

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE



Enquête publique ayant pour objet la déclaration de projet valant mise en comptabilité du plan local d'urbanisme de la commune de Toulon, relative au projet de réaménagement de l'anse Tabarly

Déroulement de l'enquête publique :
du 7 octobre 2024 au 8 novembre 2024 inclus

Destinataire : Métropole Toulon Provence Méditerranée
Copie : Tribunal Administratif de Toulon

Je soussigné Olivier LUC, chef d'entreprise, ai été désigné par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Toulon par décision n° E24000035/83 en date du 26 juillet 2024.

Monsieur le président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée a pris, en date du 4 septembre 2024, l'arrêté n°AP24/115 prescrivant l'enquête publique portant sur la déclaration de projet valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Toulon relative au projet de réaménagement de l'anse Tabarly.

J'ai procédé aux opérations mentionnées ci-après.

1 Généralités

1.1 Objet de l'enquête

La ville de Toulon dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) opposable approuvé par délibération du Conseil municipal en date du 27 juillet 2012. Le PLU a fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution depuis lors.

La présente procédure de déclaration de projet, menée par la Métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM), porte sur le réaménagement de l'anse Tabarly située à l'extrême Est des plages du Mourillon (4ème anse) à Toulon.

Les actuelles installations nautiques sont vétustes et devenues inadaptées à une utilisation moderne des installations.

Après démolition et reconstruction de la base nautique, les futurs aménagements proposeront une éco-base de la mer respectueuse de l'environnement, et « *marqueur fort* » des plages du Mourillon.

Ces nouveaux aménagements nécessiteraient une hauteur maximale plus importante que celle actuellement autorisée dans l'actuel secteur de la zone de loisirs (UL) et donc la création d'un sous-secteur Uln dérogoire.

1.2 Caractéristiques et objectifs du projet

Outre leur vétusté, les installations actuelles sont de plus en plus soumises aux conséquences des changements climatiques et ne peuvent être conservées très longtemps en l'état.

La 4ème anse est actuellement en rupture tant paysagère que d'accessibilité par rapport à la continuité des trois autres plages du Mourillon. Le projet de réaménagement a pour objectif de reconnecter harmonieusement cette anse au reste des plages et à la promenade Henri Fabre.

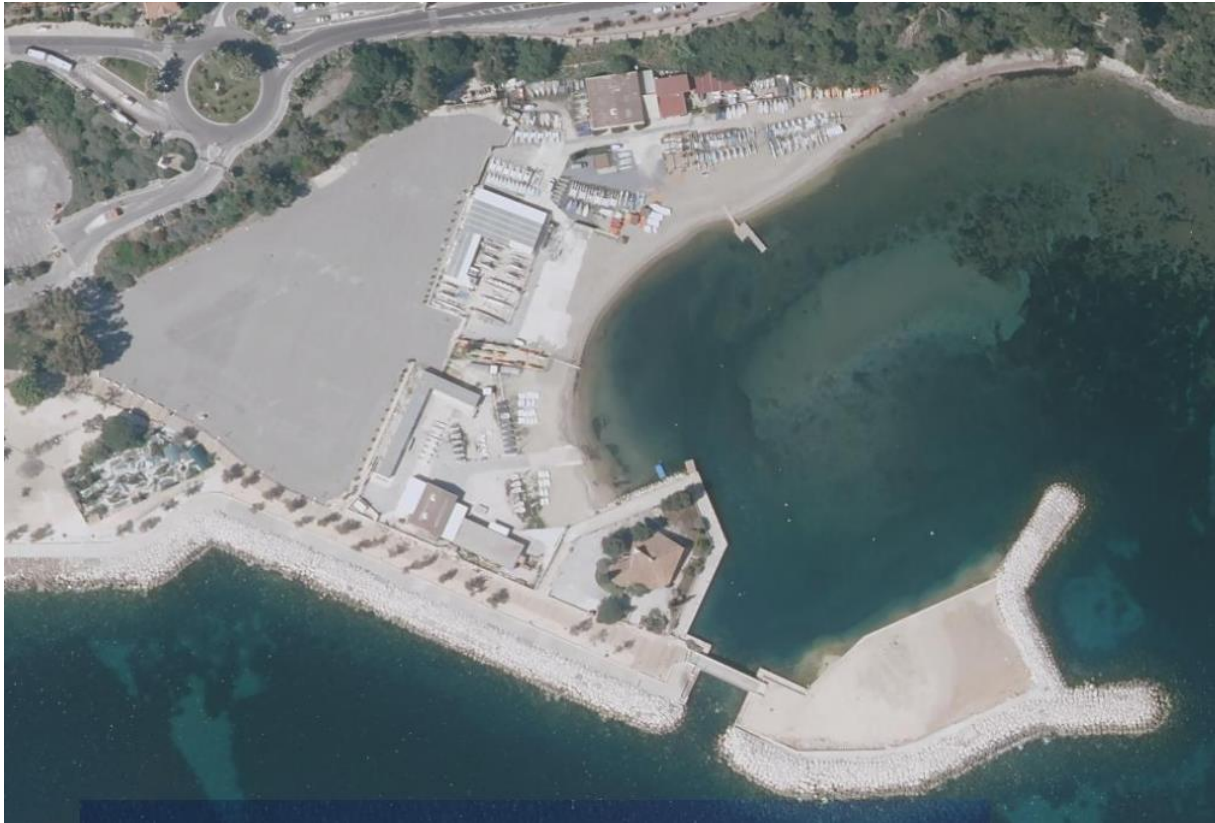
L'anse Tabarly est une base nautique où cohabitent plusieurs activités (centre de loisir, Yacht Club, club de pirogues tahitiennes) qu'il est souhaitable de maintenir et de développer pour l'intérêt des actuels usagers, comme de l'ensemble des toulonnais et également pour l'image de la ville de Toulon que le porteur de projet souhaite dynamique, sportive et moderne.

Après démolition des structures actuelles, le projet est particulièrement vigilant quant à la reconstruction d'équipements dans des matériaux durables et solides dans une zone qui prendra en compte les risques de submersion marine (scénarios de montée des eaux estimés d'ici 2100).

« L'objectif global est de créer un environnement harmonieux en réponse aux besoins des utilisateurs tout en préservant et en améliorant la qualité du paysage, de l'architecture et de l'environnement. »

1.3 Implantation du projet

L'anse Tabarly est la dernière des quatre anses artificielles des plages du Mourillon créées entre le milieu des années 70 et 1982. Si les trois premières sont destinées aux activités littorales (baignade, jeux, restauration ...), la quatrième anse a une vocation à la fois nautique et d'accueil d'événements grâce à un vaste parking de 300 places (cf. photo suivante).



Les installations vieillissantes ne sont plus adaptées aux nouveaux usages nautiques et à la pérennité de ceux actuellement proposés.

Y sont implantés, dans des locaux propriété de la commune, le Centre Municipal de Voile (CMV) et deux associations : le Yacht Club et l'association Va'a Pirogue Polynésienne.

La base nautique est spécifiquement conçue pour accueillir des scolaires et des activités encadrées par des moniteurs mais elle permet également la pratique de sports nautiques libres, cependant limités par les implantations existantes.

Dans la partie Sud, un Centre Loisir Jeunesse (CLJ), très vétuste, n'est pratiquement plus utilisé et une promenade, peu ombragée, est principalement utilisée par les propriétaires canins et les pêcheurs à la ligne.

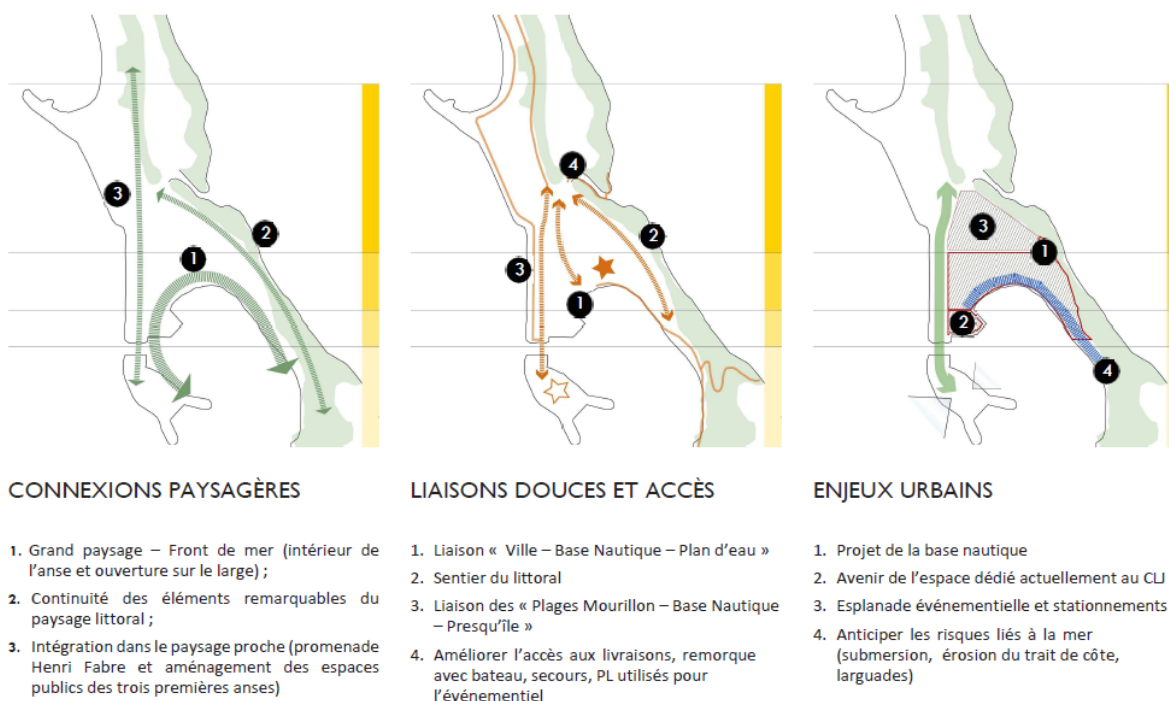
La configuration actuelle rend la circulation piétonne complexe et l'absence de végétalisation peu propice à la déambulation.

1.4 Enjeux du projet

Ils s'articulent principalement autour :

- d'une harmonie paysagère à créer avec les autres anses en offrant des zones ombragées et des espaces d'assise et vise à intégrer cette anse dans le paysage proche,
- rendre le site plus accessible et favoriser la cohabitation entre véhicules (stationnement 4 et 2 roues) et piétons,
- maîtriser les enjeux urbains que sont la création de la nouvelle base nautique, l'avenir de l'espace du CLJ, la restructuration et l'aménagement du parking ainsi que d'anticiper les risques à venir liés à la mer (approche prévisionnelle à horizon 2100).

Je trouve que les schémas suivants, issus de la notice de présentation, illustrent parfaitement ces enjeux :



A l'intérieur du projet d'ensemble, le projet de base nautique cristallise le plus d'interrogations de la part du public ayant émis des observations. Et plus particulièrement, comme il est indiqué dans la notice de présentation : « *Au-delà de la **dimension sportive**, la future base nautique est envisagée comme un véritable lieu de vie et de convivialité, offrant des espaces propices à la détente, au sein d'un cadre naturel revu et révélé. Les ambitions portées par le projet vont ainsi au-delà des activités nautiques traditionnelles, de plaisance et de loisirs, en faisant de la future éco-base de la mer un marqueur fort des plages du Mourillon, contribuant ainsi au **dynamisme communal et à l'attractivité** du territoire métropolitain.* »

La notice de présentation expose ainsi (pages 26 et 27) un paragraphe dédié à la « programmation et organisation des espaces ».

Je regrette que ce paragraphe soit si court par rapport aux 23 pages précédentes alors qu'il était très probable que l'apparition d'une nouvelle construction cristalliserait l'attention et les interrogations (les objets de fantasmes sont en gras dans le paragraphe en italique supra) du public. On retrouvera ainsi, plus bas dans le présent rapport, ces interrogations dans les observations du public.

Plus particulièrement, le plan des constructions (figure 25 de la page 26 de la notice de présentation), a induit beaucoup de réticences face à un projet parfois jugé disproportionné (hauteurs, volume, local gardien, etc.).

Au final, c'est bien la création d'un atelier de réparation d'une dimension suffisante pour accueillir un bateau gréé de 10 mètres qui justifie la création d'une nouvelle zone réglementée dans le PLU.

1.5 Le zonage particulier

Le projet s'insère dans la zone UL du PLU de Toulon approuvé par délibération du conseil municipal en date du 27 juillet 2012.

Cette zone UL correspond aux secteurs touristiques et de loisirs, située sur le littoral toulonnais et comprenant les plages du Mourillon dans leur ensemble, ainsi que la Tour Royale.

Il est ainsi indiqué que :

« Le règlement vise à permettre l'accueil des activités de loisirs liées aux plages, les activités maritimes et les restaurants. Au sein de cette zone, sont ainsi autorisés :

o les occupations et utilisations du sol nécessaires aux activités touristiques et nautiques pratiquées sur le bord de mer, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux ;

o les ouvrages techniques et les bâtiments nécessaires aux services publics et/ou au fonctionnement de la zone ;

o les lignes et ouvrages de télécommunication ainsi que les installations de distribution d'énergie électrique, sous réserve qu'elles soient enterrées ou intégrées à une construction.

Les principales caractéristiques réglementaires se traduisent par :

- Une implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques existantes ou à créer suivant l'alignement observé et le caractère dominant du bâti environnant ;

- Une implantation des constructions par rapport aux limites séparatives selon le bâti environnant pour une intégration harmonieuse ;

- Une implantation des constructions par rapport aux autres sur une même unité foncière non réglementée ;

- Une emprise au sol non réglementée ;

- Une préservation, au maximum, des espaces libres, plantations et espace boisé classé ;

- Une hauteur des constructions limitée à 7 mètres. »

Comme constaté dans le paragraphe précédent, c'est bien la modification de ce seul dernier point qui nécessite la présente enquête publique.

Cette modification, pour porter à une hauteur maximale de 12 mètres les possibilités de construction, entraînerait la création d'un sous-secteur nommé Uln à l'intérieur de la zone UL.

Nous verrons plus loin dans le présent rapport que les différentes compatibilités avec les documents de rang supérieur sont bien respectées.

Par ailleurs, il est important de ne pas réduire la présente enquête à la seule hauteur de l'atelier de maintenance/réparation mais bien d'évaluer l'intérêt général de l'ensemble du projet.

En effet, la présence éventuelle de ce nouvel atelier, plus vaste et plus fonctionnel que le précédent, est un des fruits de la réflexion globale sur le réaménagement et la volonté de rendre Toulon et sa métropole plus attractive et dynamique.

1.6 L'Intérêt général

La notice de présentation du projet, dans ses pages 29 à 31, reprend ainsi les arguments développés dans les enjeux présentés supra et insiste sur :

- la création d'un nouveau lieu de vie en faveur du dynamisme communal et de l'attractivité du territoire

Le projet est ainsi présenté comme alliant les besoins de renouveau imposés par le vieillissement des infrastructures actuelles et la création d'un espace tourné vers l'avenir par l'arrivée de nouveaux aménagements (en adéquation avec les nouvelles pratiques sportives et de loisir) et la création d'une éco-base (projets pédagogiques).

- une reconnexion de la quatrième anse aux plages du Mourillon

Le projet vise à « gommer » l'actuelle rupture paysagère et physique entre les 3 premières anses et l'anse Tabarly.

Le site ferait ainsi l'objet d'efforts conséquents de végétalisation et sur la mobilité et l'accessibilité pour les usagers, qu'ils soient sportifs ou simples promeneurs.

- une meilleure prise en compte des risques et une pérennisation de la base nautique

Les dégâts subis sur la zone de loisir et le parking lors des largades de 2008 et 2010 préfigurent les conséquences des modifications climatiques à venir. Sont ainsi intégrés dans le projet, les prévisions d'évolutions du trait de côte à horizon 2100. En témoigne la prise en compte, marquée, de la qualité des matériaux utilisés.

Les objectifs, enjeux et intérêt du projet sont parfaitement et longuement exposés dans la notice de présentation. J'ai trouvé celle-ci accessible et permettant à tous de juger de l'intérêt du réaménagement de l'anse Tabarly.

Nous verrons avec l'analyse des observations du public et les réponses faites par le porteur de projet que quelques points non explicités (budget) ou encore en suspens (architecture et volumétrie) interrogeaient les personnes qui se sont exprimées.

1.7 Cadre juridique

- Code de l'environnement et notamment ses articles L 123-1 à L. 123-2 et R. 123-1 concernant le champ d'application et l'objet de l'enquête publique ainsi que les articles L. 123-3 à L. 123-19 et R. 123-2 à R. 123-27 concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique.

- Code de l'urbanisme et notamment ses articles L300-6, L153-54 et suivants et R153-15 et suivants.

Les diverses phases de la procédure (adoption du PLU, arrêté métropolitain prescrivant la présente déclaration de projet, avis de la MRAE et des PPA, délibération du Conseil Métropolitain portant décision de non-réalisation d'une évaluation environnementale, décision de nomination du commissaire-enquêteur et arrêté d'ouverture de l'enquête publique, publications dans les journaux, etc.) ont été respectées dans les temps.

2 Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 Organisation de l'enquête

Après avoir été désigné, le 26 juillet 2024, commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la déclaration de projet valant mise en comptabilité du plan local d'urbanisme de la commune de Toulon, relative au réaménagement de l'anse Tabarly, j'ai pris contact téléphonique avec madame Schmid, chargée d'études en urbanisme à MTPM.

Le mardi 27 août 2024, je me suis rendu dans les bureaux de MTPM. Je m'y suis fait présenter le projet dans sa globalité. Nous avons également convenu des dates possibles d'ouverture et de fermeture de l'enquête publique ainsi que des dates et lieu des permanences.

Puis, nous sommes allés sur le site de l'anse Tabarly visiter le périmètre géographique de l'enquête publique et me suis fait présenter les points les plus significatifs du projet de réaménagement.

L'avis d'enquête publique a été affiché sur le site concerné, à l'hôtel de la métropole Toulon Provence méditerranée, sur les panneaux d'affichage en Mairie de Toulon, ainsi que sur les panneaux lumineux et le site internet de la ville à compter du 7 octobre 2024. Les attestations d'affichage sont jointes dans le dossier d'enquête à disposition du public.

La parution de l'avis a été publié dans deux quotidiens de diffusion locale (Var-Matin et La Marseillaise) les 23 septembre et 14 octobre 2024.

Le 7 octobre 2024, jour du début de l'enquête publique et avant la première permanence, j'ai contrôlé l'affichage en mairie de Toulon ainsi que sur le site de la commune et signé les différentes pièces du dossier. Avant chaque permanence, j'ai pu vérifier que les affiches placées en mairie étaient bien présentes et que le site était bien mis à jour des observations du public.

2.2 Composition du dossier mis à la disposition du public

Le registre d'enquête publique et un classeur de présentation (organisé comme suit) étaient à la disposition du public :

- Un sommaire du dossier d'enquête
- Liste des sigles et abréviations
- Pièces administratives :
 - Arrêté de prescription en date du 24 novembre 2023 de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Toulon relative au réaménagement de l'anse Tabarly
 - Avis presse de l'arrêté de prescription
 - Certificat d'affichage Métropole TPM
 - Certificat d'affichage Mairie de Toulon
 - Mention des textes qui régissent l'enquête publique
 - Note de présentation
 - Arrêté du préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en date du 5 avril 2023 portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R122-3-1 du Code de l'environnement
 - Invitations à l'examen conjoint des Personnes Publiques Associées
 - PV examen conjoint
 - Avis Chambre d'agriculture Var
 - Avis Chambre de Métiers et de l'Artisanat
 - Avis DDTM Var

- Avis ARS
 - Avis Département du Var
 - Avis conforme Autorité Environnementale n°CU-2024-3669
 - Délibération n°24/09/194 en date du 12/09/2024 pour justification de l'absence d'évaluation environnementale pour la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU en vue du réaménagement de l'anse Tabarly
 - Décision TA relative à la désignation du Commissaire Enquêteur
 - Arrêté d'ouverture de l'enquête publique concernant la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU – Anse Tabarly
 - Avis d'enquête publique relative à la déclaration de projet valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Toulon – Réaménagement de l'anse Tabarly
- Notice de présentation de 56 pages
- PLU de la ville Toulon du 27 juillet 2012 de 121 pages
- Plan de zonage : document graphique n°5

En dehors des quatre permanences, le dossier complet était consultable à l'accueil du service Urbanisme de la mairie de Toulon. J'ai personnellement contrôlé les dossiers et le registre d'enquête à chaque permanence.

2.3 Déroulement de l'enquête

J'ai siégé personnellement au service Urbanisme de la mairie de Toulon conformément à l'arrêté n°AP23/172 en date du 3 octobre 2023 du président de MTPM, aux dates et horaires suivants :

- Le lundi 7 octobre 2024 de 9h00 à 12h00.
- Le mercredi 16 octobre 2024 de 14h00 à 16h30.
- Le mardi 29 octobre 2024 de 9h00 à 12h00.
- Le vendredi 8 novembre 2024 de 14h00 à 16h30.

J'ai ouvert le registre d'enquête publique le 7 octobre 2024 et l'ai clos le 8 novembre 2024 à 16h30 (fin de la permanence).

J'ai reçu cinq personnes lors des quatre permanences, trois d'entre elles faisaient partie des CIL du Mourillon ou du Cap-Brun.

Un seul registre a été nécessaire. Aucune observation n'y a été consignée. Par ailleurs, une lettre m'a été envoyée. Enfin, 17 courriels (dont un reprenant le contenu de la lettre) ont été reçus et mis en ligne sur le site.

Les mesures de publicités réglementaires étaient variées.

Les affiches réglementaires étaient visibles pendant toute la durée de l'enquête. Une information sur les panneaux déroulants de la ville de Toulon a été diffusée pendant la durée de l'enquête.

L'ensemble du dossier de l'enquête étaient disponibles sur le site de la mairie au format « pdf ».

Un ordinateur avec accès Internet a été mis à la disposition du public pour consulter le dossier dématérialisé d'enquête.

Conformément aux dispositions légales, une première publication relative à l'arrêté n°AP 24/115 du 4 septembre 2024 a eu lieu le 23 septembre 2024 dans les journaux suivants :

- Var Matin,
- La Marseillaise.

Cette parution a été renouvelée le 14 octobre 2024 dans les mêmes journaux.
J'ai visé dans le dossier à disposition du public les insertions correspondantes.

Des certificats d'affichage en date du 23 septembre puis du 13 novembre 2024, de la mairie de Toulon, ainsi que ceux de MTPM en date du 18 novembre 2024 sont joints au dossier.

Du déroulement de l'enquête, il ressort que l'ensemble des obligations légales et réglementaires a été respecté.

2.4 Analyse du dossier, dépouillement des observations et courriers

2.4.1 Analyse du dossier

Aucune des personnes venues aux permanences n'a consulté sur place le dossier ni n'a formulé de remarque sur son contenu.

Certaines personnes en avaient pris préalablement connaissance sur internet.

J'ai pu constater que le dossier était complet (cf. liste para 2.2). A chacune de mes permanences il était en état.

Quatorze PPA ont été invités par le président de Toulon Provence Méditerranée (TPM) à participer à l'examen du dossier le jeudi 4 juillet 2024 (Section régionale de conchyliculture, SCOT Provence Méditerranée, Préfecture du Var, TPM (en tant qu'Autorité compétente en matière de programme local de l'habitat, TPM (en tant qu'autorité organisatrice des transports), Conseil départemental du Var, Conseil régional PACA, CCI du Var, Chambre d'Agriculture du Var, Chambre des métiers, ARS du Var, DDTM, SNCF réseau et Mairie de Toulon).
Etaient présents : la Mairie de Toulon, MTPM (planification urbaine), ScoT Provence Méditerranée, CCI du Var, bureau d'études CITADIA. Les autres étaient excusés ou absents.

2.4.1.1. Sur les avis transmis des PPA :

- Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE)

Par arrêté n°AE-F09323P0066 du 5 avril 2024, la MRAE estime que **le projet ne nécessite pas d'évaluation environnementale.**

- Avis du conseil départemental du Var

Dans un courriel du 1^{er} juillet 2024, le conseil départemental du Var indique que le projet n'appelle pas d'observation.

- Avis de la chambre d'agriculture du Var

Dans un courrier du 17 juin 2024, la chambre d'agriculture du Var indique que le projet n'appelle pas d'observation et émet donc un avis favorable.

- Avis de la chambre des métiers et de l'artisanat du Var

Dans un courriel du 3 juillet 2024, la chambre des métiers et de l'artisanat du Var indique que le projet n'appelle aucune recommandation particulière.

- Avis de la DDTM

Dans un courrier du 1^{er} juillet 2024, la DDTM énonce :

- que la notice explicative doit être précisée concernant le devenir des zones 15, 16 et 17 situées sur la concession d'utilisation au regard de la nouvelle réorganisation.
- que la notice doit être complétée au sujet de la démolition, voire reconstruction de dalles béton pour la cale de mise à l'eau. En tant que cale de mise à l'eau publique pour les engins nautiques non motorisés, il est nécessaire de s'assurer de la visibilité et de la faisabilité du cheminement pour y accéder. Le projet de modification du PLU ne semble pas tenir compte du projet de la commune présenté le 25 janvier 2023 au service maritime et littoral (SML) de la DDTM concernant la création d'une deuxième cale de mise à l'eau.
- qu'il est demandé de transposer le projet de construction des bâtiments en page 26 de la notice sur le plan de la concession d'utilisation afin d'assurer une cohérence avec le cahier des charges de la concession qui ne prévoit aucune construction.
- que la page 14 de la notice explicative fait référence au sentier des douaniers qu'il convient de renommer sentier du littoral.

Il conviendra de suivre cet avis de la DDTM.

- Avis ARS du Var

Dans un courriel du 26 juin 2024, l'ARS PACA DT 83 fait la synthèse suivante des éléments fournis à l'autorité environnementale :

L'autoévaluation décrit les enjeux sanitaires du projet afin d'en évaluer les potentiels impacts :

- Le projet n'engendrera pas de besoin supplémentaire en eau potable.
- Le site n'est pas concerné par une pollution de sols
- Commune en zone 3 à fort potentiel radon : les constructions devront tenir compte du risque radon en termes d'étanchéité, ventilation et système de chauffage

Cette recommandation n'est pas reprise dans le règlement et ne figure pas non plus dans ses annexes.

- L'exposition au bruit, de même que l'exposition à la pollution de l'air, est jugée faible du fait de la localisation de l'ERP en contrebas de la corniche

De plus, la collectivité a mené une réflexion sur d'autres enjeux de santé de la zone :

L'accès piétons sera amélioré, ainsi que le stationnement pour les mobilités douces même si aucune voie spécifique n'est prévue.

Un travail sur l'ombrage et la végétalisation de la zone aura lieu, et notamment sur le parking qui constitue un îlot de chaleur important ; la surface lisse « libre » restera néanmoins conséquente pour permettre de recevoir les grands événements.

L'ARS indique ensuite les :

***Éléments manquants au dossier :**

o Risque vectériel

Cet aspect n'est pas évoqué dans la notice. Les futurs aménagements ne devront pas engendrer de prolifération de moustiques due à la stagnation de l'eau de pluie (étanchéité des regards, pas de terrasses à plots, etc.). La collectivité pourra s'appuyer sur le document [Limiter-la-prolifération-du-Moustique-tigre-dans-les-aménagements-urbain.pdf\(esterelcotedazur-agglo.fr\)](#) et compléter la déclaration de projet (DP) ainsi que le cahier des charges de l'aménageur.

o **Risque sanitaire potentiel lié à la phase travaux : qualité des eaux de baignade**

Cet aspect aurait dû être évoqué dans la notice. L'anse est exclusivement destinée aux loisirs nautiques, et non à la baignade (baignade interdite). La commune a choisi de contrôler tout de même ce site, en raison du type d'usagers, et de leur pratique (enfants en apprentissage donc chutes). Les travaux d'aménagement prévus (sur le milieu terrestre) ne devraient tout de même pas impacter la qualité des eaux de l'anse. Des dispositions doivent être inscrites dans la DP pour protéger le milieu marin en phase travaux.

Les installations sanitaires devront être raccordées au réseau public d'assainissement.

Il conviendra de suivre les préconisations de l'ARS, notamment en phase travaux.

2.4.1.2. Analyse de la compatibilité du projet

Une analyse détaillée de la compatibilité du projet avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est présente dans la notice de présentation.

De même, l'articulation et la compatibilité avec les documents de rang supérieur sont soigneusement analysés :

- Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoire (SRADDET) PACA,

Je n'émet aucune observation sur le détail des compatibilités et la pertinence de la prise en compte des première et troisième grandes lignes directrices que sont :

- o Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional.
- o Conjuguer égalité et diversité des territoires pour des territoires solidaires et accueillants

Cependant, n'apparaît pas dans la notice de présentation la seconde grande ligne directrice qui est « Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau.

J'en ai fait ma propre analyse et estime que les axes 2 (mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'organisation territoriale) et 3 (reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques) sont respectés. Ainsi, la gestion des déplacements et mobilité sur l'anse Tabarly est bien prise en compte (Axe 2) et le cadre de vie des usagers de cette anse amélioré (axe 3).

L'axe 1 (structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités) semble ne pas concerner le projet.

J'estime que cette absence dans la notice de présentation (non relevée par le public) ne nuit pas à la qualité globale du dossier. Il conviendra toutefois à veiller que la seconde ligne directrice du SRADDET soit respectée.

- Schéma régional de cohérence écologique (intégré au SRADDET),

Je n'émet aucune observation à ce sujet.

- Schéma régional climat air énergie PACA (intégré au SRADDET),

Je n'émet aucune observation à ce sujet car il n'y aura pas de nouvelle artificialisation des sols (voire une légère diminution) et une maîtrise de la consommation énergétique (présence de photovoltaïque) annoncée.

- Plan de protection de l'atmosphère,

Je n'émet aucune observation à ce sujet.

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Provence Méditerranée,

Les grandes orientations, pour lesquelles le projet est concerné, sont bien analysées et prises en compte. Je n'émet donc aucune observation à ce sujet.

- Schéma directeur de l'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône-Méditerranée

Le réaménagement du site ne devrait en rien le dégrader et la prise en compte des risques de submersion est garante de l'orientation OF0 qui impose de s'adapter aux effets du changement climatique.

- Plan de gestion des risques d'inondation et Programme d'actions de prévention des inondations des petits côtiers toulonnais

Ces risques sont parfaitement intégrés dans le projet.

- Plan de déplacement urbain (PDU)

Une meilleure définition des itinéraires dédiés aux piétons et cyclistes est intégrée au projet.

- Contrat de baie de la rade de Toulon

Là encore, par le respect des enjeux environnementaux et une gestion durable de l'espace et par la mise en place d'un espace dédié au public sur des thématiques liées à la mer et à l'environnement, le projet est en adéquation avec le contrat de baie.

J'estime donc que le projet est compatible avec les documents de rang supérieur.

2.4.1.3. Sur la notice de présentation

Document de 56 pages en couleur dont la qualité graphique est à souligner.
Les diverses photos et schémas sont nombreux, à propos et de très bonne qualité.

L'ensemble est didactique et présente parfaitement les grandes orientations qui ont prévalu à ce projet de réaménagement de l'Anse Tabarly.

Comme je l'ai souligné au paragraphe 1.4 du présent rapport, les schémas sur les enjeux urbains sont remarquablement explicites.

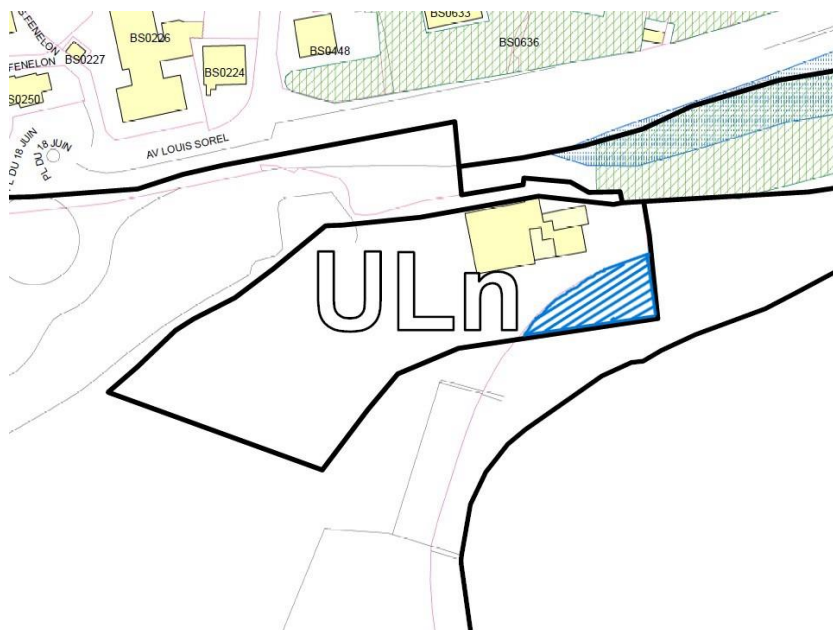
Dans la partie « programmation et parti pris », je ne peux que regretter l'absence d'éléments plus actualisés sur l'architecture du projet et une présentation de l'appel à candidature. Les éléments datent d'octobre 2023. Ils ont porté à confusion et surtout à beaucoup d'interprétations sur le bâti futur.

L'intérêt général n'est, globalement, pas remis en cause par le public qui s'est exprimé, si ce n'est sur la hauteur du hangar et la présence d'un atelier maintenance/réparation. Ce questionnement revient dans plusieurs observations que nous analyserons plus loin.

2.4.1.4. Sur le plan de zonage

La planche de zonage était en très grand format et donc parfaitement exploitable.

J'ai constaté dans le document n°5 (documents graphiques) que la zone ULn envisagée empiète sur le domaine public maritime (partie hachurée en bleu ci-dessous).



Cette anomalie graphique méritera d'être corrigée. J'y reviendrai dans mes conclusions et avis par une réserve à ce sujet.

2.4.1.5. Sur les autres documents du dossier

Les autres documents, dont la liste est décrite au paragraphe 2.2 du présent rapport, n'apporte aucun commentaire de ma part. Ils étaient complets et de très bonne qualité.

2.4.2 Dépouillement des observations et courriers

J'ai regroupé dans un procès-verbal de synthèse les observations du public et l'ai soumis à MTPM par courriel le vendredi 15 novembre et en main propre lors de la réunion faite dans les locaux de MTPM le 18 novembre 2024. Un mémoire en réponse m'a été envoyé par courriel le 27 novembre et reçu par courrier le 29 novembre 2024. Ces documents sont annexés au présent rapport.

J'ai pu dégager des observations du public 25 items, eux-mêmes structurés en 7 thèmes principaux :

- Thème 1 : Problématiques liées à l'environnement
- Thème 2 : Hauteur des constructions
- Thème 3 : Justifications techniques du projet
- Thème 4 : Concertation et information du public
- Thème 5 : Coût du projet
- Thème 6 : Conséquences liées à la modification du PLU
- Thème 7 : Divers

Le tableau ci-après présente l'ensemble des observations du public (synthétisées) et le thème de référence qui lui est rattaché.

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Réponses de TPM	Thème
L1 et C12	M. G. Collignon	Lettre	Destruction d'une zone naturelle avec biodiversité biologique et végétale.		Environnement
			Hausse d'immeuble non justifiée.		Hauteur immeuble
			Absence d'enquête préalable d'impact environnementale.		Environnement
C1	M. I. Royer de la Bastie	Courriel	Hausse d'immeuble non justifiée.		Hauteur immeuble
			Risque de dénaturation de la bordure du littoral.		Environnement
			Entretien d'un voilier possible après démâtage.		Non-justification technique
C2	M. A Siganos	Courriel	Projet globalement de qualité. Peu ou pas d'impact sur la qualité paysagère du site.		/
			Aucune mesure d'impact de « l'éco-base » sur la conservation du milieu marin.		Environnement
			Pas de présentation de la biodiversité de la zone.		Environnement
			Pas de mesure d'impact (ou des précautions afférentes) des activités de réparations et de carénages divers.		Environnement
			Pas de pédagogie de communication sur la protection de la biodiversité marine. A minima affichage à faire dans les 4 anses.		Environnement
			Evaluation environnementale sollicitée (même si non obligatoire en l'espèce).		Environnement
C3	M. P. Le Sann	Courriel	Coût du projet par rapport aux difficultés financières actuelles.		Coût du projet
			Nécessité de travailler sur des aspects strictement nautiques avant de refaire le parking et la presqu'île.		Divers
			Demande d'associer les CIL Mourillon et Cap Brun à la décision finale sur les propositions que feront les cabinets d'architectes.		Concertation
			Communication sur les coûts engendrés et mesures d'économies si renoncement à l'atelier de réparations.		Coût du projet
C4	M. D. O'Neill	Courriel	Opposition à la modification de la hauteur de construction.		Hauteur immeuble

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Réponses de TPM	Thème
C5	M. et Mme. Gautier	Courriel	Opposition à la modification de la hauteur de construction.		Hauteur immeuble
			Les anses du Mourillon sont des zones de loisirs et non pas vocation à cohabiter avec des activités d'industrie de maintenance de voiliers (nuisances diverses). Ces activités existent ailleurs dans la rade de Toulon. Mutualisation des moyens plus rentable.		Non-justification technique
			Hauteur et volume des constructions ne seront pas intégrés dans l'environnement existant et auront un impact défavorable sur le paysage actuel vu de la terre comme de la mer.		Hauteur immeuble
C6	M. C. Favrelle	Courriel	Demande à rétablir une circulation continue en bord de plage (paragraphe 2.5 du dossier de présentation de la DP).		Environnement
			Absence de bateau grée de 10 mètres sur les lieux. Pourquoi, au vu de l'activité actuelle, modifier la hauteur et les activités du lieu ?		Non-justification technique
			Présence d'un bâtiment de 12 m nuira beaucoup à la vue et au panorama (pour les résidents, comme pour les touristes). A minima végétalisation.		Hauteur immeuble
C7	M. E. Foliot	Courriel	Opposition au projet de modification de la zone UL du PLU.		/
			Futurs bâtiments d'une hauteur de 12m feront écran et nuiront au panorama et son contraire à l'esprit des plages du Mourillon.		Hauteur immeuble
			Pourquoi construire de nouveaux hangars alors que ceux existant sont sous exploités ?		Non-justification technique
			Etudes sur l'impact environnemental et conséquences du grignotage du trait de côte sujettes à caution.		Environnement
C8	M. et Mme Boutet	Courriel	Pas de besoin d'un atelier de maintenance/réparation car existence d'ateliers similaires dans la rade de Toulon.		Non-justification technique
			Si nécessité d'un atelier, le surcoût de passer de moins de 7 mètres à plus de 7 mètres a-t-il été évalué ? Quel en est le montant ? Justification d'une activité suffisamment importante ?		Coût du projet
			Préciser que la dérogation à passer à une hauteur de construction de 12 mètres ne concerne que le projet afin d'éviter des projets futurs d'une même hauteur dans la zone Uln.		Hauteur immeuble
			Prise en compte suffisante de la montée des eaux ?		Environnement
			Endettement suite à ce projet en période de réductions des dépenses ? D'autres priorités ne risquent-elles pas d'en pâtir ?		Coût du projet

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Réponses de TPM	Thème
C9	M. E. de La Taille	Courriel	Le projet d'une nouvelle base nautique est une excellente initiative.		/
			Le démâtage est une pratique courante dans les chantiers navals côtiers.		Non-justification technique
			Est-il impératif de construire un hangar de 10/12 mètres pour quelques rares exceptions ?		Hauteur immeuble
			Le projet doit s'intégrer au mieux dans le paysage en évitant qu'il soit imposant (hauteur et visuel).		Environnement
			Attention à la jurisprudence créée par cette modification au PLU qui pourrait affecter d'autres zones de bord de mer.		Modification PLU
C10	M. L. Corbier	Courriel	Inutilité de la création d'un atelier maintenance/réparation de cette hauteur pour quelques rares bateaux de cette taille et pour une utilisation occasionnelle. Les réparations peuvent être faites à l'extérieur.		Non-justification technique
			Budget alloué à cet atelier pourrait utilement être affecté à autre chose.		Coût du projet
			Il est incompréhensible que le projet ne fasse pas l'objet d'une étude environnementale (surtout pour le milieu aquatique). Elle est donc nécessaire.		Environnement
			Enveloppe budgétaire élevée et choquante dans le contexte budgétaire actuel, même si le remplacement des bâtiments actuels est nécessaire. Etudier un projet plus modeste, moins « vitrine » et moins coûteux.		Coût du projet
C11	CIL Cap Brun et Petit Bois	Courriel	La très grande majorité des réparations d'un bateau peuvent être effectués en extérieur, sans démâtage.		Non-justification technique
			D'autres chantiers de maintenance/réparation sont spécialisés dans la rade de Toulon.		Non-justification technique

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Réponses de TPM	Thème
			Les catamarans de sport peuvent être démâtés et remâtés très facilement.		Non-justification technique
			Besoin très exceptionnel qui ne justifie pas la construction d'un atelier d'une telle hauteur.		Non-justification technique
			Quel serait le coût de l'atelier seul dans l'ensemble du projet ?		Coût du projet
			Coût d'un atelier pas en rapport avec l'utilisation exceptionnelle envisagée.		Coût du projet
			La construction d'un atelier de réparation naval, même modeste, va à l'encontre de l'image de la Ville sur cette base nautique.		Environnement
			Aspect visuel que l'on ne peut pas évaluer en l'absence des projets issus de l'appel d'offre.		Environnement
			La création éventuelle de la zone Uln devra spécifier qu'elle est strictement restreinte à l'objet du présent projet.		Modification PLU
			Risques d'atteintes du milieu naturel en phase travaux.		Environnement
			Projet actuellement exonéré d'étude environnementale. Au vu des risques, demande à ce que celle-ci soit réalisée.		Environnement
			Impacts budgétaires (non évalués dans l'avant projet) de l'atténuation des risques demandée par les PPA (radon, moustiques, etc.) ainsi que ceux mis en avant par le programme « PAPI des petits côtiers toulonnais » (inondation, submersion, ...)		Coût du projet
			Non prise en compte du renouvellement de concession d'utilisation de plage.		Concertation
			Impact sur le projet de l'obtention (ou non) des autorisations non encore obtenues ?		Divers
			Quel est le coût du projet ? Les 12 M€ TTC concernent-ils l'ensemble du projet ou seulement la procédure d'appel d'offres auprès des architectes ? Autre enveloppe pour le reste des travaux ?		Coût du projet
			Besoin du détail (même sommaire) de l'enveloppe budgétaire dédiée au projet.		Coût du projet
			A l'heure des restrictions budgétaires, le « timing » est-il opportun ?		Coût du projet

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Réponses de TPM	Thème
			D'autres domaines (voirie, sécurité) ne sont-ils pas plus prioritaires.		Coût du projet
			L'enquête publique a été lancée avant même que les parties prenantes n'aient connaissance du projet concret du futur lauréat du concours d'architecte.		Concertation
			Réunion publique demandée pour présenter la proposition retenue.		Concertation
C13	M. et Mme Pillet	Courriel	Contre le passage à 12 mètres.		Hauteur immeuble
			La zone doit rester une base nautique de loisir.		Environnement
			Pas de besoin dans cette zone d'un atelier de réparation.		Non-justification technique
C14	P. Leroy	Courriel	Demande à laisser un cheminement agréable aux piétons.		Environnement
			Réunion prochaine du groupe de travail sur la réglementation des plages ?		Concertation
C15	A. Trede pour la fédération MART	Courriel	Les futurs bâtiments (10 mètres) ne devront pas cacher la vue mer à partir du sentier du littoral.		Environnement
			Prévoir une végétalisation importante.		Environnement
			Etablir avec grand soin les réseaux d'eaux usées et pluviales.		Environnement
			Bien prévoir le recul du trait de côte et la submersion marine.		Environnement
			Assurer la protection du milieu naturel et protéger les herbiers de posidonie.		Environnement
			Ne pas inclure le sentier du littoral dans la zone d'activité.		Environnement
			Prendre en compte les 2 cales de mise à l'eau dans le projet.		Environnement
			Prévoir la récupération des eaux de lavage des aires de carénage.		Environnement

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Réponses de TPM	Thème
			Récupération des eaux pluviales pour le rinçage du matériel nautique.		Environnement
			Prévoir des panneaux photovoltaïques.		Environnement
			Inclure les associations environnementales avant la prise de décision finale.		Environnement
C16	M. J. Mari	Courriel	Prévision du GIEC plus alarmistes que celles prises en compte dans le projet.		Environnement
			Faut-il construire un bâtiment aussi ambitieux dans un endroit aussi risqué ?		Environnement
			Demande de construction (ou d'implantation) d'une œuvre d'art sur le site de l'anse Tabarly.		Environnement
C17	Mme N. Martinet	Courriel	Craintes que le projet ne soit pas durable vis-à-vis de la montée des eaux et du changement climatique.		Environnement
			Sommes engagées seraient plus utiles ailleurs (trottoir, écoles).		Coût du projet

Monsieur le président de Toulon Provence Méditerranée a répondu aux observations du public par lettre n°1A 208 812 2671 9 du 27 novembre 2024.

3. SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Cette synthèse, reprend chacun des 7 thèmes abordés, les 25 items exposés, la réponse qui leur est faite par le maître d'ouvrage (cf. tableau du paragraphe précédent) et **mes propres observations en gras**.

3.1. Thème 1 : Problématiques liées à l'environnement

Observations sur l'absence d'étude d'impact et d'évaluation environnementale

A ces observations, le porteur de projet rappelle qu'une évaluation environnementale préalable a bien été menée afin de définir si une étude d'impact était nécessaire.

Après de nombreux échanges avec l'autorité environnementale il est ressorti qu'il n'y avait pas à soumettre ce projet à étude d'impact. Ceci a été acté par l'arrêté préfectoral n° AE-F09323P0066 en date du 05 avril 2023, portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R122-3-1 du Code de l'environnement qui spécifie que le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale.

Par conséquent, MTPM a proposé un examen « cas par cas » de la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU.

J'estime que la réponse du porteur de projet est très détaillée et didactique sur les notions d'étude d'impact et d'évaluation environnementale (cf. mémoire de réponse en annexe). L'avis de la MRAe conforte l'analyse faite en amont de l'enquête publique.

De plus, l'étude au cas par cas analyse de manière assez fine les conséquences éventuelles sur l'environnement, y compris sur le respect de la loi sur l'eau.

Prise en compte de l'intégration paysagère et des risques

Le porteur de projet a pour volonté d'intégrer la 4^{ème} anse en harmonie avec les autres anses du Mourillon en « *créant un aménagement paysager de qualité. Cette évolution vise à faire de l'espace une zone de promenade, offrant des panoramas maritimes importants, tout en permettant une halte aux visiteurs, à l'abri des vents dominants dans cette partie de l'anse* ».

De plus, les aménagements actuels, vétustes et inesthétiques, seront démolis et les futures constructions (elles aussi pensées respectueuses de l'environnement et « durables ») seront reculées par rapport au front de mer.

L'idée globale est bien de désartificialiser autant que faire se peut l'anse Tabarly en apportant de multiples aménagements et fonctionnalités aux usagers des sports nautiques et un cadre de vie agréable, respectueux de l'environnement et durable, pour l'ensemble des visiteurs et promeneurs.

Les risques, en phase chantier comme ceux inhérents à la montée prévisible des eaux, sont évalués et pris en compte dans le projet.

La circulation en bord de plage, comme à l'intérieur de la zone, a été pensée en termes de fluidification et d'accessibilité.

Enfin, sur le projet architectural, la réponse de MTPM est la suivante : « *Le programme technique détaillé lié au concours architectural demande une prise en compte du paysage et des vues depuis la terre comme depuis la mer, d'éventuelles énergies renouvelables, des matériaux durables, de la végétalisation, de la gestion des eaux de ruissellement, des eaux usées et pluviales, des eaux de lavage, dans une démarche d'obtention du label Bâtiments durables Méditerranéens ou équivalent. Il précise également les enjeux architecturaux avec en priorité l'insertion de l'établissement dans son environnement, la silhouette du projet et son épannelage.*

A ce jour, des axonométries, que l'on peut retrouver sur internet, circulent et peuvent être visibles pour le grand public alors qu'elles ne sont que des documents de travail non contractuels. La seule et unique intégration paysagère sera celle du visuel du projet retenu à l'issue de la procédure de concours d'architecture. ».

Là encore j'estime que la réponse du porteur de projet se veut à la fois didactique et conforme aux directives réglementaires et administratives.

3.2. Thème 2 : Hauteur des constructions

Ce thème est particulièrement revenu lors de mes permanences.

Dans le mémoire en réponse aux observations du public, MTPM précise plusieurs points importants :

- Le sous-secteur ULn ne représente que 2,6 % de la zone UL (il n'y aura pas de construction de plus de 7 mètres dans le reste de la zone UL),
- Ce sous-secteur, hors hauteur différenciée, sera soumis aux restrictions actuelles de la zone UL « *Les occupations et utilisations du sol nécessaires aux activités touristiques et nautiques pratiquées sur le bord de mer à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux.*
Les ouvrages techniques et les bâtiments nécessaires aux services publics et / ou au fonctionnement de la zone.
Sont autorisées les lignes et ouvrages de télécommunication ainsi que les installations de distribution d'énergie électrique, sous réserve qu'elles soient enterrées ou intégrées à une construction. »,
- La justification de la construction d'un hangar de stockage et atelier qui permettront à la fois une meilleure ergonomie dans son utilisation et une adéquation avec les pratiques actuelles de la voile et la volonté d'accueillir dans les meilleures conditions des compétitions de voile d'envergure,
- L'ensemble du projet n'a pas vocation à atteindre cette hauteur,
- Les constructions seront situées en contre-bas du talus support de la corniche du Général De Gaulle rendant l'ensemble de la 4^{ème} anse fonctionnelle et visuellement attractive et dégagée.

J'estime que les précisions fournies par écrit par MTPM apportent un éclairage nouveau qui permettent de réexpliquer le projet dans son ensemble, ses attendus et les limites fixées. Il n'est ainsi pas question d'étendre la zone ou d'y autoriser une autre dérogation que celle de la hauteur.

3.3. Thème 3 : Justifications techniques du projet

Pour ce thème, je retranscris « in-extenso » la réponse du porteur de projet :

« Dans l'objectif de réaménager de manière qualitative la base nautique intégrant une éco-base de la mer et anticiper ses futurs besoins, il est prévu un hangar qui permet de rentrer à l'intérieur des gréments complets pour le stockage en cas de réparation en cours d'exploitation. Elle vise donc une évolution de la pratique plus performante. Un hangar de stockage et un atelier de cette hauteur est indispensable pour une exploitation efficiente d'une base nautique moderne. Il est donc aucunement question de mettre en place une activité industrielle de type maintenance qui existe par ailleurs dans la rade mais bien de renforcer la maintenance sur place, déjà existante, lors des compétitions. »

Outre que MTPM recentre le besoin sur une exploitation efficiente d'une base nautique moderne, j'estime que la précision sur la préexistence d'un atelier dans les aménagements actuels et l'absence de volonté d'une activité industrielle sont de nature à rassurer.

3.4. Thème 4 : Concertation et information du public

J'apprécie que le porteur de projet rappelle qu'il y a déjà eu et qu'il y aura encore des présentations et échanges avec les deux CIL du Mourillon et du Cap-Brun, notamment pour présenter le projet retenu dans le cadre de la procédure du concours architectural.

Par ailleurs, la concession de plage est fixée à 30 ans à compter du 1^{er} janvier 2024.

3.5. Thème 5 : Coût du projet

Ce thème était effectivement absent dans le dossier de l'enquête publique. Les chiffres avancés dans les observations du public provenaient des éléments du concours architectural ou des médias.

MTPM en confirme l'estimation à 9 M€ HT intégrant les phases de diagnostics (amiante, plomb et sols), les aménagements urbains et paysagers et la partie bâtiment ainsi que les aménagements nécessaires pendant la phase transitoire pour permettre la continuité des activités actuelles.

De plus, *« les impacts liés aux risques d'inondations, de submersion marine, du recul du trait, radon, moustiques ayant été anticipés dans le cadre de l'étude de faisabilité et de programmation. »*

Enfin le surcoût propre au passage du hangar à 12 mètres est estimé à moins de 3% du budget initial.

J'estime donc que le budget a été bien calibré, prend en compte les études et observations des PPA et ne devrait pas « dérapé » au-delà des fluctuations dues à une éventuelle inflation.

3.6. Thème 6 : Conséquences liées à la modification du PLU

Sur ce point, je note que MTPM répond de manière claire aux observations en rappelant que *« Ce sous-secteur n'a pas vocation à faire jurisprudence puisqu'il est créé par le biais d'une déclaration de projet pour un projet en particulier. Les autres anses restent en zone UL dédiées à la baignade et les autres plages sont protégées (La Mitre, Méjean...) au titre de la loi littoral.*

Donc d'une part, nulle jurisprudence ne saurait être utilisée dans le but d'affecter d'autres zones de bord de mer et d'autre part, la destination du sous-secteur ULn est strictement la même que celle de la zone UL actuelle, c'est-à-dire limitée aux activités touristiques et nautiques. ».

Je n'ai donc pas d'observation sur ce point.

3.7. Thème 7 : Divers

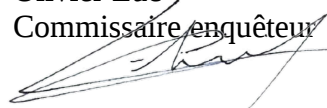
Pour répondre à l'observation sur la pertinence de se concentrer sur la partie uniquement nautique, le porteur de projet expose, de nouveau, les objectifs de l'ensemble du projet et la nécessité de le traiter dans sa globalité (pratiques sportives et de loisirs, évènementiel, éco-base de la mer, aménagements paysagers, stationnement, accès, ...).

L'éventuel impact que pourraient avoir les autorisations non encore obtenues a sa réponse dans le thème sur le coût du projet et semble avoir été traité.

Au vu de ces réponses, je n'ai pas d'observation sur ce thème.

J'estime, à travers l'analyse du dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Toulon relative au projet de réaménagement de l'Anse Tabarly, et au bilan de mes propres observations et celles du public, que la commune a répondu de manière claire et compréhensible aux observations du public.

Fait à Toulon, le 9 décembre 2024

Olivier Luc
Commissaire enquêteur


ANNEXES AU RAPPORT

LETTRE PROCES-VERBAL DE SYNTHESE EN DATE DU 15 NOVEMBRE 2024

(la synthèse des observations du public se trouve au paragraphe 2.4.2
supra)

Toulon, le 15 novembre 2024

Monsieur Olivier LUC
35, avenue de la Victoire du 8 mai 1945
83000 Toulon

à

Monsieur le président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée
Hôtel de la Métropole
107 Boulevard Henri Fabre – CS 30536
83041 Toulon Cedex 09

Objet : Enquête publique n° E24000035/83, portant sur la déclaration de projet valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Toulon relative au projet de réaménagement de l'anse Tabarly.

Monsieur le président,

L'enquête publique objet du présent courrier, vient de se terminer.

Vous trouverez dans le procès-verbal de synthèse ci-joint, remis en main propre à madame Schmid le 18 novembre 2024 et envoyé par courriel le 15 novembre 2024, les observations du public ainsi que les copies du courrier et des 17 courriels reçus.

Il est à noter qu'aucune observation n'a été consignée sur le registre d'enquête.

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, afin de rédiger mon rapport et formuler mes conclusions motivées, je souhaiterais connaître votre position sur l'ensemble des points listés, par courrier adressé à mon domicile, et par courriel, sous 15 jours à dater du 15 novembre.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération distinguée.

Olivier LUC
Commissaire enquêteur



Annexe : PV de synthèse des observations du public, copie du courrier et des 17 courriels reçus

LETTRE MEMOIRE EN REPONSE DE MTPM EN DATE DU 27 NOVEMBRE 2024



Toulon, le 27 NOV 2024

Jean-Pierre GIRAN
Président de Toulon Provence Méditerranée

À

Monsieur Olivier LUC
35 Avenue de la Victoire du 8 mai 1945
83000 TOULON

Direction Générale des Services

Valérie PAECHT
Directeur Général des Services

Direction Générale Adjointe des Services
Développement Durable et Valorisation du Territoire
Christine MORICE – DGAS

Direction de la Planification Territoriale et des Projets Urbains
Aurélié MEYER – Tél. : 04 94 36 48 54

Affaire suivie par
Inès GUILLIER – Chef de service
iguillier@metropoletpm.fr

L.R. avec A.R. n° 1A 208 812 2671 9

N/REF: DPTPU JPG/VP/CM/AM/IG 2024-124

OBJET: Enquête publique n° E24000035/83 portant sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Toulon relative au projet de réaménagement de l'Anse Tabarly.

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

A l'issue de l'enquête publique citée en objet qui s'est tenue du 7 octobre au 8 novembre 2024 inclus, vous avez bien voulu remettre au service Planification Urbaine de la Métropole TPM, un courrier en date du 15 novembre 2024 reçu le 18 novembre 2024 accompagné du procès-verbal de synthèse, ainsi que de l'ensemble des observations du public.

Il ressort de ces observations sept thèmes principaux, auxquels nous souhaitons apporter les réponses suivantes :

1- Problématiques liées à l'environnement

- Destruction/dénaturation de zone naturelle
- Absence d'étude d'impact préalable et d'évaluation environnementale
- Plan de communication sur la protection de la biodiversité
- Rétablissement de la circulation en bord de plage
- Prise en compte de la montée des eaux ; sous-estimée ?
- Intégration paysagère/ image de la ville
- Prévoir la récupération des eaux, du photovoltaïque

Réponse :

Absence d'étude d'impact

Outre l'évaluation environnementale, il est rappelé que les objectifs clés du réaménagement de l'Anse Tabarly visent à :

- Ouvrir la 4ème anse aux toulonnais en proposant une nouvelle perspective sur la mer ;
- L'affirmation de la base nautique en tant que repère majeur des plages du Mourillon ;
- La conformité aux recommandations de l'autorité environnementale ;
- La recherche d'une meilleure harmonie en termes d'aménagement et d'espace.

Avant l'engagement de la procédure de déclaration de projet valant mise en comptabilité du PLU, une étude de faisabilité et de programmation pour la requalification de la base nautique de Toulon a été menée par la ville de Toulon. Un examen au cas par cas conformément à l'article R122-3-1 du Code de l'environnement a été transmis à l'autorité environnementale. Le dossier déposé conformément à l'article R122-5 du Code de l'environnement, était proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Pour rappel, l'étude d'impact est une étude technique préalable à la réalisation d'un projet visant à apprécier les conséquences sur son environnement dans le but d'identifier si nécessaire, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

Une évaluation environnementale et une étude préalable ont donc été menées par une équipe pluridisciplinaire d'Assistance à Maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'étude faisabilité et de programmation, notamment par l'entreprise ICTP spécialisée en ingénierie environnementale et par un cabinet d'expertise spécialisé dans le domaine maritime ICE Pissarello. L'objectif était de savoir si le projet d'aménagement serait soumis à étude d'impact.

En plus de la complétude du Cerfa 14734-03, la demande d'examen au cas par cas déposée comprenait les annexes obligatoires ainsi que les annexes suivantes :

Annexe 7 - Mesures de protection pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;

Annexe 8- Phase 1 - études pré-opérationnelles ;

Annexe 9- Phase 2 - étude de faisabilité et de programmation.

Après une période d'échanges et d'analyses du dossier avec l'Autorité environnementale, celle-ci a pu appréhender le projet et les potentiels effets sur les milieux terrestre et marin liés aux travaux et à l'exploitation de la nouvelle base nautique. L'arrêté préfectoral n° AE-F09323P0066 en date du 05 avril 2023, portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R122-3-1 du Code de l'environnement, vient finaliser cette phase et le Préfet, par le biais de l'autorité environnementale, a décidé de ne pas soumettre le projet à étude d'impact.

Absence d'évaluation environnementale lors de la phase planification

Conformément à l'article R.104-12 du Code de l'urbanisme, qui précise les occasions dans lesquelles les procédures d'évolutions des documents d'urbanisme donnent lieu à une évaluation environnementale, et à l'article R.104-13 du Code de l'urbanisme, qui précise les occasions dans lesquelles les procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme donnent lieu à une évaluation environnementale, la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du

PLU a fait l'objet d'un examen au cas par cas, afin que la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) puisse conclure sur la nécessité ou non d'une soumission de la procédure d'évolution du document d'urbanisme à une évaluation environnementale.

Les Plans Locaux d'Urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale systématique à l'occasion de leur mise en compatibilité lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000. Dans les autres cas, le projet fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale. Etant donné que le secteur de projet n'est pas concerné par un site Natura 2000, la procédure de déclaration de projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas « ad hoc ».

La saisine à la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) a été réalisée le 05 mars 2024, reçue par la MRAe le 26 mars 2024. Celle-ci nous a notifié son avis conforme en date du 03 mai 2024 indiquant qu'effectivement, le projet de réaménagement de l'Anse Tabarly ne nécessite pas d'évaluation environnementale. En effet, dans son avis, la MRAe considère que : « [...] la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme relative au projet de réaménagement de l'Anse Tabarly de la commune de Toulon (83) n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. [...] ».

Par conséquent, c'est fort de ces deux avis de l'Autorité environnementale, que la Métropole TPM n'a pas réalisé une étude environnementale mais a proposé un examen cas par cas dit « ad hoc » concernant la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU. Le Conseil métropolitain a entériné ce choix par délibération n°24/09/194 en date du 12 septembre 2024, justifiant l'absence d'évaluation environnementale pour la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU de Toulon.

Prise en compte de l'intégration paysagère et des risques

Concernant la zone naturelle, il est rappelé que la quatrième anse se démarque des plages du Mourillon par sa discontinuité et sa faible qualité paysagère, en raison d'un déficit de végétalisation, de la vétusté des bâtiments existants et d'aménagements sommaires. Alors que de larges pelouses ombragées prennent place au sein des trois premières anses, le site du projet se caractérise principalement par un espace de stationnement en enrobé. La promenade Henri Fabre, bordée d'arbres, et les abords du centre de loisirs jeunesse ont bénéficié d'une végétalisation, mais celle-ci s'achève au niveau de la quatrième anse. Les masses végétales se concentrent sur le talus de la route départementale située en contre-haut de la base nautique. Les enjeux du réaménagement de l'anse résident dans la valorisation du potentiel paysager de cette zone, en mettant en exergue les ouvertures naturelles et en intégrant harmonieusement les futurs bâtiments. Au-delà de la dimension sportive, la future base nautique est envisagée comme un véritable lieu de vie et de convivialité, offrant des espaces propices à la détente, au sein d'un cadre naturel revu et révélé. L'objectif premier est d'optimiser la vue sur la mer en créant un aménagement paysager de qualité. Cette évolution vise à faire de l'espace une zone de promenade, offrant des panoramas maritimes importants, tout en permettant une halte aux visiteurs, à l'abri des vents dominants dans cette partie de l'anse.

La ville de Toulon ainsi que la Métropole TPM ont donc la volonté de réaliser un projet soigné cherchant à améliorer la qualité du lieu en accompagnant le développement des sports nautiques.

Ainsi, le projet vise à libérer la quatrième anse des constructions vétustes et inesthétiques pour les rassembler dans le sous-secteur ULn du PLU. L'objectif est de minimiser l'impact visuel des futures constructions en les éloignant du bord du rivage, et en affirmant le caractère paysager et environnemental du site.

Le programme technique détaillé lié au concours architectural demande une prise en compte du paysage et des vues depuis la terre comme depuis la mer, d'éventuelles énergies renouvelables, des matériaux durables, de la végétalisation, de la gestion des eaux de ruissellement, des eaux usées et pluviales, des eaux de lavage, dans une démarche d'obtention du label Bâtiments durables Méditerranéens ou équivalent. Il précise également les enjeux architecturaux avec en priorité l'insertion de l'établissement dans son environnement, la silhouette du projet et son épannelage.

A ce jour, des axonométries, que l'on peut retrouver sur internet, circulent et peuvent être visibles pour le grand public alors qu'elles ne sont que des documents de travail non contractuels. La seule et unique intégration paysagère sera celle du visuel du projet retenu à l'issue de la procédure de concours d'architecture.

En matière d'accessibilité des piétons, les cheminements piétons actuels sont discontinus et de qualité limitée. Le projet s'engage à améliorer la qualité des accès piétons et PMR à la base nautique, notamment depuis les promenades des anses du Mourillon (promenade Henri Fabre) et le boulevard du littoral Frédéric Mistral, ainsi que depuis l'arrêt de bus, situé à l'entrée Est des plages. Les cheminements piétons et l'aménagement des espaces publics visent à créer des liens entre les différents éléments du programme, mettant en valeur les vues sur le paysage et le futur bâtiment.

La nouvelle base nautique représente également une opportunité stratégique pour consolider le front de mer et harmoniser les aménagements des plages du Mourillon et du sentier du littoral. Le projet tend à améliorer sa lisibilité, à travers un balisage efficace, un cheminement dédié et le retrait des bâtiments du front de mer. L'intégration du réaménagement du sentier, permettant une meilleure attractivité, ne se limite pas à élargir son rayonnement, il participe à dépasser le caractère monofonctionnel du site. A travers ses aménagements, le projet cherche à renouveler la base nautique, tel un lieu de vie dynamique et culturel, au sein de l'entité des plages du Mourillon, contribuant ainsi à l'enrichissement et à la vitalité du territoire métropolitain.

Le programme vise à désartificialiser les espaces autant que faire se peut pour prendre en compte la qualité du paysage mais aussi les problématiques de risques liées, notamment à la montée de eaux.

Une attention particulière sera également portée sur la phase chantier conformément à l'arrêté préfectoral n° AE-F09323P0066 en date du 05 avril 2023, qui entérine le fait que la ville de Toulon s'engage « à mettre en œuvre, en phase chantier, les mesures suivantes : [...] diverses mesures afin de prévenir et de protéger le site de toute pollution ; S'assurer de l'absence de nuage turbide par un suivi de la turbidité et de limiter sa dispersion ; Limiter les émissions lumineuses ; [...] ».

Concernant la prise en compte du risque d'érosion du trait de côte, le projet présenté en amont de la présente procédure à la MRAe explique bien que le choix de l'emplacement des nouveaux bâtiments, respecte les projections de montée du niveau de la mer (constructions non affectées) ainsi que de la possibilité de recul du trait de côte (zone tampon). Par ailleurs, le risque lié au recul du trait de côte est faible au droit de la zone du projet. En effet, cette portion du littoral est dotée d'ouvrages de protection (digues en enrochement et « presqu'île ») qui ont montré leur efficacité.

L'historique de l'évolution du trait de côte après la réalisation de ces ouvrages fait état d'une érosion très faible mais également d'une accrétion au sein de l'anse constituant le secteur du projet de la base nautique.

2- Hauteur des constructions

- Nouvelle hauteur proposée non justifiée
- Bâtiment de 12 mètres nuira au panorama
- Préciser que la nouvelle hauteur ne s'applique qu'au présent projet
- Construction d'un hangar de 12 mètres uniquement pour de rares exceptions

Réponse :

La présente procédure vise à créer un sous-secteur ULn (0,72 ha) qui accueillera la base nautique et son éco-base. Cette création de sous-secteur vise à circonscrire le projet à une partie de la 4^{ème} anse et par conséquent de ne pas permettre une hauteur de 12 mètres sur l'intégralité de la zone UL (27,4 ha). Le sous-secteur ULn représente 2,6% de la zone UL.

La zone UL et le sous-secteur ULn sont restreints quant aux occupations et utilisations du sol admises. En effet l'article 2 de la zone UL dispose que « *Les occupations et utilisations du sol nécessaires aux activités touristiques et nautiques pratiquées sur le bord de mer à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux.*

Les ouvrages techniques et les bâtiments nécessaires aux services publics et / ou au fonctionnement de la zone.

Sont autorisées les lignes et ouvrages de télécommunication ainsi que les installations de distribution d'énergie électrique, sous réserve qu'elles soient enterrées ou intégrées à une construction. »

Par conséquent les autres types d'occupations du sol sont interdits, le sous-secteur ULn est donc limité.

Au sein du sous-secteur ULn, la hauteur maximale à 12 mètres est apparue nécessaire pour permettre l'établissement d'un atelier de réparation/maintenance d'une dimension suffisante pour accueillir des compétitions de voiles d'envergure. La réparation doit ainsi se faire sur place et parfois au moment des régates. L'ensemble du projet n'a pas vocation à atteindre cette hauteur.

Un hangar de stockage et atelier de cette hauteur est indispensable pour une exploitation efficiente d'une base nautique moderne. De plus cette hauteur de hangar permet de compartimenter certaines parties avec du stockage en hauteur en mezzanine et permet d'augmenter la surface de stockage sans pour autant augmenter l'emprise au sol.

Certains travaux de maintenance nécessitent de se réaliser dans un hangar dédié.

Le projet vise donc à réaménager de manière qualitative la base nautique intégrant une éco-base de la mer tout en anticipant ses futurs besoins en la positionnant en tant qu'équipement de rayonnement régional voire national. Les zones bâtimentaires à 12 mètres ne dépasseront pas l'altimétrie de la route départementale et son mur de soutènement afin de préserver la vue sur le paysage de la rade. En recul par rapport au front de mer, les nouveaux bâtiments s'inséreront en contre-bas du talus, support de la corniche du Général de Gaulle. Le programme s'attelle à rétablir l'harmonie visuelle entre les anses, favorisant des perspectives dégagées sur le littoral, autrefois masquées par la configuration actuelle des infrastructures associatives. De fait, le projet permettra un développement des vues sur la mer depuis le talus et l'anse, favorisant des perspectives dégagées

sur le littoral, autrefois masquées par la configuration actuelle des infrastructures associatives, améliorant qualitativement l'ensemble du grand paysage.

En outre, il est rappelé que l'ensemble du projet n'a pas vocation à atteindre la hauteur maximale qui sera autorisée au sein du secteur ULn.

3- Justifications techniques du projet

- *Entretien d'un voilier tout à fait possible sans démâtage*
- *Démâtage aujourd'hui très rapide*
- *Les activités de maintenance/réparation non rien à faire sur une zone dite de loisir, d'autres chantiers dans la rade sont capables de la faire*
- *Absence réelle de besoin par rapport à l'activité actuelle*

Réponse :

Dans l'objectif de réaménager de manière qualitative la base nautique intégrant une éco-base de la mer et anticiper ses futurs besoins, il est prévu un hangar qui permet de rentrer à l'intérieur des gréments complets pour le stockage en cas de réparation en cours d'exploitation. Elle vise donc une évolution de la pratique plus performante. Un hangar de stockage et un atelier de cette hauteur est indispensable pour une exploitation efficiente d'une base nautique moderne. Il est donc aucunement question de mettre en place une activité industrielle de type maintenance qui existe par ailleurs dans la rade mais bien de renforcer la maintenance sur place, déjà existante, lors des compétitions.

4- Concertation et information du public

- *Demande d'associer les riverains avant les aux décisions finales*
- *EP lancée avant concertation du public*
- *Réglementation des plages – EP sur les concessions de plage*

Réponse :

La déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU n'étant pas soumise à évaluation environnementale, la concertation n'est pas exigée conformément à l'article L103-2 du Code de l'urbanisme.

Cependant bien avant le lancement de la déclaration de projet plusieurs présentations et échanges ont été effectués lors des derniers Comités d'Intérêt Local des quartiers du Mourillon et du Cap Brun.

Lors du choix du lauréat du concours, le projet retenu dans le cadre de la procédure du concours architecturale sera présenté.

La concession des plages

Une concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports et spécifique à l'Anse Tabarly/Base nautique a été récemment établie entre l'Etat et la Ville de Toulon. Cette dernière est fixée à 30 ans à compter du 1^{er} janvier 2024.

5- Coût du projet

- Coût du projet par rapport aux difficultés financières actuelles et par rapport à des projets plus urgents
- Demande du détail financier du projet (12 M€ uniquement pour les constructions ?) et des mesures d'économies si renoncement à l'atelier de réparation ou si non-modification de la zone UL actuelle, coût du seul atelier et commissaire enquêteur)
- Coûts pas en adéquation avec l'utilisation (faible) prévue
Certains impacts budgétaires suite aux observations des PPA non évalués

Réponse :

L'estimation des travaux actualisée au moment du lancement du concours architectural est de 9 Millions d'Euros HT. Le coût de la démolition de l'ensemble des équipements nautiques actuels ainsi que le Centre de Loisirs Jeunesse Presqu'île est intégré. Les diagnostics amiante et plomb ainsi que les études de sols ont été anticipés.

L'estimation comprend une partie d'aménagements urbains (parking) et paysagers (espaces verts) et une partie bâtiment. Elle intègre la prise en compte de matériaux durables vis-à-vis du contexte maritime du projet. Elle prend en compte également la réalisation d'une partie des travaux en site occupé intégrant pour certaines phases la mise en place de bungalows provisoires.

Les impacts liés aux risques d'inondations, de submersion marine, du recul du trait, radon, moustiques ayant été anticipés dans le cadre de l'étude de faisabilité et de programmation.

Le surcoût spécifique propre au passage du hangar à 12 m reste sensiblement neutre, inférieur à 3 % du coût du bâtiment total.

6- Conséquences liées à la modification du PLU

- Jurisprudence de cette modification de PLU qui pourrait affecter d'autres zones de bord de mer
- Préciser que la future zone ULn est strictement restreinte à l'objet du présent projet

Réponse :

Il est rappelé que la présente procédure de Déclaration de Projet valant mise en compatibilité du PLU a pour objet de permettre la création du sous-secteur ULn qui représente une sous partie au sein de la zone UL actuellement en vigueur dans le PLU opposable. Le chapeau introductif de la zone UL est alors complété pour bien préciser que la création de ce sous-secteur est relative à la base nautique et à son éco-base de la mer.

L'article UL1 dispose que :

« Tous les types d'occupation du sol sont interdits à l'exception de ceux autorisés à l'article UL2 ».

Ledit article UL2 précise de manière limitative les occupations et utilisations du sol admises à des conditions particulières.

Ce sous-secteur n'a pas vocation à faire jurisprudence puisqu'il est créé par le biais d'une déclaration de projet pour un projet en particulier. Les autres anses restent en zone UL dédiées à la baignade et les autres plages sont protégées (La Mitre, Méjean...) au titre de la loi littoral.

Donc d'une part, nulle jurisprudence ne saurait être utilisée dans le but d'affecter d'autres zones de bord de mer et d'autre part, la destination du sous-secteur ULn est strictement la même que celle de la zone UL actuelle, c'est-à-dire limitée aux activités touristiques et nautiques.

7- Divers

- *Travailler sur des aspects strictement nautiques avant de refaire le parking et la presqu'île*
- *Impact sur le projet de l'obtention (ou non) des autorisations non encore obtenues*

Réponse :

L'Anse Tabarly, se distingue principalement par sa base nautique, dédiée aux pratiques sportives et aux loisirs, et par l'accueil d'événements de moyenne et de grande envergure. Toutefois, un vaste parking, consacré aux équipements attenants et aux plages du Mourillon, occupe une surface prépondérante. Au Sud, la promenade Henri Fabre se prolonge depuis les plages du Mourillon jusqu'à une presqu'île comprenant un espace dédié aux propriétaires canins.

Le Centre de Loisirs Jeunesse est également présent à l'interface de la presqu'île et du Centre Municipal de Voile, prenant place au sein d'un ancien restaurant réaménagé et actuellement peu pratiqué en raison de sa conception initiale.

Au sein de l'espace de stationnement, situé à l'ouest de la base nautique au niveau de l'anse Tabarly, le site accueille régulièrement des événements importants, participant à l'attractivité communale et métropolitaine lors des périodes estivales.

Sur sa partie sud, l'Anse Tabarly propose un lieu de promenade, peu ombragé, reliant la presqu'île aux plages du Mourillon. Cet espace est prisé par les propriétaires canins, ainsi que par les pêcheurs à la ligne. Le projet porte donc une réflexion globale sur l'établissement futur de la base nautique intégrant l'éco-base de la mer, ainsi que sur les espaces publics environnants, tels que les parcours piétons, les aménagements paysagers, le stationnement et la plage. L'objectif est de renforcer la synergie entre les différents occupants de la base nautique, en vue de pérenniser et d'améliorer qualitativement les activités présentes et futures du site.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Jean-Pierre GIRAN
Président de Toulon Provence Méditerranée