# VILLE DE TOULON

# PLAN LOCAL D'URBANISME

Approuvé le 27 juillet 2012

## Déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU

## relative au projet de réaménagement de l'Anse Tabarly

## NOTICE DE PRESENTATION

# SOMMAIRE


PREAMBULE ..... 5

L'objet de la procédure ..... 6

Cadre réglementaire ..... 7

La mise en compatibilité du PLU par une déclaration de projet ..... 7
L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme ..... 8

Déroulement de la procédure ..... 9

CONTEXTE DU PROJET ET DESCRIPTIONS DE SES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ..... 10

Caractéristiques du projet ..... 11

2.1. Le contexte du projet : ..... 11
2.2. Localisation du projet ..... 12
2.3. L'historique du site ..... 14
2.3. Description du site ..... 16
2.4. Fonctionnement actuel du site ..... 20

Description du projet ..... 22

2.5. Enjeux du projet de réaménagement de l'Anse Tabarly ..... 22

*En matière de connexions paysagères ..... 22*
*En matière d'accessibilité du site ..... 22*
*En matière d'enjeux urbains ..... 23*

2.6. Programmation et parti pris ..... 25

*Parti pris ..... 25*
*Programmation et organisation des espaces ..... 26*
*Surfaces projetées ..... 27*

JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET ..... 28

3.1. Un nouveau lieu de vie en faveur du dynamisme communal et de l'attractivité du territoire ..... 29
3.2. Une reconnexion de la quatrième anse aux plages du Mourillon ..... 30
3.3. Une meilleure prise en compte des risques et une pérennisation de la base nautique ..... 31

MODALITE DE MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET ..... 33

Une réglementation propre aux plages du Mourillon ..... 34

4.1. UN ZONAGE DEDIE AUX ACTIVITES TOURISTIQUES ET NAUTIQUES ..... 34
4.2. UNE MODIFICATION DE LA HAUTEUR NECESSAIRE AU PROJET ..... 35

Les évolution du PLU en vigueur ..... 36

Un projet compatible avec le PADD ..... 39

ARTICULATION ET COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR ..... 43

Le Schema Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalite des Territoires Provence-Alpes-Cote d'Azur ..... 44

Le Schéma Régional de Cohérence ecologique (integré au SRADDET) ..... 47

Le Schéma Régional Climat Air Energie Provence-Alpes-Cote d'Azur (intégré au SRADDET) ..... 48

Le Plan de Protection de l'Atmosphère ..... 49

Le Schéma de COhérence Territoriale Provence Méditerranée ..... 50

Le Schéma directeur de l'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhone Méditerranée ..... 53

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation ..... 55

Le Programme d'Actions de Prévention des Inondations des Petits Cotiers Toulonnais 56

le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ..... 57

Le contrat de baie de la rade de Toulon ..... 58

1

# Préambule

# L’OBJET DE LA PROCEDURE

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 rénovation de la base nautique de l'Anse Tabarly, située sur la quatrième anse des plages du Mourillon à Toulon. L'objectif de ce projet vise principalement à ouvrir l’Anse aux Toulonnais en procédant à la démolition et à la reconstruction de la base nautique de manière à améliorer le contexte paysager, l'accessibilité du site et l'architecture des bâtiments, tout en préservant les futurs aménagements au risque de submersion. Le projet permettra d'assurer les conditions optimales pour l'accueil des Toulonnais en leur proposant une éco-base de la mer de qualité durable et environnementale, tant au niveau des activités nautiques que de la vie sociale, devenant un marqueur fort des plages du Mourillon.

Afin de permettre la mise en œuvre opérationnelle du projet, il s'agira de créer un sous-secteur au sein de la zone de loisirs (UL), sur une partie de l'Anse Tabarly, afin de prescrire une hauteur maximale suffisante, nécessaire à l'établissement des futures constructions.

# CADRE REGLEMENTAIRE

## La mise en compatibilité du PLU par une déclaration de projet

Le présent dossier s'inscrit dans le cadre de la procédure de déclaration de projet établie par le Code de l'urbanisme, notamment aux articles L.300-6, L.153-54 à L.153-59 et suivants. Le Code de l'urbanisme confère aux collectivités territoriales la capacité de se prononcer après enquête publique sur l'intérêt général d'une action ou opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

Article L.300-6 du Code de l'Urbanisme : L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, **se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction**. Les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.

Article L.153-54 du Code de l'urbanisme : Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, **d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :**

**1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence** ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

Article L.153-55 du Code de l'urbanisme : **Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement** :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Article L.153-57 du Code de l'urbanisme : A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

## L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme

L'article R.104-11 du code de l'urbanisme précise les occasions dans lesquelles les procédures d'évolutions des documents d'urbanisme donnent lieu à une évaluation environnementale.

L'article R.104-13 du Code de l'urbanisme précise les cas dans lesquelles les procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme donnent lieu à une évaluation environnementale.

En effet, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale garantissant leur mise en compatibilité lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative une site Natura 2000.

Dans les autres cas le projet fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas.

Etant donné que le secteur de projet n'est pas concerné par un site Natura 2000, la procédure de déclaration de projet fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas.

Conformément à l'article R.104-14 2° du Code de l'urbanisme, un examen au cas par cas ad hoc doit être réalisé lorsque la procédure est menée par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme. La procédure étant portée par la Métropole Toulon Provence Méditerranée, un examen au cas par cas ad hoc sera donc soumis à la MRAE.

De plus, le programme de faisabilité du réaménagement et de la requalification de la base nautique de Toulon, intégrant une écobase de mer, n'est pas soumis à évaluation environnementale en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement selon l'arrêté n°AE-F09323P006 du 05/04/2023 en application de l'article R122-3-1 du Code de l'environnement.

# DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

La procédure de déclaration de projet se traduit par :

- Lancement de la Déclaration de Projet valant mise en compatibilité du PLU, par un arrêt du Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée prescrivant la procédure et justifiant l'intérêt général du projet (AP23/193 du 24/11/2023) ;
- Rédaction et constitution du dossier de déclaration de projet ;
- La personne publique responsable du plan ou programme soumis à la MRAe, ici la Métropole Toulon Méditerranée, devra saisir la MRAE au titre de l'examen au cas par cas ad hoc :

*La MRAE dispose d'un délai de deux mois pour examiner le dossier et indiquer à la Métropole la nécessité ou non de soumettre la procédure à évaluation environnementale, au regard des incidences sur l'environnement d'une telle procédure.*

- La nécessité de confirmer le choix de ne pas soumettre la procédure à évaluation environnementale, par une délibération du Conseil Métropolitain :

*Les articles R.104-33 et R.104-36 du Code de l'urbanisme précise que dans l'hypothèse où la MRAE estime qu'une évaluation environnementale n'est pas nécessaire, le Conseil métropolitain devra confirmer son choix de ne pas soumettre à évaluation environnementale la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU au regard de l'avis rendu par l'Autorité environnementale.*

- L'organisation d'une réunion d'examen conjoint associant les personnes publiques associées :

*Conformément aux articles L.153-54 et R.153-15 du Code de l'urbanisme, une réunion d'examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Elle devra donc être organisée par le Président de la Métropole réunissant la commune et les personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9 du Code de l'urbanisme.*

*Un procès-verbal sera dressé à l'issue de cette réunion et joint au dossier d'enquête publique.*

- L'organisation d'une enquête publique d'une durée d'un mois :

*Une enquête publique d'une durée d'un mois sera organisée par le Président de la Métropole (article R.153-16 du Code l'Urbanisme). Un Commissaire Enquêteur sera désigné par la Présidente du Tribunal administratif de Toulon pour mener cette enquête.*

*Cette enquête publique portera à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme.*

- L'approbation de la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU de Toulon :

La déclaration de projet sera éventuellement modifiée pour tenir compte de l'avis des personnes publiques associées, du Commissaire Enquêteur et de la population. Le conseil municipal dispose de 3 mois à compter de la transmission du dossier par la Métropole pour donner son avis sur le projet aux termes de l'article L5211-57 du CGCT. A l'issue, la Déclaration de Projet sera approuvée par délibération du Conseil Métropolitain ayant initiée la procédure.

2

# Contexte du projet et descriptions de ses principales caractéristiques

# CARACTERISTIQUES DU PROJET

## 2.1. Le contexte du projet

Le projet s'implante le long de la quatrième anse du Mourillon, dite "Anse Tabarly". Elle constitue la plus vaste portion du parc balnéaire dudit site. Sa situation urbaine particulière, au sein de l'enveloppe urbaine de Toulon, à proximité de la mer, fait de cet emplacement un lieu propice à la pratique sportive, à la promenade et aux activités en plein air. L'Anse Tabarly accueille divers complexes nautiques au sein d'une entité balnéaire reconnue et pratiquée.

La Métropole TPM et la municipalité de Toulon manifestent le souhait de pérenniser l'activité sur ce site d'importance, mettant en avant ses caractéristiques telles que les surfaces disponibles, les dessertes importantes et l'accès à un bassin propice à l'apprentissage des sports nautiques. Ces éléments offrent une opportunité d'implantation idéale pour les futurs équipements projetés. Bien que située au cœur de la ville, la base nautique actuelle repose sur un site prometteur. Cependant, les installations vieillissantes compromettent l'offre sportive et ludique, ainsi que la qualité de l'accueil et des activités.

En réponse à l'obsolescence des équipements, ne répondant plus aux besoins actuels des usagers, et à la vulnérabilité des bâtiments existants, exposés à une zone de largage endommageant leur structure, la Ville de Toulon envisage une rénovation complète de la base nautique. Ce projet implique la suppression des modules préfabriqués, du Centre Loisir Jeunesse (CLJ), et de tous les équipements nautiques qui ne permettent plus une pratique qualitative. L'objectif est, ainsi, de créer un nouvel équipement mieux adapté aux pratiques contemporaines, tout en affirmant le caractère paysager et environnemental du site.

Cette initiative, lancée par la Métropole et la municipalité, porte une réflexion globale sur l'établissement futur de la base nautique, 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.

Les objectifs clés du projet comprennent :

<u>L'ouverture de la 4ème anse aux Toulonnais avec une vue dégagée sur la mer :</u>

L'accessibilité aux résidents de Toulon sera améliorée en offrant des panoramas ouverts sur la mer depuis la 4ème anse.

<u>L'affirmation de la base nautique en tant que repère majeur des plages du Mourillon :</u>

Le projet s'attache à renforcer la visibilité de la base nautique au sein des plages du Mourillon, soulignant son caractère particulier.

<u>La conformité aux recommandations de l'autorité environnementale :</u>

Le programme s'engage à respecter les préconisations émises par l'autorité environnementale, démontrant ainsi une démarche éco-responsable.

<u>La recherche d'une meilleure harmonie en termes d'aménagement et d'espace :</u>

Les équipements projetés comprennent l'intégration d'un bâtiment durable et respectueux de l'environnement, ainsi que la création d'une éco-base de la mer. Les espaces extérieurs, aux volumes proportionnés, seront soigneusement aménagés, offrant de vastes zones conviviales, abritées du soleil et de la pluie. Seront également intégrées des aires sécurisées pour le matériel, des aménagements de mise à l'eau et un parking capable d'accueillir des événements estivaux.

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.

.

## 2.2. Localisation du projet

Les plages du Mourillon se situent au cœur de l'étendue urbaine de Toulon, tout en étant relativement éloignées du centre ancien. Le tissu urbain, situé à l'interface des plages, est principalement constitué d'habitats individuels et collectifs. Le boulevard littoral Frédéric Mistral instaure une coupure urbaine importante entre l'espace habité et balnéaire, amplifiée par la topographie.

Le boulevard prend place sur un éperon rocheux naturel, en-deçà duquel les plages artificielles du Mourillon ont été aménagées entre 1962 et 1985. Les plages s'étendent sur près de 2 kilomètres entre le Fort Saint-Louis et l'Anse Tabarly. Elles se composent de 7 hectares de plages et 9 hectares de verdure. Ces dernières sont largement dotées en stationnements, environ 1300 places, pouvant accueillir jusqu'à 12 000 visiteurs en période estivale. En cas de grande manifestation, comme les festivités du 15 août, la jauge maximale peut atteindre 30 000 personnes sur l'ensemble du site.

Historiquement et suite au phasage des travaux, on retrouve 4 alvéoles avec brise lame, transformés en 4 anses, avec d'Ouest en Est :

- Les plages du Lido et du Mistral (1er anse) ;
- L'Anse Les Pins (2ème anse) ;
- L'Anse Source (3ème anse);
- L'Anse Tabarly (4ème anse).

*Figure 1 : Plan de situation ; source : Géoportail, 2024*

Le site du projet englobe diverses parcelles appartenant à la Ville de Toulon, certaines étant sous la gestion de la Métropole TPM. La parcelle, propriété communale, cadastrée "EZ n°0034", s'étend sur une superficie de 144 638 m².

Le site comprend également une partie du Domaine Public Maritime non cadastré. L'implantation des bâtiments est limitée aux parcelles de la ville, excluant toute construction sur le DPM. Le talus, situé au Nord-Est du site, appartient au département.

*Figure 2 : Etat cadastral ; source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

À l'interface de la zone du projet et de la mer, la Ville de Toulon bénéficie d'une concession sur le Domaine Public Maritime. Celle-ci a pour but de maintenir l'entretien et l'utilisation du domaine public maritime pour les activités nautiques non-motorisées. Sa superficie totale de 5 853 m² comprend, entre autres :

- Un lot dédié aux activités nautiques occupant une emprise de 180 m² (lot 15) ;
- Deux lots réservés aux zones de stockage de bateaux pour les associations nautiques en arrière-plage (lots 16 et 17), avec deux zones d'échouage correspondantes ;
- Un ponton démontable réservé à l'association.

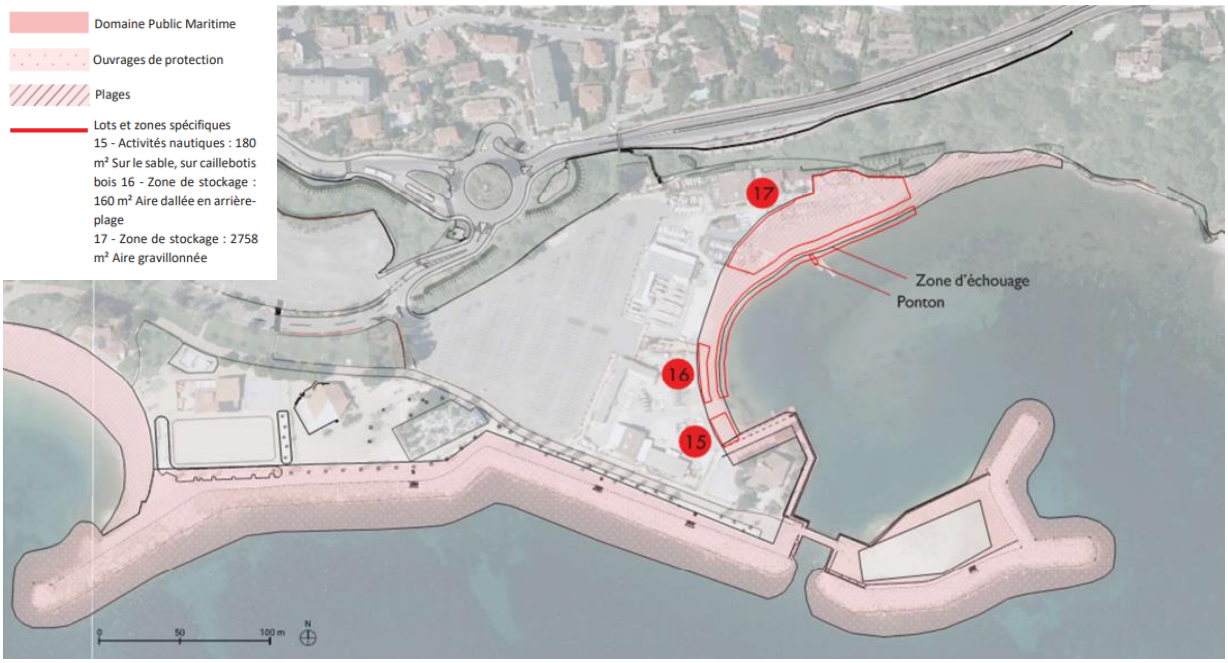



*Figure 3 : Etat cadastral ; source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

## 2.3. L’historique du site

Entièrement artificielles, les plages du Mourillon, qui s'étendent sur près de 90 000 m² au Sud-Est de la ville de Toulon, ont évolué continuellement au cours des dernières décennies. À partir du milieu des années 70 et jusqu'en 1982, des travaux d'envergure ont permis d'aménager plusieurs hectares du littoral en un lieu de villégiature et de loisir au bénéfice de toute l'aire métropolitaine toulonnaise. L'unique plage naturelle originelle est positionnée à l'Est de l'anse Tabarly, à proximité du "Yacht Club", jouxtant le sentier du littoral[JF1].

À partir du début des années 1960, les rivages artificiels du Mourillon ont pris forme en réponse à deux constats majeurs : le déclin graduel des activités militaires et d’Industrie dans la rade et l'absence d'infrastructures de loisirs en bord de mer. C'est la Chambre de Commerce et d’Industrie (CCI) qui a initié ce projet, visionnaire pour l'époque, proposant la transformation de cette étendue maritime accessible, qui se déployait sur près de deux kilomètres entre le Fort Saint-Louis et le Cap Brun. Utilisé de longue date comme lieu de baignade par les Toulonnais, cet endroit reste aujourd'hui une destination privilégiée pour la promenade, attirant aussi bien les résidents locaux que les visiteurs.

Dans les années 1963-1964, la première phase concrète a été marquée par la création de la plage expérimentale du Lido, par poldérisation.

*Figure 4 Photo aérienne du site en 1964 ; source : IGN Remonter le temps*

Par la suite, de 1964 à 1967, une nouvelle étape a été franchie avec l'aménagement d'un terre-plein de 3 hectares et la création d'une première alvéole, nommée l'Anse de la Source.

*Figure 5 Photo aérienne du site en 1967 ; source : IGN Remonter le temps*

*Figure 6 Photo aérienne du site en 1976 ; source : IGN Remonter le temps*

Entre 1973 et 1975, l'histoire des plages a connu un autre tournant significatif avec l'élargissement du terre-plein, portant à trois le nombre d'alvéoles, et la mise en place de brise-lames, des éléments essentiels pour la protection du littoral.

Les années 1977 à 1985 ont été marquées par une période d'expansion des terre-pleins à l'est, pour les activités nautiques, associée à la création d'un brise-lame à l'ouest, entre les anses du Lido et Mistral.

*Figure 7 Photo aérienne du site en 1989 ; source : IGN Remonter le temps*

Les enjeux liés au paysage se dessinent dans le contexte spécifique des quatre anses du Mourillon, où l'anse Tabarly se profile en dernière position. Les trois premières anses ont fait l'objet d'aménagements destinés aux activités littorales.

Ces derniers s'articulent en plusieurs strates : une végétation ornant les talus, d'amples aires de stationnement, une large bande plantée agrémentée de pelouses, la promenade Henri Fabre serpentant derrière la digue entre la 3ème et la 4ème anse, et une zone comprenant diverses activités telles que des restaurants, un centre sportif municipal, un mini-golf, avec les plages et les ouvrages de protection en toile de fond.

## 2.3. Description du site

L'Anse Tabarly, la dernière d'une série de quatre, 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.

Un vaste parking, consacré aux équipements attenants et aux plages du Mourillon, occupe une surface prépondérante. D'une capacité de plus de 300 places, cet espace de stationnement accueille les usagers des plages lors de forte affluence.

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.

Du fait de leur ancienneté et de leurs proportions, parfois inadaptées aux pratiques contemporaines, les équipements, prenant place sur la quatrième anse des plages du Mourillon, apparaissent aujourd'hui comme peu adaptés au développement de nouveaux usages et à la pérennité de ceux actuellement proposés.

*Figure 8 : Photographie aérienne du site ; source : IGN*

*Figure 9 : Prise de vue ensemble de l'anse Tabarly*

*Figure 10  Cône de vue des différentes photographies réalisées*

*Figure 11 : Photographie depuis le parking (1)*

*Figure 13 Photographie du YachClub*

*Figure 12 Photographie du YachClub*

*Figure 15 Photographie accès kayak*

*Figure 14 Photographie  cales de mise à l'eau*

*Figure 16 Photographie accès cales de mise à l'eau- Parking*

*Figure 17 Photographie association de pirogue*

*Figure 18 Photographie centre municipal de voile*

## 2.4. Fonctionnement actuel du site

Au sein de la quatrième anse des plages du Mourillon, plusieurs équipements s'articulent autour de la base nautique Tabarly. Le Centre Municipal de Voile (CMV), ainsi que deux associations : le Yacht Club et l'association VA'A Pirogue Polynésienne, occupent des locaux distincts, propriétés de la commune, répartis sur le front de mer.

La base nautique est spécifiquement conçue pour accueillir des scolaires et des formations encadrées par des moniteurs. Les associations proposent également un service de location de matériel sportif et de loisir aux divers usagers.

Un espace dédié aux pratiques libres est également proposé sur le site, entre le CMV et l'association de la pratique de la pirogue. Il permet aux utilisateurs d'apporter leur propre matériel, en dehors des horaires d'ouverture. Toutefois, cette pratique libre reste aujourd'hui relativement limitée compte tenu de la disposition des différentes entités.

En outre, cette flexibilité d'utilisation rend la base nautique accessible à un large public, tant pour des activités encadrées que pour des pratiques individuelles, bien que les pratiques libres restent encore marginales par rapport aux activités développées par les associations présentes sur le site.

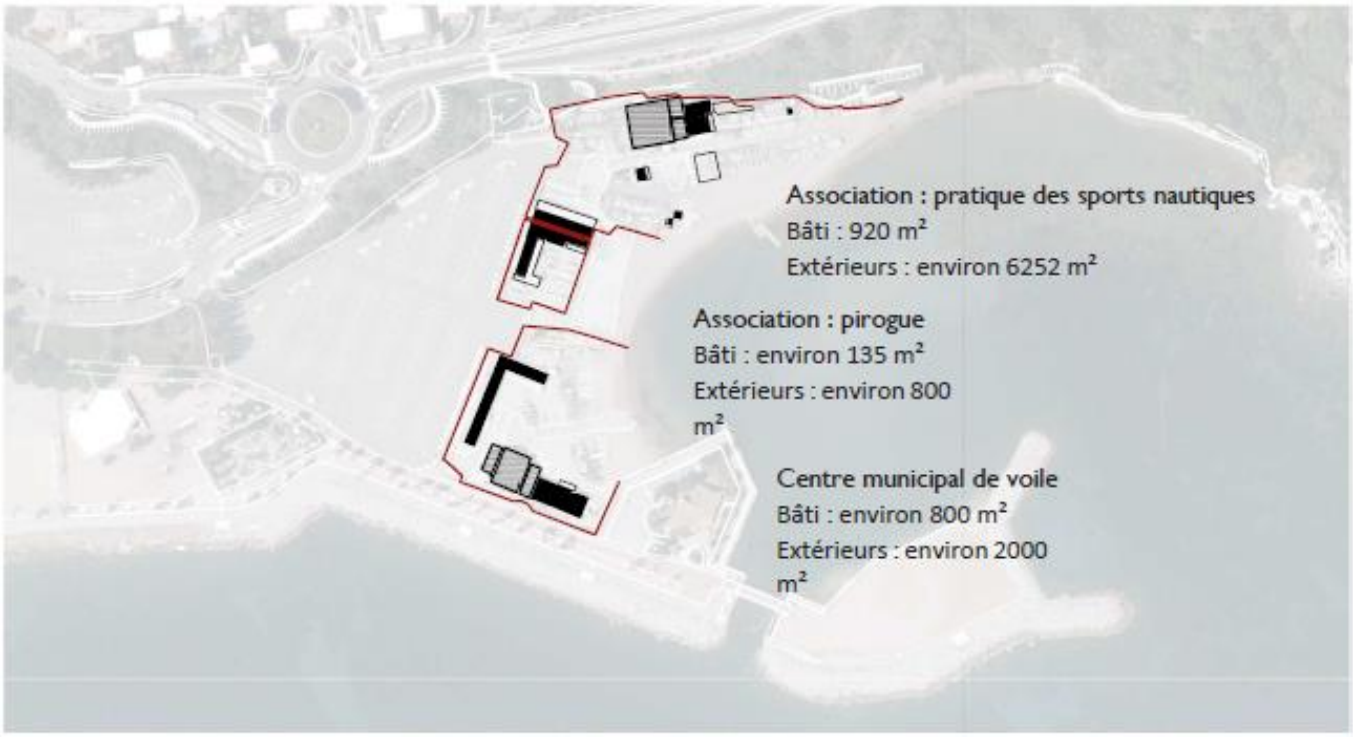



*Figure 19 Plan de la base nautique ; source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

Un Centre de Loisirs Jeunesse (CLJ) est également présent à l'interface de la presqu'île et du CMV, prenant place au sein d'un ancien restaurant réaménagé et actuellement peu pratiqué en raison de sa vétusté.

Au sein de l'espace de stationnement, situé à l'ouest de la base nautique, le site accueille régulièrement des événements importants, participant à l'attractivité communale 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 global doit offrir une solution flexible pour répondre aux besoins variés des usagers, tout en favorisant des pratiques durables et responsables. L'objectif principal est ainsi de rationaliser l'utilisation des espaces pour optimiser les surfaces et les usages, nécessitant une réorganisation spatiale approfondie.

Bien que présents en nombre sur le site, les cheminements piétons actuels se caractérisent par des interruptions notables, perturbant de manière significative la libre circulation des individus. Peu sécurisants, les cheminements piétons s'effectuent sur le parking sans balisage clair. Ainsi, les voies situées sur le parking présentent une lisibilité insuffisante, complexifiant l'accessibilité de la base nautique par les piétons, notamment depuis l'arrêt de bus situé à l'entrée Est des plages du Mourillon, et engendrant des conflits avec les véhicules.

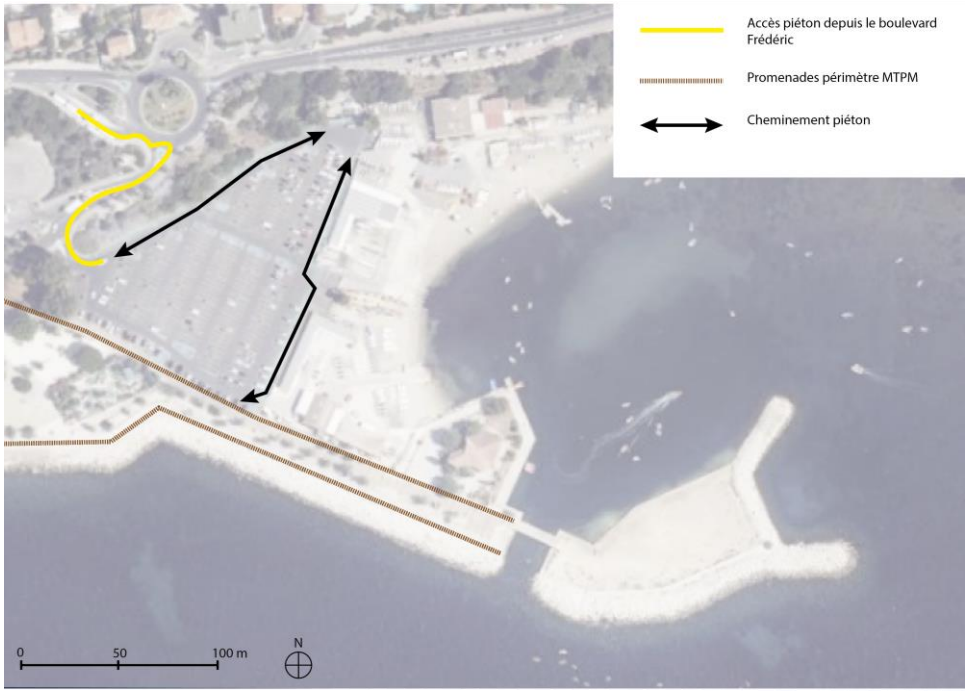



*Figure 20 Carte d'accessibilité de la base nautique ; source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

En termes de végétalisation, la quatrième anse se démarque des plages du Mourillon par sa discontinuité et sa faible qualité paysagère. 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.

Les masses végétales se concentrent sur le talus de la route départementale située en contre-haut de la base nautique. Quelques arbres de hautes tiges ponctuent la promenade Henri Fabre, mais n'offrent pas suffisamment d'espaces ombragés aux promeneurs et plaisanciers.

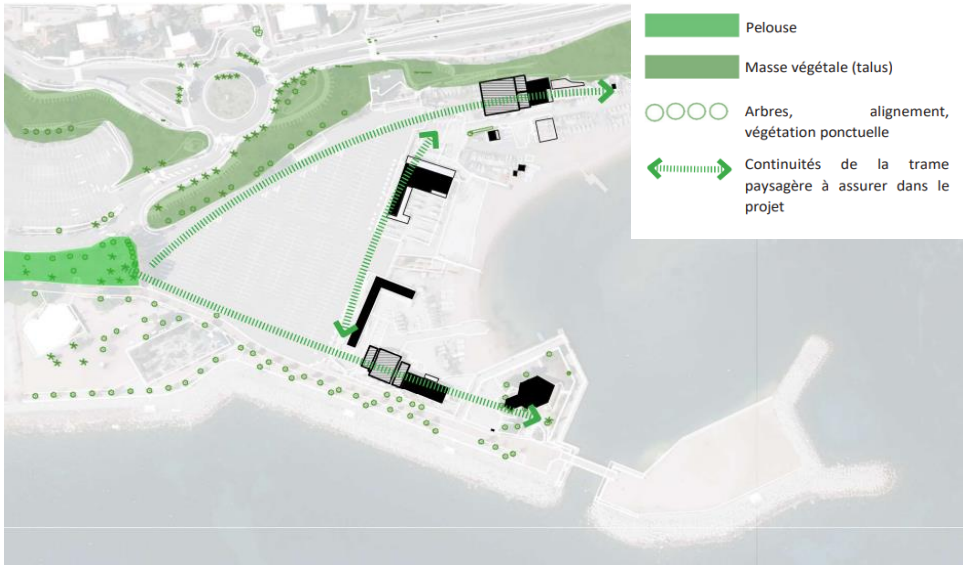



*Figure 21 Carte d'accessibilité de la base nautique ; source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

# DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de la base nautique s'insère dans une dynamique d'interconnexion avec les diverses perspectives envisagées par la Métropole et la ville au sujet de la requalification des plages du Mourillon et du littoral toulonnais. Le réaménagement de l'Anse Tabarly amorce les futurs programmes de requalification des plages du Mourillon, constituant ainsi le marqueur du renouveau de cet espace.

## 2.5. Enjeux du projet de réaménagement de l'Anse Tabarly

### En matière de connexions paysagères

La quatrième anse présente actuellement un déficit de végétalisation, se distinguant des trois premières anses aménagées avec des pelouses arborées. La promenade Henri Fabre, bordée d'arbres, et les abords du CLJ ont bénéficié d'une végétalisation, mais celle-ci s'achève au niveau de la quatrième anse. Les enjeux résident dans la valorisation du potentiel paysager de cette zone, en mettant en exergue les ouvertures naturelles, notamment sur la mer, et en intégrant harmonieusement les futurs bâtiments.

Les objectifs consistent à tisser des liens entre les différentes composantes du programme, améliorant ainsi le cadre de vie, en offrant des zones ombragées et des espaces d'assise pour les usagers. La maîtrise d'ouvrage privilégie la sobriété et la facilité d'entretien des aménagements extérieurs. Une réflexion approfondie sera portée sur les relations entre les aménagements paysagers et les chemins pour encadrer les liaisons piétonnes.

Des dispositifs seront nécessaires pour éloigner les véhicules des espaces végétalisés, à travers l'utilisation de lisses basses et de chasse-roues plutôt que de barrières, afin de mettre en avant les plantations. L'ombrage représente un enjeu majeur, nécessitant une trame arborée permettant une lutte efficiente contre les îlots de chaleur, tout en s'accordant avec la programmation d'événements.

Les enjeux paysagers incluent également l'insertion des bâtiments et des futurs espaces publics, en tenant compte des perspectives depuis la corniche. Une attention particulière doit être accordée à la "cinquième façade", intégrant les éléments techniques à la volumétrie des bâtiments. L'enjeu des terrasses est de fournir des points de vue étendus sur l'anse, en lien avec l'éco-base de la mer, l'espace de convivialité et les zones de vie des occupants. Ainsi, les enjeux du site s'articulent autour de l'harmonisation du grand paysage, du front de mer, des éléments remarquables du littoral et de l'intégration dans le paysage proche, en vue d'ouvrir la quatrième anse aux Toulonnais et Toulonnaises.

### En matière d'accessibilité du site

L'accessibilité actuelle du site est relativement contrainte, se résumant en un vaste espace de stationnement dédié aux modes motorisés. L'un des principaux enjeux du projet de réaménagement de l'Anse Tabarly réside dans la restructuration de cet espace, afin de proposer une nouvelle implantation de la base nautique, tout en répondant aux nombreux besoins du site en matière d'accessibilité et de programmation.

Le projet vise à préserver 250 places de stationnement à minima, en prévoyant plusieurs places dédiées aux personnes à mobilité réduite (PMR). Une attention particulière est accordée à la localisation de ces places pour faciliter l'accès aux équipements.

Bien que la végétalisation du parking soit limitée, en raison de la programmation d'événements, l'utilisation de plantes en pots déplaçables est envisageable avec des réserves d'eau adéquates.

Le parking et les voies d'accès doivent garantir un accès continu à la base nautique, même pendant les événements, avec un accès accompagné d'une zone de dépose minute près de l'accueil.

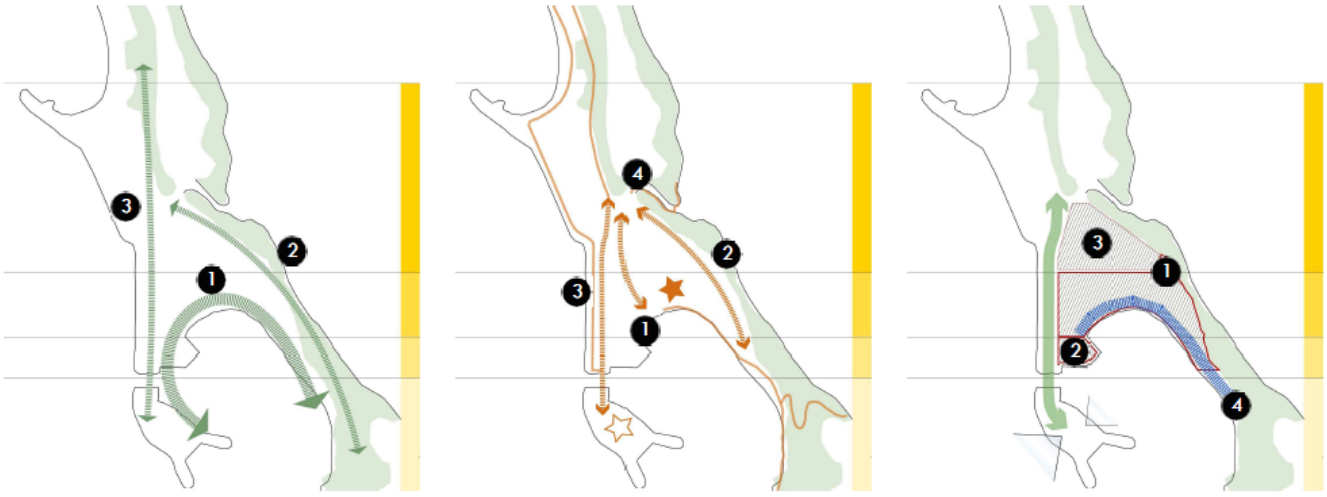
Concernant l'accessibilité des modes doux, bien qu'aucune voie dédiée ne soit prévue pour les cycles, le projet envisage au moins six box sécurisés et 20 racks à vélos, dont deux pour les vélos électriques.

Ces stationnements cycles seront situés à proximité de l'accueil, idéalement protégés par des ombrières intégrées au paysage.

En ce qui concerne l'accessibilité des piétons, les balades piétonnes actuelles sont discontinues 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, située 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.

### En matière d'enjeux urbains

Au-delà des enjeux liés à l'insertion paysagère et à l'accessibilité, la restructuration en cours de la base nautique est une réponse globale à plusieurs impératifs. La planification inclut la démolition du CLJ, ce qui soulève des enjeux cruciaux liés à cette transformation. L'objectif premier est d'optimiser la vue sur la mer en créant un aménagement paysager de qualité qui s'intègre harmonieusement à la promenade Henri Fabre. 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.



**CONNEXIONS PAYSAGÈRES**

1. Grand paysage – Front de mer (intérieur de l'anse et ouverture sur le large) ;
2. Continuité des éléments remarquables du paysage littoral ;
3. Intégration dans le paysage proche (promenade Henri Fabre et aménagement des espaces publics des trois premières anses)

**LIAISONS DOUCES ET ACCÈS**

1. Liaison « Ville – Base Nautique – Plan d'eau »
2. Sentier du littoral
3. Liaison des « Plages Mourillon – Base Nautique – Presqu'île »
4. Améliorer l'accès aux livraisons, remorque avec bateau, secours, PL utilisés pour l'événementiel

**ENJEUX URBAINS**

1. Projet de la base nautique
2. Avenir de l'espace dédié actuellement au CLJ
3. Esplanade événementielle et stationnements
4. Anticiper les risques liés à la mer (submersion, érosion du trait de côte, larguades)

*Figure 22 : Synthèse des enjeux ; source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

Proche du rivage, le site du projet est exposé à des risques marins tels que la submersion marine et le possible recul du trait de côte. Les dégâts antérieurs sur la 4ème anse soulignent la vulnérabilité du site, impactant le Centre Municipal de Voile et le parking lors des inondations de 2008 et 2010.

Bien que la période exacte des hypothèses de montée des eaux ne soit pas définie, des projections indiquent une possible élévation du niveau de la mer d'ici 2100. Cet enjeu constituera un élément clé du programme afin de pérenniser et protéger la base nautique et ses usagers dans le temps.

L'implantation des bâtiments visera à éviter les zones exposées au recul du trait de côte et aux submersions marines, en tenant compte des informations géotechniques et des réseaux existants. Les orientations des bâtiments seront ajustées pour prendre en compte les vents dominants Est et Ouest, assurant ainsi une conception résiliente face aux risques côtiers.

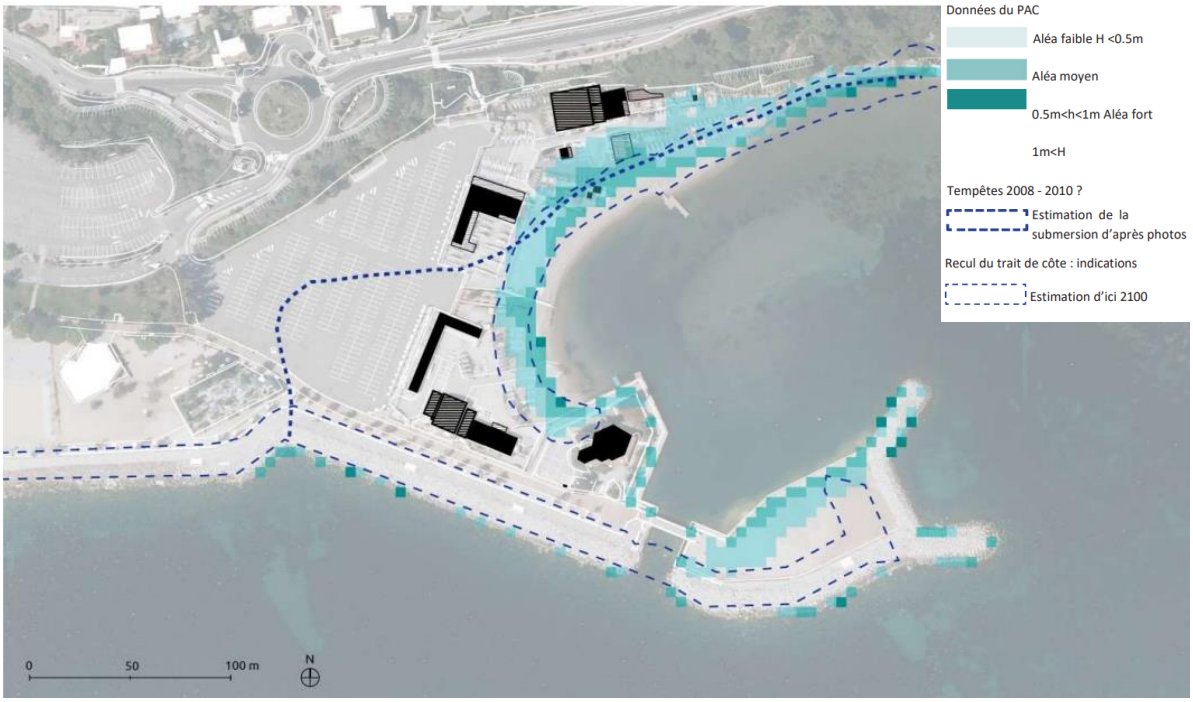



*Figure 23 : Projection du trait de côte sur le site d'anse Tabarly ; source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

## 2.6. Programmation et parti pris

### Parti pris

Le projet de la base nautique s'articule autour de plusieurs axes et enjeux, visant à créer un lieu dynamique et fonctionnel au sein de la quatrième anse du Mourillon, tant du point de vue des activités que de la vie sociale. Les équipements et aménagements futurs chercheront à améliorer et développer la qualité des usages, en facilitant notamment la gestion et l'efficacité du site.

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.

Outre l'animation, le projet de création d'une éco-base de la mer permet d'inscrire les futurs aménagements dans une réflexion contemporaine tournée vers l'environnement, à travers notamment la durabilité et pérennité des équipements. La rénovation des bâtiments permet également d'améliorer leur insertion paysagère en préservant les vues sur le grand paysage.

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. Au-delà des nouveaux équipements, le projet vise à inscrire la quatrième anse au cœur des plages du Mourillon, en proposant une végétalisation et des aménagements harmonieux, en cohérence avec ceux attenants.

Par ailleurs, l'implantation nouvelle des bâtiments projetés permettra une meilleure prise en compte du risque de submersion, en intégrant, dès leur conception, une juste connaissance des phénomènes de submersion marine et de recul du trait de côte notamment, de plus en plus prégnant sur les territoires littoraux.

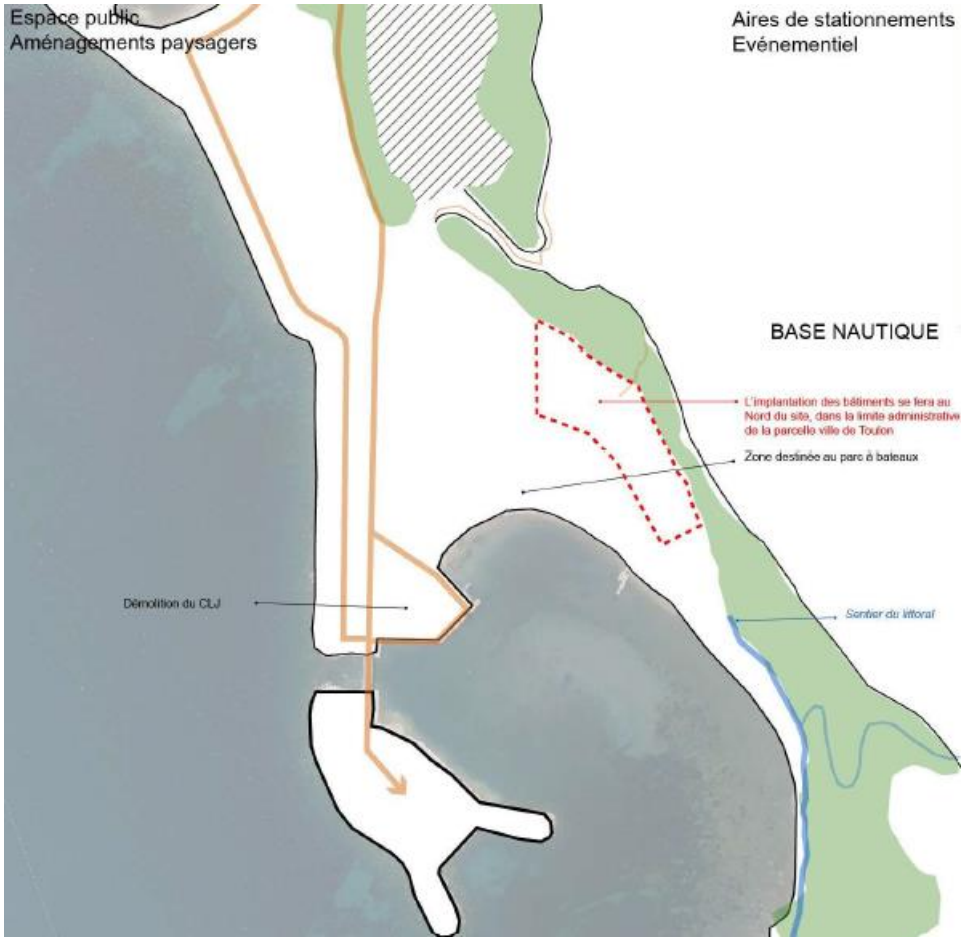



*Figure 24 : Projection du site de projet ; Tabarly ; source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

## Programmation et organisation des espaces

Le projet prévoit pour l'essentiel :

- Un bâtiment d'accueil administratif (1) visant à accueillir les activités de réception du public, les bureaux de secrétariat et de comptabilité, des sanitaires accueillant tout public, une infirmerie ;
- Un espace dédié aux agents et salariés du centre municipal de voile (2), incluant une zone de travail ainsi qu'une salle de détente ;
- Un espace de travail dédié à accueillir les formations et classes (3) intégrant une salle de formations, une salle polyvalente et des sanitaires ;
- Des vestiaires séparatifs (4) et un espace dédié aux casiers ;
- Un espace de convivialité (5) permettant d'accueillir des manifestations diverses ;
- Un espace de sensibilisation (6) sur les sujets dédiés au patrimoine maritime et à la protection de la biodiversité marine ;
- Un local dédié au gardien (7) ;
- Des locaux techniques (8) permettant la réparation de bateaux, un local moteur, une zone de voilerie ainsi qu'un atelier pour les adhérents ;
- Un espace de stockage matériel ainsi qu'un magasin (9) permettant d'entreposer l'ensemble du matériel des occupants et adhérents (ex : gilet de sauvetage, rame, ...) ainsi que des locaux dédiés (ex : stockage bidon, grands casiers, ...) ;
- La réfection de la cale de mise à l'eau communale et de la cale de mise à l'eau au Sud existantes, ainsi que la création d'un accès au plan d'eau pour embarcations légères côté Nord. [JF2]

Un espace de stockage de bateaux (10), intégrant des locaux dédiés aux bateaux (10.A), des locaux dédiés au matériel de remorquage et bateaux en attente de réparations (10.B), un hangar pour kayak et pirogue (10.C) ainsi qu'aux bateaux à mât (10.D) ;

- Des accès au plan d'eau et cale de mise à l'eau (11) permettant l'accès à la mer pour l'ensemble des activités nautiques ;
- Des espaces couverts extérieurs (12) servant de zone d'attente pour les départs ;
- Des éléments de mobilité urbaine ainsi que des éléments permettant le maintien de la sécurité et de la propreté du site.

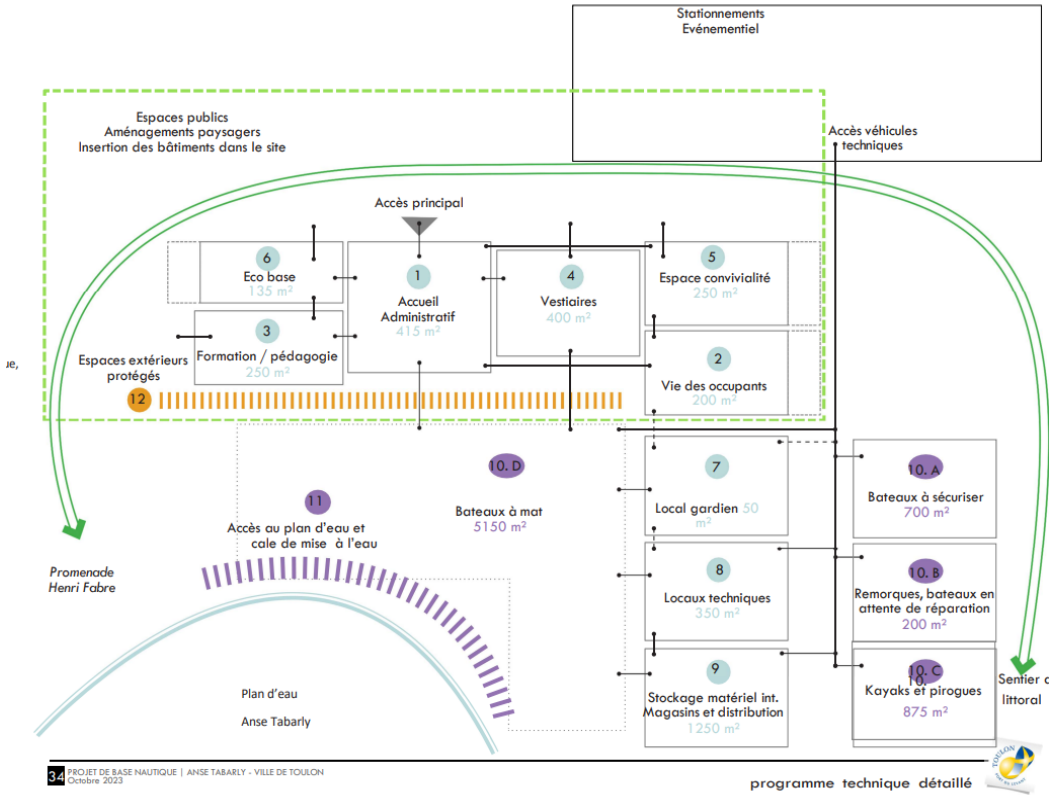



*Figure 25 : Programme de la base nautique ; source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

## Surfaces projetées

Les surfaces envisagées à ce stade du projet équivalent à :

- 415 m² dédiés à l'accueil et l'administration comprenant :
    - 80 m² dédiés à l'accueil du public ;
    - 60 m² dédiés à une zone d'attente extérieure ;
    - 100 m² dédiés aux bureaux et secrétariat ;
    - 100 m² dédiés au bureau du responsable ;
    - 20m² dédiés à l'infirmerie ;
    - 30m² dédiés aux sanitaires ;
    - 1Om² dédiés à une boutique ;
    - 15m² dédiés au local poubelle.
- 240 m² dédiés à la vie des occupants comprenant :
    - 60 m² dédiés aux salles de travail ;
    - 120 m² dédiés à une salle d'attente/cuisine ;
    - 60 m² de sanitaires.
- 250 m² dédiés à la formation et à la pédagogie comprenant :
    - 55 m² dédiés à une salle de formation ;
    - 180 m² dédiés à des salles polyvalentes ;
    - 15 m² de sanitaires destinés aux formations.
- 400 m² dédiés aux sanitaires PMR
- 250 m² d'espace de convivialité comprenant :
    - 220 m² dédiés aux convivialités et événements ;
    - 30 m² dédiés aux sanitaires tout public.
- 135 m² de structure de sensibilisation du public comprenant :
    - 120 m² dédiés à l'éco base de la mer ;
    - 15 m² dédiés aux sanitaires de l'éco base.
- 50 m² de local de gardien ;
- 350 m² de locaux techniques comprenant :
    - 150 m² dédiés à des ateliers de réparation des bateaux ;
    - 60 m² dédiés à un local moteur et un atelier mécanique ;
    - 50 m² dédiés à un atelier pour les adhérents ;
    - 60 m² dédiés à une zone de voilerie ;
    - 15 m² dédiés à un stockage de réservoirs ;
    - 15 m² dédiés à un local poubelle de matières spéciales.
- 1250 m² de stockage de matériel, magasin et distribution
- 7025 m² dé stockage de bateaux comprenant :
    - 100 m² de zone de rinçage ;
    - 700 m² dédiés à une zone de sécurisation des bateaux motorisés et pirogues de valeur ;
    - 200 m² dédiés à une zone logistique de matériel de remorquage ;
    - 875 m² dédiés au stockage de pirogues et kayaks ;
    - 5 150 m² dédiés au stockage des bateaux à mat.
- 600 m² d'espaces extérieurs protégés.

3

# Justification de l'intérêt général du projet

Dernière anse aménagée des plages du Mourillon, l'anse Tabarly se démarque par sa discontinuité avec les plages du Mourillon et se caractérise comme un espace dédié au stationnement lors de forte affluence, comportant une base nautique vieillissante. Ses aménagements, devenus parfois obsolètes, détériorent le paysage et les vues sur la mer, tout en limitant les pratiques et les usages, fragilisant la lisibilité du site et son attractivité.

Le projet porté par la Métropole et la commune de Toulon vise ainsi à ouvrir la quatrième anse aux Toulonnais en leur proposant un espace de qualité, en harmonie avec les aménagements situés à proximité, révélant les lieux à travers une végétalisation renforcée et une architecture pérenne et durable, liées aux pratiques actuelles, tout en offrant de nouveaux usages, développant l'attractivité du territoire.

Il s'agit d'installer un équipement communal structurant permettant d'accueillir le centre de voile et les associations, afin de garantir un espace de qualité pour l'ensemble des pratiquants associatifs et des pratiques libres.

## 3.1. Un nouveau lieu de vie en faveur du dynamisme communal et de l'attractivité du territoire

La base nautique du Mourillon, regroupant diverses associations, se présente comme un repère essentiel et historique pour les Toulonnais. C'est un point d'ancrage symbolique, offrant une première immersion dans le monde maritime, ainsi que dans les activités sportives et de loisirs associées. Cette dynamique renforce les liens entre la ville et la mer, créant ainsi une connexion significative avec la population locale et le contexte géographique toulonnais. De plus, la mise en place d'une approche pédagogique renforcée via l'éco base de la mer permettra d'amplifier la formation liée aux milieux écologiques et aux activités maritimes.

Vieillissantes, les infrastructures existantes limitent le développement des usages nautiques, tout en contraignant les pratiques libres. Malgré la mise en place de structures temporaires, visant à répondre aux besoins des associations, l'ensemble des équipements ne répondent pas suffisamment aux pratiques actuelles et envisagées. Par ailleurs, elles ne répondent plus pleinement aux enjeux environnementaux et climatiques contemporains, notamment en termes d'artificialisation et d'intégration des aléas.

Face à ces constats, le réaménagement du site, dans son ensemble, apparaît comme nécessaire, visant à promouvoir les pratiques existantes et à anticiper les évolutions des usages à venir. La programmation générale s'aligne ainsi sur ces objectifs multiples, avec une intention principale portée sur le renforcement des activités nautiques et la consolidation des trois pôles existants. Il est prévu d'optimiser les espaces, en mettant en place des locaux multifonctionnels, permettant l'accueil d'associations, tout en offrant une flexibilité d'évolution dans l'organisation et les pratiques.

La surface des équipements sera étendue, en adéquation avec les besoins exprimés. Ces intentions impliquent ainsi une restructuration approfondie des aménagements existants, tenant compte des caractéristiques du site et des nombreux enjeux et objectifs portés par le projet.

Une attention particulière sera accordée à l'implantation de l'Eco base de la mer et au choix des matériaux, dans le but de créer une esthétique cohérente et respectueuse de l'environnement méditerranéen. Le projet prévoit un espace d'exposition dédié à la sensibilisation des usagers et adopte une démarche transversale éco-responsable tout au long de l'opération.

La mutation de l'emprise du CLJ est intégrée dans la réflexion globale tout comme les usages événementiels, visant ainsi à minimiser les conflits d'usage et à intégrer les besoins de chacun dans un espace public de qualité.

Le projet ambitionne ainsi de métamorphoser la base nautique du Mourillon en un nouveau lieu de vie. Grâce à un aménagement réfléchi, l'objectif est d'ouvrir l'anse aux habitants de Toulon, créant un espace convivial propice à la découverte de la mer et à la pratique d'activités sportives et de loisirs.

Cette approche novatrice vise à renforcer les liens entre les habitants et leur environnement maritime, faisant de la base nautique du Mourillon un lieu attractif et vivant pour l'ensemble de la population.

## 3.2. Une reconnexion de la quatrième anse aux plages du Mourillon

Apparaissant comme un espace fragmenté, en discontinuité avec les plages du Mourillon, l'anse Tabarly regroupe des aménagements dégradés qui nuisent au développement de son attractivité. Bien que les associations rayonnent sur le territoire, les équipements, qui leur sont dédiés, sont vieillissants et ferment les perspectives « terre-mer ».

L'anse Tabarly, par sa minéralisation marquée, crée un décalage singulier avec le caractère méditerranéen et verdoyant des autres anses avoisinantes et des plages situées à proximité. Actuellement, la végétalisation du site se concentre principalement sur le talus, situé à l'entrée Est des plages du Mourillon, présentant une masse végétale sauvage et peu qualitative en discontinuité avec les aménagements des trois premières anses.

*Figure 26 : Les aménagements paysagers du Mourillon, source : Programme Technique Détaillé, oct. 2023*

Le projet vise à intégrer harmonieusement la quatrième anse aux plages du Mourillon, en proposant des aménagements cohérents et en continuité avec ceux présents au sein des trois premières. Tout en proposant une extension homogène des aménagements, le programme cherche à ouvrir des vues substantielles sur le littoral, en proposant une nouvelle implantation des structures associatives, des dépôts de bateaux et du matériel nautique. La restructuration envisagée aura un impact significatif en réduisant l'emprise des places de stationnement et en renforçant la végétalisation du site.

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. La réorientation du plan d'aménagement vise à créer une cohérence paysagère s'intégrant harmonieusement dans le cadre méditerranéen.

Dans un premier temps, l'intégration, pleine et entière, de la quatrième anse aux plages du Mourillon, et la valorisation de l'espace public remarquable, permettra de rassembler une certaine diversité d'usages quotidiens, mêlant la pratique sportive, la déambulation et la flânerie au sein d'une emprise littorale harmonisée.

Dans un second temps, les modifications apportées au site assureront une accessibilité améliorée pour tous, avec la création d'accès dédiés aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et la mise en place de parcours offrant un espace ouvert et non fragmenté aux usagers de la base nautique, ainsi qu'aux pratiquants libres. Dans cette optique, le projet vise à obtenir le label « Tourisme et Handicap ».

Une priorité est accordée à la facilitation des accès vers la base nautique, visant à garantir une accessibilité optimale pour l'ensemble des usagers. La base nautique, conçue dans une perspective inclusive, pourra accueillir des usagers présentant divers types de handicap (moteur, auditif, visuel, mental, psychologique cognitif), assurant ainsi une pratique nautique véritablement ouverte à tous.

En outre, le projet ambitionne d'être une source d'information touristique complète couvrant divers secteurs tels que les loisirs (établissement de loisir, loisir éducatif, parc de loisir, sport de nature et sortie nature), la restauration (café, buvette) et les visites (écomusée, évènement autour du milieu marin, ...).

Concernant le sentier du littoral, de moins en moins accessible et pratiqué, le projet tend à améliorer sa lisibilité, à travers un balisage efficace et cheminement dédié. 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.

## 3.3. Une meilleure prise en compte des risques et une pérennisation de la base nautique

Situés en bordure du rivage, les équipements actuels de la base nautique font face à des défis majeurs liés à l'évolution du trait de côte, au vent dominant et aux risques de submersion inhérents au milieu marin. Ces défis ont conduit à la nécessité d'une restructuration complète pour adapter la base nautique à ces risques et aléas, de plus en plus prégnants sur les territoires côtiers.

Le site a déjà subi des dégâts significatifs, notamment le centre Municipal de Voile et le parking, dévasté dans sa partie sud lors des largades de 2008 et 2010. En conséquence, l'implantation envisagée des différentes structures de la base vise à garantir la pérennité des locaux des associations et structures présentes, tout en assurant un stockage sécurisé du matériel. Les choix d'implantation et de matériaux prendront en compte les risques de submersion marine, le recul du trait de côte et l'érosion particulière induite par les vents marins.

L'objectif principal est d'assurer une protection optimale des usagers et des biens dans cette zone à risque, tout en favorisant une résilience maximale face aux épisodes de crues et de tempêtes. Les matériaux apparents, comme les façades et les éléments de second œuvre, seront soigneusement sélectionnés en fonction de leur durabilité et de leur solidité, tout en prenant en compte l'entretien, en raison de l'exposition constante du site aux conditions maritimes.

En outre, les nouvelles implantations de bâtiments et les infrastructures liées au matériel seront conçues pour fonctionner indépendamment des scénarios de montées des eaux estimés d'ici 2100. Les plages, en particulier les zones du parc à bateaux, seront particulièrement vulnérables au recul du trait de côte et à la submersion marine. Le projet prendra en compte une marge de recul d'environ 15 mètres par rapport à la mer, où aucun équipement ne sera implanté.

Pendant la phase travaux, différentes précautions seront prises afin de protéger le milieu marin et la qualité des eaux de l'anse. Les installations sanitaires seront raccordées au réseau public d'assainissement.[JF3]

Enfin, face à la prolifération des moustiques, potentiellement vecteur de maladie vectorielle, certaines précautions seront prises dans la gestion des eaux pluviales et la prévention des gîtes larvaires. Ainsi, les surfaces comme les terrasses, toitures, bassins de rétention, et les bacs de relevage seront conçues de façon à permettre une évacuation complète des eaux, sans stagnation. De plus, les structures et dispositifs comme les coffrets techniques, les réserves et cuves de récupération des eaux de pluie ou les vides sanitaires seront obligatoirement hermétiques ou bien protégées par des moustiquaires inoxydables pour empêcher les moustiques d'y pénétrer.[JF4]

Cette restructuration s'inscrit dans une vision globale visant à sécuriser tant les biens que les personnes, tout en favorisant une intégration harmonieuse avec la façade maritime, en proposant aux usagers des ouvertures vers la mer.

4

# Modalité de mise en compatibilité du document d'urbanisme avec le projet

# UNE REGLEMENTATION PROPRE AUX PLAGES DU MOURILLON

## 4.1. Un zonage dédié aux activités touristiques et nautiques

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.

Le PLU comprend 10 zones urbanisées (U), qui s'étendent sur près de 3 000 hectares. Au sein des zones urbaines, la zone UL (27,36 hectares) 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.

**Carte zone UL**

*Figure 27 : Emplacement zone UL ; source : Règlement du PLU approuvé le 27 juillet 2012, version modification simplifiée n°8 du 29 septembre 2022*

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 :

- 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 ;
- 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 règlementaires 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.

## 4.2. Une modification de la hauteur nécessaire au projet

Afin de permettre l'établissement d'un atelier de réparation d'une dimension suffisante pour accueillir un bateau gréé de 10 mètres, la hauteur maximale réglementée de la zone devra être modifiée.

Cependant, l'ensemble du projet n'a pas vocation à atteindre la hauteur maximale qui sera autorisée. Seul l'atelier sera pourvu d'une hauteur suffisante, en harmonie avec le site.

La hauteur maximale a été déterminée en fonction de la hauteur des bateaux, tout en tenant compte de l'altimétrie de la route départementale et de son mur de soutènement.

*Figure 28 : Photographie du YachClub*

Cette modification répond aux besoins des associations en permettant une volumétrie cohérente, en lien avec les pratiques actuelles et les usages futurs. La création d'un atelier facilitera la réparation des bateaux, favorisant leur réemploi et pérennisant leur utilisation.

Cet atelier de réparation (150 m²) sera mutualisé et comprendra deux zones :

- Une première zone pouvant être chauffée (hauteur sous plafond faible pour faciliter la chauffe) pour la stratification, le collage et la peinture (60 m²). Cette pièce doit pouvoir accueillir une pirogue (12,5 m de longueur x 0,5 m de large).
- Une seconde zone pour la réparation des bateaux de 90 m², avec une hauteur libre sous plafond de 10 m pour permettre l'entrée d'un bateau gréé (zone non chauffée). Cette pièce doit pouvoir accueillir une pirogue (12,5 m de longueur x 0,5 m de large) et comprendra des linéaires de rangement et des établis.

# LES EVOLUTION DU PLU EN VIGUEUR

Nécessaire à l'établissement de l'ensemble des équipements prévus dans le projet de réaménagement de l'éco-base de la mer de l'Anse Tabarly, la hauteur maximale réglementée doit être modifiée

A travers cette procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU, il est proposé d'instaurer un sous-secteur, au sein de la zone UL, qui sera dédié exclusivement à l'accueil de la nouvelle base nautique : secteur ULn.

La création d'un sous-secteur, sur une partie de l'Anse Tabarly, permet de prescrire une hauteur maximale suffisante au projet tout en préservant la réglementation de la zone UL, dédiée au tourisme et aux loisirs, comprenant des restaurants et des équipements dont la hauteur maximale reste en adéquation avec les lieux qu'ils occupent.[JF5]

*Figure 30 : Extrait du PLU en vigueur*

*Figure 29 : Extrait du projet de modification du PLU*

Actuellement, la hauteur maximale des constructions dans les conditions énoncées est fixée à 7 mètres sur l'ensemble de la zone UL. La création de ce nouveau sous-secteur (ULn) permettra d'augmenter la hauteur maximale à 12 mètres dans la zone du projet, tout en maintenant la limite de hauteur à 7 mètres sur le reste de la zone UL.

**<u>Règlement en vigueur :</u>**

*« **ARTICLE UL10 – HAUTEUR MAXIMAL DES CONSTRUCTIONS***

*[…]*

*<u>Hauteur absolue</u>*

*La hauteur maximale des constructions définie dans les conditions ci-dessus est fixée à 7 m. »*

**<u>Règlement mis en compatibilité :</u>**

*« **ARTICLE UL10 – HAUTEUR MAXIMAL DES CONSTRUCTIONS***

*[…]*

*<u>Hauteur absolue</u>*

*La hauteur maximale des constructions définie dans les conditions ci-dessus est fixée à 7 m.*

*Dans le secteur ULn, la hauteur maximale des constructions est fixée à 12 m. »*

Le chapeau, comprenant la cartographie introductive, de la zone UL sera modifié afin de mettre en évidence la présence d'un sous-secteur en son sein.

**Règlement en vigueur :**

« ***ZONE UL***

*Zone de loisirs.* »

**Règlement mis en compatibilité :**

« ***ZONE UL***

*Zone de loisir comprenant le sous-secteur ULn (éco-base de la mer).* »

La modification de la hauteur maximale à 12 mètres permettra de répondre aux besoins du projet et l'établissement d'un atelier de réparation des bateaux gréés tout en restant inférieure à la hauteur du talus, support de la route départementale.

*Figure 31 : Photographie hauteur du mur de soutènement*

*Figure 32 : Photographie hauteur maximale de l'atelier projeté*

# UN PROJET COMPATIBLE AVEC LE PADD

Le projet doit être compatible avec les orientations du projet d'aménagement et de de développement durables et prendre en compte ses objectifs.

| ***Orientations du PADD*** | ***Compatibilité*** |
|---|---|
| *Thématique I : Toulon cœur de la métropole du Levant* | |
| **1- Poursuivre un fort rayonnement maritime** | |
| 1.1- Développer les activités portuaires | La modification du PLU entend maintenir les différentes vocations du littoral tel que décrit au sein du PADD, en permettant au site de maintenir sa vocation de loisir et ses espaces boisés. |
| 1.2- Maintenir la vocation militaire | Le réaménagement de la quatrième anse n'affecte pas la vocation militaire du littoral toulonnais. |
| 1.3- Favoriser l'interface Ville Port | Le projet vise à restructurer la quatrième anse, en permettant son intégration harmonieuse avec les autres anses déjà aménagées le long du littoral toulonnais. |
| **2- Accueillir les équipements métropolitains** | |
| 2.1- Services à la population | Le projet n'a pas vocation à rassembler les institutions sur le centre-ville. |
| 2.2- Enseignement supérieur | Le projet n'a pas pour objectif d'étendre et de restructurer les activités de recherche sur le territoire toulonnais. |
| 2.3- Culture | Le projet n'est pas intégré au sein des équipements culturels structurants, comme décrit dans le PADD. |
| 2.4- Jeunesse, loisirs et sport | Le réaménagement prévu au sein de la quatrième anse conforte le maillage d'équipements sportifs et de loisirs présent au sein de la ville de Toulon.<br><br>De plus, la quatrième anse du Mourillon est identifiée comme un "nouvel équipement en projet". |
| 2.5- Technologie de l'information et de la communication | Le projet n'a pas vocation à impacter la couverture numérique du territoire. |
| **3- Attirer les investisseurs en menant une politique de développement** | |
| 3.1- Favoriser les activités économiques | Le développement du pôle tertiaire toulonnais n'est pas l'objectif du projet. |
| 3.2- Mettre en valeur la qualité du lieu avec des actions touristiques | Le projet conforte la vocation de loisirs liés à la mer en permettant de valoriser un espace dédié aux loisirs nautiques identifié comme un espace naturel d'intérêt métropolitain au sein du PADD. |

| | |
|---|---|
| *Thématique II : Identité des quartiers* | |
| **1- Une dynamique commerciale locale à maintenir** | |
| 1.1- Dynamiser les commerces du centre | Le développement des centralités commerciales ne fait pas partie du projet au sein de l'anse Tabarly. |
| 1.2- Développer des centres de vie | L'anse Tabarly n'est pas identifiée comme un des centres de vie au sein du PADD et n'est donc pas concernée par cette orientation. |
| **2- Encourager le renouvellement urbain** | Le projet ne suscite pas de problématiques liées au renouvellement urbain et à la production de logements. |
| **3- Valoriser l'espace public et le patrimoine** | |
| 3.1- Un espace public de qualité pour tous | Le projet ne fait pas partie des 5 zones de publicité restreinte décrites dans l'orientation 3.1 du PADD. |
| 3.2- Protéger le patrimoine urbain | Le projet n'est pas affecté par la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP), devenu AVAP puis SPR. |
| 3.3- Préserver et valoriser la qualité urbaine | De la même manière, le projet n'entre pas en contradiction avec l'orientation 3.3 visant à maintenir un cadre architectural et paysager. |
| *Thématique 3 : Une mobilité maitrisée* | |
| **1- Encourager l'intermodalité** | |
| 1.1- Des parkings relais à créer | Le projet n'est pas concerné par les orientations en matière de parkings relais. |
| 1.2- Un maillage ferroviaire à renforcer | De la même façon, le projet n'est pas concerné par les orientations en matière de maillage ferroviaire toulonnais. |
| 1.3- De nouvelles infrastructures organisant le territoire | Idem pour la question des nouvelles infrastructures qui n'impactent pas le projet. |
| **2- Rééquilibrer le poids des divers modes de déplacement** | |
| 2.1- Poursuivre le développement des transports en commun | Le projet n'a pas pour objectif de développer une offre de transports en commun. |
| 2.2- Une accessibilité à développer pour tous | Le projet n'intègre pas la question des Personnes à Besoins Spécifiques en matière de transports en commun. |
| 2.3- La sécurité routière à renforcer | Les problématiques de sécurité routière définies dans le PADD ne s'appliquent pas au projet. |
| **3- Développer les modes doux** | |

| | |
|---|---|
| 3.1- Réhabiliter la marche à pied | Le projet de revalorisation de l'Anse Tabarly permet d'assurer la continuité du sentier littoral. |
| 3.2- Des chemins cyclables | À l'inverse, le programme n'apporte pas de modifications en termes de chemins cyclables. |
| *Thématique IV : Améliorer le cadre de vie* | |
| **1- Construire une ville durable** | |
| 1.1- Mieux prendre en compte les risques naturels et technologiques | Le projet vise à privilégier une approche intégrée des risques de submersion marine et de recul du trait de côte. |
| 1.2- Réduire les impacts du développement urbain | Le projet n'entend pas artificialisé ou imperméabilisé les sols puisque le périmètre de projet se trouve dans un secteur artificialisé. |
| **2- Préserver l'environnement** | |
| 2 .1- Aménager et conserver les espaces verts | Le projet permet de maintenir et valoriser les espaces naturels d'intérêt écologique et paysager tel que le défini le PADD. |
| 2.2- Construire une ville compacte | A l'inverse, le projet ne remet pas en question l'offre de logements et leurs morphologies. |
| 2.3- Encourager une démarche environnementale économe en énergie | La restructuration du site permettra de créer de nouveaux panneaux photovoltaïques permettant ainsi d'encourager une démarche économe en énergie. |
| **3- Adapter l'offre de logements aux besoins** | |
| 3.1- Poursuivre la stratégie foncière | Le projet ne donne pas lieu à la production de logements et n'est donc pas soumis à cette orientation. |
| 3.2- Diversifier l'offre de logements | Le projet ne développe pas d'offre de logement au sein de son programme et n'est donc pas impacté par cette orientation. |
| 3.3- Améliorer le parc existant | De la même manière, le projet ne fait pas l'objet d'une démarche de rénovation urbaine et n'est pas concerné par l'orientation du PADD. |

5

# Articulation et compatibilité avec les documents de rang supérieur

# LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalite des Territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 octobre 2019. Instauré par la loi NOTRe, il fixe une stratégie régionale à moyen et long termes (2030-2050) sur divers domaines : l'environnement, les infrastructures d'intérêt régional, l'habitat, l'équilibre des territoires et les transports.

Le PLU doit être compatible avec les règles du SRADDET et prendre en compte ses lignes directrices et leurs règles associées. Le SRADDET est construit autour de trois grandes lignes directrices :

**1. Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional :**

- Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique ;
- Concilier attractivité et aménagement durable du territoire ;
- Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource.

**2. Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau :**

- Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités ;
- Mettre en cohérence l'offre de mobilité et stratégie urbaine ;
- Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques.

**3. Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants :**

- Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires ;
- Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie ;
- Développer échanges et réciprocités entre territoires.

Le projet et la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU sont compatibles avec le fascicule des règles du SRADDET et participe aux objectifs régionaux dont :

| ***Règles du SRADDET*** | ***Compatibilité*** |
|---|---|
| ***Ligne directrice 1***<br>***Renforcer et Pérenniser l'Attractivité du Territoire Régiona***l | |
| **Objectif 10 : Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, garantir l'accès à tous à la ressource en eau** | Le programme garantit une gestion intégrée et résiliente des risques au sein du projet. L'orientation des bâtiments, prenant en compte les vents dominants Est et Ouest tout en préservant la vue vers la mer, renforce la résilience structurelle face aux conditions climatiques adverses.<br><br>Des précautions supplémentaires en cas de submersion exceptionnelle démontrent une anticipation proactive des risques. La prise en compte spécifique de la situation en bord de mer, avec une attention particulière du socle du bâtiment pour intégrer les risques liés à la proximité de l'eau, garantit la sécurité des usagers et |

| | |
|---|---|
| | limite les dégâts matériels potentiels. La stratégie du projet pour un retour rapide à la normale en cas d'inondation, avec des mesures de remise en état rapide et de reprise sécurisée des activités, renforce la résilience opérationnelle du site. Enfin, l'intégration des contraintes liées à l'air salin, aux tempêtes, dans le choix des matériaux, ainsi que la proposition de matériaux adaptés et résistants à l'eau, confirment l'engagement du projet envers la durabilité et la résistance face aux conditions environnementales. |
| **Objectif 12 : Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012**<br><br>LD1-OBJ 12 B : Prévoir et intégrer des dispositifs de production d'énergies renouvelables et de récupération, notamment de la chaleur fatale, dans tous les projets de création ou d'extension de zones d'activités économiques. | Le projet vise à faciliter l'installation de panneaux photovoltaïques sur les différentes structures qui seront amenées à être réalisées. |
| **Objectif 15 : Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestres, littoraux et marins** | Le projet entend favoriser le maintien d'une interface Terre-Mer autour des activités nautiques sans compromettre les fonctions écologiques et paysagères. |
| **Objectif 17 : Préserver les identités paysagères et améliorer le cadre de vie des habitants** | |
| **Objectif 19 : Augmenter la production d'énergie thermique et électrique en assurant un mix énergétique diversifié pour une région neutre en carbone à l'horizon 2050** | La ville souhaite développer l'autonomie énergétique au sein du projet en permettant d'intégrer des panneaux solaires aux structures réalisées. |
| ***Ligne directrice 2 :***<br><br>***Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau*** [JF6] | |
| **Objectif 35 : Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport** | Le projet tend à développer la centralité touristique et ludique du Mourillon, en proposant un certain renouvellement de la base nautique, confortant notamment les liaisons piétonnes entre les plages et le littoral. |
| **Objectif 37 : Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville** | Le réaménagement de la base nautique s'appuie sur une requalification complète de l'anse Tabarly et de son interface avec les espaces de stationnement et les plages du Mourillon. La réorientation du plan d'aménagement vise à créer une cohérence paysagère s'intégrant harmonieusement dans le cadre méditerranéen, en proposant une valorisation de l'espace public remarquable. |
| **Objectif 50 : Décliner la Trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans** | Le projet vise à intégrer harmonieusement la quatrième anse aux plages du Mourillon, en proposant des aménagements cohérents et en |

| | |
|---|---|
| **les documents d'urbanisme et les projets de territoire** | continuité avec ceux présents au sein des trois premières. La restructuration envisagée aura un impact significatif en réduisant l'emprise des places de stationnement et en renforçant la végétalisation du site. |
| ***Ligne directrice 3 :*** ***Conjuguer égalité et diversité des territoires pour des territoires solidaires et accueillants*** | |
| **Objectif 62 : Conforter la cohésion sociale** | Le développement et le maintien des activités nautiques contribuent à promouvoir une approche pédagogique et universelle au sein de l'Anse Tabarly, tout en favorisant une pratique libre, facilitée par rapport à l'état actuel du site. Ceci permettra d'améliorer l'accès à un service pour tous. |
| **Objectif 63 : Faciliter l'accès aux services** | |

# LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (INTEGRE AU SRADDET)

Cet outil est co-piloté par l'Etat et la Région. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), approuvé le 26 novembre 2014, est le document qui identifie, à l'échelle régionale, les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient entre eux, constituant la Trame Verte et Bleue (TVB) du territoire.

Sur la base du diagnostic, le SRCE a fixé des objectifs et des priorités d'actions. Le plan d'action stratégique du SRCE présente les différents gestes pouvant être mis en œuvre, pour atteindre ces objectifs.

| Orientation stratégique | Déclaration de projet | Compatibilité |
|---|---|---|
| ***Orientation stratégique 1*** *: agir en priorité sur la consommation d'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien des corridors écologiques* | ***Non concerné*** | Le site du projet ne sera pas impacté par celui-ci, compte tenu du fait que les structures qui seront mises en place seront réalisées sur des surfaces déjà urbanisées. |
| ***Orientation stratégique 2*** *: maintenir du foncier naturel, agricole et forestier et développer des usages durables au regard des continuités écologiques* | ***Non concerné*** | De la même manière, le projet ne porte pas atteinte au foncier naturel, agricole et forestier et n'est pas concerné par des réservoirs de biodiversité ou des corridors écologiques identifiés au SRCE. |
| ***Orientation stratégique 3*** *: développer les solutions écologiques de demain en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture* | ***Non concerné*** | |
| ***Orientation stratégique 4 :*** *restaurer, protéger et développer une trame d'interface terre-mer dont le fonctionnement semble directement lié à la création ou à la conservation de réservoirs de biodiversité littoraux ou marins* | ***Non concerné*** | |

# LE SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ENERGIE PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR (INTEGRE AU SRADDET)

Le SRCAE constitue l'un des principaux schémas de planification mis en place par les lois Grenelle 1 et 2. Le SRCAE, élaboré en application de la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010, est un cadre stratégique visant à renforcer la cohérence des politiques territoriales en matière d'énergie, de qualité de l'air et de lutte contre les effets des changements climatiques. Le SRCAE de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a été approuvé par arrêté préfectoral le 17 juillet 2013. Il est à présent annexé au SRADDET de la région.

Le SRCAE définit, à partir d'états des lieux, des objectifs et des orientations aux horizons 2020 et 2050 en termes de :

- Développement des énergies renouvelables ;
- Maitrise des consommations énergétiques ;
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Qualité de l'air et de réduction des émissions de polluants atmosphériques, d'adaptation au changement climatique.

Le projet vise à se développer sur une surface artificialisée et n'impacte pas la qualité de l'air existante. De plus ce dernier contribue au développement des énergies renouvelables et à la maitrise des consommations énergétiques par l'intégration de panneaux photovoltaïques permettant de répondre aux impératifs de développement des énergies renouvelables et de maitrise des consommations énergétiques.

Le projet est compatible avec les orientations principales du SRCAE.

# LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Enjeu majeur de santé publique, la qualité de l'air s'améliore depuis plusieurs années. Entre 2007 et 2018, les populations exposées à une qualité de l'air dégradée ont été divisées par 4 sur la zone du Plan de Protection de l'Atmosphère du Var.

La lutte contre la pollution atmosphérique nécessite de prendre des mesures pérennes portées par l'ensemble des acteurs territoriaux. Le PPA constitue l'outil privilégié de la mise en œuvre de ces mesures. Il se concrétise en différentes actions dans les secteurs des transports, de l'industrie, du chauffage résidentiel, de l'agriculture, etc. Le PPA s'articule avec les démarches de planification et les programmes d'actions engagés par les collectivités pour améliorer la qualité de l'air tels que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, les Plans Climat Air Énergie Territoriaux, Plans de Déplacements Urbains et Plans Locaux d'Urbanisme. Sa réalisation incombe au préfet de département.

La directive européenne 2008/50/CE sur la qualité de l'air, retranscrite dans les articles L.222-4 à L.222-7 et R. 222-13 à R.222-36 du Code de l'environnement, impose l'élaboration d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ce qui est le cas de l'agglomération de Toulon. Suite à l'évaluation du PPA 2013-2018 en vigueur et dans la mesure où quelques dépassements des normes de la qualité de l'air perdurent malgré une amélioration constatée, le préfet du Var a engagé la révision du PPA le 17 janvier 2019, parallèlement à celles des PPA des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes.

Le PPA du Var a été approuvé le 17 mars 2022, l'enjeu n'est donc plus d'atteindre les seuils réglementaires. Le défi est de tendre vers un seuil plus exigeant : celui des valeurs recommandées en 2005 par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) de 20 µg/m$^3$/an pour les particules fines pour améliorer la santé de la population. C'est pourquoi le PPA révisé met en œuvre un plan d'une cinquantaine d'actions, ambitieux et partagé avec tous les partenaires du territoire et en particulier les collectivités.

Le PPA se fixe les objectifs suivants :

- Conserver sur toute la durée du PPA le respect des seuils réglementaires pour l'ensemble des stations fixes de surveillance de la qualité de l'air.
- À l'horizon 2025 :
    - Plus aucune population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires (sur la base des modélisations réalisées par AtmoSud).
    - Tendre vers les seuils recommandés par l'OMS en 2005 pour les PM10 et PM2,5 (respectivement 20µg/m$^3$ et 10µg/m$^3$ en moyenne annuelle).

Le PPA a ainsi établi un programme d'actions par catégorie, à savoir 30 actions pérennes, réglementaires ou non, réparties comme suit :

- 5 actions liées à l'industrie ;
- 16 actions liées aux transport/aménagement/déplacements ;
- 7 actions liées au chauffage Résidentiel/Agriculture/Brûlage ;
- 2 actions liées à l'ensemble des secteurs.

La mise en compatibilité du PLU s'inscrit pleinement dans les objectifs fixés par le PPA, à travers la thématique du projet, plus particulièrement aux actions portant sur l'objectif "Inciter au report modal, au développement des transports publics et des modes actifs" et "Optimiser la gestion du trafic routier". Cela s'explique notamment par le fait que le projet permet d'intégrer au mieux l'accessibilité piétonne du site. Cette nouvelle disposition du site répond ainsi pleinement aux actions du Plan de Protection de l'Atmosphère du Var.

.

# LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE PROVENCE MEDITERRANEE

La commune de Toulon est concernée par l'application du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Provence Méditérranée approuvé le 6 septembre 2019 et en cours de révision.

Le SCoT est un document de planification stratégique à long terme, créé par la loi solidarité et renouvellement urbain en décembre 2000, dont le périmètre et le contenu ont été revus par ordonnance du 17 juin 2020, afin d'être adapté aux enjeux contemporains. Il permet aux communes appartenant au même bassin de vie de mettre en cohérence, dans le respect du principe de subsidiarité, leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des implantations commerciales, des déplacements et de l'environnement.

Le SCoT en vigueur oriente le développement du territoire selon 4 défis :

- Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire
- Afficher les axes de développement
- Promouvoir un cadre de vie de qualité, répondre au défi de la transition énergétique et de la réduction des gaz à effet de serre
- Gérer durablement les risques et les ressources, réduire la vulnérabilité du territoire au changement climatique

Dans le DOO, ces défis et orientations sont repris pour préciser les modalités :

| Orientations | Déclaration de projet | Compatibilité et conformité |
|---|---|---|
| *Défi 1 : Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire* | | |
| ***Orientations relatives à la préservation et la valorisation du capital écologique, naturel et agricole : réseau vert, bleu et jaune de Provence Méditerranée*** | ***Non Concerné*** | L'orientation est générale et ne concerne pas le projet, ce dernier étant d'une moindre échelle vis-à-vis de cette orientation et ses prescriptions/recommandations associées. |
| ***Orientations relatives à l'organisation et la maitrise du développement*** | ***Concerné*** | Le projet est conforme à plusieurs directives de l'orientation générale, notamment l'orientation 4 : "*Maîtriser le développement dans les enveloppes urbaines*". Cela s'explique par le fait que le projet n'affecte ni la consommation foncière ni l'artificialisation des sols, et qu'il s'intègre harmonieusement dans l'enveloppe urbaine existante. |

| | | |
|---|---|---|
| *Défi 2 : Afficher les axes de développement* | | |
| ***Orientations relatives à l'affirmation de la dimension métropolitaine du SCOT Provence Méditerranée*** | ***Concerné*** | Le projet est conforme avec l'Orientation 6 visant à *« Affirmer les filières économiques stratégiques »* qui vise notamment à développer une offre touristique locale ainsi que le développement d'activités sportives ainsi qu'aux objectifs de requalification définis dans l'orientation 6-C « *Elaborer des stratégies de développement touristique* ». |
| ***Orientations relatives à la localisation préférentielle des activités économiques et des services*** | ***Concerné*** | Le projet intègre une activité tertiaire au sein du programme. Ainsi la mise en place de ce projet répond à l'orientation suivante du SCOT Provence Méditerranée. |
| ***Orientations relatives à la réponse aux besoins de logement*** | ***Non Concerné*** | De la même manière, la production de logement ne fait pas partie des objectifs du projet. |
| ***Orientations relatives au développement des alternatives à l'usage individuel de l'automobile*** | ***Non Concerné*** | Le projet ne programme pas d'actions liées à la diversification des alternatives à la voiture, et n'est donc pas concerné par cette orientation générale. |
| *Défi 3 : Promouvoir un cadre de vie de qualité, répondre au défi de la transition énergétique et de la réduction des gaz à effet de serre* | | |
| ***Orientations relatives à l'amélioration du cadre de vie*** | ***Concerné*** | Le projet vise à requalifier et améliorer l'interface terre mer en permettant d'affirmer la base nautique. Ainsi la réhabilitation prévue répond à l'Orientation 27 *« Améliorer la qualité de l'interface Terre-Mer »* et l'Orientation 33 *« Améliorer la qualité des projets d'aménagement »*. |
| ***Orientations relatives à la transition énergétique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre*** | ***Concerné*** | La transition énergétique fait partie intégrante du projet en permettant d'implanter des panneaux photovoltaïques. Le projet est concerné par l'orientation 37 « Accroitre la sobriété énergétique et réduire les émissions de gaz à effet de serre du territoire » et l'orientation 38 « Développer les énergies |

| | | |
|---|---|---|
| | | renouvelables pour assurer un mix énergétique diversifié et décentralisé » |
| *Défi 4 :* Gérer durablement les risques et les ressources, réduire la vulnérabilité du territoire au changement climatique | | |
| ***Orientations relatives à la maitrise des risques naturels et technologiques*** | ***Concerné*** | Le programme assure une gestion intégrée des risques et renforce la résilience structurelle face aux conditions climatiques. L'orientation des bâtiments, les précautions en cas de submersion, et la stratégie pour un retour rapide à la normale démontrent l'engagement du projet envers la durabilité et la sécurité.<br><br>Le projet répond aux objectifs fixés dans l'orientation 39 visant à « *Prendre en compte les risques naturels et réduire la vulnérabilité au changement climatique* » |
| ***Orientations relatives à la gestion durable des ressources*** | ***Non Concerné*** | Le projet n'intègre pas d'optimisations de la gestion des ressources et n'est donc pas concerné par les orientations définis. |

# LE SCHEMA DIRECTEUR DE L'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX DU BASSIN RHONE MEDITERRANEE

Prévu par les articles L.212-1 et L 212-6 du Code de l'environnement, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée approuvé le 21 mars 2022 est un outil de planification qui fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt général et le respect de la directive cadre sur l'eau. Il s'agit d'un document d'aménagement stratégique dont les principales orientations s'appliquent directement au PLU, et par conséquent, au site de projet. Le SDAGE 2022-2027 se décline en neuf orientations fondamentales :

- S'adapter aux effets du changement climatique ;
- Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;
- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques ;
- Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics de d'eau et d'assainissement ;
- Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau ;
- Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé ;
- Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides
- Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau en anticipant l'avenir ;
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

| ***Orientations du SDAGE*** | **Déclaration de projet** | ***Compatibilité*** |
|---|---|---|
| ***OF 0*** *: S'adapter aux effets du changement climatique* | **Concerné** | Le SDAGE encourage la conception des nouveaux aménagements de manière à ne pas contribuer à l'aggravation du changement climatique, notamment en limitant les émissions de gaz à effet de serre. Le projet est guidé par une approche globale de la sécurité face aux risques climatiques qui renforce la résilience structurelle. L'orientation des bâtiments, les mesures préventives en cas de submersion, ainsi que la stratégie pour un retour rapide à la normale témoignent de l'engagement du projet envers la durabilité et la sécurité. |
| ***OF 1*** *: Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité* | **Non concerné** | / |

| | | |
|---|---|---|
| ***OF 2*** *: Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques* | **Concerné** | Le projet prolonge et améliore les activités déjà présentes et ne constituent pas un risque de dégradation accrue du site. |
| ***OF 3*** *: Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau* | **Non concerné** | / |
| ***OF 4*** *: Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux* | **Non concerné** | / |
| ***OF 5*** *: Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé* | **Non concerné** | / |
| ***OF 6*** *: Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides* | **Non concerné** | Le projet n'a pas d'incidence directe sur les bassins et les milieux aquatiques, ainsi que les zones humides. |
| ***OF 7*** *: Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir* | **Non concerné** | / |
| ***OF 8*** *: Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques* | **Non concerné** | / |

# LE PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) est l'outil de mise en œuvre de la directive inondation du 23 octobre 2007. Il vise à :

- Encadrer l'utilisation des outils de la prévention des inondations à l'échelle du bassin Rhône-Méditerranée ;
- Définir des objectifs priorisés pour réduire les conséquences négatives des inondations des 31 Territoires à Risques Important d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée.

Le PGRI traite d'une manière générale de la protection des biens et des personnes. Que ce soit à l'échelle du bassin Rhône-Méditerranée ou des Territoire à Risque Important (TRI), les contours du PGRI se structurent autour des 5 grands objectifs complémentaires :

- Le respect des principes d'un aménagement du territoire qui intègre les risques d'inondation ;
- La gestion de l'aléa en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques ;
- L'amélioration de la résilience des territoires exposés ;
- L'organisation des acteurs et des compétences pour mieux prévenir les risques d'inondation ;
- Le développement et le partage de la connaissance.

La commune de Toulon est incluse dans le TRI Toulon-Hyères.

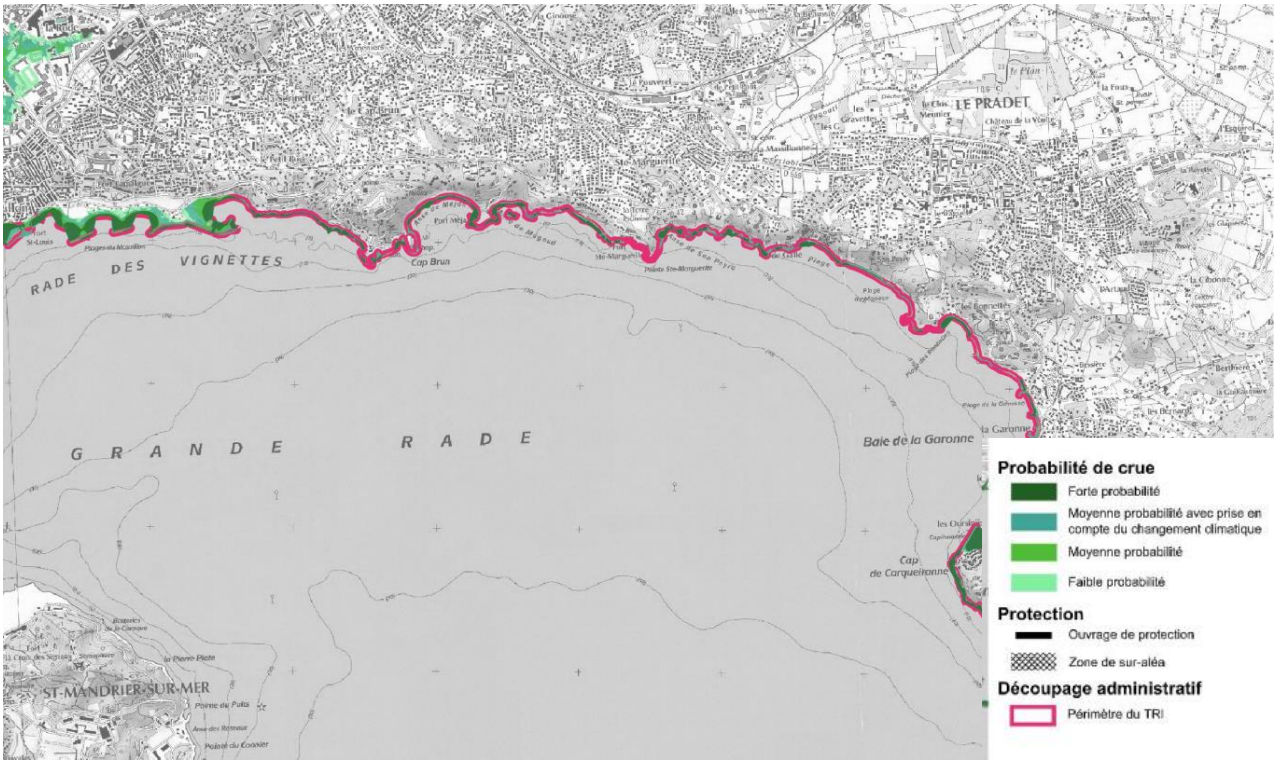



*Figure 33 : Cartographie probabilité de crue ; Extrait carte TRI Toulon-Hyères*

**Le site de projet est compris dans une zone de moyenne et forte probabilité de crue.**

# LE PROGRAMME D'ACTIONS DE PREVENTION DES INONDATIONS DES PETITS COTIERS TOULONNAIS

La commune de Toulon est concernée par le Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) des Petit Côtiers Toulonnais. En effet la Métropole Toulon Provence Méditerranée a signé le 4 avril 2019 avec ses partenaires une convention cadre du PAPI visant à fixer des modalités de mise en œuvre d'actions pour une gestion durable du risque inondation sur l'ensemble du territoire. Le PAPI initialement programmé sur la période 2018-221 a été prolongé jusqu'en juin 2023 par avenant.

Le PAPI des Petit Côtiers Toulonnais fixe 34 actions dont en particulier pour l'anse Tabarly :

- La mise en place d'un dispositif de surveillance des phénomènes inondations : MyPREDICT ;
- 1490 diagnostics d'entreprises réalisés pour réduire leur vulnérabilité ;
- La mise en place d'une application "Vigie-Risques"
- 7 stations hydrométriques et 9 stations météorologiques mises en place.

# LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Le projet de réhabilitation de la 4ème Anse s'inscrit pleinement dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Toulon-Provence Méditerranée pour la période 2015-2025, approuvé le 16 décembre 2016.

Le projet répond aux impératifs fixés par l'orientation 3 « un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) », plus précisément dans l'action n°31 du PDU, qui vise à améliorer la lisibilité des itinéraires dédiés aux piétons et aux cyclistes. Pour rappel, le projet facilite les accès piétons du site en permettant d'ouvrir l'ensemble du site aux pratiques libres ou dédiées aux activités des associations présentes.

Ainsi, le projet est en parfaite adéquation avec les principes et les orientations du PDU actuellement en vigueur, démontrant ainsi sa contribution à la création d'un environnement urbain plus durable et convivial.

# LE CONTRAT DE BAIE DE LA RADE DE TOULON

Le Contrat de Baie est une démarche globale et concertée pour la reconquête de la qualité des eaux et des milieux aquatiques engageant l'ensemble des acteurs sur un programme d'actions de 5 ans. Animatrice de cette démarche depuis 2002, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a construit, sur la base d'une large concertation, un nouveau contrat pour les cinq années à venir : le Contrat de Baie de la Rade de Toulon et des Iles d'Or (2023-2027).

Le contrat est structuré en 6 enjeux :

- Réduire les pollutions bactériologiques, chimiques, liées aux nitrates et aux pesticides et aux déchets dans les milieux naturels.
- Garantir une gestion durable et équilibrée de la ressource en eau, pour mieux s'adapter aux effets du changement climatique.
- Gérer durablement les cours d'eau et les zones humides, en lien avec la prévention des risques
- Gérer durablement l'interface terre-mer et le milieu marin.
- Renforcer l'intégration des enjeux « EAU » dans les documents d'urbanisme.
- Animer le Contrat de Baie, faire vivre le réseau d'acteurs et promouvoir la démarche.

Le projet s'inscrit dans les objectifs définis par le contrat de baie de la rade de Toulon, mettant particulièrement l'accent sur une sensibilisation significative au patrimoine marin. La programmation inclut un espace dédié au public sur des thématiques liées à la mer et à l'environnement. L'objectif principal est de valoriser le patrimoine maritime et la biodiversité marine, abordant des sujets variés tels que la richesse des fonds marins, le patrimoine maritime de la rade, l'histoire des plages et du port.

Cette approche garantit la continuité des connaissances sur les espèces et les pratiques spécifiques à l'interface entre Toulon et le littoral méditerranéen. De plus, la nouvelle implantation de l'éco-base permettra d'ajuster les activités du site en fonction de l'évolution du trait de côte et de l'aléa submersion marine. Ainsi, le projet offre une adaptation plus efficace au dérèglement climatique, tout en préservant l'interface terre-mer et les activités qui lui sont associées.

CITADIA

CITADIA CONSEIL · CITADIA DESIGN · EVEN CONSEIL · AIREPUBLIQUE · MERC/AT

www.citadia.com · www.citadiavision.com