

David PORTA
Avocat Au Barreau
d'Aix-en-Provence

Aix-en-Provence, 7 août 2025

Mairie de La Londe-les-Maures

Place du 11 novembre

83250 La Londe-les-Maures

N/REF : 142358 – LES AMIS DES BORMETTES

Objet : Contribution à l'enquête publique relative au projet d'aménagement du site des Bormettes sur la commune de La Londe-les-Maures

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je viens vers vous aux intérêts de :

- l'association *Les Amis des Bormettes*, fondée le 30 septembre 2022 et déclarée en préfecture du Var le 16 novembre 2022, ayant son siège 6 rue de Port-Cros, 83250 La Londe des Maures ;
- l'association *France Nature Environnement fédération Var (FNE83)*, fondée en avril 1971 et agréée pour la protection de l'environnement, ayant son siège 1571, chemin de Terrimas, 83260 La Crau.

L'association Les Amis des Bormettes s'est donné pour objet de protéger, de conserver les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux écologiques, les paysages et le cadre de vie, de lutter contre les pollutions et nuisances, de promouvoir la découverte et l'accès à la nature et, d'une manière générale, d'œuvrer pour l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire et de l'urbanisme et en particulier de :

- veiller au respect de la loi littoral ;
- être acteurs dans la prévention des risques d'inondation (notamment liés à l'artificialisation des sols), des risques d'érosion côtière et des risques liés aux îlots de chaleur ;
- préserver la mémoire du site à travers les témoignages des anciens ;
- valoriser le patrimoine industriel des Bormettes et son intégrité ;
- proposer des activités ou des projets contribuant au bien commun.

Et elle s'est fixé comme ressort d'intervention le territoire de la commune de La Londe-les-Maures et notamment le site des Borquettes.

L'association FNE 83 est une association agréée pour la protection de l'environnement dans le département du Var, par application de l'article L. 142-1 du code de l'environnement. Son champ d'intervention inclus donc le territoire de La Londe-les-Maures.

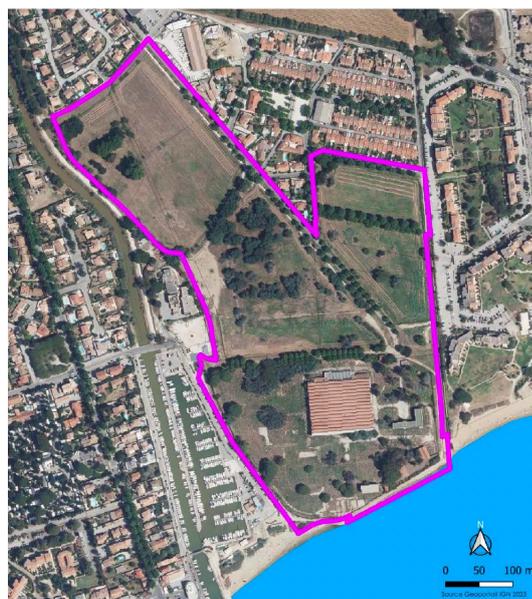
Les associations ont souhaité vous adresser la présente contribution dans le cadre de l'enquête publique en cours et relative au projet d'aménagement du site des Borquettes sur la commune de La Londe-les-Maures.

Cette enquête publique unique, organisée du 7 juillet au 8 août 2025, a un quadruple objet :

- une autorisation environnementale demandée conjointement par la société NAVAL GROUP et la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures (CCMPM),
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme avec une déclaration de projet demandée par la commune de La Londe-les-Maures,
- une demande de concession d'utilisation du domaine public maritime, portée par le préfet au bénéfice de la société NAVAL GROUP pour la création d'un ponton en mer,
- une demande de concession d'utilisation du domaine public maritime, portée par le préfet au bénéfice de la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures, pour la réalisation d'aménagements en front de mer.

L'ensemble des démarches ainsi mises en œuvre vise à permettre l'ouverture à l'urbanisation d'un vaste tènement de plus de 20 hectares, situé à proximité immédiate du rivage et demeuré pour l'essentiel à l'état de nature.

Vue aérienne avec localisation du site à urbaniser

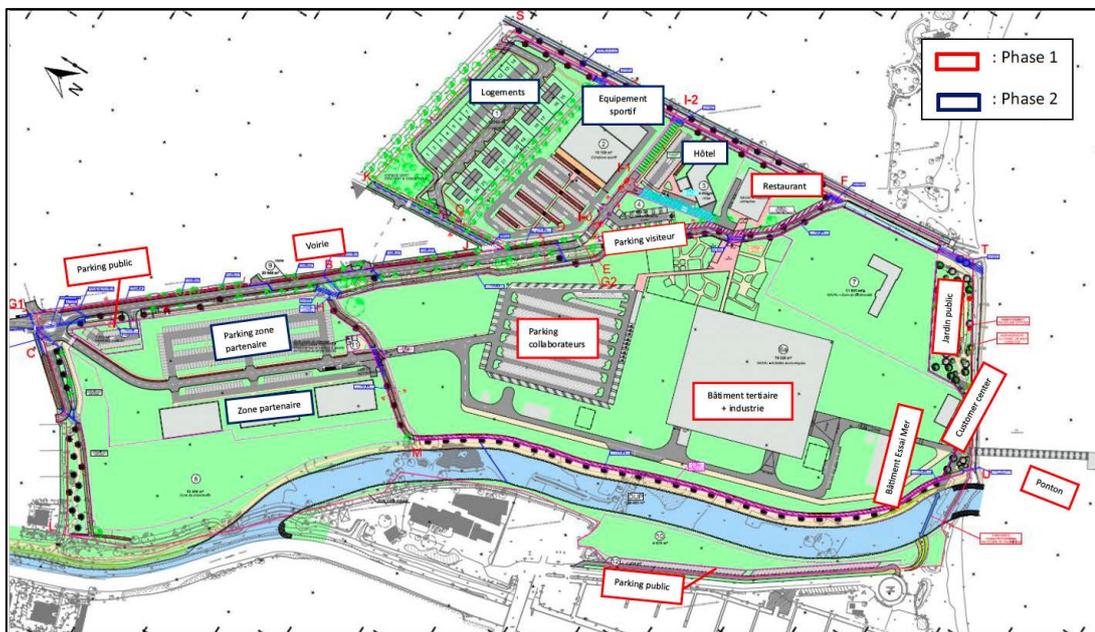


Le projet immobilier/industriel, principalement porté par la société Naval Group, avec le soutien de la CCMPM et la commune de La Londe les Maures, vise à :

- démolir l'ancien bâtiment historique édifié au sud du terrain et représentant une emprise d'environ 1 hectare
- répandre ensuite l'urbanisation sur l'ensemble du tènement – représentant plus de 20 hectares – en y édifiant diverses constructions (nouveau bâtiment industriel, restaurant, hôtel, gymnase, logements et « pôle partenaires ») et l'ensemble des voies, équipements et parking, nécessaires à cette ouverture à l'urbanisation.

Il est également prévu la création d'un aménagement maritime de type ponton au droit d'un herbier de posidonie existant.

Projet d'aménagement porté par la société Naval Group



Les associations exposantes considèrent que le projet d'urbanisation ainsi imaginé – qui plus est situé dans un secteur régulièrement inondé et exposé au risque de submersion - est de nature à porter gravement atteinte aux objectifs qu'elles se sont assignés.

C'est la raison pour laquelle elles ont souhaité vous adresser la présente contribution, dans laquelle elles entendent vous faire part des quelques-uns des arguments juridiques qui devront conduire votre commission à se prononcer en défaveur de ce projet.

I. Omission de consultations

En premier lieu, les associations ont souhaité attirer votre attention sur le fait que plusieurs consultations imposées par les lois et règlements n'ont pas faites. Ce qui entache la procédure actuellement en cours d'irrégularité.

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

L'article L. 411-1 du code de l'environnement énonce le principe d'un régime de protection des espèces présentant un intérêt écologique particulier et interdit « *la perturbation intentionnelle* » de telles espèces et « *la destruction, l'altération ou la dégradation* » de leurs habitats, naturels ou non.

Cf. Article L. 411-1 du code de l'environnement.

Afin d'assurer l'effectivité de cette protection, l'article R. 134-20 du code de l'environnement dispose que le CNPN rend son avis dans tous les cas où sa consultation obligatoire est prévue par le code de l'environnement ou un texte réglementaire pris pour son application.

Cf. Article R. 134-20 du code de l'environnement.

Enfin, l'article R. 411-13-1 du code de l'environnement dispose que la liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du CNPN est fixée par arrêté ministériel.

C'est dans ce contexte juridique que, par un arrêté du 6 janvier 2020, la ministre de la transition écologique et solidaire et la ministre des outre-mer, ont arrêté une liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du CNPN, parmi lesquelles figure le « *Moineau Friquet* ».

Cf. arrêté du 6 janvier 2020 fixant la liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du Conseil national de la protection de la nature, JORF n°0024 du 29 janvier 2020, Texte n° 12, p. 15 :

Liste des espèces animales et végétales relevant d'un avis du CNPN pour la métropole		
	NOM_SCIENTIFIQUE	NOM_VERNACULAIRE
	1758)	
Oiseaux	Numenius phaeopus (Linnaeus, 1758)	Courlis corlieu
Oiseaux	Oenanthe hispanica (Linnaeus, 1758)	Traquet oreillard
OISEAUX	Pandion haliaetus (Linnaeus, 1758)	Balbuzard pêcheur
Oiseaux	Passer montanus (Linnaeus, 1758)	Moineau friquet

Or, dans le cas présent, ainsi que cela ressort de l'étude d'impact soumise à l'enquête publique, la présence du Moineau Friquet sur le terrain d'assiette du projet est avérée.

Les auteurs de l'étude ont en effet contacté deux spécimens qui utilisent le terrain pour s'alimenter et dont il est probable, même, qu'ils y nichent et s'y reproduisent.

Cf. Dossier de demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées, p. 336, souligné en rouge :

	Moineau friquet* (<i>Passer montanus</i>)	Faible	NO3, IBE3	EN	EN	certain.
						2 individus ont été contactés sur la clôture des bâtiments à l'est de la zone d'étude. Cette espèce, très localisée dans le Var et en déclin dans toute la France niche principalement dans les cavités de vieux bâtiments ou d'arbres. <u>Sa reproduction dans la zone d'étude est jugée probable.</u> <u>L'espèce s'alimente dans les différentes zones ouvertes et de friches.</u>

Cf. aussi ibid. , p. 332 :

Moineau friquet* (<i>Passer montanus</i>)	alimentation
	<u>Bâtiment avec cavités : nidification</u> <u>Zones ouvertes / friches : Alimentation</u>

Cf. aussi ibid. p. 233 :

Concernant les oiseaux, 49 espèces ont été avérées au sein ou aux alentours de la zone d'étude. Douze espèces présentent un enjeu zone d'étude notable (faible à modéré) dont sept nichent ou sont susceptibles de nicher dans les zones prospectées. Parmi elles, notons la présence de deux espèces à enjeu zone d'étude modéré, la **Huppe fasciée** et le **Petit-duc scops** et de cinq espèces à enjeu zone d'étude faible, la **Cisticole des joncs**, le **Loriot d'Europe**, le **Moineau friquet**, le **Pic épeichette** et le **Tarier pâtre**. Une autre espèce à enjeu zone d'étude modéré, l'**Hirondelle rousseline**, niche en périphérie de la zone d'étude et utilise les milieux ouverts et semi-ouverts pour ses recherches alimentaires.

Cf. aussi étude d'impact, p. 615 :

Groupe considéré	Espèce	Interactions habitats/ espèces	Présence	
			Zone d'étude	Zone d'emprise
	Loriot d'Europe* (<i>Oriolus oriolus</i>)	Boisements : Nidification et alimentation	Avérée	Avérée
	Moineau friquet* (<i>Passer montanus</i>)	Bâtiment avec cavités : nidification Zones ouvertes / friches : Alimentation	<u>Avérée</u>	<u>Avérée</u>

Par ailleurs, il est indiqué le projet porté par la société Naval Group conduira à la destruction de 13,3 hectares « *d'habitat d'alimentation* » du Moineau Friquet et à un dérangement direct de l'espèce.

Cf. Dossier de demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées, p. 389, souligné en rouge :

Espèce concernée	Enjeu zone d'étude	Impacts bruts			
		Nature	Type	Durée	Portée
Hirondelle rustique* (<i>Hirundo rustica</i>)	Faible	3 (10+ ind) (4,2 ha)	Direct	Permanente	Locale
		4 (10+ ind)	Direct	Temporaire	Locale
Loriot d'Europe* (<i>Oriolus oriolus</i>)	Faible	1 (1 nichée)	Direct	Permanente	Locale
		2 (2,7 ha)	Direct	Permanente	Locale
		3 (2,7 ha)	Direct	Permanente	Locale
		4 (2 ind)	Direct	Temporaire	Locale
Moineau friquet* (<i>Passer montanus</i>)	Faible	3 (13,3 ha)	Direct	Permanente	Locale
		4 (2 ind)	Direct	Temporaire	Locale

A noter qu'à d'autres endroit de l'étude la destruction d'habitat est ramenée à 4,2 hectares, sans qu'il soit précisé d'où provient cette réduction de l'impact du projet.

Compte-tenu des effets du projet sur cette espèce bénéficiant d'un niveau de protection national, les dispositions légales et réglementaires précitées imposaient que le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) soit consulté préalablement à la délivrance de la dérogation prévue au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

C'est d'ailleurs ce qu'a relevé le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de la région PACA dans son avis émis le 4 mars 2025.

Cf. Avis CSRPN du 4 mars 2025, p. 4, souligné en rouge :

Le dossier fait l'objet d'une méprise continue tout au long du processus entre le Moineau friquet et le Moineau domestique. Dans l'état initial il est bien indiqué la présence de deux individus de Moineau friquet sur la clôture des bâtiments à l'est de la zone d'étude et que sa reproduction dans la zone d'étude est probable. Cette espèce, très localisée dans le Var, est en déclin dans toute la France avec effectivement un statut en danger dans les listes rouge régionale et nationale de l'union internationale pour la conservation de la nature.

L'évaluation des enjeux de conservation du Moineau friquet à un niveau Faible ne reflète pas le statut de l'espèce ni la destruction de 4,2 ha de son habitat d'alimentation, la destruction de l'habitat étant la première cause de déclin de cette espèce. Ce constat justifie d'attribuer un enjeu stationnel Fort pour cette espèce dans la zone d'étude. En outre, elle est inscrite à l'arrêté du 6 janvier 2020 fixant la liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être déroqué qu'après avis du Conseil national de la protection de la nature.

Or, la saisine du CNPN n'a pas eu lieu, ce qui entache d'illégalité la procédure suivie.

Dans le mémoire en réponse à l'avis du CSRPN qu'elle a rédigé, la société Naval Group soutient que la destruction des 13,3 hectares d'habitats du Moineau Friquet échapperait à la procédure de dérogation prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement (et donc si l'on comprend bien à la consultation du CNPN) au motif que ces 13,3 hectares seraient utilisés « *uniquement pour l'alimentation* » de l'espèce protégée et non pour sa reproduction.

Suite à la remarque du CSRPN, nous avons vérifié et confirmé que le traitement du **Moineau friquet** dans l'évaluation des impacts bruts reflète la réalité terrain et de présence de l'espèce. Celui-ci est potentiellement présent uniquement en alimentation dans la zone d'étude, et n'a été observé qu'aux abords du site. La prise en compte des 13,3 ha d'habitat d'alimentation se veut ainsi volontairement large, incluant tous les habitats potentiellement favorables, même si l'espèce n'y a pas été observée. Au vu du faible nombre d'individus (deux) et d'une unique observation en dehors du site et en fin de période de reproduction, l'évaluation des impacts bruts sur l'espèce jugée faible n'est pas sous-évaluée.

Le Moineau friquet ne figure donc pas au tableau de synthèse des espèces soumises à dérogation, du fait de sa présence sur site uniquement en alimentation et au titre d'un impact résiduel faible à très faible au vu de ce qui précède.

Au regard de ces éléments, le Moineau friquet ne fait donc pas réglementairement l'objet de la demande de dérogation. De fait, il n'est pas intégré au CERFA.

Les surfaces d'habitat d'alimentation figurant dans les tableaux sur la dette compensatoire ont été mentionnées pour des raisons fonctionnelles. Les zones d'alimentation faisant partie du cycle biologique des espèces. Cependant, la destruction ou l'altération de ces surfaces (qui ne sont pas des zones de reproduction) n'implique pas de démarche de dérogation.

Mais d'une part la distinction entre « *habitat de reproduction* » et « *habitat d'alimentation* » n'existe pas dans les textes légaux et réglementaires précités, ceux-ci protégeant sans distinction l'habitat des espèces protégées (et interdisant aussi d'ailleurs de les déranger).

D'ailleurs ainsi que l'a relevé le CSRPN dans son avis du 4 mars 2025 la destruction des zones d'alimentation des Moineau Friquet est « *la première cause du déclin de l'espèce* ».

Cf. Avis CSRPN du 4 mars 2025, p. 4, précité.

Ce qui implique bien que la protection de l'espèce passe nécessairement par la préservation de ses zones d'alimentation.

De surcroît, à l'encontre de ce que fait mine de croire la société Naval Group, les études menées ont reconnu qu'outre la fonction d'alimentation, il était probable que le terrain des Borquettes soit également un site de nidification et de reproduction de l'espèce.

Ainsi, en tout état de cause, dès lors que le projet était susceptible d'aboutir à la destruction d'un tel espace, l'obtention de la dérogation prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement et la consultation préalable du CNPN s'imposaient.

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

Il résulte de l'article L. 121-4 du code de l'urbanisme que les décisions relatives à l'occupation et à l'utilisation du sol sont soumises au respect des dispositions de la Loi Littoral.

Cf. Article L. 121-4 du code de l'urbanisme :

« Les dispositions du présent chapitre sont applicables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, défrichements, plantations, aménagements, installations et travaux divers, la création de lotissements, l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes, l'établissement de clôtures, l'ouverture de carrières, la recherche et l'exploitation de minerais et les installations classées pour la protection de l'environnement. »

Et dans un arrêt récent les chambres réunies du Conseil d'État ont rappelé que les dispositions de la Loi Littoral sont notamment opposables aux décisions d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime.

Cf. Conseil d'État, Chambres réunies, 5 février 2025, n°491584 :

« 9. Il résulte des dispositions citées aux points 7 et 8 que toute autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime accordée pour l'aménagement, l'organisation et la gestion d'une zone de mouillages et d'équipements légers doit respecter, outre les règles et conditions fixées par l'article L. 2124-5 du code général de la propriété des personnes publiques et les dispositions réglementaires prises pour son application, les impératifs mentionnés à l'article L. 2124-1 de ce code. Une telle autorisation avant la nature d'une décision relative à l'occupation et à l'utilisation du sol au sens des dispositions de l'article L. 121-23 du code de l'urbanisme, elle doit en outre, lorsque la zone de mouillages et d'équipements légers est comprise dans l'un des espaces et milieux à préserver mentionnés par cet article, respecter les dispositions du code de l'urbanisme applicables à ces décisions.

10. Il ressort des pièces du dossier soumis aux juges du fond, d'une part, que la zone de mouillages et d'équipements légers autorisée par l'arrêté attaqué est située, à proximité du rivage de la mer, sur le territoire de la commune de Hyères, commune littorale entrant dans le champ d'application du chapitre Ier du titre II du livre Ier de la partie législative du code de l'urbanisme et, d'autre part, qu'elle est comprise dans une partie naturelle du parc national de Port-Cros qui constitue un espace à préserver au sens de l'article L. 121-23 du code de l'urbanisme. Il en résulte que l'arrêté en litige constitue une décision relative à l'occupation et à l'utilisation des sols au sens et pour l'application de ces dispositions et doit, par suite, respecter les prescriptions de ce code applicables aux espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral. »

La décision ainsi rendue concernait la commune d'Hyères, limitrophe à La Londe-les-Maures, et portait sur une autorisation d'occupation du domaine public maritime (DPM) délivrée en vue de la réalisation d'aménagements en mer, sur une partie naturelle du parc national de Port-Cros.

Or dans le cas présent, la société Naval Group voudrait réaliser un ponton et une plateforme d'essai dans un espace maritime dont l'emprise est incluse dans le parc national du Port-Cros et qui présente un intérêt écologique de premier ordre, puisqu'il abrite notamment un herbier de posidonie.

Plan de localisation des aménagements maritimes



Vue des aménagements à réaliser en mer

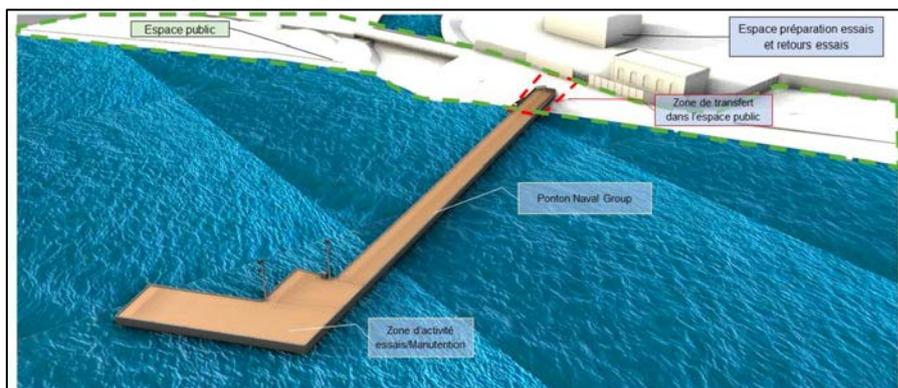
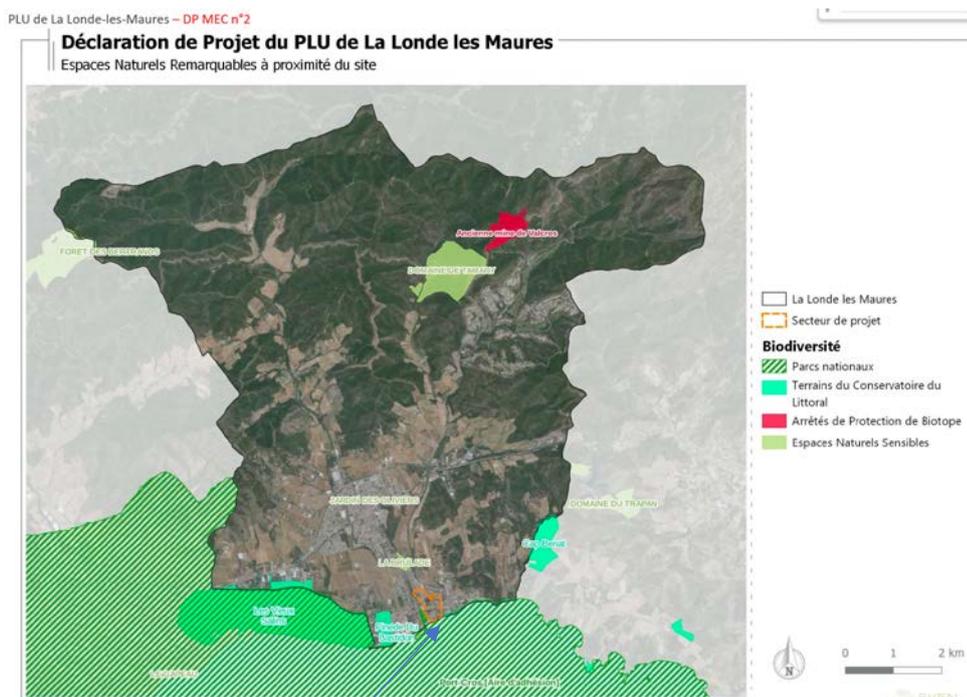


Figure 6. Localisation du ponton en limite Sud du site des Bormettes (source : Naval Group, 2024)

D'ailleurs, la « *carte des espaces naturels remarquables* » incluse dans le dossier de mise en comptabilité du PLU, identifie bien le parc national de Port-Cros comme un tel espace et confirme que les aménagements maritimes voulus par la société Naval Group seront inclus dans l'emprise de cet espace littoral remarquable.

Extrait de la notice explicative du dossier de mise en compatibilité du PLU (p. 71)



Localisation ponton+plateforme dans le parc National de Port-Cros

Le projet était donc 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.

Or, l'article L 121-24 du code de l'urbanisme impose que les projets d'aménagements réalisés dans les espaces littoraux remarquables, lorsqu'ils sont soumis à enquête publique et évaluation environnementale (étude d'impact), soient également soumis pour avis à la CDNPS.

Cf. Article L. 121-24 du code de l'urbanisme :

« Des aménagements légers, dont la liste limitative et les caractéristiques sont définies par décret en Conseil d'État, peuvent être implantés dans ces espaces et milieux lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, à leur ouverture au public, et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère remarquable du site.

Ces projets d'aménagement sont soumis, préalablement à leur autorisation, à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement dans les cas visés au 1° du I de l'article L. 123-2 du code de l'environnement et à l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. (...) »

Cf. Article L. 123-2 du code de l'environnement :

« I.-Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 (...) »

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

Mais un tel avis ne paraît pas avoir été recueilli.

C'est un motif supplémentaire d'irrégularité de l'enquête publique en cours (les avis obligatoires recueillis au cours de l'instruction devant être joints au dossier d'enquête pour fournir une pleine information au public).

II. Insuffisance de l'étude d'impact

Ainsi, qu'on l'a rappelé, le projet immobilier porté par la société Naval Group est soumis à la procédure d'évaluation environnementale par application des articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement et par conséquent à la réalisation d'une étude d'impact.

Et effectivement une telle étude figure bien – en plusieurs exemplaires – dans le dossier soumis à l'enquête publique.

L'analyse de cette étude montre toutefois qu'elle est irrégulière au regard de l'article R. 122-5 du code de l'environnement qui fixe le contenu de l'étude d'impact.

Cf. Article R. 122-5 du code de l'environnement.

A. Fausse présentation de l'état initial du terrain d'assiette du projet

En premier lieu, s'agissant de l'insuffisance de l'étude d'impact, il sera rappelé que le 3° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement impose de décrire « *les aspects pertinents de l'état initial de l'environnement* » afin que l'évolution de celui-ci puisse ensuite être appréciée en cas de mise en œuvre du projet.

Cf. Article R. 122-5 du code de l'environnement :

« II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

(...)

3° Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ; »

Or dans le cas présent, l'analyse de l'étude d'impact, révèle que les porteurs de projet n'ont cessé de véhiculer une fausse information sur la nature initiale du terrain visant à amoindrir l'impact effectif de leur projet en termes de consommation d'espaces naturels.

En effet, le terrain d'assiette du projet, qui couvre une superficie de plus de 20 hectares (plus de 200 000 m²) est sans cesse présenté comme une « *friche industrielle* », qui détériorerait la qualité du paysage et qu'il s'agirait par conséquent de revaloriser.

Ainsi, dans la seule étude d'impact, l'expression « *friche industrielle* » revient à 29 reprises sur 800 pages. Exemples :

Cf. Étude d'impact, p. 16 :

un site permet de réduire les sites organisationnels, comme les temps de décisions.

- Faire de ce projet un site exemplaire dans son intégration environnementale. Le site des Bormettes est actuellement une **friche industrielle**, mais qui s'intègre cependant dans un cadre remarquable (Iles d'Hyères, sanctuaire Pelagos, littoral avec sa faune et sa flore etc.). Ce site, par sa beauté et son positionnement, engage la responsabilité de Naval Group envers les habitants de La Londe-les-Maures, mais également envers les collaborateurs de la société.

Cf. Étude d'impact, p. 26 :

Pièce jointe n 4 – Etude d'impact

MÉTERRANÉE
Pôle Méditerranée

NAVAL
GROUP

4. ACTIVITES EXISTANTES SUR LA ZONE D'ETUDE ET PASSIF INDUSTRIEL

Actuellement, aucune activité n'est exercée sur la zone d'étude, qui est une **friche industrielle**.

Cf. Étude d'impact, p. 37 :

Résorber une **friche industrielle**

La reconquête de ce site présente un intérêt majeur au regard de l'état actuel de la friche :

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

35/ 798

SUEZ CONSULTING

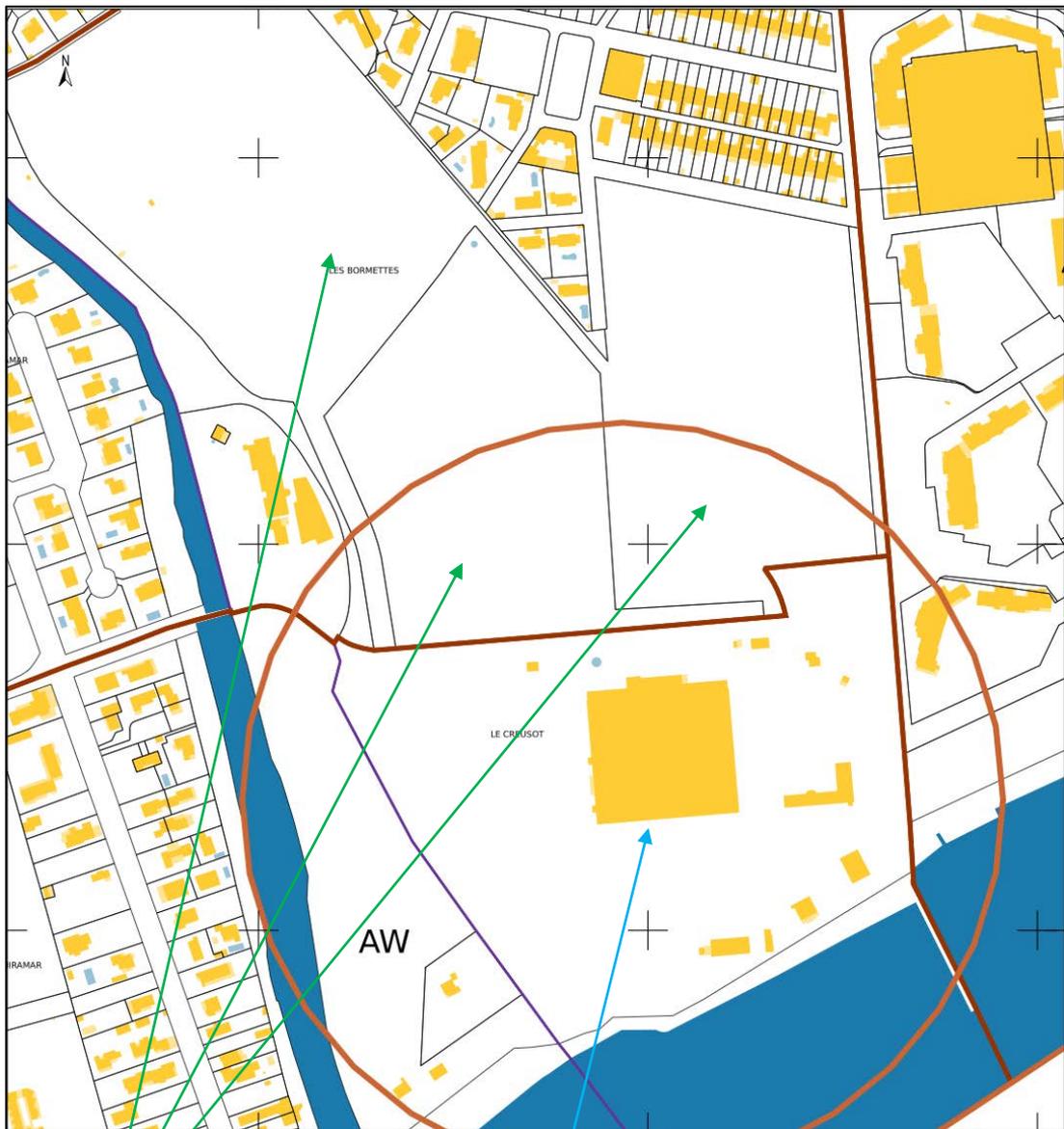
<p>Valorisation friche industrielle</p>	<p>Le terrain de 21 ha qui a accueilli une partie des activités de Naval Group par le passé est aujourd'hui une friche industrielle, l'activité précédente ayant débuté en 1907 et cessé en 1993. Le passif industriel historique du site est connu des Londaïs.</p> <p>Actuellement, dans sa partie Sud, le terrain comprend une partie clôturée avec d'anciens bâtiments, pouvant être parfois occupés illégalement. Dans sa partie Nord, la végétation s'est développée. Au Sud du site, la promenade en bord de mer, chère aux Londaïs, est contrainte par la présence du site.</p> <p>Ce terrain représente une réserve foncière non négligeable dans une région où le déficit foncier est important.</p>
--	---

Etc.

Pourtant une telle 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 – zone agricole et espaces boisés – et n'accueille pas la moindre installation industrielle.

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

Extrait cadastral avec localisation



Parcelle AW 113 où se trouvent d'anciennes constructions industrielles

Autres parcelles du terrain d'assiette du projet, vierges de toutes constructions et en l'état de nature

Vue aérienne avec localisation du site à urbaniser



Parcelle AW 113 où se trouvent d'anciennes constructions industrielles

Autres parcelles du terrain d'assiette du projet, vierges de toutes constructions et en l'état de nature

D'ailleurs, dans le rapport de présentation du PLU approuvé le 19 juin 2013 – à une époque où l'activité industrielle avait cessé déjà depuis 20 ans – 2 pages sont consacrées à la description du site des Bormettes.

Il y est rappelé que le site est « *peu artificialisé* » et que malgré quelques constructions il reste globalement « *d'aspect naturel* ».

Cf. Rapport de présentation du PLU approuvé le 19 juin 2013, p. 182, souligné en rouge :



Paysage

Le site, malgré les quelques constructions demeure encore d'aspect naturel. On distingue trois types de séquences, qui sont délimitées et caractérisées par la végétation.

Les zones Nord et Ouest, présentent un vaste espace ouvert engazonné, marqué par des bosquets plus ou moins denses, isolés. En opposition, le secteur Est propose des ambiances plus intimistes, de par la

D'ailleurs, 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* ».

Cf. Rapport de présentation du PLU approuvé le 19 juin 2013, p. 182, souligné en rouge :

Le site est bordé des quartiers littoraux à vocation d'habitat permanent ou d'hébergement touristique et d'activités portuaires et balnéaires. Des éléments paysagers, notamment des alignements d'arbres remarquables, structurent le site et ouvrent des perspectives sur la mer.

Bien que le site soit relativement vaste, seuls 6 hectares seront réellement investis pour accueillir des constructions à vocation industrielle. Le reste demeurera en friche, conférant à l'environnement bâti périphérique, un cadre de vie végétal, agréable et apaisé.

On notera aussi que dans son avis émis le 14 janvier 2025 dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, la chambre de l'agriculture rappelait que les parcelles « du nord » ne pouvaient pas non plus être qualifiées de « *friche agricole* » puisqu'elles avaient été déclarées au titre de la PAC en 2023 et qu'elles devaient en principe servir de support à une exploitation agricole locale.

Cf. Avis de la chambre d'agriculture du 14 janvier 2025, p. 2, souligné en rouge :

Ce site d'environ 20 ha est actuellement classé en zone 3 AU de votre PLU. Il est partiellement urbanisé (anciens bâtiments de l'usine d'armement) et a été désaffecté en 1993 puis dépollué en 2007.

Les parcelles situées au Nord du tènement qualifiées de « friches agricoles » dans votre notice préventive ont toutefois été déclarées à la PAC en 2023 en tant que « prairie avec herbe prédominante et ressources fourragères ligneuses présentes » et doivent, par conséquent, servir de support d'activité à un éleveur local.

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.

Le terrain est en majeure partie à l'état de nature – espaces ouverts et boisements – et la qualification de friche industrielle ne peut être retenue que pour une partie la parcelle sud du terrain (AW 113) où demeurent effectivement d'anciennes constructions industrielles désaffectées depuis 30 ans.

Encore faudra-t-il noter que ces anciennes constructions et leurs abords sont aujourd'hui colonisées par des espèces protégées animales (notamment chiroptères) et végétales (notamment une importante station d'Euphorbe de Terracine) et que, dès lors que ces anciennes constructions constituent leurs habitats, elles pourraient être préservés à ce titre.

La jurisprudence a en effet admis que les habitats créés artificiellement bénéficient aussi de la protection énoncée à l'article L. 411-1 du code de l'environnement.

Cf. Tribunal administratif de Lyon, 9 décembre 2021, n°2001712 :

« 3. Il ne résulte pas des dispositions ci-dessus que le régime de protection qu'elles instituent, qui s'applique aux milieux naturels, ne comprendrait pas également les habitats créés artificiellement. Le fait qu'un site a été créé ou modifié par l'activité humaine ne fait donc pas obstacle à ce que cet espace, dès lors qu'il est occupé par une espèce animale protégée, soit regardé comme un habitat d'espèces au sens et pour l'application de ces dispositions. Par suite, et contrairement à ce que soutient la société Carrières de Saint-Laurent, les fronts de taille sableux résultant de la désagrégation mécanique ou à l'explosif du terrain de l'exploitation, qui sont particulièrement propices à l'installation d'oiseaux notamment, ne sauraient, par principe, être regardés comme exclus du champ d'application des dispositions rappelées au point précédent. »

C'est donc uniquement par un glissement de langage volontaire et abusif que, dans le cadre de sa nouvelle stratégie d'entreprise décidée en 2022, la société Naval Group soutient que l'intégralité des 20 hectares de terrain, situés sur le littoral, auraient le caractère d'une friche industrielle, alors que cette qualification ne concerne, au mieux, qu'une partie de la parcelle AW 113 située au sud du tènement.

Ces éléments de langage sont particulièrement préjudiciables à la bonne information du public puisqu'ils ont pour effet de cacher l'impact réel du projet en termes de consommation et de destruction d'espaces naturels.

Par eux-mêmes, ils invalident déjà la procédure d'enquête publique en cours, et imposeront, si besoin par le recours à la contrainte judiciaire, qu'une nouvelle enquête publique soit organisée où le public ne sera plus trompé et où il recevra, en toute loyauté, l'information à laquelle il a droit.

B. Incomplétude de l'état initial de l'environnement et de l'étude des impacts du projet

Ainsi qu'on l'a rappelé, 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 et qu'il expose son impact sur ceux-ci.

Lorsque l'étude d'impact comporte des lacunes sur une espèce considérée comme déterminante pour le site, elle est considérée comme incomplète, ce qui entache d'illégalité la décision qui en est résulté.

Cf. Cour administrative d'appel de Marseille, 9ème Chambre, 18 mars 2016, n°14MA03823 :

6. Considérant, d'une part, qu'il résulte des pièces du dossier que l'étude d'impact préalable à la délivrance du permis de construire en litige a été effectuée à partir de données recueillies en 1998, à l'occasion d'un projet éolien voisin, et que ces données ont été actualisées par l'expertise écologique réalisée en septembre 2010 par le centre permanent d'initiatives pour l'environnement ; que cette expertise décrit la faune et la flore présentes sur le site ; que, toutefois, le projet se situe au sein de la zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEF) de type 1 " plateau de Montbrun et Conhilac ", où sont présentes des espèces animales déterminantes et remarquables, notamment le timon lepidus, ou lézard ocellé ; qu'ainsi que l'a relevé l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, en l'occurrence la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Languedoc-Roussillon, (DREAL), dans un avis émis le 13 juillet 2011, l'étude d'impact présente des lacunes en ce qui concerne les inventaires de terrain pour obtenir un échantillon représentatif des espèces faunistiques susceptibles d'être impactées, et notamment pour permettre de confirmer la présence ou non sur le site du lézard ocellé ; que l'expertise écologique réalisée en 2010 s'est en effet bornée à actualiser les données recueillies en 1998 sur la base de deux visites de terrain, des 4 juin et 23 juillet 2010 ; que ces prospections très limitées, et réalisées sur un court laps de temps, n'ont pas été de nature à permettre une analyse pertinente de l'état initial du site et une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, en particulier sur la faune ; que si l'additif à l'étude d'impact, établi en juillet 2011, apporte des précisions notamment sur l'impact visuel du projet et les raisons du choix du site retenu, il n'a été précédé d'aucune prospection complémentaire concernant la Faune ;

7. Considérant, d'autre part, qu'au regard des lacunes de l'étude d'impact en ce qui concerne l'état initial du site du point de vue de la faune et l'analyse des effets du projet, l'insuffisance de l'étude d'impact a été de nature à nuire à l'information complète de la population et à exercer, en outre, une influence sur la décision du préfet de l'Aude ; que la société requérante est fondée, dès lors, à soutenir que le permis de construire est entaché d'illégalité, et à en demander, pour ce motif, l'annulation ;

De même, lorsqu'un projet est susceptible d'avoir un impact visuel significatif, l'étude d'impact se doit d'analyser cet effet visuel.

Cf. Cour administrative d'appel de Douai, 22 janvier 2009, n°08DA00372 :

« Considérant que, toutefois, si l'étude d'impact mentionne que les villages de Vauxcéré et de Blanzly-les-Fismes sont situés dans la zone de visibilité directe du projet et abritent tous deux un édifice religieux classé à l'inventaire des monuments historiques, il ressort des pièces du dossier que ce document manque de précisions sur les conséquences de la présence du parc éolien sur l'environnement visuel de ces monuments historiques protégés ainsi que la direction régionale de l'environnement Picardie et le service départemental de l'architecture et du patrimoine de l'Aisne le soulignent dans leur avis initiaux au préfet de l'Aisne en date, respectivement, des 26 et 28 mai 2004 ; que, si une étude complémentaire a été réalisée par la suite dans un rapport complémentaire en date du 3 septembre 2004, ces nouveaux éléments sont postérieurs à la période de consultation du public ; qu'ainsi cette étude d'impact présente un caractère lacunaire ; que, dès lors, la

commune de Vauxcéré est fondée à soutenir que le permis de construire attaqué est intervenu au terme d'une procédure irrégulière en raison de l'insuffisance de l'étude d'impact ; »

Dans le cas présent, l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique est insuffisante sous plusieurs angles.

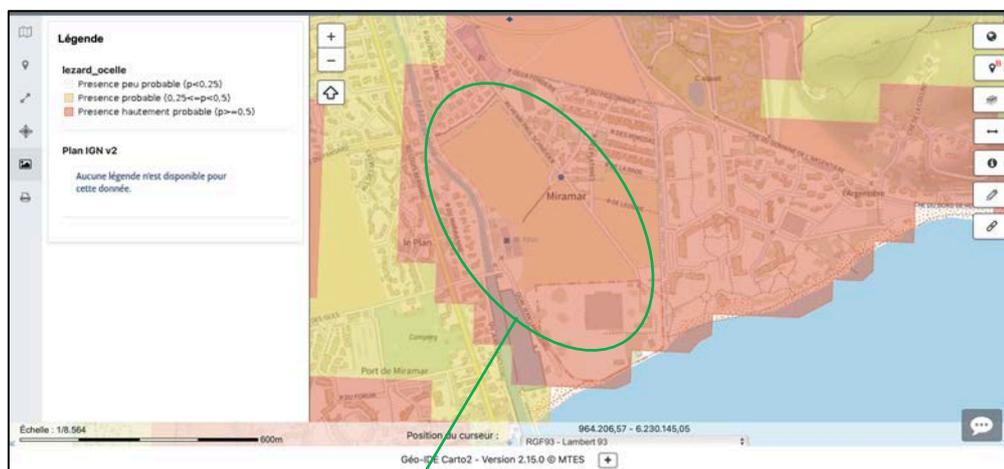
En premier lieu, l'étude d'impact rappelle que le terrain d'assiette du projet est inclus dans un secteur où le plan national d'actions (PNA) en faveur de la protection du lézard ocellé, indique que la présence de cette espèce est « *hautement probable* » (avec une probabilité de supérieure à 0,5, c'est-à-dire plus de 50 % de chances).

Cf. Étude d'impact p. 413, soulignée en vert :

Autres périmètres de protection du milieu naturel	La partie marine du projet se situe dans l'aire d'adhésion au Parc National de Port-Cros ainsi que dans le sanctuaire PELAGOS, une Aire Spécialement Protégée d'Importance Méditerranéenne (ASPIM). La Commune de La Londe-les-Maures est concernée par le plan national d'action (PNA) du Lézard ocellé pour lequel la probabilité est supérieure à 50% sur la zone d'étude.	
---	---	--

C'est aussi ce que confirme la carte établie par les services de la DREAL PACA.

Extrait carte DREAL PACA, avec localisation



Localisation du terrain d'assiette du projet

Ainsi d'ailleurs que le rappelle le PNA 2020-2029, les zones les plus favorables à l'espèce, « *tributaire des milieux ouverts* », sont les « *zones ouvertes non cultivées avec un recouvrement en boisement inférieur à 50 %* »

...ce qui correspond exactement à la typologie générale du terrain d'assiette du projet !

Cf. PNA Lézard Ocellé 2020-2029, p. 52, soulignée en rouge :

7.2. Menaces et facteurs limitants

7.2.1. L'évolution des milieux naturels liées aux activités anthropiques

7.2.1.1. Les modifications de pratiques agricoles

Tributaire des milieux ouverts, le Lézard ocellé est particulièrement sensible à la reforestation et à la fermeture des milieux. Une étude menée au début des années 2000 sur plusieurs populations de l'ouest de la France, montre que l'évolution des paysages constitue l'une des causes du déclin de l'espèce (Grillet et al., 2006). L'étude effectuée sur onze sites (du département du Lot jusqu'en Charente-Maritime) s'est penchée sur l'évolution des paysages de 1950 à nos jours. Les résultats montrent un recul de 45 % des habitats favorables (zones ouvertes non cultivées avec un recouvrement en boisement inférieur à 50 %) sur la période. Cette évolution conduit, à terme, à la disparition des populations de Lézard ocellé.

52

Pour rappel, le lézard ocellé fait l'objet d'un régime de protection sur tout le territoire national, résultant de l'arrêté du 19 novembre 2007. L'article 3 de cet arrêté interdit toute destruction et toute perturbation intentionnelle de l'espèce.

Cf. Arrêté du 19 novembre 2007 fixant les listes des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection, article 3.

Dans un tel contexte, l'autorité environnementale (MRAe) a estimé, dans l'avis qu'elle a émis le 12 juin 2025, que les investigations menées dans le cadre de l'étude d'impact pour conclure à l'absence de présence du lézard ocellé, étaient insuffisantes et elle a préconisé la mise en œuvre de procédures de détection supplémentaires.

Cf. Avis MRAe du 12 juin 2025, p. 10 :

L'étude d'impact indique que les « investigations de terrain ont démontré que les habitats en place dans la zone d'étude sont défavorables au Lézard ocellé » et considère l'espèce comme « absente de la zone d'étude ». Toutefois, l'espèce est discrète et difficile à contacter. Le PNA en faveur du Lézard ocellé identifie le site de projet comme une « zone de présence hautement probable » et sa présence est d'ailleurs avérée dans la commune. La méthodologie appliquée à la recherche de l'espèce lors des inventaires de 2023 manque de précision. Le conseil national de la protection de la nature (CNP) préconise la détection du Lézard ocellé par la mise en place de « plaques reptiles » posées en février¹⁷ et le conservatoire des espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur a mis en place un [protocole dédié](#). Il convient, selon la MRAe, d'appliquer l'une ou l'autre des méthodes dédiées. À défaut, l'espèce doit être considérée comme potentiellement présente sur le site de projet.

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

Pareillement, le Conseil Régional Scientifique de Protection de la Nature (CRSPN) a considéré que les inventaires relatifs à la détection de cette espèce étaient insuffisants, notamment parce que l'une des visites a été perturbée par une opération de débroussaillage.

Et il a donc préconisé la mise en œuvre d'un protocole spécifique visant à détecter les spécimens de lézard ocellé.

Cf. Avis du CRSPN du 4 mars 2025, souligné en rouge :

Herpétofaune

Trois espèces dont l'enjeu est évalué Faible ont été avérées sur le site : Couleuvre de Montpellier, Lézard des murailles et Tarente de Maurétanie. À la suite des inventaires, le Lézard ocellé est considéré comme absent de l'aire de projet. Toutefois, Le PNA lézard ocellé identifie le secteur comme hautement probable pour cette espèce qui présente des difficultés de détection. Seuls deux passages ont été dédiés à la recherche des reptiles, dont un a été perturbé par la mise en œuvre d'un débroussaillage. Le statut de l'espèce sur le site mérite d'être précisé, notamment en appliquant un protocole de détection spécifique (PIRA), pour exclure avec davantage de certitude la présence de l'espèce sur le site.

Malgré ce, la société Naval Group a opposé une fin de non-recevoir à cette préconisation au motif que le terrain d'assiette serait une « friche urbaine », circonstance dont les cartes graphiques du PNA ne tiendraient pas compte.

Mais ainsi qu'on l'a vu, l'essentiel du terrain d'assiette du projet – et particulièrement les zones ouvertes au nord - n'est pas plus une « friche urbaine », qu'il serait une « friche industrielle ».

A nouveau la société Naval Group se réfugie derrière un subterfuge inventé pour les besoins de son projet.

La pétitionnaire écarte aussi les protocoles de détection proposés par les organismes spécialisés au motif qu'ils ne seraient pas adaptés à son projet. Mais l'assertion n'est pas sérieusement étayée et elle est donc insusceptible de remettre en cause l'appréciation portée par la MRAe et le CRSPN.

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

Mais ce n'est pas tout.

Ainsi qu'on l'a rappelé le terrain d'assiette du projet, d'une superficie de plus de 20 hectares, est actuellement, pour l'essentiel à l'état de nature. De plus il s'agit d'un espace littoral, situé dans la continuité du rivage de la mer, ayant pour toile de fond les contreforts boisés du massif des Maures.

Vue du terrain d'assiette du projet (étude d'impact p.21)



Espace à dominante naturelle

Contreforts boisés massif des Maures en toile de fond

Il s'agit donc d'un espace littoral qui présente une sensibilité paysagère spécifique. Et pour lequel l'étude d'impact se devait d'apporter un soin particulier à l'analyse de l'impact paysager du projet d'urbanisation massif souhaité par Naval Group.

Or malgré une présentation formelle donnant l'impression qu'une telle étude a bien été menée, l'examen du dossier dans le détail démontre que tel n'est pas le cas.

Cf. Étude d'impact, p. 672 à 686.

Ainsi d'emblée, il sera relevé une problématique sérieuse quant à la présentation du bâtiment « *industriel* » de la société Naval Group.

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

Représentation du futur immeuble industriel (étude d'impact, p. 673)



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

En effet, ainsi que le rappelle le projet d'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), le PLU modifié permettra d'édifier sur le secteur « *industriel* » de la société Naval Group des constructions en R+3 avec une surélévation supplémentaire pour la mise en place d'une nef et correspondant à une surface de plancher de l'ordre de 32 000 m² !

Cf. Projet d'OAP du PLU « mis en compatibilité, p. 11 :

	<p>Secteur E</p> <p>La zone d'implantation des constructions de Naval Group occupe l'espace central et principal de l'OAP. Il permet de créer toutes les infrastructures et les bâtiments nécessaires à l'activité du groupe. <u>La hauteur autorisée correspond au R+3 et autorise une surélévation d'une partie du bâtiment, à la manière d'une nef.</u> Cette surélévation correspond aux impératifs techniques de l'activité industrielle. Le projet représente une emprise maximale d'environ 32 000 m² de surface de plancher. A noter qu'un recul des bâtiments de 50 mètres le long de la partie nord de l'avenue Schneider et de 25 mètres dans sa partie sud, est imposé pour assurer un écran végétal.</p>
---	---

Le projet de règlement du PLU « mis en compatibilité » confirme d'ailleurs que dans ce secteur la hauteur n'est aucunement limitée à 10,50 mètres comme dans l'hypothèse retenue dans l'étude d'impact, mais qu'elle peut atteindre jusqu'à 17 mètres !

Cf. projet de règlement du PLU « mis en compatibilité », article 3AU 10 hauteur des constructions, p. 108 :

Pour les constructions à destination d'industrie et de bureaux au sein du « secteur E » défini sur le schéma de l'OAP « les Bormettes », les hauteurs maximales sont les suivantes :

- pour HF : non réglementée.
- pour HT : 14 mètres, portée à 17 mètres sur 200 m² au maximum.

L'hypothèse étudiée dans l'étude d'impact ne correspond donc pas au projet constructif maximal qui pourrait être autorisé, et l'impact paysager du volet « *industriel* » du projet a donc été minimisé.

Une telle lacune entache d'insuffisance l'étude d'impact et nuit à la pleine information du public.

Mais les exposants ont aussi relevé d'autres incohérences.

En effet, si les façades de l'hôtel de 80 chambres prévu au projet ne sont pas précisément représentées dans l'étude d'impact, les « *perspectives paysagères* » insérées dans cette étude donnent le sentiment qu'il s'agirait d'un bâtiment en R+ 1, dont la hauteur serait similaire au bâtiment industriel (lui-même sous-évalué à R+1).

Extrait perspective paysagère (étude d'impact p. 677)



Bâtiment industriel R+1

Hôtel d'une hauteur similaire R+1

Or, ainsi que cela est mentionné dans l'étude d'impact elle-même, l'hôtel sera un bâtiment en **R+3**, pouvant atteindre jusqu'à 15 mètres de haut.

Cf. Étude d'impact, p.679 :

- ▷ L'hôtel du lot 3 correspondra à un bâtiment en R+3, conformément à l'OAP et au règlement d'urbanisme associé. Son intégration paysagère sera garantie par un étagement en attique (dernier étage construit en retrait et de façon plus légère) et non une structure en bloc monolithique.

Cette hauteur potentielle de 15 mètres est d'ailleurs confirmée dans le projet de règlement du PLU.

Cf. projet de règlement du PLU « mis en compatibilité », article 3AU 10 hauteur des constructions, p. 108 :

- Pour les constructions à destination d'hôtellerie au sein du « secteur C » défini sur le schéma de l'OAP « les Bormettes », les hauteurs maximales sont les suivantes (soit R+3) :
- pour HF : 13 mètres.
 - pour HT : 15 mètres.

S'agissant du bâtiment à usage de restauration, il apparaît sur ces mêmes perspectives comme présentant une hauteur rez-de-chaussée et dissimulé sous la canopée des arbres.

Extraits perspectives paysagères (étude d'impact p. 676 et 678)



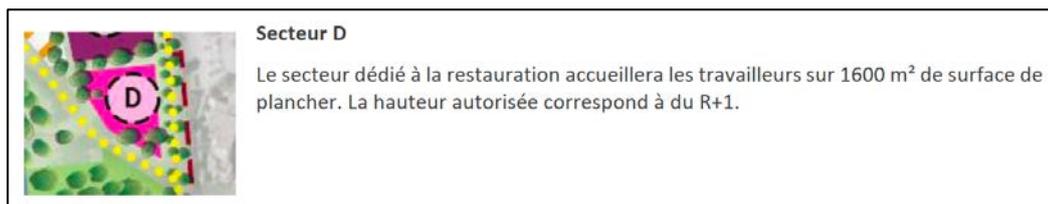
Bâtiment à usage de restaurant représenté en RDC



Bâtiment à usage de restaurant représenté en RDC

Or le projet d'OAP indique que ce bâtiment à usage de restaurant sera en R+1.

Cf. Projet d'OAP du PLU « mis en compatibilité, p. 11 :



Ce qui est confirmé par le projet de règlement du PLU.

Cf. projet de règlement du PLU « mis en compatibilité », article 3AU 10 hauteur des constructions, p. 108 :

Pour les constructions à destination de restauration au sein du « secteur D » défini sur le schéma de l'OAP « les Bormettes », les hauteurs maximales sont les suivantes (soit R+1) :

- pour HF : 8 mètres.
- pour HT : 10 mètres.

Le volet paysager de l'étude d'impact de reflète donc pas sincèrement les impacts potentiels du projet porté par la société Naval Group, au regard des possibilités constructives offertes dans le PLU et particulièrement dans son OAP.

De surcroît, il sera relevé que les contreforts boisés du massif des Maures, qui forment la toile de fond paysagère du secteur, ont été « gommés » sur les perspectives, et que le dossier ne permet donc pas d'apprécier réellement l'insertion du projet dans le paysage littoral existant.

La société Naval Group, qui semble disposer d'une flottille qu'elle utilise pour ses activités, ne devait en principe rencontrer aucune difficulté à prendre des photographies d'ensemble de son terrain depuis la mer, afin de proposer une insertion qui soit réaliste...

Indéniablement, le volet paysager de l'étude d'impact ne correspond pas aux enjeux réels du projet et est entaché d'insuffisance.

C. Insuffisance de justification de l'absence de sites alternatifs pour la réalisation du projet

L'article R. 122-5 du code de l'environnement impose également que l'étude d'impact contienne un exposé des solutions de substitution envisagées et qu'elle expose les justifications du choix opéré au regard des impacts sur l'environnement et sur la santé humaine.

Cf. Article R. 122-5 du code de l'environnement :

« 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ; »

La jurisprudence censure régulièrement pour insuffisance, les études d'impact qui ne justifient pas, au regard des préoccupations d'environnement, le parti retenu parmi d'autres solutions.

Une telle lacune entache l'enquête publique d'irrégularité.

Cf. Conseil d'État, 14 novembre 1997, n°168223 :

« Considérant qu'il ressort du dossier et qu'il n'est pas contesté qu'Électricité de France (E.D.F) a envisagé, dans une première phase d'étude, consécutive à la construction de la centrale nucléaire de Civaux dans le département de la Vienne, de réaliser le projet de construction de la ligne électrique à deux circuits de 400 KV, destinée à améliorer l'alimentation en énergie du Centre-Ouest de la France au départ de la centrale de Civaux, en utilisant le tracé de l'emprise de la ligne existante entre les postes d'interconnexion de Valdivienne et de Jumeaux ; qu'à ce tracé a été préféré le projet, soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, qui utilise un tracé nouveau joignant le poste d'interconnexion de Granzay à celui de Valdivienne ; que l'utilisation du couloir existant, initialement prévue, constituait un parti au sens des dispositions réglementaires précitées et que l'administration était tenue d'informer le public des motifs pour lesquels, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, la première solution avait été écartée ; que l'étude d'impact et les autres documents inclus dans le dossier soumis à l'enquête publique qui s'est déroulée du 2 mai au 10 juin 1994 ne comportaient aucune indication sur ce point ; que les requérants sont par suite fondés à soutenir que l'enquête a été irrégulière et à demander l'annulation de l'arrêté interministériel du 27 décembre 1994 portant déclaration d'utilité publique d'ouvrages d'énergie électrique »

Dans le cas présent, l'étude d'impact contient bien un passage consacré à la justification du choix du site d'implantation du projet, où les porteurs de projet affirment avoir étudié « l'ensemble des scénarios industriels envisageables ».

Cf. Étude d'impact p. 156 à 166.

Ces développements rappellent que la société Naval Group a envisagé 5 scénarios possibles, compte-tenu des activités qu'elle exerce déjà dans la région :

- Scénario 1 : Maintien Saint-Tropez avec intégration des activités de MCO
- Scénario 2 : Création d'un site unique sur le site de la Londe
- Scénario 3 : Création d'un nouveau site à La Londe Les Maures pour développement et production/MCO France et un site à l'étranger pour production export
- Scénario 4 : Création d'un site à La Londe Les Maures pour les activités de développement – Production de série/MCO à Ruelle
- Scénario 5 : Implantation du pôle développement sur les sites Ollioules/Lagoubran (extension) – Production de série/MCO à Ruelle

Or l'analyse comparative de ces 5 solutions ne contient strictement aucune prise en compte des préoccupations environnementales, ni aucune analyse des incidences sur l'environnement et la santé humaine de ces différents scénarios.

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

L'étude comparative ainsi menée méconnaît donc *frontalement* les exigences posées au 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. C'est un motif supplémentaire d'insuffisance de l'étude d'impact.

En dernier lieu s'agissant toujours de l'insuffisance de l'étude d'impact, on relèvera que la MRAe dans son avis du 12 juin 2025 a relevé aussi d'autres lacunes, qui demeurent à ce jour, non sérieusement résolues :

- insuffisance d'analyse des impacts des essais en mer sur la flore et la faune marines ;
- insuffisance d'analyse des mesures permettant de s'assurer de l'absence de formation de panache turbide à proximité du ponton ;
- nécessité 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 ;
- insuffisance d'analyse de la disponibilité de la ressource en eau, dans le contexte de changement climatique et d'épisodes de sécheresse amené à s'intensifier ;
- insuffisance de prise en compte de l'absence d'achèvement des travaux du programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) des côtières des Maures ;
- insuffisance d'analyse sur l'accessibilité du site, s'agissant notamment de la desserte en transport en commun et des possibilités de stationnement.

Cf. Avis MRAe du 12 juin 2025, p. 3.

Il résulte de l'ensemble des éléments ci-dessus exposés que l'insuffisance de l'étude d'impact est caractérisée et qu'elle affecte en premier lieu l'enquête publique actuellement en cours, dès lors que le public n'a pas été pleinement informé des effets potentiels du projet.

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

Le terrain d'assiette du projet, dont la majeure partie n'a jamais été urbanisée et dont la partie sud est désaffectée depuis plus de 30 ans, abrite à ce jour, un cortège florissant d'habitats naturels et d'espèces animales et végétales.

Cf. Étude d'impact, p. 301 à 415 de l'étude d'impact.

L'écosystème est à ce point riche, que le projet – même sur le fondement de l'étude d'impact incomplète dont il a fait l'objet – entraînera des dommages aux espèces protégées qui peuplent le site et nécessite l'obtention d'une dérogation sur le fondement de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Le CRSPN a identifié pas moins de **47 espèces animales et végétales** visées par la demande de dérogation.

Cf. Avis CSRPN du 4 mars 2025, p.6, soulignée en rouge :

Espèces soumises à la dérogation et CERFA(s)
Considérant les impacts résiduels, <u>47 espèces font l'objet de la demande de dérogation</u> :
✓ Flore : Euphorbe de Terracine, Biserrule en forme de hache et Posidonie ;
✓ Amphibiens : Crapaud calamite, Crapaud épineux, Pélodyte ponctué et Rainette méridionale ;
✓ Reptiles : Couleuvre à échelons (potentielle), Couleuvre de Montpellier, Lézard des murailles, Orvet de Vérone (potentiel) et Tarente de Maurétanie ;
✓ Oiseaux : Petit-duc scops, Houpe fasciée, Cisticole des joncs, Lorient d'Europe, Pic épeichette, Tarier pâtre et le cortège des oiseaux communs protégées, soit un total de 22 espèces ;
✓ Mammifères terrestres : Écureuil roux, Muscardin (potentiel) et Hérisson d'Europe (potentiel) ;
✓ Chiroptères : Murin à oreilles échancrées, Oreillard gris, Pipistrelle de Kuhl, Noctule de Leisler, Pipistrelle pygmée, Sérotine commune, Murin de Daubenton, Murin cryptique, Pipistrelle commune, et Pipistrelle de Nathusius.
Dans le tableau de synthèse des espèces soumises à demande de dérogation, le Moineau friquet n'apparaît pas individuellement, mais est regroupé dans le cortège de « 16 espèces communes avérées à enjeu très faible ». L'attribution d'un enjeu Très faible correspond à une nouvelle dégradation de son statut patrimonial.

Néanmoins la dérogation prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement ne peut être obtenue que si elle satisfait cumulativement à trois conditions :

- qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante ;
- que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle
- que la dérogation réponde à l'une des cinq finalités suivantes :
 - intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels,
 - prévention des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété
 - l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement,
 - objectif de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;
 - prise ou détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens.

D'ores et déjà, il a été démontré que la question de l'absence de solution alternative n'a pas été correctement démontrée dans l'étude d'impact.

Les textes imposent en effet de discriminer les différentes solutions au regard des préoccupations d'environnement et de santé. Ce que la société Naval Group n'a pas fait.

Cf. Dossier de demande de dérogation, p. 147 à 156.

En l'état, il est donc avéré que « *l'absence d'autre solution satisfaisante* », n'est pas démontrée, ce qui, dès lors que les critères pour accorder la dérogation sont cumulatifs, suffit pour interdire la délivrance de l'autorisation sollicitée.

Cf. Conseil d'État, 9 octobre 2013, n°366803.

Par ailleurs, l'examen du dossier de demande de dérogation soumis à l'enquête publique, relève que la société Naval Group entend, pour obtenir la dérogation sollicitée, se prévaloir de la condition de « *raison impérative d'intérêt public majeur* ».

Cf. Dossier de demande de dérogation, p. 22 à 27.

La société Naval Group met ainsi en avant que :

- « *le projet s'avère incontournable pour répondre aux besoins souverains de la Marine nationale* », dans le cadre du développement de l'industrie des drones ;
- le projet permettrait « *d'assurer la revitalisation d'une friche* » et participerait ainsi à « *l'atteinte des objectifs majeurs de limitation de l'artificialisation des sols et de redynamisation des territoires* ».

Néanmoins les raisons ainsi présentées sont fallacieuses.

En premier lieu, l'intérêt majeur qui serait lié à la revitalisation d'une friche et participerait à la limitation de l'artificialisation des sols est totalement mensonger.

En effet, aucun intérêt public majeur n'impose une intervention sur les anciennes constructions industrielles existant au sud du terrain d'assiette du projet : ces constructions ont été abandonnées pendant 30 ans, le site a été dépollué et il a été colonisé par tout un cortège d'espèces et d'habitats protégés.

Rien ne démontre qu'il y aurait soudainement un intérêt public majeur à reconstruire un nouveau complexe industriel en lieu et place de ces constructions.

Et si effectivement, comme l'indiquent les porteurs du projet, leur projet est guidé par le souci de mettre fin à la « *détérioration du littoral* » par les constructions litigieuses...alors la solution consiste à n'acter que leur démolition (comme cela est de toute façon envisagé) mais sans autoriser qu'un nouveau projet industriel s'y développe.

Par ailleurs, il est totalement faux de prétendre que le projet participerait à la lutte contre l'artificialisation des sols, alors qu'au contraire il a pour effet principal de consommer de nouveaux espaces naturels jamais bâtis et présentant un intérêt écologique avéré.

Dans son avis du 4 mars 2025, le CRSPN rappelle ainsi que le projet conduira à la destruction de vastes pans d'habitats naturels, notamment 11,28 hectares d'habitat de l'Euphorbe de Terracine et 13,3 hectares d'habitat du Moineau Friquet.

Cf. Avis du CSRPN du 4 mars 2025, p. 5 :

Les impacts sont sous-évalués pour certaines des espèces, notamment :

- ✓ L'Euphorbe de Terracine : l'impact est évalué Modéré (phase chantier) et Faible (phase d'exploitation) malgré la destruction de 11,28 ha d'habitats et la destruction de plus de 200 sujets. Dans ce contexte, le niveau d'impact sur cette espèce est sous-évalué ;
- ✓ Le Moineau friquet : l'impact est évalué Faible (phase chantier) et Très faible (phase d'exploitation) malgré la destruction de 13,3 ha d'habitats d'alimentation. Considérant le niveau d'enjeu élevé de cette espèce jugée nicheuse probable sur le site, le niveau d'impact n'est pas correctement évalué.

Par ailleurs, s'agissant de l'argument tiré des « *besoins souverains de la Marine nationale* », il est indéniable que de tels besoins pourraient se rattacher à des intérêts publics de première importance.

Mais de tels besoins ne justifient pas par eux-mêmes, le choix du site désaffecté de La Londe, alors la société Naval Group dispose d'autres zones d'activités déjà urbanisées et actives ailleurs dans le bassin toulonnais (Ollioules, Lagoubran, Saint-Tropez), dans toute la région PACA et même sur tout le territoire national.

Elle pourrait donc y développer ses projets, sans avoir besoin d'artificialiser des espaces naturels protégés et littoraux.

En réalité le choix d'une industrialisation massive du site des Bormettes ne répond pas à un intérêt public (encore moins majeur), mais est uniquement guidé par les nouveaux objectifs privés que la société Naval Group s'est assignés en juillet 2022 et qui visent à améliorer sa compétitivité et sa croissance, particulièrement vis-à-vis de ses concurrents.

Cf. Dossier de demande de dérogation p. 8 :

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.

Cf. Dossier de demande de dérogation p. 9 :

- Renforcer la compétitivité de Naval Group au regard du marché des drones navals très fortement concurrentiel. Les localisations actuelles des activités de Naval Group génèrent des déficits de performance.
De plus, une croissance rapide de l'activité drone nécessite de s'adapter au marché actuel, et donc de modifier les modes de développement pour les rendre plus agiles et réactifs. Le regroupement sur un site permet de réduire les silos organisationnels, comme les temps de décisions.
- Faire de ce projet un site exemplaire dans son intégration environnementale. Le site des Bormettes est actuellement une friche industrielle, mais qui s'intègre cependant dans un cadre remarquable (Iles d'Hyères, sanctuaire Pelagos, littoral avec sa faune et sa flore etc.). Ce site, par sa beauté et son positionnement, engage la responsabilité de Naval Group envers les habitants de La Londe-les-Maures, mais également envers les collaborateurs de la société.

D'ailleurs, l'étude d'impact mentionne expressément les seuls effets « probables » en cas de non-développement du projet sur le site des Bormettes, seraient des « difficultés de fonctionnement et de compétitivité » pour la société Naval Group

Cf. Étude d'impact p. 231 :

Evolution probable en l'absence de mise en œuvre du projet

En l'absence de mise en œuvre du projet, l'activité de Naval Group restera séparée sur les différents sites, générant des difficultés de fonctionnement et de compétitivité pour Naval Group.

Le site des Bormettes demeurera une friche industrielle, sans création d'emplois.

L'étude n'évoque en revanche aucunement une éventuelle remise en cause de la capacité de la société Naval Group à satisfaire les « besoins souverains » du pays, en cas de non-réalisation du projet des Bormettes.

Le choix du développement d'un projet d'urbanisation massive du site des Bormettes ne résulte donc aucunement d'un quelconque impératif d'intérêt public majeur, mais est un choix d'opportunité servant les objectifs internes de développement de la société Naval Group.

On peut d'ailleurs s'interroger de savoir si l'aide apportée par les autorités publiques pour atteindre de ces objectifs économiques privés – notamment via la CCMPM qui prendrait à sa charge les vastes travaux d'équipements du secteur – ne porte pas atteinte à la libre concurrence entre la société Naval Group et les autres opérateurs économiques du secteur.

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

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

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

IV. Risques et nuisances s'opposant à la réalisation du projet

Il résulte de l'article L. 181-3 du code de l'environnement que l'autorisation environnementale ne peut être délivrée que si elle est de nature à assurer la prévention des risques et dangers visés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du code de l'environnement.

Cf. Article L. 181-3 du code de l'environnement :

« I.-L'autorisation environnementale ne peut être accordée que si les mesures qu'elle comporte assurent la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article L. 161-1 du code minier selon les cas. »

L'autorisation environnementale est donc notamment soumise au respect du principe de prévention du risque inondation.

Cf. Article L. 211-1 du code de l'environnement :

« I.-Les dispositions des chapitres Ier à VII du présent titre ont pour objet une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ; cette gestion prend en compte les adaptations nécessaires au changement climatique et vise à assurer :

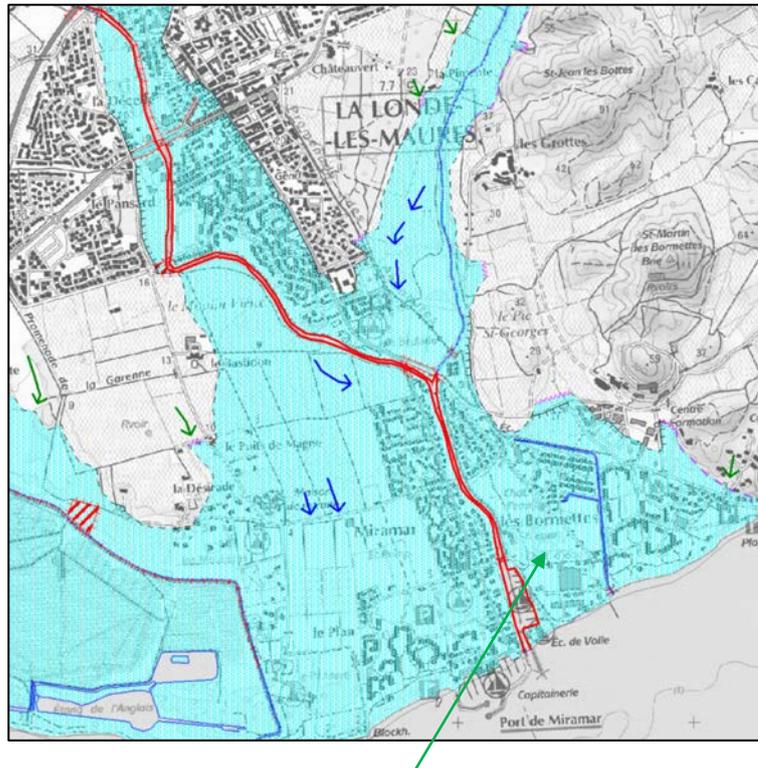
1° La prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ; on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ; (...) »

A ce titre le juge administratif s'assure notamment que l'autorisation environnementale est compatible avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).

Cf. Cour administrative d'appel de Toulouse, 4ème Chambre, 1 février 2024, 21TL04552.

Dans le cas présent, le projet d'urbanisation porté par la société Naval Group est situé au sud-est de la commune de La Londe les Maures, dans le lit majeur ordinaire des cours d'eau le Pansard et la Maravenne.

Extrait de l'Atlas des zones inondables



Terrain d'assiette du projet

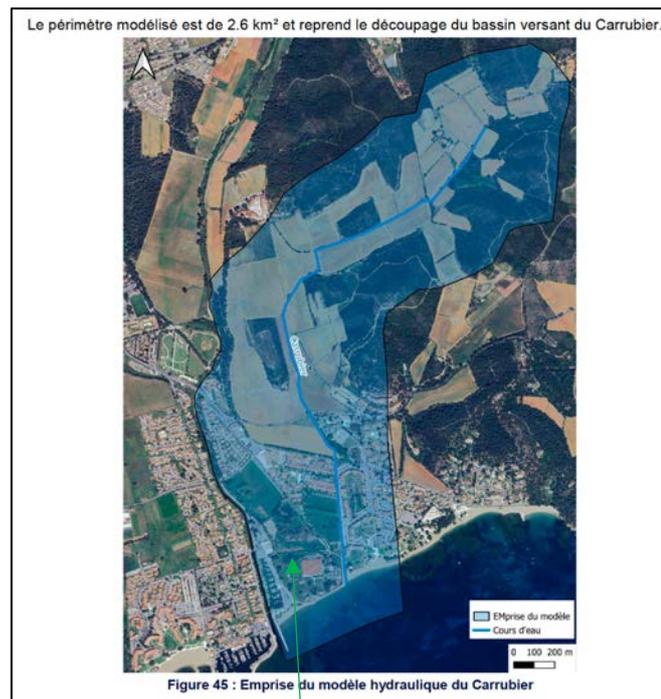
Extrait notice hydraulique : inondabilité du site des Bormettes (p.6)



Terrain d'assiette du projet

Le terrain d'assiette du projet intercepte par ailleurs le bassin versant d'un autre cours d'eau : le Carrubier.

Extrait notice hydraulique : inondabilité du site des Bormettes (p.53)



Terrain d'assiette du projet

Or le développement d'une urbanisation intensive dans un tel secteur est bien entendu extrêmement problématique.

En premier lieu, il est nécessaire de rappeler que si la commune de La Londe Les Maures est couverte par un Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI), celui-ci, approuvé le 30 décembre 2005, est totalement *obsolète*.

Les inondations dramatiques de 2014 l'ont particulièrement montré, où le sinistre a dépassé largement les prévisions du PPRI et nécessité la réalisation de travaux en urgence.

Cf. Avis de la MRAe du 12 juin 2025, p. 14, soulignée :

2.7. Risque d'inondation et vulnérabilité au changement climatique

Le secteur de projet n'est pas soumis au plan de prévention des risques d'inondation²⁷ (PPRI) prescrit sur la commune, lié à la présence du Pansard et du Maravanne. Néanmoins, en 2014, les crues de ces deux fleuves côtiers, qualifiées de trentennales, ont dépassé la carte réglementaire du PPRI et ont fortement impacté le territoire communal. Cet événement constitue la crue de projet du programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) des côtiers des Maures²⁸. Le site des Bormettes est également soumis au risque de submersion marine.

Les associations exposantes considèrent donc que la mise à jour du PPRI est un préalable incontournable à toute éventuelle ouverture à l'urbanisation du site des Bormettes, sauf à mettre en jeu la sécurité de la population.

Les exposantes n'ignorent pas qu'un programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) des Côtiers des Maures a été déposé et labellisé en 2017.

Néanmoins, au regard du projet soumis à l'enquête publique, ce document n'apporte pas les garanties suffisantes.

En effet, le PAPI ne tient aucunement compte des ruissèlements liés au bassin versant du Carrubier, lequel couvrirait environ 190 hectares en amont du site et est occupé par un vignoble en pente, dont la configuration favorise fortement le ruissellement direct vers le secteur des Bormettes.

De plus, le projet porté par la société Naval Group n'est pas « phasé » avec les travaux prescrits dans le PAPI : alors que les travaux du PAPI ne sont pas susceptibles d'être réceptionnés avant 2030, la société Naval Group souhaite, elle, démarrer ses travaux de construction dès l'automne 2025, pour une mise en service fin 2027.

Cf. Notice hydraulique : inondabilité du site des Bormettes, p. 40.

Ainsi, en l'absence de conditionnement des travaux à l'achèvement préalable des aménagements prévus dans le PAPI, le calendrier souhaité par la société **NAVAL GROUP** met en cause la sécurité des populations appelées à fréquenter le site.

De surcroît le projet prévoit la réalisation d'un remblai d'une superficie de 14 740 m² situé en totalité dans la zone inondable.

Cf. Étude d'impact, p. 141 :

→ Déclaration	
	La surface de remblais en zone inondable sera de 14 740 m ² (supérieure à 10 000 m ²).
→ Autorisation	

Or, la mise en place d'un tel aménagement en pleine zone inondable est susceptible d'aggraver le risque d'inondation et doit en principe être proscrite, ainsi que le rappelle le SDAGE Bassin Rhône Méditerranée.

Cf. SDAGE Bassin Rhône Méditerranée 2022-2027, p. 290, disposition 8.03.

De surcroît l'impact inévitable de cet aménagement massif sur le fonctionnement hydraulique du secteur ne paraît avoir été aucunement pris en compte dans la notice hydraulique confectionnée par la société Naval Group.

C'est une circonstance aggravante qui montre que la problématique du risque inondation n'est aucunement maîtrisée.

Sur un autre plan, la prévention des nuisances liées à l'inadaptation du réseau de voirie routière relève elle aussi des intérêts visés à l'article L. 511-1 du code de l'environnement et susceptibles de fonder un refus d'autorisation environnementale.

Cf. Cour administrative d'appel de Marseille, 7 juillet 2023, n° 22MA01939 :

« 9. En troisième lieu, l'arrêté attaqué se fonde également sur le motif tiré de ce que les infrastructures routières ne sont pas adaptées au trafic induit par le projet qui relève bien de l'un des intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 du code de l'environnement, au titre des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit la sécurité publique.

10. En l'espèce, il résulte de l'instruction que la parcelle cadastrée section IL n° 9 se situe dans une zone desservie par trois accès dont aucun ne présente le gabarit requis pour la circulation de poids lourds induite par le projet de l'EARL Domaine de Montmajour. Le parcours retenu pour le transport des matières extraites et celles devant constituer les sols reconstitués emprunte des routes départementales et communales interdites aux véhicules de plus de 10 tonnes et présente un fort risque de dégradation suite au trafic potentiellement généré par le projet. L'EARL Domaine de Montmajour n'établit pas, dans ces conditions, que le préfet des Bouches-du-Rhône aurait entaché la décision attaquée d'une erreur dans l'appréciation de l'impact du projet en litige sur le trafic routier jugé inadapté. »

Or sous cet angle aussi, le projet porté par la société Naval Group est gravement déficient.

En effet, il est prévu qu'à terme le projet génère au moins 965 nouveaux emplois sur le site des Bormettes.

Cf. Étude d'impact p. 632, souligné en rouge :

Par ailleurs, l'activité industrielle de Naval Group générera 550 emplois directs dès le début (dont 95 seront des postes nouvellement créés en phase 1 et de l'ordre de 200 à terme), les autres postes provenant des sites d'Ollioules et de Lagoubran) et jusqu'à 700 ultérieurement ;
Le lot dit « partenaire » (lot 6b) permettra quant à lui la création d'environ 250 emplois, l'hôtel environ 15 emplois.
A terme, le projet permettra donc de créer 965 emplois supplémentaires sur la commune, dont 950 dans le secteur industriel ce qui est positif au regard du taux de chômage local mais aussi de la relance d'une activité industrielle sur la Commune, et plus généralement pour l'emploi dans ce secteur aux niveaux départemental et régional.

La quasi-totalité de ces nouveaux employés n'a pas vocation à s'installer sur le territoire communal puisque la typologie des logements disponibles à La Londe ne correspond pas « *aux besoins des employés de Naval Group* ».

Cf. Étude d'impact p. 74, soulignée :

L'offre de logements est fournie sur la ville de La Londe-les-Maures. Cependant, elle est destinée à un usage résidentiel et touristique. La majorité correspond à des appartements T3/T4/T5 avec peu de petits appartements (15% de T2, source INSEPP), correspondant aux besoins des employés de Naval Group (familles).

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.

Or cet afflux massif de nouveaux véhicules sera problématique puisque le secteur des Bormettes est fortement enclavé, à tel point que l'étude d'impact le qualifie même « *d'enclave impénétrable* ».

Cf. Étude d'impact, p. 35.

Le projet va donc nécessairement engendrer une très forte dégradation des conditions de circulation et la MRAe a d'ailleurs attiré par deux fois l'attention des porteurs de projet sur cette problématique.

Cf. Avis MRAe du 5 décembre 2024, p. 11.

Cf. Avis MRAe du 12 juin 2025, p. 15 et 16.

Dans le dernier état de ses réponses à la MRAe, la société Naval Group fait état de la création d'un nouvel arrêt de bus censé inciter les « *Autorités Organisatrices de la Mobilité de déployer de nouveaux services : prolongement de lignes, création de nouvelles lignes ou renforcement de lignes existantes* ».

Cf. Réponses à l'avis de la MRAe, juin 2025, p.33.

Elle évoque aussi deux projets liés aux transports en commun « *à l'échelle de l'aire métropolitaine toulonnaise* » ou « *les travaux* » qu'elle mettrait en œuvre pour « *renforcer les offres de co voiturage vers ses collaborateurs* ».

Cf. Réponses à l'avis de la MRAe, juin 2025, p. 34.

Mais 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.

De telles considérations sont donc inopérantes.

Les porteurs de projet mettent aussi en avant l'existence sur la commune de « *modes doux* » reliant le centre-ville au bord de mer et au projet.

Cf. Réponses à l'avis de la MRAe, juin 2025, p. 34.

Mais puisque la quasi-totalité des nouveaux emplois créés seront domiciliés hors de la commune, on ne voit pas en quoi l'existence de ces liaisons douces entre le bord de mer et le centre-ville serait de nature à enrayer l'afflux massif des véhicules du personnel appelé à fréquenter le site.

La problématique cruciale de l'accessibilité du site demeure donc *irrésolue* et elle est de nature à s'opposer aussi à la réalisation du projet, sur le fondement de l'article L. 181-3 du code de l'environnement.

On notera enfin que la dégradation sévère des conditions de circulation sera aggravée aussi par le fait que, ainsi que l'a rappelé la MRAe, les aménagements dédiés aux stationnements prévus dans le projet ne sont pas suffisamment calibrés au regard du nombre d'employés envisagé.

Cf. Avis MRAe du 12 juin 2025, p. 16.

V. Méconnaissance du principe d'urbanisation limitée des espaces proches du rivage

Ainsi que cela a déjà été évoqué, l'article L. 121-3 du code de l'urbanisme rend les dispositions de la Loi Littoral opposables à toutes les décisions relatives à l'utilisation du sol.

Les dispositions de la Loi Littoral s'imposent ainsi bien entendu à la décision de « *déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU* » qui autoriserait l'ouverture à l'urbanisation du terrain d'assiette du projet, mais aussi aux décisions de concession du domaine public maritime et bien sûr à la décision d'autorisation environnementale, laquelle vaut notamment autorisation au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Cf. Article L. 121-3 du code de l'urbanisme :

« Les dispositions du présent chapitre sont applicables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, défrichements, plantations, aménagements, installations et travaux divers, la création de lotissements, l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes, l'établissement de clôtures, l'ouverture de carrières, la recherche et l'exploitation de minerais et les installations classées pour la protection de l'environnement. (...) »

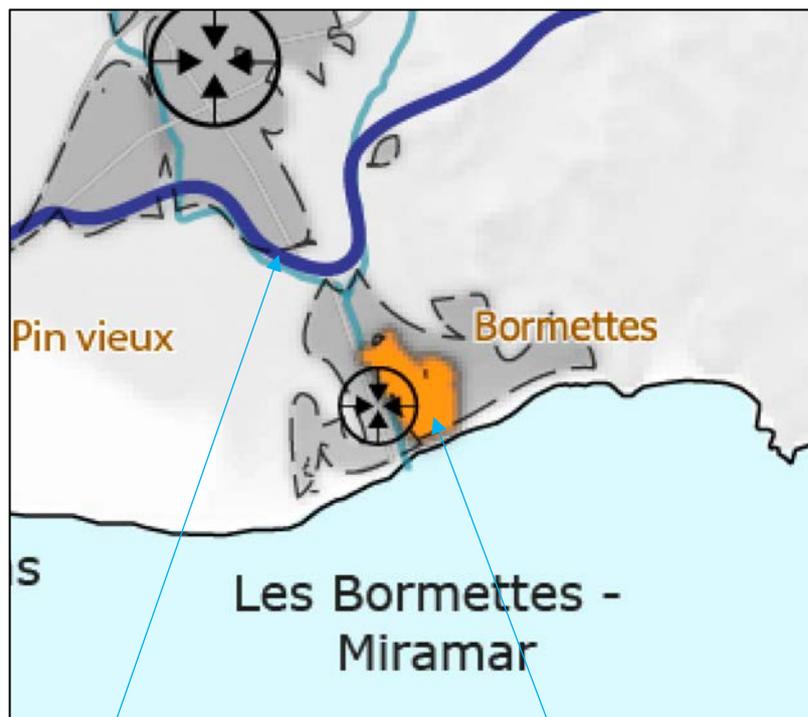
Cf. Conseil d'État, Chambres réunies, 5 février 2025, n°491584, s'agissant de l'opposabilité de la loi Littoral aux décisions d'occupation du domaine public maritime

Cf. Cour administrative d'appel de Marseille, 2 novembre 2021, 19MA01540, s'agissant d'un exemple d'opposabilité de la loi Littoral aux autorisations délivrées dans le cadre de la loi sur l'eau

Dans le cas présent, outre le fait qu'une partie des travaux d'aménagement sont prévus dans des espaces littoraux remarquables – imposant la consultation de la CNDPS – le terrain d'assiette du projet est également entièrement inclus, dans les espaces proches du rivage, relevant du régime de protection édicté à l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme.

C'est ce qui ressort notamment des cartes du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Provence Méditerranée approuvé le 6 septembre 2019.

Extrait du Schéma Illustratif de développement futur



Limite des espaces proches du rivage

Terrain d'assiette du projet

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.

Cf. 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.

Cf. Conseil d'État, 10 février 1997, n°155396 :

« Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que le plan d'aménagement de zone approuvé par la délibération susmentionnée du 22 octobre 1992 porte sur un ensemble de terrains qui, situés à une distance de 200 à 750 m du rivage constituent un espace proche de ce dernier au sens des dispositions précitées ; qu'il a pour effet de porter d'environ 12 000 m² à environ 53 000 m² la surface hors œuvre nette, sur une partie centrale de 15 ha, en comportant la création de 500 à 600 logements, de 2 000 m² de commerces, et de certains équipements ; que compte tenu du caractère diffus du bâti existant et des caractéristiques générales de la commune, une opération d'une telle ampleur ne peut être regardée comme une extension limitée de l'urbanisation, seule autorisée par les dispositions précitées de l'article L. 146-4-II du code de l'urbanisme ; que la délibération attaquée a dès lors méconnu lesdites dispositions ; qu'il suit de là que c'est à bon droit que les premiers juges ont, par le jugement attaqué, annulé la délibération approuvant le plan d'aménagement de zone dont s'agit ; »

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

Cf. Conseil d'État, 5 avril 2006, n°272004 :

« Considérant qu'en relevant, pour estimer que l'opération projetée n'avait pas le caractère d'une extension limitée de l'urbanisation, que, bien qu'au sud et à l'est du terrain d'assiette du projet, se trouvent des secteurs dont la densité de construction est supérieure à celle que ce terrain aurait présenté une fois l'opération réalisée, l'opération projetée augmentait la surface hors œuvre nette du terrain d'assiette de plus de 27 000 m² et que la surface de plancher, après intégration des parkings et des voiries, excédait 70 000 m², la cour administrative d'appel de Marseille n'a pas dénaturé les faits qui lui étaient soumis ; »

Et la circonstance qu'un terrain soit identifié dans le SCOT comme un espace de développement stratégique, ne dispense pas les autorités publiques de respecter le principe d'urbanisation limitée énoncé à l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme.

C'est ce qu'a jugé récemment la Cour administrative d'appel de Marseille s'agissant d'un projet autorisé sur un site identifié comme un espace de développement dans le SCOT, et qui visait à porter la surface de plancher de plancher de 10 354 m² à 34 315 m².

Cf. 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.

Dans le cas présent, l'étude d'impact donne des indications s'agissant de l'emprise des bâtiments et de la voirie « *passés* ».

Il y est indiqué que sur les plus de 20 hectares composant le terrain d'assiette du projet, seuls 3,5 hectares ont effectivement déjà été artificialisés :

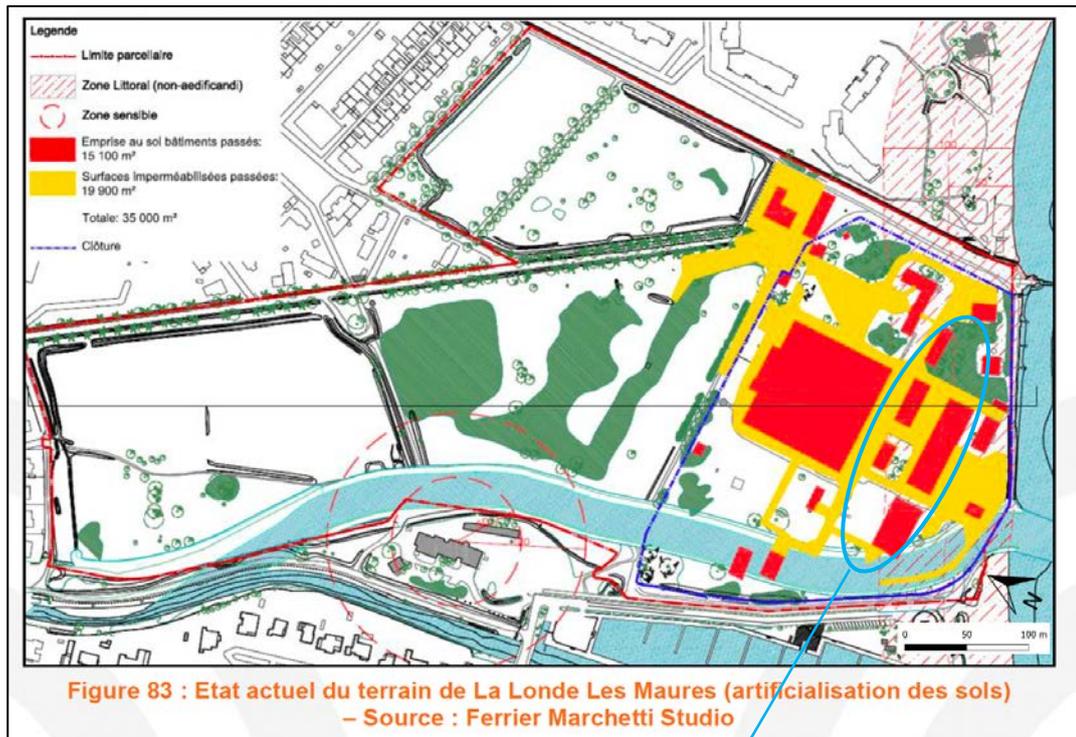
- 1,5 hectares affectés à l'emprise des bâtiments
- et 2 hectares aux aménagements réalisés aux abords de ceux-ci.

Ces surfaces artificialisées sont concentrées sur la parcelle cadastrée AW 113, au sud du terrain.

Il est à noter d'ailleurs qu'une partie de « bâtiments passés » représentés sur le plan de l'étude d'impact n'existent plus aujourd'hui et que les porteurs de projet ont donc surévalué l'artificialisation existante.

Le schéma intégré à l'étude d'impact est donc faussement présenté comme un « *état actuel* » de l'artificialisation.

Cf. Étude d'impact, p. 161 :



Bâtiments démolis qui n'existent plus aujourd'hui

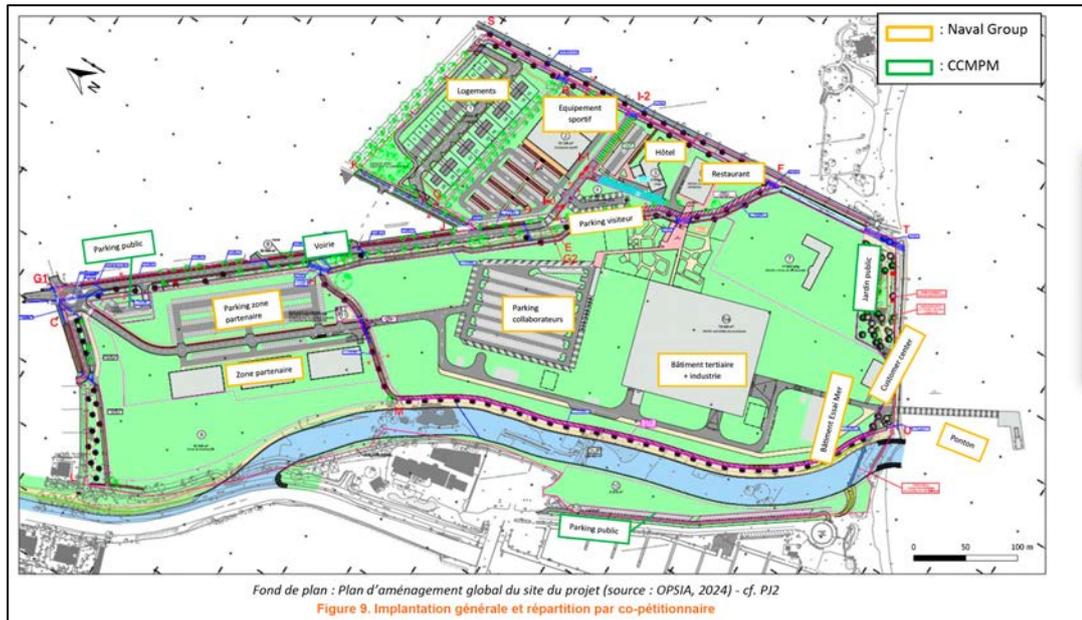
Vue aérienne actuelle, zoomée sur la partie sud



Localisation anciens bâtiments démolis représentés du « l'état actuel » faux joint à l'étude d'impact

Or le projet porté par la société Naval Group vise à répandre massivement l'urbanisation sur toute la superficie du terrain.

Cf. Étude d'impact p. 30 :



« L'étude de densité du bâti » annexée au dossier d'autorisation environnemental indique que :

- la surface du bâti serait portée à 28 239 m²
- l'emprise des voies et stationnement serait portée à 48 989 m²

L'emprise totale des surfaces directement artificialisées serait donc portée à 77 228m², soit un plus que doublement par rapport à l'existant (même en tenant compte des constructions faussement présentées comme actuelles dans l'étude d'impact).

Cf. Étude de densité du bâti, p. 23 :

Phase	Emprise foncière (m ²)	Surface bâtie (m ²)	Surface voirie et stationnement (m ²)	Part de la surface bâtie en %	Part de la surface de voirie et de stationnement en %	Part totale des surfaces construites (bâtie, voirie, stationnement) en %
1	218	55	123	25%	56%	82%
1	1414		1289	0%	91%	91%
1	1073		636	0%	59%	59%
PHASE 1	135300	15019	31381	11%	23%	34%
PHASE 2	49130	13220	17608	27%	36%	63%
TOTAL	84430	28239	48989	15%	27%	42%

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

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

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

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

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

Cf. Bilan Carbone p. 12 et 13 :

Tableau 5 : Tableaux des données utilisées « Avec projet »

Poste	Sous-poste	Donnée	Unité	Avec projet				Total
				Phase 1 : Nouveau site LLLM (activités transférées + drones)	Phase 1 : lots 12 et 13	Phase 2 : lots 1, 2 et 3	Phase 2 : lot 6b partenaire	
Nombre de gens	ETP	ETP	personnes	700	0	14	250	964
		Pourcentage de temps sur place (prise en compte du télétravail)	%	80%	100%	100%	80%	
		Nombre de jours travaillés sur site	jours/an	180	225	225	180	
	Visiteurs	Visiteurs - Hotel	personnes	0	0	29 220	0	29 220
		Visiteurs - Site Naval Group	personnes	20 920	0	0	0	20 920
Habitants	Visiteurs - Gymnase	personnes	0	0	14 610	0	14 610	
	Habitants	personnes	0	0	50	0	50	
Construction	Programme	Bâtiment construit - industrie	m ² surface de plancher	11 562	0	0	3 675	15 237
		Bâtiment démolit - industrie	m ² surface de plancher	9 518	0	0	0	9 518
		Bâtiment construit - Tertiaire	m ² surface de plancher	3 457	0	0	0	3 457
		Bâtiment construit - logements	m ² surface de plancher	0	0	1 600	0	1 600
		Bâtiment construit - complexe sportif	m ² surface de plancher	0	0	2 750	0	2 750
		Bâtiment construit - hotel	m ² surface de plancher	0	0	3 480	0	3 480

Ainsi, qu'il s'agisse de l'augmentation des surfaces imperméabilisées ou de l'augmentation de la surface de plancher, telles qu'elles sont annoncées dans l'étude d'impact et ses annexes, il est manifeste que le projet, compte-tenu de la densification massive qu'il opère, méconnaît le principe d'urbanisation limité énoncé à l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme.

Mais il y a plus.

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

Or les possibilités constructives effectivement offertes par le PLU, telles qu'elles résultent des 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 (aucune donnée n'étant fournie dans l'OAP quant à sa surface de plancher, on a retenu celle fournie dans l'étude d'impact)
- Logements : 1600 m²(aucune donnée n'étant fournie dans l'OAP quant à sa surface de plancher, on a retenu celle fournie dans l'étude d'impact)
- Restaurant : 1600 m²
- Hôtel : 3480 m² (aucune donnée n'étant fournie dans l'OAP quant à sa surface de plancher, on a retenu celle fournie dans l'étude d'impact)

Cf. Projet d'OAP du PLU « mis en compatibilité », p. 14 :

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI	
	Activités industrielles / tertiaires Naval Group (32 000m ² SDP sur le technopôle)
	Activités industrielles / tertiaires des entreprises partenaires (8 000m ² SDP)
	Pôle public - équipement sportif
	Habitat (Environ 25 logements) - Aspect similaire à l'existant
	Restaurant d'entreprises (1600 m ² SDP)
	Hôtel (Environ 80 chambres)
	Bâtiment technique (850 m ² SDP)

Ainsi, quelle que soit l'hypothèse retenue – hypothèse basse de l'étude d'impact ou possibilité constructives réelles offertes par le PLU – il ne fait aucun doute que le projet porté par la société Naval Group méconnaît le principe d'urbanisation limitée des espaces proches du rivage énoncé à l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme.

C'est un moyen supplémentaire de rejet du projet.

VI. Conclusions

Il résulte des éléments d'analyse développés ci-dessus que le projet soumis actuellement à l'enquête publique présente de graves déficiences :

- Omissions de consultation obligatoires (CNPV et CDNPS)
- Irrégularité de l'étude d'impact qui propose une image insincère et incomplète de l'état initial du secteur des Borquettes et de l'impact du projet sur celui-ci, portant ainsi gravement atteinte au droit à l'information du public
- Atteinte injustifiée et illégale au régime de protection des espaces animales et végétales et de leurs habitats
- Insuffisance de prise en compte du risque inondation et des problématiques d'enclavement du secteur
- Atteinte au régime de protection des espaces proches du rivage issu des dispositions d'ordre public de la Loi Littoral

Les associations *Les Amis des Borquettes* et *FNE 83* espèrent réellement que vous serez en mesure de prendre en compte et que vous émettrez en conséquence un avis défavorable au projet soumis à l'enquête publique.

Dans cette attente,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

David PORTA

