site ou, historiquement, le quartier des Bormettes a été créé lors de la fondation de l'usine de Torpilles en 1907.

Au-delà, le porteur de projet attend de ces équipements une réduction de l'impact environnemental, car les collaborateurs et visiteurs concernés éviteront des voyages entre Hyères et La Londe.

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

Le porteur de projet rappelle qu'il s'agit, ni d'un site naturel, ni d'un site agricole au sens courant du terme, mais bien d'un site reconquis partiellement par la végétation sur un substrat artificialisé.

Il rappelle également les dispositions du PLU modifié, de la loi Climat et Résilience, ainsi que le SCOT qui définissent ce secteur comme une friche à réindustrialiser et, non un espace naturel jamais bâti.

Ce terrain est à l'état de friche, comme l'attestent les photographies prises sur site, ainsi que son référencement sur la plateforme nationale Cartofriches ou, dans les documents de planification urbaine (PLU et SCOT).

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

Comme indiqué dans la réponse précédente sur la justification du choix du site, celui-ci a fait l'objet d'une étude des alternatives (voir Partie II – Chapitre 1 de l'étude d'impact et réponse supra).

Des contraintes opérationnelles fortes auxquelles ne peut déroger le projet et, des critères environnementaux ont conduit au choix du site.

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

Dans une démarche sécuritaire, les mesures définies dans l'étude hydraulique (annexe 8 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier) vis-à-vis du risque inondation, que ce soit dans la Phase 1 ou dans la Phase 2 du projet, ont été conçues, en se basant sur le pire scénario, sans prendre en compte les améliorations apportées par les aménagements du PAPI.

Ces mesures, validées par les autorités compétentes, permettent, ainsi, de s'affranchir des risques liés au calendrier de réalisation des aménagements du PAPI.

Seul, un des bâtiments prévus dans la zone partenaire en Phase 2 reste en zone d'aléa fort et, nécessitera la réalisation des travaux du PAPI pour voir son niveau d'aléa réduit permettant sa construction (annexe 8 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier).

La délivrance des autorisations futures concernant spécifiquement ce bâtiment sera conditionnée à la réalisation des travaux dans le cadre du PAPI. Le suivi administratif et technique, encadré par les autorités compétentes, y veillera également.

Concernant la problématique de l'accessibilité, le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière, en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

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

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces explications qui démontrent l'intérêt public majeur de ce projet.

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

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

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

La problématique de l'accessibilité au site demeurerait irrésolue.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Dans une démarche sécuritaire, les mesures définies dans l'étude hydraulique (Annexe 8 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier) vis-à-vis du risque inondation, que ce soit dans la Phase 1 ou dans la Phase 2 du projet, ont été conçues, en se basant sur le pire scénario, sans prendre en compte les améliorations apportées par les aménagements du PAPI. Ces mesures, validées par les autorités compétentes, permettent ainsi de s'affranchir des risques liés au calendrier de réalisation des aménagements du PAPI.

Seul un des bâtiments prévus dans la zone partenaire en Phase 2 reste en zone d'aléa fort et nécessitera la réalisation des travaux du PAPI pour voir son niveau d'aléa réduit, permettant sa construction (Annexe 8 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier).

La délivrance des autorisations futures concernant spécifiquement ce bâtiment sera conditionné à la réalisation des travaux dans le cadre du PAPI. Le suivi administratif et technique, encadré par les autorités compétentes, y veillera également.

Concernant la problématique de l'accessibilité, le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

En complément, la commune étudie la possibilité d'améliorer le fonctionnement du carrefour du Pont Blanc.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces explications, mais le problème de l'accessibilité à un site qui demeure géographiquement enclavé restera posé, aussi longtemps l'étude d'une deuxième voie de desserte ne sera pas lancée, de concert avec la commune et l'intercommunalité.

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

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

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

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

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Contrairement à ce qu'indique la contribution, le terrain ne présente pas un caractère naturel et, ne peut être assimilé à une ouverture nouvelle à l'urbanisation.

Le projet consiste, en réalité, à réintégrer une enclave urbaine abandonnée dans la continuité des quartiers existants :

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

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

Le projet de mise en compatibilité du PLU n'ouvre pas une zone vierge à l'urbanisation mais prévoit une requalification encadrée :

- une surface de plancher maximale de 49.430 m² sur 20 hectares, soit un taux d'occupation inférieur à 25 %,
- des hauteurs de façade limitées, une organisation par îlots, des espaces publics végétalisés et des prescriptions paysagères,
- une intégration des voiries, stationnements et équipements collectifs dans le calcul global des impacts environnementaux et des compensations.

Les chiffres avancés (77.228 m² d'emprise et triplement de la surface de plancher) doivent donc être relativisés ; ils correspondent à une comparaison brute entre un site abandonné et un projet d'aménagement, sans prendre en compte la nature réelle du site (friche industrielle), ni les espaces publics, parcs et voies douces inclus dans l'opération.

La déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU :

- respecte la procédure prévue par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme,
- fait l'objet d'une concertation préalable et d'une enquête publique,
- s'accompagne de toutes les évaluations environnementales obligatoires,
- n'autorise pas directement des constructions, mais encadre leur réalisation future dans le respect du PLU.

En conséquence, le projet des Bormettes respecte strictement les articles L.121-3 et L.121-13 du code de l'urbanisme, ainsi que la jurisprudence du Conseil d'État relative au principe d'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage.

Il convient d'ajouter que la jurisprudence la plus récente confirme qu'il « résulte des dispositions précitées de l'article L.121-13 du code de l'urbanisme qu'une opération conduisant à étendre l'urbanisation d'un espace proche du rivage ne peut être légalement autorisée que si elle est, d'une part, de caractère limité, et, d'autre part, justifiée et motivée dans le plan local d'urbanisme selon les critères qu'elles énumèrent.

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

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

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

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

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

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

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

En conclusion, il ne s'agit pas d'un « déferlement d'urbanisation » sur un espace naturel, mais bien d'une opération de requalification urbaine sur une friche industrielle identifiée depuis plus de dix ans, conduite dans un cadre légal, concerté, et en cohérence avec les objectifs de sobriété foncière et de réindustrialisation durable.

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

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

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

La séquence ERC a bien été appliquée tout au long de la conception du projet, comme l'exige le Code de l'environnement.

Cette application est en particulier détaillée dans l'étude d'impact du projet figurant en pièce DAE_PJ4 Étude d'impact.

En effet, la démonstration de la mise en œuvre de la séquence ERC est le propre de l'étude d'impact conformément à la réglementation en vigueur (voir notamment, sur ce point, article R. 122-5 du code de l'environnement) et, de l'ensemble des études sur le milieu naturel qui y sont annexées, à savoir :

- Volet Naturel de l'Etude d'Impact - Annexes n°1 et 2
- Demande de Dérogation Espèces Protégées - Annexe n°3
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 - Annexe n°4.

La mise en œuvre de la démarche ERC ne donne pas lieu à l'établissement de documents distincts pour chacun de ses étapes.

Ainsi, l'étude d'impact qui est intégratrice de cette démarche présente les mesures détaillées dans chacune des études précitées :

- Mesures d'évitement : Partie Va) – Chapitre 1 Démarche d'évitement (page 504 à 509) qui fait la synthèse des mesures d'évitement,
- Mesures de réduction, et de compensation le cas échéant :
 - o Partie Va) – Chapitre 2 Description des incidences notables du projet et mesures prévues en phase travaux (page 510 à 569),
 - o Partie Va) – Chapitre 3 Description des incidences notables du projet et mesures prévues en phase exploitation (pages 570 à 706)

Les mesures de compensation sont par ailleurs détaillées dans le dossier de demande de dérogation espèces protégées.

La démarche ERC a donc bien été mise en œuvre et expliquée, conduisant à des mesures ERC robustes.

A titre d'exemple de mise en œuvre de cette démarche, on peut citer les démarches d'évitement et réduction d'impact mises en œuvre :

- Vis-à-vis des herbiers de Posidonie pour l'implantation du ponton,
- L'évitement de 3,24 ha de zones de biodiversité terrestres, sur 16 ha de la surface du site,
- Le maintien et le renforcement de continuités écologiques,
- L'évitement total des zones humides.

Analyse de la commission.

L'argumentaire du porteur de projet est solide, étayé juridiquement, la commission prend acte de toutes ces explications.

10.11.9 Défaut de dénomination et de considération de la future zone tertiaire.

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

La zone située au nord de l'emprise de Naval Group, destinée à accueillir la future zone tertiaire, n'est pas une zone agricole. En effet, cette zone, bien que désignée par le passé sous l'appellation « Ferme Neuve », a fait l'objet d'une convention de pâturage avec une agricultrice, afin de garantir l'entretien du site et, la prévention des risques d'incendie.

Cette convention d'entretien ne confère pas à la zone un statut agricole au sens du PLU. Il s'agit bien d'une zone à urbaniser (3AU), dont l'entretien est actuellement assuré par une activité pastorale, pour des raisons de sécurité et de gestion des espaces.

La mise en compatibilité du PLU a pour objet de requalifier l'ensemble du secteur des Bormettes, en intégrant cette zone 3AU dans un projet d'aménagement global. Cette requalification est cohérente avec les orientations du SCOT et, les objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols, en privilégiant la reconversion de terrains en friche industrielle.

Bien que le secteur Nord du site des Bormettes ait accueilli une activité agricole par le passé, au XXème siècle, il n'existe aucun usage agricole du site, ni aucune exploitation agricole sur le site à l'heure actuelle.

Celui-ci est à l'état de friche, comme l'attestent les photographies prises sur site (cf. réponse à la contribution 202) ainsi que son référencement sur la plateforme nationale Cartofriches.

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

Elle fait uniquement référence à :

- Une convention passée dans le cadre d'un usage antérieur du terrain,
- Et à une dénomination historique informelle sans valeur réglementaire.

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

Ce secteur n'est pas :

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

Analyse de la commission.

La commission se réfère au zonage du PLU qui classe ce terrain en zone à urbaniser, excluant toute référence à une zone agricole.

10.11.10 Manque d'étude de compatibilité des sols.

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

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

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

La prise en compte de ces études est un préalable à l'obtention des permis de construire.

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

Cette attestation est établie par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués garantissant la réalisation d'une étude de sols et, sa prise en compte dans la conception du projet de construction. De fait, cette obligation s'impose à tout porteur de projet.

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

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

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

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces études préalables et de leur certification par l'attestation ATTES-ALLUR.

10.11.11 Consultation de l'autorité gestionnaire de l'espace aérien hyérois.

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU (MEC), la Direction générale de l'Aviation civile et l'Unité Départementale de l'Aviation Civile (UDAC) ont bien été consultées au titre des personnes publiques associées (PPA) (cf. PV de l'examen conjoint du 4 février 2025). Ces structures seront à nouveau consultées lors de l'instruction des permis de construire pour chaque composante du projet.

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

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

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

Concernant les panneaux photovoltaïques :

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

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

Analyse de la commission.

Le porteur de projet répond tout à fait aux questions posées.

10.11.12 Etude du bruit.

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Le porteur de projet confirme que ce point a été pris en compte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

S'agissant l'étude acoustique environnementale traitant du trafic total généré par le projet pour le total des Phases 1 et 2 (cf. Annexe 6), comme indiqué ci-avant, il n'y a pas de dépassement de ces seuils sur l'avenue Schneider (voir page 32).

Aussi, réglementairement, aucun traitement n'est à mettre en place dans le cas de la modification de l'avenue Henri Paul Schneider. Toutefois, le niveau sonore se rapprochant des seuils réglementaires, dans son paragraphe 6.2, l'étude donne des pistes indicatives de traitement acoustique à la source (écran acoustique, barrière végétale, enrobé acoustique, ...) ou au niveau des habitations (dispositif de renforcement de façade, ...).

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

L'actualisation de ces études permettra de définir, si la mise en place d'un écran acoustique au Nord du site (cf. Annexe 7) et, de traitement acoustique vis-à-vis du trafic global (cf. Annexe 6) sont nécessaires dans la Phase 2.

Si tel était le cas, leurs caractéristiques seraient définies ultérieurement en concertation avec la commune et, les riverains en prenant en compte la contrainte liée au risque inondation (obstruction aux écoulements).

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

En complément, rappelons également les mesures suivantes :

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

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

En toute hypothèse, le porteur de projet s'engage 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.

Analyse de la commission.

Le porteur de projet répond parfaitement aux interrogations, deux sortes d'études acoustiques ont été réalisées.

10.11.13 Exhaustivité du projet.

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

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

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

Il est donc normal que l'ensemble de la procédure (zonage, OAP, règlement, études environnementales, etc.) porte sur l'intégralité du secteur, même si certaines composantes sont à ce jour plus avancées dans leur définition.

Contrairement à ce qui a été avancé, *la programmation des 14 hectares hors emprise directe de Naval Group est effectivement présentée dans les documents d'urbanisme et d'impact environnemental :*

a) Document OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) :

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

b) Notice de présentation :

- Le chapitre II.C. du dossier présente le site au niveau communal.
- Le chapitre II.D. du dossier présente les trois sous-espaces complémentaires : tertiaire et industriel, équipements publics, fonctions urbaines.

- Le chapitre II.E. donne les détails d'aménagement du secteur Sud de la commune, y compris la façade littorale, les cheminements doux, les aménagements paysagers et les connexions avec le sentier du littoral.

c) Étude de trafic TRANSITEC :

- L'estimation du trafic généré par le projet intègre l'ensemble des composantes du site :
 - Naval Group (450 + 250 emplois),
 - Hôtel (80 chambres),
 - Equipement sportif (30 visiteurs/jour),
 - Activités complémentaires (250 emplois).

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

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

La procédure actuelle n'est donc pas limitée à l'emprise de Naval Group. Elle porte bien sur un projet d'aménagement d'ensemble, structuré autour de trois pôles clairement identifiés et traduits réglementairement dans le PLU.

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

Par ailleurs, l'étude d'impact du projet ainsi que les pièces réglementaires du dossier décrivent clairement :

- Le phasage du projet,
- La destination des différentes zones (tertiaire, hôtellerie, équipements publics, etc.),
- Les emprises affectées au programme de Naval Group (environ 7,8 ha),
- Les zones ouvertes à l'urbanisation sous conditions (zone 3AU) dont la constructibilité est encadrée par de nombreuses prescriptions environnementales, réglementaires et hydrauliques.

L'étude d'impact, validée dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, n'ignore pas les zones hors Naval Group. Elle :

- Prend en compte le programme complet dans ses grandes lignes (logements, activités, hôtel, équipements publics),
- Analyse les incidences cumulées du projet dans sa globalité, en incluant bruit, trafic, biodiversité, consommation d'espace et gestion des eaux pluviales,
- Prévoit des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC), avec des zones sanctuarisées pour la biodiversité, des revêtements perméables, des zones de repli végétalisées, etc.

Dans le détail, l'étude d'impact porte sur toutes les phases d'aménagement du projet (phases 1 et 2), en se basant sur les activités connues, mesurables et définies, comme le prévoit la réglementation. L'ensemble des études environnementales a permis d'intégrer l'ensemble des impacts, tant dans la phase 1 et phase 2 :

- Les impacts des phases 1 et 2 ont été intégrés dans l'ensemble des études comme exposé dans la Partie I – paragraphe 5 de l'étude d'impact jointe en PJ n° 4 du dossier, et conformément à la notion de projet définie à l'article L122-1 du code de l'environnement, le projet décrit est appréhendé dans son ensemble : à ce titre, il porte sur la Phase 1 et la Phase 2.
De ce fait, la Phase 2 du projet a été anticipée dans sa conception (accès, stationnements, bâtiments...), analysée dans l'étude d'impact et, les études spécifiques associées (trafic, bruit, milieu naturel...).
- En l'espèce, les impacts ont été analysés et les mesures ont donc été dimensionnées pour l'ensemble du projet (Phases 1 et 2), notamment vis-à-vis du milieu naturel comme décrit dans les annexes de l'étude d'impact consacrées au volet milieu naturel (Annexe 1), à l'étude d'incidences Natura 2000 (Annexe 4) et à la demande de dérogation espèces protégées (Annexe 3).
En d'autres termes, les mesures de réduction et de compensation ont été définies en anticipant la Phase 2.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces explications ; les différentes études ont bien englobé l'ensemble du projet (phases 1 et 2).

10.11.14 Concertation, communication.

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

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

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

L'ensemble des éléments développés ci-dessous permet de considérer que la participation du public pu être, en l'espèce, à la fois effective, complète et éclairée.

Plusieurs séries d'éléments permettent de témoigner du soin qui a été apporté à la participation effective du public dans le cadre de la conception et de la conduite des processus d'autorisations requis pour la mise en œuvre du projet.

En premier lieu, le projet a bien fait l'objet d'une procédure de concertation préalable, laquelle a été conduite conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, plus de deux ans avant l'ouverture de l'enquête publique unique.

Cette concertation a fait l'objet d'une délibération du conseil municipal du 7 février 2023 qui a fixé les modalités de concertation suivantes :

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

Dans la foulée, la concertation a été ouverte entre le 15 avril 2023 et le 30 juin 2023.

5 juillet 2023 : réunion publique en Salle Yann PIAT pour présenter les conclusions de la concertation préalable et, les modifications retenues pour le projet (création d'un rond-point supplémentaire, d'une voie d'accès dédiée, d'un recul de 50m avec Schneider et 60m du pont blanc, doublement du canal du Carrubier, limitation à 25 logements.

Enfin, le bilan de la concertation a été établi en conseil municipal le 20 septembre 2023.

L'ensemble des éléments relatifs à cette concertation figure au dossier d'enquête publique.

En deuxième lieu, plusieurs réunions publiques de présentation du projet et échanges ont été organisées en amont de l'enquête publique, en complément de la procédure de concertation préalable.

La dernière réunion publique, en date du 23 juin 2025, a permis de présenter de manière synthétique les grands axes du projet et, répondre aux questions de la population.

Cette réunion a été suivie de visites sur site pendant deux jours (28 et 29 juin 2025) au cours desquelles plus de 300 londais ont pu poser toutes les questions utiles.

De façon générale, ces différents échanges ainsi que ceux effectués avec les collectivités et les services de l'état ont permis de faire évoluer le projet. A titre d'exemple :

- Evolution du design du ponton pour améliorer son intégration paysagère
- Evolution de l'emplacement de la zone partenaire (60 m du ponton blanc et élargissement de la zone de biodiversité au nord).
- Amélioration des solutions de compensation (Salins)
- Renforcement des hypothèses retenues pour les bâtiments (impact du Carrubier, choix des hauteurs minimales des bâtiments)
- Encombrement général des bâtiments du zone d'excellence (hauteur limitée)
- Poursuite des solutions de mobilités douces

En troisième et dernier lieu, la durée et la période retenue pour l'enquête publique ont été validées par l'autorité organisatrice dans le respect du cadre réglementaire applicable (article L. 123-9 du code de l'environnement).

L'ensemble des pièces a été mis à disposition en mairie et en ligne et les membres de la commission d'enquête se sont tenus disponibles lors des 11 permanences programmées par l'arrêté préfectoral organisant l'enquête.

La commune (pour ce qui concerne la déclaration de projet emportant mise en compatibilité), les pétitionnaires, à savoir la société Naval Group et, la communauté de communes (pour ce qui concerne les autorisations relatives au projet), se sont attachés à verser au dossier d'enquête des éléments très circonstanciés et très complets, afin de démontrer le soin qu'elles ont apporté à la prise en compte des différents enjeux environnementaux.

Afin de faciliter la lecture de cette documentation par le public, une note de présentation non technique de la demande d'autorisation environnementale (PJ7) et, un résumé non technique de l'étude d'impact figurent par ailleurs au dossier, conformément aux dispositions des articles R. 181-13 et R. 122-5 du code de l'environnement.

Au final, l'ensemble des éléments ci-dessus permet de considérer que la participation du public pu être, en l'espèce, à la fois effective, complète et éclairée.

Par ailleurs, la commune ne partage pas l'affirmation selon laquelle la population n'aurait pas été insuffisamment associée au projet. Une concertation préalable a été régulièrement prescrite par délibération du 7 février 2023, conformément aux articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme. Cette concertation s'est déroulée du 15 avril au 30 juin 2023 et, son bilan a été tiré par le conseil municipal le 20 septembre 2023.

Plusieurs dispositifs d'information ont été mis en place : la délibération a fait l'objet d'un affichage en mairie pendant un mois ; un article a été publié dans le magazine municipal Le Mag' La Londe n°129 (mars-avril 2023) ; une note de présentation et, le document d'OAP ont été mis en ligne sur le site de la commune ; enfin, une page internet spécifique a été dédiée au projet afin de centraliser l'ensemble des informations.

Parallèlement, de nombreux outils d'expression ont été proposés au public : une réunion publique s'est tenue le 9 mai 2023, rassemblant un grand nombre d'auditeurs, permettant de présenter en détail le projet et, d'échanger directement avec les habitants ; un registre papier a été mis à disposition en mairie ; une adresse électronique dédiée a permis de recueillir des contributions écrites ; et une page internet a permis d'alimenter les échanges tout au long de la concertation.

Au terme de cette phase, le bilan a recensé et synthétisé l'ensemble des observations reçues, qu'il s'agisse de remarques sur les mobilités, les cheminements doux, le stationnement, l'accès au littoral, ou encore la programmation des espaces. Plusieurs ajustements ont été apportés en réponse à ces remarques, notamment la réduction du volume d'habitat prévu, le renforcement des liaisons en modes doux, la requalification du front de mer...

La commune a donc non seulement permis l'expression du public, mais a également intégré une partie de ses propositions dans l'évolution du projet.

En complément de cette concertation formelle, la commune a poursuivi les actions d'information du public. Une réunion publique d'information consacrée au projet s'est tenue le 23 juin 2025 à la Salle Yann-Piat, permettant une présentation actualisée et des échanges avec la population. De plus, deux matinées de visites du site ont été organisées les 27 et 28 juin 2025, en partenariat avec Naval Group et la communauté de communes, afin de présenter le site des Bormettes et d'expliquer à nouveau le projet aux habitants inscrits.

Par ailleurs, Naval Group a mené ses propres actions de communication et de concertation. L'entreprise a organisé plusieurs réunions thématiques, a rencontré les associations locales ainsi que les représentants de quartier, et a mis en place un lieu d'échanges et d'information directement implanté au sein des Bormettes, permettant aux habitants de poser leurs questions et de suivre l'avancement du projet au fil du temps.

Enfin, l'enquête publique prolonge cette démarche de participation citoyenne, en mettant à disposition l'intégralité du dossier en version papier et numérique, et en organisant des permanences des commissaires enquêteurs destinées à accompagner la population dans la lecture des documents techniques.

En définitive, la commune a mené une concertation formelle, ouverte et documentée entre février et septembre 2023, puis a complété cette démarche par des actions supplémentaires d'information en 2025, tandis que Naval Group a, de son côté, multiplié les initiatives d'échanges avec les habitants. L'affirmation d'un déficit de concertation ne correspond donc pas à la réalité du processus conduit, qui a permis un dialogue constant, diversifié et une prise en compte effective des observations.

Analyse de la commission.

Le porteur de projet et, la commune, justifient bien qu'une communication et une concertation préalables ont été mise en place.

La commission recommande aux deux parties de poursuivre cette action jusqu'au complet achèvement des travaux.

10.11.15 Le suivi de l'exécution.

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

La CCMPM et Naval Group étant co-pétitionnaires pour l'aménagement de la zone, une organisation de travail est déjà existante, afin d'assurer la bonne tenue du projet.

La Mairie a depuis l'origine du projet était très attentive à toutes les étapes de celui-ci. Il existe une volonté partagée et éprouvée à ce que la commune, la CCMPM et Naval Group travaillent ensemble à la bonne conduite du projet.

Les comités de suivi évoqués dans les observations précédentes et dans l'étude d'impact, contribuent également à ce pilotage.

Cela étant, il semble opportun au porteur de projet d'institutionnaliser un comité de pilotage sous la responsabilité de l'Etat.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces dispositions. La création d'un comité de pilotage présidé par un représentant de l'Etat est souhaitable.

10.11.16 Etude accès complémentaire.

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Concernant la question de l'accessibilité, le projet de PLU anticipe, si besoin dans le futur, la possibilité de connecter le projet aux quartiers du Port et de l'Argentière en prévoyant des emplacements réservés n°5 (vers le port) et n°7 (vers l'Argentière).

En complément, la commune étudie la possibilité d'améliorer le fonctionnement du carrefour du Pont Blanc.

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

Cette passerelle sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Puis en direction du port, deux possibilités s'offriront pour poursuivre le cheminement :

- Soit passer par la passerelle piétonne existante qui enjambe le Maravenne (avec escaliers) ;
- Soit passer par le pont en amont du port du Maravenne sur la traverse des pêcheurs (accessible).

Analyse de la commission.

La commission estime nécessaire la création d'une voie dédiée à l'accès au site des Bormettes.

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

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

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

D'une part, le porteur de projet n'a pas compétence sur l'organisation interne des instances de la CLE.

D'autre part et, pour autant, le porteur de projet constate que :

- l'avis de la CLE fait état du respect de son règlement intérieur ;
- il ressort du texte de l'avis de la CLE que celui-ci comporte en pièces jointes (i) l'analyse du bureau et (ii) les remarques des membres de la CLE reçues dans les délais dont l'avis de l'association VIE ayant déposé une contribution par ailleurs dans le cadre de l'enquête publique ;
- les sujets hydrauliques et hydrologiques soulevés par l'association VIE dans ses remarques (i) ont été précisément abordés dans l'étude d'impact du projet (voir, notamment, annexes 8 et 9 de l'étude d'impact) et (ii) ont été spécifiquement abordés dans plusieurs contributions déposées sur le registre d'enquête (étant précisé que l'association a elle-même repris la substance de son analyse dans le document du 31 juillet 2025 joint à sa contribution 482).

Dans ce contexte, il apparaît que l'irrégularité alléguée par l'association FNE 83 relative à la procédure d'établissement de l'avis de la CLE sur le projet n'est aucunement caractérisée, n'a, en toute hypothèse, eu aucune influence sur l'information du public et, n'est pas susceptible d'en avoir sur le sens de la décision ayant vocation à être prise par le préfet.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de cette réponse et, confirme que les sujets hydrauliques et hydrologiques ont bien été pris en compte par le porteur de projet.

10.11.18 Défaut d'indépendance de l'auteur de l'étude d'incidence.

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 II. 11° du code de l'environnement, la partie IX de l'étude d'impact détaille les noms, qualités et qualifications des experts (rattachés à Suez Consulting et à six autres bureaux d'études) qui ont préparé l'étude d'impact et, les études ayant contribué à sa réalisation

Analyse de la commission.

La commission prend acte de cette réponse.

10.11.19 Station d'épuration (STEP).

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

La gestion des eaux usées sur le site du projet est présentée au paragraphe 5.3.2.2 de la PJ n°4 du DAE (étude d'impact). Ce paragraphe mentionne et localise la station d'épuration des Bormettes gérée par Véolia, vers laquelle il est prévu que le poste de relevage créé par le projet refoule les effluents. Comme indiqué au paragraphe 8 du même document, le projet sera à l'origine de 870 équivalents habitants (EH) supplémentaires, soient 130 m3/j.

Comme indiqué au paragraphe 6.4.3 de l'étude d'impact, « la station d'épuration communale de La Londe-les-Maures (station des Bormettes) traite les effluents de l'agglomération londaise, collectés de manière séparative, ainsi que les eaux usées de la cave des vigneron londais. Sa capacité estimée à 36 000 Equivalent Habitants (EH) se révèle suffisante pour faire face aux variations saisonnières et, à l'accroissement démographique prévu dans le cadre du PLU.

De plus, des travaux récents de mise en place d'une filière biologique rendent la station d'épuration conforme aux normes européennes pour la capacité précitée. »

Par ailleurs, la station est conforme, en équipement et en performance (abattement DBO5 et DCO).

Les incidences du projet sur les réseaux et, les nuisances olfactives ont été évaluées respectivement aux paragraphes 3.4.4 et 3.5.6.

Naval Group précise qu'une réunion s'est tenue en avril 2024 avec Véolia, exploitant de la STEP, afin d'appuyer l'évaluation des incidences.

Actuellement, la STEP traite 15 187 EH. Le projet ajoutera 870 EH, soit un total de 16 057 EH à terme (+ 5,7%), ce qui reste compatible avec la capacité de traitement de la STEP.

Véolia a confirmé que la STEP était dimensionnée pour les besoins de Naval Group.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces réponses qui confirment que la STEP est correctement dimensionnée pour gérer les effluents de la future zone d'activités.

10.12 Financements et coûts (18 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8).

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

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

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

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

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

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

En termes de santé, le porteur de projet rappelle que, dans le cadre de l'étude d'impact du projet (PJ4), l'ensemble des impacts a été étudié et, a fait l'objet de nombreuses études spécifiques, ce qui a permis de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation permettant de maîtriser ces impacts y compris sur la santé humaine, tel que le prévoit la réglementation, et comme détaillé dans les parties suivantes de l'étude d'impact (PJ4) :

- En phase travaux : paragraphe 2.6 – Partie Va),
- En phase exploitation : paragraphe 3.5 – Partie Va).

De plus, il est important de souligner que l'Agence Régionale de Santé (ARS) a rendu un avis favorable au projet, avec trois réserves que les pétitionnaires se sont engagés à prendre en compte.

Sous l'angle de l'environnement, le projet a vocation à être exemplaire en matière environnementale, notamment en intégrant les effets du changement climatique, au stade de l'étude d'impact. Dès la conception du projet, il a été décidé d'inscrire cette réindustrialisation dans l'existant en respectant la biodiversité et l'environnement du quartier.

L'équilibre entre l'intérêt public majeur du projet sous l'angle économique, industriel, de souveraineté, de la préservation de la santé humaine et, de l'environnement est donc assuré.

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 (TF).

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.

Analyse de la commission.

La commission estime que le porteur de projet a évalué correctement les coûts directs et indirects et s'est engagé à cofinancer des infrastructures communes.

10.13 Divers (5 Contributions détaillées dans le PV de Synthèse annexe 8 et 1 pétition).

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

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Le projet a vocation à être exemplaire en matière environnementale et, a, notamment intégré les effets du changement climatique dans son étude d'impact.

Dès la conception du projet, il a été décidé d'inscrire cette réindustrialisation dans l'existant en respectant la biodiversité et, l'environnement du quartier.

En matière paysagère, pour les plantations sur le site, des essences végétales locales adaptées au climat méditerranéen, à la sécheresse et, moins consommatrices en eau seront choisies.

Un système assurera la récupération des eaux pluviales pour les besoins en arrosage du site.

Le porteur de projet est réceptif aux contributions visant à l'amélioration continue du futur site.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces dispositions.

774 Web – Que faire des 58 000 tonnes de déblais (soit environ 2 000 camions) issus du canal de dérivation en projet du port Maravenne ?

Serviront-ils, par exemple, à rehausser et mettre hors d'eau le site de l'usine de drones aux Bormettes ?

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Le PAPI est hors périmètre de l'enquête et du projet.

Pour la bonne information du public, il est précisé qu'il n'est pas prévu de réutilisation des déblais issus de l'excavation du canal de dérivation pour le site industriel de Naval Group.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces réponses.

769 Web- Le suivi d'exécution du projet nécessitera des moyens spécifiques.

Au-delà de la commission de contrôle environnementale, il serait pertinent de mettre en place, au niveau communal, un Comité dédié chargé à la fois de suivre les travaux ayant un impact sur La Londe et, vérifier les engagements de Naval Group.

Un tel dispositif garantirait la bonne conduite du projet et une information régulière de la population.

*Comme il est d'usage pour ce type d'opération, ce Comité pourrait être **mixte**, associant la Commune et Naval Group.*

Réponse synthétisée du porteur de projet.

La CCMPM et Naval Group étant co-pétitionnaires pour l'aménagement de la zone, une organisation de travail est déjà existante afin d'assurer la bonne tenue du projet.

La Mairie a depuis l'origine du projet était très attentive à toutes les étapes de celui-ci. Il existe une volonté partagée et, éprouvée, que la commune, la CCMPM et Naval Group travaillent ensemble à la bonne conduite du projet.

Les comités de suivi évoqués dans les observations précédentes et, dans l'étude d'impact, contribueront également à ce pilotage.

Analyse de la commission.

La commission prend acte de ces réponses.

157 Mairie - Penser à draguer le Maravenne.

Réponse synthétisée du porteur de projet.

Le sujet est hors périmètre du projet.

Pour la bonne information du public, l'entretien du Maravenne fait l'objet d'un suivi minutieux par la collectivité.

Analyse de la commission.

Avis partagé par la commission.

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

Réponse synthétisée du porteur de projet.

La villa « La Bagatelle », bien qu'emblématique et chargée d'histoire, n'a pas été retenue pour une conservation dans le projet de réindustrialisation du site des Bormettes. Le dossier explique que, malgré son intérêt patrimonial perçu localement, la maison ne figure pas à l'inventaire des monuments historiques, ni au registre du patrimoine protégé. Elle est par ailleurs très dégradée et, ne répond pas aux exigences de sécurité, d'usage et de fonctionnalité pour les activités futures du site.

Le maître d'ouvrage reconnaît pleinement la dimension historique et humaine attachée au site des Bormettes, ainsi que l'importance qu'elle a eue dans le tissu social et industriel local.

La fermeture du site en 1993 a effectivement marqué une rupture pour de nombreux salariés et familles. L'histoire industrielle de La Londe et, le savoir-faire de ses ouvriers d'État font partie intégrante de la mémoire de la construction navale française.

Enfin, la transparence et le dialogue resteront ouverts tout au long du projet, afin de concilier l'héritage du passé avec les objectifs actuels de réindustrialisation durable et responsable.

Le porteur de projet a pris en compte l'histoire et le patrimoine du site :

- Le projet prévoit que l'ancienne halle électrique, « bâtiment aux arcades », du site soit réhabilitée afin d'être utilisée comme « Customer center » pour les activités de Naval Group.
- Une partie des poutres métalliques de la toiture sera conservée, en mémoire du passé, sur le site du centre d'excellence, bien qu'elles ne fassent pas l'objet de conservation spécifique auprès des Bâtiment de France.

La démolition s'inscrit dans une logique de reconquête globale du site, avec une volonté de redonner une cohérence fonctionnelle, urbaine et environnementale à l'ensemble du secteur.

La contribution 848 évoque la nécessité qu'a minima, un chantier de collecte de mémoire orale soit lancé.

Le porteur de projet confirme l'intérêt d'une telle approche et, prêt à s'associer à cette action.

Analyse de la commission.

La commission constate que le porteur de projet prend bien en compte l'aspect historique du site.

240 Registre d'enquête – Pétition de l'association « Les amis des Bormettes ».

Cette pétition de 1310 signatures dont la majorité date de 2023 est 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).

11 LE PV DE SYNTHESE.

La commission a remis le 14 août 2025 le PV de synthèse en présence de Naval Group, la Mairie et, la DDTM. **(Voir Annexe 8).**

12 LA REPONSE AU PV DE SYNTHESE.

Conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, les observations en réponse de chacune des remarques abordées ont été transmises dans le délai imparti. **(Voir Annexe 9).**

13 LES ANNEXES.

Annexe 1 : Désignation de la Commission
Annexe 2 : Arrêté Préfectoral
Annexe 3 : Avis de la MRAe
Annexe 4 : Publicités dans la presse
Annexe 5 : Avis d'enquête
Annexe 6 : Affichage et constats d'huissier
Annexe 7 : Contributions registres dématérialisé et papier
Annexe 8 : PV de Synthèse
Annexe 9 : Réponse des intervenants au PV de Synthèse

Le Président de la Commission

Membre Titulaire

Membre Titulaire

M. Denis SPALONY

M. Christian MICHEL

M. Olivier LUC

