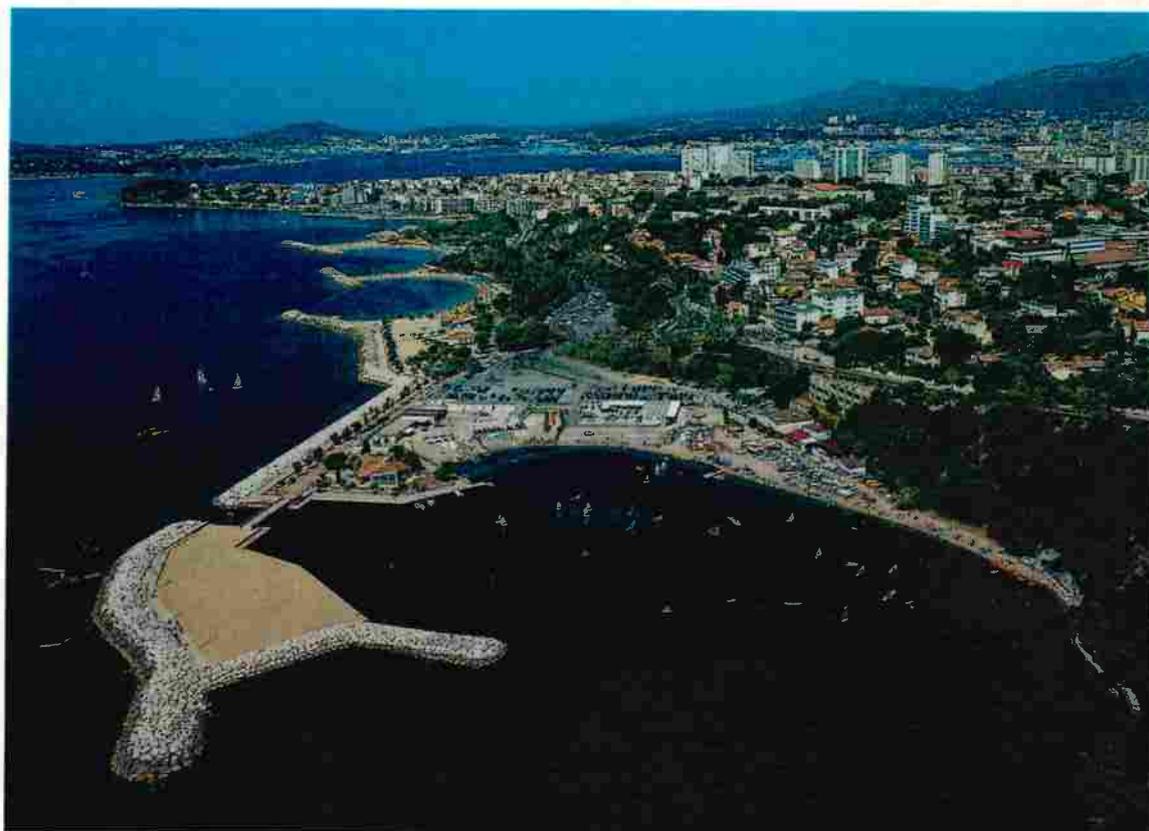


CONCLUSIONS D'ENQUETE PUBLIQUE



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

1. OBJET DE L'ENQUETE (RAPPEL)

La ville de Toulon dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) 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, porte sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Toulon, relative au projet de réaménagement de l'anse Tabarly.

Le dossier d'enquête publique présente le projet de réaménagement de la 4ème anse, qui souffre de vétusté et d'une rupture d'accessibilité par rapport aux autres plages du Mourillon.

Ceci permettra de reconnecter cette anse aux plages et à la promenade Henri Fabre, tout en maintenant et développant les activités de la base nautique de l'anse Tabarly, qui inclut un centre de loisir, un Yacht Club et un club de pirogues tahitiennes.

Le projet prévoit la démolition des structures existantes et la reconstruction d'équipements en matériaux durables, en tenant compte des risques de submersion marine d'ici 2100.

L'objectif global est de créer un environnement harmonieux qui répond aux besoins des utilisateurs tout en améliorant la qualité du paysage et de l'architecture, contribuant ainsi à l'image dynamique et moderne de Toulon.

Afin de permettre la mise en œuvre opérationnelle du projet, il s'agira de créer un sous-secteur ULn dans l'actuelle zone UL du PLU de Toulon. Cette zone permettra un bâti jusqu'à une hauteur de 12 mètres, au lieu de 7 dans la zone UL. Les autres caractéristiques sont inchangées.

J'ai vérifié les éléments de l'objet de l'enquête et n'ai pas relevé d'erreur ou de contradiction.

1.1. Sur la forme du dossier mis à l'enquête publique

J'ai trouvé le dossier de présentation accessible et bien documenté. Plus particulièrement les schémas et photographies étaient d'une excellente qualité. Le public rencontré n'a d'ailleurs pas fait de remarque à ce sujet et n'a pas exprimé de doléance sur une quelconque « complexité » du document. Certaines remarques ont fait état d'un manque d'information sur le coût global et sur l'absence de précision sur le projet architectural.

Je considère donc que le document répond aux exigences légales.

Le traitement de cette enquête est conforme à la réglementation. Ainsi, les différents arrêtés, mesures de publicité et échanges avec les services de l'Etat ont bien été traités dans les délais impartis.

La population a été consultée en amont et informée par le biais de réunions avec les CIL du Mourillon et du Cap-Brun.

Le dossier était très bien présenté et tenu à la disposition du public à l'accueil du service urbanisme de la mairie et consultable sur le site Internet de la commune (y compris, au fur et à mesure de leur arrivée, les observations courriel du public). De plus, une page sur les panneaux déroulants de la ville de Toulon informait de la tenue de l'enquête publique.

Je considère que la publicité faite à cette enquête a été très satisfaisante.

Je n'ai rencontré que peu de personnes lors de mes permanences, cependant, les observations recueillies montraient un réel intérêt au projet et provenaient en grande majorité de membres des deux CIL du Cap-Brun et du Mourillon.

Les observations émises étaient variées, bien argumentées et me semble assez exhaustives.

1.2. Sur le fond du dossier mis à l'enquête publique

La thématique du dossier était bien expliquée et compréhensible. La Métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM) porte, avec la ville de Toulon, un projet de réhabilitation et de réaménagement de l'anse Tabarly dont les bâtiments sont, pour certains, actuellement assez vétustes.

Il y est prévu la construction d'un hangar de maintenance/réparation dont la hauteur pourrait avoisiner les 12 mètres. Une modification de PLU, dans une zone restreinte, est donc nécessaire.

Le dossier du projet est d'une lecture assez facile.

J'ai regretté que n'y apparaisse pas une courte explication sur le financement (montant et détail succinct) et que les documents graphiques concernant les bâtiments futurs aient été peu représentatifs et que leur « technicité » (axonométries) aient pu laisser trop de place à l'imaginaire.

Ces 2 points ont alimenté les spéculations des personnes rencontrées lors de mes permanences et bon nombre d'observations écrites.

Je considère néanmoins que le projet traduit bien la thématique exposée supra et permettait à chacun de s'en faire une opinion.

La légalité du projet ne me semble pas à remettre en cause. Les instances supra-communales et les PPA ont été consultées et ont apporté un avis favorable, avec pour la DDTM et l'ARS quelques observations mineures qui pourront aisément être intégrées en cas de réalisation du projet.

Les questions et observations du public s'inscrivent selon sept thèmes principaux :

1.2.1. Problématiques liées à l'environnement

Aux interrogations sur l'absence d'étude d'impact et d'évaluation environnementale, j'observe que :

- En amont du projet, des études environnementales ont été réalisées et exposées à l'autorité environnementale (MRAe) et ont conduit au dépôt de la demande d'examen au cas par cas F09323P0066 de mars 2023,
- Après de nombreux échanges, la MRAe a confirmé par arrêté n°AE-F09323P0066 du 5 avril 2024 que **le projet ne nécessitait pas d'évaluation environnementale.**

Le dossier expose ces éléments et la façon dont l'environnement est appréhendé.

J'estime donc que la présente enquête publique a, non seulement, respecté les dispositions légales, mais prend en compte de manière significative le respect de l'environnement terrestre et maritime.

A également été posé la question de l'intégration paysagère et la mesure des risques liés au projet, notamment la prise en compte des conséquences du réchauffement climatique (montée des eaux et risques de submersion).

Dans la notice de présentation, j'ai constaté la volonté de détailler avec soin ces deux points. Puis, dans le mémoire en réponse aux observations du public, une longue explication sur ces sujets témoigne de l'intérêt manifeste accordé à ces sujets.

Le niveau d'analyse sur le sujet d'intégration paysagère, comme sur celui de la montée des eaux, renforcés par l'étude au cas par cas, en liaison avec la MRAe, et les précisions apportées dans le mémoire en réponse m'incitent à penser que les sujets ont été traités avec soin et que l'ensemble des risques a bien été évalué.

1.2.2. Hauteur des constructions

Le thème de la hauteur des constructions a été fréquemment abordé lors des permanences, il existe à la fois un doute sur la justification du besoin et une crainte sur la prolifération de constructions hautes.

Dans son mémoire de réponse aux observations du public, MTPM synthétise et précise plusieurs points clés :

- Le sous-secteur ULn ne représente qu'une faible surface de la zone UL (2,6 %), et il n'y aura aucune construction de plus de 7 mètres autorisée dans le reste de la zone UL.
- Ce sous-secteur sera soumis aux restrictions de la zone UL, qui permettent des constructions nécessaires aux seules activités touristiques et nautiques, à condition qu'elles respectent le caractère des sites et préservent les milieux.
- Un hangar de stockage et un atelier seront construits pour améliorer l'ergonomie et s'adapter aux pratiques de la voile, tout en facilitant l'accueil de compétitions de voile importantes.

- Le projet ne vise pas à atteindre la hauteur maximale autorisée sur l'ensemble du sous-secteur ULn mais seulement à certains endroits construits.
- Les constructions seront situées en contrebas du talus de la corniche du Général De Gaulle, ce qui rendra la 4ème anse beaucoup plus fonctionnelle, attrayante et dégagée visuellement qu'aujourd'hui.

J'estime donc qu'il y a bien eu recherche afin de limiter la zone de construction aux seuls besoins autorisés en zone UL, d'en limiter l'impact visuel et de coller au plus près à la volonté de développer l'attractivité sportive et l'image de la ville.

1.2.3. Justifications techniques du projet

Pour certaines personnes le projet ne se justifie pas techniquement car il serait possible de démâter facilement un bateau pour son entretien, ou l'entretenir en extérieur, ou encore faire appel à d'autres chantiers car il y n'y aurait pas un réel besoin par rapport à l'activité actuelle.

Le porteur de projet explique que l'activité future de ce hangar ne doit pas être confondue avec celle d'un chantier industriel, mais permettra de renforcer la maintenance sur place, déjà existante, notamment lors des compétitions.

Bien que d'autres chantiers navals dans la rade puissent effectuer des réparations, le projet vise à améliorer qualitativement la base nautique en intégrant une éco-base de la mer et en anticipant les besoins futurs.

Il est souligné que l'objectif n'est pas d'installer une activité industrielle

Comme je l'ai écrit dans mon rapport d'enquête publique, j'estime que la précision sur la préexistence d'un atelier dans les aménagements actuels et l'absence d'intention de créer une activité industrielle sont de nature à rassurer.

La hauteur voulue, qui permettra l'entretien sans démantage de voiliers modernes, est en cohérence avec la volonté d'attractivité sportive déjà évoquée dans le paragraphe précédent.

1.2.4. Concertation et information du public

Si peu de remarques font état d'un manque d'information en amont, les riverains souhaitent être associés aux futures décisions et principalement sur le projet architectural.

Dans son mémoire en réponse, le porteur de projet rappelle que des réunions d'information ont permis de présenter le projet aux deux CIL du Mourillon et du Cap-Brun et que la concertation se poursuivra lors de la présentation du projet architectural.

A la question de l'existence d'une concession d'utilisation du domaine public maritime (DPM), MTPM signale que celle-ci existe et est fixée pour une durée de 30 ans à compter du 1^{er} janvier 2024.

Les réponses apportées par le porteur de projet sont parfaitement claires. Il conviendra de formaliser cette concertation avec le public, à tout le moins avec les CIL, dès le projet architectural retenu.

1.2.5. Coût du projet

Le coût total du projet étant estimé à environ 12 M€ TTC (hausse « naturelle » incluse) et non évoqué dans le corps du dossier d'enquête, la réponse de MTPM était attendue et a levé de nombreux doutes.

Ce coût estimatif est bien un « tout compris », les diagnostics réalisés en amont, les aménagements urbains et paysagers et les constructions sont bien intégrés.

Le surcoût du hangar de 12 mètres, décrit dans plusieurs observations, reste marginal car évalué à 3% de l'enveloppe.

J'estime qu'au vu des réponses du porteur de projet, il paraît clair que l'ensemble des postes de travaux ou réalisations a été réfléchi.

La question de la légitimité de la dépense ressort de la seule politique d'aménagement voulue par la ville de Toulon.

1.2.6. Conséquences liées à la modification du PLU

La MTPM rassure sur l'absence de risque que ce projet fasse jurisprudence. En effet, le sous-secteur est créé par le biais d'une déclaration de projet pour un projet particulier et la destination de ce 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 souscris à cette analyse qui complète les éléments déjà contenus dans le dossier de présentation.

Cependant, j'ai pu noter sur le document graphique que la zone ULn envisagée empiète sur une partie du domaine public maritime.

Cette erreur graphique devra être corrigée.

J'émet donc une réserve à ce sujet et propose de retirer la partie incriminée de la future zone ULn.

1.2.7. Divers

A la question de, peut-être, privilégier les aspects strictement nautiques avant de se lancer dans de grands travaux, le porteur de projet note que l'Anse Tabarly se caractérise par sa base nautique, qui soutient des activités sportives et des événements de diverses envergures. Cependant, un grand parking, destiné aux équipements et aux plages du Mourillon, occupe une part importante de l'espace. Au sud, la promenade Henri Fabre s'étend jusqu'à une presqu'île avec un espace pour les propriétaires de chiens. Le Centre de Loisirs Jeunesse, situé entre la presqu'île et le Centre Municipal de Voile, est installé dans un ancien restaurant réaménagé, mais est peu utilisé en raison de sa conception. L'espace de stationnement à l'ouest de la base nautique accueille régulièrement des événements, contribuant à l'attractivité de la région pendant l'été.

Le projet vise à repenser l'avenir de la base nautique en intégrant une éco-base de la mer et en améliorant les espaces publics environnants, tels que les parcours piétons et les aménagements paysagers.

L'objectif est de renforcer la synergie entre les différents utilisateurs de la base nautique pour pérenniser et améliorer la qualité des activités présentes et futures sur le site.

Ce rappel sur les objectifs qui ont présidés à la conception du projet permet d'évaluer le projet dans son intégralité et d'en mesurer les interconnexions entre environnement, paysage, technicité et attractivité future.

J'estime que ce projet est cohérent et que la seule réfection ou réhabilitation des locaux existants ne saurait garantir une activité stable à moyen terme ni améliorer le paysage de cette anse.

Pour conclure sur le fond du dossier, j'estime que la Métropole Toulon Provence Méditerranée a présenté, et précisé par ses réponses détaillées aux observations du public, un dossier clair et structuré qui essaie, au mieux, d'allier projet d'intérêt public, développement durable et environnement.

2. CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Au terme de cette enquête publique que j'ai mené avec diligence et équité, après avoir :

- Analysé le dossier mis à disposition du public,
- Analysé avec soin les dires et remarques écrites du public,
- Reçu toutes les personnes qui se sont présentées,
- Recueilli et analysé le mémoire en réponse de la MTPM à mon procès-verbal de synthèse des observations du public,
- Visité la zone d'enquête.
- Noté les avis favorables des institutions étatiques ou territoriales, des responsables communaux et des PPA consultés et la compatibilité du projet avec les documents supra-PLU existants.

Et compte-tenu :

- De la régularité de l'enquête publique qui s'est déroulée sans incident,
- De l'information du public faite conformément aux prescriptions réglementaires,
- De l'absence d'évaluation environnementale autorisée par la MRAe par arrêté du 5 avril 2024 et remplacée par une procédure au cas par cas menée en conformité avec les textes réglementaires et n'ayant pas relevé d'incidence notable sur l'environnement,
- Des réponses écrites détaillées de Monsieur le Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée et des rencontres avec des représentants de MTPM et de la ville de Toulon,
- Des observations consignées dans mon rapport de présentation.

Je considère que le projet valant mise en compatibilité du PLU de la commune de Toulon concernant le projet de réaménagement de l'anse Tabarly répond :

- **à un besoin, car les infrastructures actuelles sont vieillissantes, et ne correspondent plus aux pratiques actuelles des sports nautiques,**
- **à l'intérêt public car le réaménagement profitera non seulement aux usagers de la base nautique mais également à tous les toulonnais et touristes qui se rendront sur les plages du Mourillon,**
- **à une intégration, très en amont, des aspects environnementaux, paysagers et écologiques, notamment par la prise en compte des évolutions climatiques prévues.**
- **à une volonté d'information du public, par l'intermédiaire des CIL riverains.**

J'estime donc que ce projet, fruit d'une volonté politique d'attractivité et de dynamisme de la ville de Toulon, s'inscrit dans une démarche de protection des biens et des personnes et dans la limite des dispositions autorisées en zone UL. Cette dernière limite l'exploitation aux seules activités touristiques et nautiques, à condition qu'elles respectent le caractère des sites et préservent les milieux et que seule la hauteur des constructions est modifiée dans le projet de modification du PLU et précise que : « Dans le secteur ULn, la hauteur maximale de construction est fixée à 12 m. ».

Enfin, la construction d'un hangar à cette hauteur représente un coût marginal par rapport à l'ensemble du projet et ne devrait pas nuire à la future esthétique paysagère du site.

Compte-tenu de ces éléments, en mon âme et conscience,

J'EMETS UN AVIS FAVORABLE au projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de Toulon concernant le projet de réaménagement de l'anse Tabarly avec cependant une RESERVE sur la présence d'une partie de la zone ULn sur le domaine public maritime et recommande de bien prendre en compte la seconde ligne directrice du SRADDET.

Fait à Toulon, le 9 décembre 2024

Olivier Luc
Commissaire enquêteur

