



## V.I.E DE L'EAU : Var Inondations Écologisme

Agréée Protection Environnement pour le département du Var depuis le 14.08.2003

Hôtel de ville – n° 1 rue de la République – 83210 SOLLIES-PONT

varinondations.com – 06.84.34.18.89 – [contact@varinondations.com](mailto:contact@varinondations.com)

**Destinataires :** Bureau et Membres de la Commission Locale de l'Eau (CLE)

**Copie de la transmission :**

- DDTM du Var – Service Risques Inondation, pour expertise sur les débordements du Maravanne et le lien avec les digues non classées ;
- Préfecture du Var, en lien avec l'instruction du PAPI et les enjeux de sécurité publique ;
- DREAL PACA – Service Risques, compte tenu de l'exposition potentielle de plus de 900 personnes (salariés et riverains);
- Naval Group, en tant que maître d'ouvrage du projet ;
- M. le Député de la 3<sup>e</sup> circonscription du Var, en raison de l'importance économique et stratégique du projet dans sa circonscription (investissement estimé à 100 M€, 700 emplois prévus) ;
- M. le Maire de La Londe-les-Maures, concerné par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la modification du PLU.

**Ce n'est pas sérieux de donner un avis sur deux dossiers si conséquents (3000 pages) en une semaine !**  
Vous trouverez ci-après notre évaluation non exhaustive mais sur un seul sujet.

### ÉLÉMENTS POUR UNE EVALUATION CRITIQUE DU PROJET D'AMENAGEMENT secteur des Bormettes à la Londe les Maures

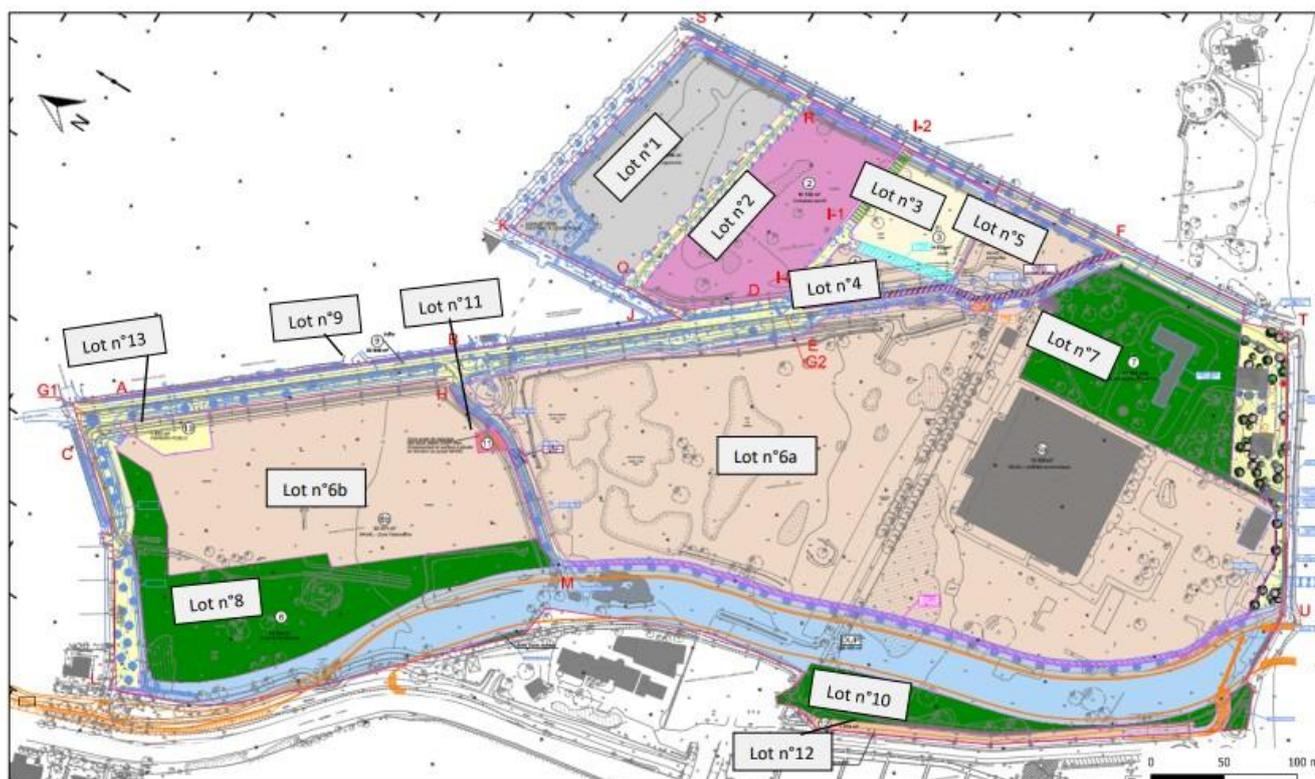
#### Contexte général du projet

Le projet d'implantation sur le site des Bormettes à La Londe-les-Maures (83) par l'usine Naval Group (**figure A1 annexe**) fait l'objet d'un Dossier d'Autorisation Environnementale (DAE), soumis à l'avis à la Commission Locale de l'Eau (CLE) sur la demande de la DDTM.

- Aménagement d'une friche industrielle de 20 ha pour des activités militaires sous-marines.
- Construction d'un ponton et divers équipements annexes, y compris un hôtel et des logements.

#### A. URBANISME

Pour permettre la visualisation globale et l'ampleur du projet, intégrer l'ensemble des aménagements prévus en phase 2 (complexe sportif, grand parking) à l'étude d'impact actuelle.  
Sur 21 964m<sup>2</sup> de foncier comprenant : usine, hôtel, accès, parkings importants...



Fond de plan : Plan du site des Bormettes à l'état actuel (source : OPSIA, 2024) - cf. PJ2

Figure 7. Répartition par lots sur le terrain actuel

Numéro de lot	Qualification / activité exercée	Phase	Emprise foncière (m <sup>2</sup> )	Surface bâtie (m <sup>2</sup> )	Surface voirie et stationnement (m <sup>2</sup> )
1	Logements	2	12 049	1 600	2 500
2	Équipement sportif	2	10 093	2 750	4 361
3	Hôtel	2	4 917	870	2 073
4	Stationnements Naval Group	1	2 126	/	1 082
5	Restaurant d'entreprise	1	3 830	995	1 066
6a	Usine Naval Group et installations annexes	1	72 065	13 402	17 604
6b	Installation des partenaires	2	22 071	Environ 8000	8 674
7	Zone de biodiversité	1	11 903	567 (bâti existant conservé)	/
8	Zone de biodiversité	1	13 354	/	/
9	Voie, réseaux, parc et promenade en front de mer, noues, espaces de circulation modes doux et espaces verts (CCMPM)	1	24 647	/	9 540
10	Zone de biodiversité	1	4 670	/	41
11	Poste de relevage des eaux usées	1	218	55	123
12	Parking public	1	1 414	/	1 289
13	Parking public	1	1 073	/	636

- **Importante imperméabilisation des sols**

L'installation de l'usine, ses installations annexes et l'installation des partenaires implique une imperméabilisation des sols importante.

L'hôtel, l'équipement sportif, les logements et les trois zones de stationnements parking sont aussi de grands dévoreurs d'espaces naturels dont :

- **11,28 ha** pour l'Euphorbe de Terracine - *Liste rouge*,
- **4,2 ha** d'habitat d'alimentation du Moineau friquet, *listes rouge régionale et nationale*,
- **1,37 ha** d'habitats naturels terrestres avec enjeu de conservation notable dont **0,76 ha** de pelouses xériques halo psammophiles rudéralisées et de pelouses siliceuses rudéralisées à Sérapias.
- Et **0,61 ha de zones humides**

- **Future Zone Industrielle au centre d'une zone pavillonnaire**

Le lot 6b prévu pour l'installation des partenaires n'est autre qu'une nouvelle zone industrielle de 8000m<sup>2</sup> jouxtant les lotissements résidentiels du Pont Blanc (100 personnes) et des Bormettes (200 personnes).

Pourquoi insérer une zone industrielle au centre de lotissements avec 300 personnes qui seront inéluctablement impactés par les nuisances sonores ?

Dans le fond de plan du site à l'état actuel - source OPSIA 2024 (page 2), il serait normal d'insérer la réalité de terrain avec toutes les habitations des deux lotissements existants.

- **Equipement sportif superflu**

D'autre part, pourquoi créer un nouvel équipement sportif (lot 2) de 2750 m<sup>2</sup> alors qu'il existe déjà une salle de sport, rue de Port-Cros, à 250 mètres ?

## B. INONDATION

### **Ruissèlement urbain, inondation par cours d'eau, risques afférents dans une étude de danger (EDD)**

2025-05\_Risque\_inondations\_bormettes\_nappe\_phréatique\_CLE\_V1

#### **– Analyse des risques inondations (documents hydrologiques et hydrauliques)**

Deux documents techniques sont fournis pour l'analyse des aspects hydrologiques, hydrauliques et des risques :

- la notice pluviale ;
- la notice relative à l'inondabilité du site.

Cependant, ces documents n'intègrent pas de manière satisfaisante l'environnement global du quartier des Bormettes, notamment :

- l'influence réelle du cours d'eau du Carrubier, insuffisamment prise en compte ;
- l'absence de prise en compte du nouveau canal de dérivation prévu dans le cadre du PAPI du Maravenne (*figure A2*).

L'objectif du présent avis est donc d'évaluer les risques liés :

- au ruissèlement urbain ;
- à l'inondabilité par crues du Carrubier et du Maravenne ;
- et, accessoirement, de fournir un éclairage sur la problématique de la nappe phréatique dans le secteur.

## 1. Insuffisances de la notice pluviale

### 2.1. Sous-estimation des débits aux exutoires

Le projet retient un coefficient de ruissellement  $C = 0,4$ , alors qu'une valeur plus réaliste serait  $C \geq 0,6$ , en raison de :

- l'accroissement de plus de 20 % de l'imperméabilisation du bassin versant global de ruissellement ;
- la présence de prairies humides naturelles, dont la capacité d'infiltration est fortement réduite en période de saturation.

Par ailleurs, le projet n'intègre pas correctement les débordements du Carrubier dès une crue de période de retour T2, observés dans le secteur (**figure A2**).

La combinaison de ces deux premiers facteurs conduit à une sous-estimation des débits ruisselés à la crue de projet, de l'ordre de 1,7 fois le débit estimé dans la notice — hors contribution du Carrubier, qu'il convient d'évaluer séparément.

👉 Conséquences :

- sous-dimensionnement probable du réseau pluvial, sauf si des marges suffisantes ont été intégrées dans le dimensionnement final (non justifiées à ce stade) ;
- aggravation du risque d'inondation, y compris pour des événements ordinaires (T2 à T10) ;
- maintien d'un dimensionnement insuffisant du Carrubier dans sa partie aval immédiate de la D42a, accentuant l'effet de goulet.

### 2.2. Niveau de service : objectif de protection non explicite

*Absence d'objectif de protection clairement défini*

Les niveaux de service attendus du projet ne sont pas clairement définis dans le dossier. Cette absence de cadrage rend difficile l'évaluation de la cohérence entre les choix hydrauliques et les enjeux de protection.

- La période de retour T30 est évoquée de manière implicite, mais aucun engagement formel n'est pris par le maître d'ouvrage sur ce niveau de service.
- Pour le cours d'eau du Carrubier, la référence devrait être celle du PPRi, soit T100, avec un débit de pointe de 29 m<sup>3</sup>/s (crue de référence du 22 novembre 2018).

👉 Recommandation : le maître d'ouvrage doit s'engager explicitement sur un objectif de protection T30, en cohérence avec les recommandations en zone urbaine.

Il est également nécessaire d'afficher clairement la période de retour retenue pour le Carrubier, en se référant, a minima, au T100 du PPRi.

## 2. Inondabilité par débordement des cours d'eau ou par brèche (voir A2)

### 3.1. Risques liés au Maravenne

Un linéaire global d'environ 1 500 mètres de digues protège le quartier des Bormettes, dont le classement réglementaire en catégorie C est à envisager. Ce dispositif implique un risque de rupture de digue qui ne peut être considéré comme purement résiduel, compte tenu de la vulnérabilité du site et des enjeux exposés.

Le scénario de brèche actuellement retenu (**point B1, figure A2**) présente plusieurs limites majeures :

- localisation non justifiée techniquement ;
- il aboutit à une hauteur d'eau de 2,7 m sur le site de l'usine « Locaux », exposant environ 700 personnes ;
- le quartier des Bormettes est desservi par une unique voie d'accès, ce qui complique fortement toute évacuation ou intervention de secours (environ 200 résidents concernés).

👉 Absence d'alternative étudiée :

Aucun scénario plus réaliste n'a été analysé, notamment celui d'une brèche au point B2, en aval immédiat du site Odelvar, où une rupture par affouillement s'est produite en novembre 2018. Ce scénario pourrait menacer des enjeux sensibles, tels que l'école Bussone, située à moins de 300 mètres.

Retour d'expérience 2018 – site Odelvar : un glissement de terrain dans le lit mineur équivalent en géométrie pourrait générer en crue centennale un débit estimé à 40 m<sup>3</sup>/s et un volume écoulé de 300 000 m<sup>3</sup>.

👉 Conséquence :

Dans ce cas, le risque ne relève plus du résiduel mais du principal, en raison de sa probabilité accrue (localisation historiquement fragile) et de sa gravité (enjeux humains, difficulté d'évacuation).

👉 Recommandation :

- Réaliser une analyse de sensibilité avec plusieurs hypothèses de localisation de brèche, en intégrant explicitement les enjeux humains et les accès de secours ;
- Étudier la transformation partielle de la digue en berge aménagée, lorsque cela est possible, afin de réduire le risque systémique de rupture brutale.

### 3.2. Risques liés au nouveau bras du Maravenne

Le projet de création d'un nouveau bras du Maravenne dans le cadre du PAPI conduit à un risque de débordement dès la crue de projet Q50.

La présence récurrente de bouchons sableux à l'exutoire en mer — phénomène connu sur l'ensemble des estuaires du Var — bien qu'identifiée dans les études du PAPI, génère deux effets hydrauliques majeurs :

- une surélévation du niveau d'eau en amont du bras secondaire ;
- un report de débit, par effet de vase communicant, vers le bras principal situé dans la zone urbanisée du port Maravenne.

👉 Conséquence :

- Risque de débordement simultané dans les deux quartiers, y compris pour des débits correspondant à la crue de projet (Q50).
- Le dispositif envisagé pourrait aggraver le risque d'inondation sur le quartier des Bormettes, notamment en période de fermeture partielle ou totale de l'exutoire sableux.

👉 Recommandation :

- intégrer explicitement le risque de bouchons sableux littoraux dans la modélisation hydraulique, en tenant compte de conditions de marée et de tempête réalistes ;
- conclure sur le niveau de risque résiduel, en particulier pour la sécurité des employés du site industriel Naval Group, situé en rive littorale, à proximité immédiate du nouveau canal, seul secteur exposé à un risque de débordement post-PAPI.

## 3. Conditions limites en mer, submersion et tsunami

### 4.1. Surcote marine

Le niveau marin de +2,0 m NGF est retenu comme condition aval lors des crues.

Cette hypothèse est peu réaliste, car :

- la surcote statique estimée par le BRGM est de +0,20 m ;
- la coïncidence entre crue décennale et surcote centennale a une probabilité très faible (~0,1 % soit un TR de 1000 ans).

#### 4.2. Données SHOM non concordantes

Le dossier évoque une cote de crue à 0,7 m NGF en janvier 2014, alors que les données SHOM indiquent 0,2 m.

👉 Incohérence avérée : elle peut fausser les résultats des modèles hydrauliques.

#### 4.3. Risque tsunami

Les études du BRGM signalent un scénario de séisme au large de l'Algérie, susceptible de générer trois ondes successives atteignant jusqu'à +3 m dans la rade d'Hyères.

Ce phénomène, bien que rare, constitue un scénario plausible. Il s'appuie notamment sur le retour d'expérience du tsunami de 2003 déclenché par le séisme de Boumerdès (Algérie).

👉 Recommandations :

- justifier rigoureusement les conditions limites aval du système hydraulique, en tenant compte de la remontée marine en cas de tsunami.
- intégrer une analyse de risque tsunami comme scénario extrême, et vérifier s'il relève du risque résiduel pour le site industriel de Naval Group, situé en rive littorale.

#### 4. Recommandations générales

- ⇒ Réviser les hypothèses hydrologiques de la notice pluviale pour les rendre cohérentes avec l'urbanisation réelle.
- ⇒ Intégrer un scénario combiné pluie trentennale + crue du Carrubier. Le débit de référence est celui du 22.11.2018 de 29 m<sup>3</sup>/s qualifié de T100.
- ⇒ Reprendre les scénarios de brèche de la digue :
  - réaliser une analyse de sensibilité sur plusieurs localisations,
  - intégrer les enjeux humains majeurs (école, bâtiments occupés).
  - vérifier les conditions limites marines avec des données SHOM locales fiables.

#### Conclusion

Les documents hydrologiques et hydrauliques présentent des lacunes importantes au regard des enjeux :

- sous-estimation des débits de ruissellement,
- insuffisance des scénarios d'inondation,
- hypothèses marines peu robustes.

👉 Une révision complète des hypothèses et scénarios est nécessaire avant toute validation du projet.



Annexe : Figures de localisation du site Naval-group, carte des digues et localisation des scénarios de brèche  
**A1 Plan de la nouvelle usine auquel il est précisé les cours d'eau adjacents. Source maquette Naval-Group**

**A2 Plan d'ensemble du site et les digues de protection des populations.** Localisation des scénarios de brèches :  
 B1 et B2 plus vraisemblable (REX de rupture en 2018 sur 20m).



**La figure A3 illustre quatre scénarios de fonctionnement du canal de dérivation du Maravenne, en fonction des débits et de l'influence maritime :**

- Scénario (a) : débit fort et rare du Maravenne, avec écoulement préférentiel vers le bras des Bormettes, susceptible de remobiliser le bouchon sableux au droit du lido.
- Scénario (b) : débit faible et fréquent, avec écoulement partagé dans les deux bras, mais limité par la présence du bouchon sableux littoral.
- Scénarios (c) et (d) : conditions d'assec très fréquent du Maravenne, respectivement en marée montante et descendante. Ces configurations traduisent un fonctionnement dominé par la marée, avec des entrées et sorties d'eau de mer via le bras du port.

Les scénarios (c) et (d) conduisent à la formation d'une micro-lagune artificielle (1,2ha) dans le bras des Bormettes, entre la terre ferme et le lido. Cette lagune fonctionne comme une zone d'échange hydraulique influencée par les marées, pouvant favoriser l'intrusion saline dans la nappe côtière des Bormettes.

**A3 Fonctionnement hydraulique du canal de dérivation du projet PAPI « Côtiers des Maures » dans le secteur des Bormettes Source : BTU, mai 2024.**



## C. ENVIRONNEMENT ET ECOLOGIE

### a. Intrusion saline potentielle dans la nappe phréatique

Le projet de bras du Maravenne aux Bormettes (PAPI) soulève un risque d'intrusion marine dans la nappe phréatique, déjà partiellement observée sur le terrain. Ce phénomène, irréversible, a été constaté sur la nappe du Gapeau à Hyères en 2006. Le bras projeté crée une micro-lagune artificielle de 1,2 ha (20 000 m<sup>3</sup>) dont le lido agit comme bouchon d'estuaire, avec une alimentation mixte par la mer (via le port) et par les apports d'eau douce du Maravenne amont selon les marées.

Lors de la concertation publique de mai 2023, une solution de déversoir a été évoquée pour limiter cette intrusion. Deux variantes du bras, avec altimétrie rehaussée, ont été comparées. La variante retenue proposée vise un compromis entre réduction de la salinité, efficacité de dragage du bouchon sableux et maintien d'une capacité hydraulique quasi équivalente à celle initialement prévue dans le PAPI (*figure A3*).

### b. Périmètre du Sanctuaire Pelagos

Ce projet de drones sous-marins se situe dans le **périmètre du Sanctuaire Pelagos**, zone maritime de protection des mammifères marins issue d'un accord international entre la France, l'Italie et la Principauté de Monaco (1999).

A la lecture des documents, il n'apparaît aucune consultation des instances du comité scientifique du Sanctuaire, et ce en contradiction avec les engagements internationaux de la France.

Conformément au principe de coopération transfrontalière en matière de biodiversité marine, nous recommandons la consultation du Comité scientifique du Sanctuaire Pelagos.

### c. Accord avec l'avis du CSRPN

Nous sommes en parfait accord avec l'avis défavorable du CSRPN sur la dérogation à la protection d'espèces pour le projet des Bormettes ; il en va de même des recommandations pour des compléments d'inventaire et des mesures compensatoires adaptées comme de la nécessité de l'avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) pour le Moineau friquet.

De plus, la zone de projet empiète sur des habitats d'espèces protégées sans justification valable d'un intérêt public majeur, condition pourtant indispensable à la délivrance d'une dérogation.

#### – Enjeux de conservation

- Proximité de sites Natura 2000 et ZNIEFF.
- Insuffisances majeures sont relevées dans l'évaluation des incidences Natura 2000 et la conformité à la DCE 2000/60/CE
- Présence d'espèces protégées, notamment le Lézard ocellé et le Moineau friquet.
- Évaluation des impacts sur la biodiversité jugée insuffisante.

#### – Évaluation des impacts

- Destruction d'habitats et d'espèces, notamment **11,28 ha** pour l'Euphorbe de Terracine - *Liste rouge de la flore vasculaire de France métropolitaine*.
- Destruction de **4,2 ha** de l'habitat d'alimentation du Moineau friquet, sous-estimation des impacts sur une espèce en déclin - *listes rouge régionale et nationale de l'union internationale pour la conservation de la nature (UICN)*.
- Mesures compensatoires jugées insuffisantes pour compenser les pertes écologiques.

- **Enjeux de conservation notable et zones humides : 1,37 ha**
  - Les habitats naturels terrestres avec un enjeu de conservation notable représentent **0,76 ha** : pelouses xériques halo psammophiles rudéralisées et pelouses siliceuses rudéralisées à Sérapias.
  - Sur l'ensemble du site, **0,61 ha correspondent à des zones humides (non remblayées)** selon les arrêtés ministériels du 24.06.2008 et du 01.10.2009.
  - 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, 1<sup>ère</sup> cause de son déclin.
  - Les effets destructeurs du ponton de mise à l'eau sur les herbiers de posidonie et l'habitat de nombreuses espèces marines ne sont ni évités, ni compensés de manière crédible.

## D. DANGER ET DIVERSES NUISANCES

### a. Pollution industrielle : des atteintes majeures aux milieux naturels marins et terrestres

l'ancienne usine de torpilles située sur le site est un ancien site industriel pollué, désaffecté depuis 1993. Aucune garantie n'est apportée quant à l'élimination des polluants historiques ni à la non-contamination des sols, nappes, sédiments ou du milieu marin en phase de travaux. La pollution résiduelle constitue un passif environnemental et sanitaire significatif.

### b. Danger du barrage de Valcros A

- Situé à proximité immédiate du projet, il présente des risques élevés de surverse ou de rupture selon notre RAR associatif d'avril 2025 adressé à messieurs le maire et préfet du Var. Son évacuateur de crue est notoirement sous-dimensionné et l'ouvrage souffre de défaillances structurelles majeures, identifiées par l'expert Tractebel.
- Une rupture du barrage entraînerait une onde de submersion élevée (6 mètres) jusqu'à la confluence Maravenne-Pansard, incluant directement la zone des Bormettes.
- En cas de pluviométrie catastrophique stationnaire comme celle qui vient de toucher le Lavandou, le 20.05.2025, le délai de surverse du barrage serait seulement de 1 à 2 heures. Naval Group a-t-il conscience de cette épée de Damoclès ?

### c. Trafic routier important

#### • Accessibilité

Le site est enclavé avec un unique accès avec un fort enjeu de gestion de la période touristique. Le projet de Naval Group comprend deux phases :

**PHASE 1 (2027)** : 550 emplois (400 tertiaires et 150 industriels) soit 340 véhicules estimés.

**PHASE 2 (2030)** : 100 emplois + 25 logements + 80 chambres d'hôtel + 30 visiteurs/jour

+ 250 ETP emplois soit environ 485 véhicules estimés.

**- TOTAL DES PHASES 1 et 2 : 825 véhicules supplémentaires/jour.**

Dans ce rapport sont citées les rues potentiellement empruntées, qui rejoindraient le site Naval Group ; il manque tout de même, les rues A. Daudet, H. Matisse, et H. Berlioz traversant des lotissements. L'impact des nuisances du trafic sur ces quartiers n'est donc pas mentionné.

#### • Chiffres sur la projection du trafic routier à venir

##### • En basse saison touristique

La hausse du flux liée au projet est très forte

Av. Général de Gaulle + 40 à 75 %

Centre-ville + 5 à 10 %

Bd des Commandos d'Afrique + 45 à 60 %

entre le Pont Blanc et le rond-point des Médailleurs militaires + 75 %

Av. Henri Paul Schneider (école primaire) + 270 %

- **En haute saison touristique**

Rond-point RD 98	16 105 véhicules	+ 15 %
Bd des Commandos d'Afrique	13 810	+ 25 %
Av. Henri Matisse	6 950	+ 40 %
Rue Alphonse Daudet	6 950	+ 40 %
Av. Général de Gaulle	12 700	+ 30 %
Pont Blanc vers RP Médailles	11 600	+ 35 %
Av. Henri Paul Schneider	4 320	+ 150 %

- **Trafic journalier annuel**

	<b>actuel</b>	<b>projeté</b>	
Rond-Point RD98	10 190	12 360	+ 20 %
Bd des Commandos d'Afrique	6 950	9 730	+ 40 %
Rue Henri Matisse	3 490	5 430	+ 55 %
Rue Hector Berlioz	3 490	5 430	+ 55 %
Av. Général de Gaulle	7 250	10 200	+ 40 %
Pont Blanc vers rond-point Médailles	4 540	7 540	+ 65 %
Av. Henri Paul Schneider	1 270	4 400	+ 245 %

- **Synthèse de l'entreprise Transitec**

- la programmation finale est soutenable par les infrastructures actuelles de la commune, mais représente la limite supérieure de ce qu'elles peuvent absorber ;
- la commune pointe déjà des dysfonctionnements aux heures de pointe sur le carrefour du Pont Blanc en haute saison. Ces dysfonctionnements pourraient s'accroître avec l'arrivée du projet ;
- en basse et haute saison, le projet induit une hausse significative du trafic.

**d. Nuisances sonores**

- Plusieurs bâtiments techniques près des habitations
- Fonctionnement du lundi au vendredi de 7h à 19h
- Certains équipements en continu 24h/24
- Niveaux sonores maximum 70 dBA jour (rue à gros trafic) et 60 dBA (aspirateur) nuit en limite de propriété
- 12 poids lourds/jour (entrant et sortant) et 340 véhicules entre 7h et 8h.

**e. Emission importante de CO<sub>2</sub> des déplacements domicile-travail et déplacements professionnels**

Comparaison et détail des émissions annuelles « avec projet »

- Déplacements domicile-travail : 2 185t CO<sub>2</sub>e (54%) soit 10 millions de km en voiture
- Déplacements professionnels : 1 007t (25%) soit 1510 ans de chauffage électrique

Une 1 tonne équivalent CO<sub>2</sub> correspond à parcourir :

- 4 596 km en voiture thermique ; 4 348 km en avion ; 9 671 km en voiture électrique ; 423 729 km en TGV.

Avec 1 tonne de CO<sub>2</sub> on peut produire :

- 6 ordinateurs portables ; 32 smartphones ; 163 tee-shirts en coton ; 2 209 litres d'eau en bouteille.

Avec 1 tonne CO<sub>2</sub> on peut consommer :

- 1,5 année de chauffage électrique ; 138 repas au bœuf ; 1 962 repas végétariens ; 15 621 heures de streaming vidéo.

**f. Déblais remblais**

Le déplacement de la terre du canal à créer (600m de long – 3m de profondeur – 2,5 m de large) représente : **90 000m<sup>3</sup> soit 2250 camions de 45m<sup>3</sup>**

- Pourrait-on nous expliquer où seront déplacés ces remblais ?
- La nuisance sonore a-t-elle été prise en compte ?

**Avis de Var Inondations Ecologisme « V.I.E DE L'EAU » proposé à la CLE**

En l'état actuel du dossier, nous constatons que de nombreux aspects ont été systématiquement minimisés dans les différentes pièces présentées, en particulier les risques naturels, les pollutions résiduelles, les effets cumulés des aménagements passés et l'impact global sur les milieux naturels et les populations. Prévoir une augmentation de population de mille personnes à terme dans cette zone à risque est une responsabilité morale. Il serait irresponsable et dangereux de l'autoriser en l'état.

La CLE est fondée à émettre un avis réservé ou défavorable, dans l'attente de :

- la version consolidée techniquement ;
- la réévaluation complète des risques hydrologiques et hydrauliques afin d'intégrer l'environnement du Projet « Naval-group » ;
- la compatibilité du projet avec les objectifs de gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ;
- la prise en compte des enjeux liés à la biodiversité terrestre, marine,
- la prise en compte de diverses nuisances à expliciter : équipement sportif superflu, pollution historique, remblais-déblais de 90 000m<sup>3</sup>, zone industrielle jouxtant deux lotissements.

Il serait néfaste d'imperméabiliser plus de 60% du site (projet immobilier).

Le Projet Naval Group et CCMPM est enclavé par son accès unique, avec accès difficile par les secours et une mise en DANGER des personnes par inondation, surverse de barrage, tsunami, circulation routière.

**Au vu des éléments en notre possession, nous émettons un avis défavorable à ce projet.**