



**PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

Service environnement forêt sécurité routière
Unité nature

**COMMISSION DÉPARTEMENTALE
DE LA NATURE, DES PAYSAGES ET
DES SITES (CDNPS)**

Perpignan, le **29 SEP. 2021**

Annexe 2 au compte rendu de la réunion du 9 septembre 2021

2- Demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé du Cap Béar, de ses abords et du domaine public maritime correspondant (art. L.341-10 du code de l'environnement) pour la valorisation du Cap Béar sur le territoire de la commune de Port-Vendres

Demandeur : Communauté de communes Albères Côte Vermeille Illiberis par son président M. Antoine PARRA

Rapporteur : Monsieur l'inspecteur des sites de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

M. FLORIN introduit la présentation du projet de valorisation du Cap Béar sur le territoire de la commune de Port-Vendres qui a fait l'objet d'un rapport de son service. L'opération relève réglementairement d'une autorisation spéciale de travaux en site classé (AST) de compétence ministérielle après avis des membres de la CDNPS. Dans le cadre des procédures, le dossier a fait l'objet d'une demande de permis d'aménager qui sera soumis à enquête publique au titre de la loi littoral. L'avis de la CDNPS sera versé au dossier et l'autorisation ministérielle de travaux en site classé sollicité après enquête publique. Il propose de faire entrer le porteur de projet pour présenter les études réalisées.

En l'absence d'opposition des membres, le président, deux vices-présidents de la communauté de communes Albères, Côte Vermeille, Illibérus accompagnés de la maîtrise d'œuvre sont invités à rejoindre la séance.

M. PARRA rappelle brièvement l'historique de cet important projet structurant qui a fait l'objet d'une longue préparation en concertation avec les différents services.

Sur la base d'un powerpoint, M. FORZY présente les choix retenus et les études paysagères réalisées dans le cadre de la requalification et la valorisation du site : la rénovation du phare, la création d'un parvis, la remise en état et la réaffectation du parking, des réseaux, le dégagement du glacis du phare, la création d'un espace de rafraîchissement, le désaménagement de la pointe du Cap, la requalification de la plate-forme et des annexes en vue d'accueillir, sécuriser, viabiliser, valoriser et renaturer le site.

M. MAZOYER remercie les intervenants pour leur présentation et demande aux membres s'ils ont des observations.

M. PARRA aborde la mise en place potentielle de navettes touristiques. Il précise que le sujet est évoqué dans le dossier mais qu'il sera étudié ultérieurement.

M. LABBE regrette que la plaque commémorative en mémoire à la communauté pied-noire ne sera toujours pas accessible après l'aménagement.

Mme BELLON se félicite du travail réalisé, notamment dans la réduction de l'aire de stationnement.

M. GUISET découvre une opération intéressante qui nécessite un suivi dans la bonne exécution des travaux. Il propose d'être associé aux opérations afin d'en évaluer le résultat.

M. ORTIZ insiste sur les impératifs de sécurité incendie de végétation et la nécessité de prévoir des dispositifs adaptés (débroussaillage autour des bâtiments et des accès, poteau incendie, citerne, plan communal sauvegarde communal, signalétique). Il sensibilise les élus sur le risque de potentielles coupures d'électricité qui pourraient rendre inefficace l'utilisation d'un surpresseur. Une cuve pourrait s'avérer nécessaire à la lutte contre le feu.

M. RAMOND s'interroge sur l'impact que ces dispositifs pourraient avoir sur le paysage.

M. FORZY indique qu'un dispositif de mise en pression existe déjà sur site. La mise en place d'un poteau incendie et d'une bache à eau sont prévues dans le cadre de l'opération.

M. PRUJA évoque l'existence d'une citerne sur place.

M. FLORIN demande si la mise en suspens du système de navettes est de nature à remettre en cause l'aménagement de l'aire de manœuvre des navettes, ainsi que le recul du stationnement en saison estivale.

M. PARRA et M. MARTY répondent que l'interdiction d'accès aux véhicules sur le chemin du Cap sera mise en place même en l'absence d'un système de navettes, le site étant déjà très fortement fréquenté. L'idée de reporter la mise en place de navettes vise surtout à éviter la surfréquentation.

M. FORZY répond que l'aire de manœuvre des navettes est maintenue dans le projet car elle a d'autres fonctions : accès technique au phare pour la DIRM, accès au phare pour les personnes à mobilité réduite par des véhicules adaptés. En l'absence d'autres observations, M. MAZOYER remercie les porteurs de projet pour leur intervention.

M. FLORIN reprend la lecture de son rapport. Il présente les prescriptions émises par les services, notamment, celles de la DDTM au titre des risques, des incendies et de la biodiversité. Il précise que ces avis sont susceptibles de faire évoluer le projet (mise en place de dispositifs contre l'incendie, bâtiment dédié, signalétique supplémentaire, mesure de compensation de l'imperméabilisation générée par le projet) nécessitant une nouvelle demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé. Il ajoute que des mesures de débroussaillage seront nécessaires sur le secteur et que le dossier fera l'objet d'une demande de dérogation de destruction d'espèces protégées avec des mesures compensatoires à mettre en œuvre.

M. ORTIZ insiste sur la nécessité d'identifier le bâtiment refuge en cas d'incendie dans le cadre du plan communal de sauvegarde.

M. FLORIN ajoute que les services de la DREAL et de la DDTM devront être associés à la mise au point du projet. Il propose aux membres de retenir un avis favorable sous réserves de prescriptions et recommandations. Il souligne les améliorations apportées au projet qui ont résulté du travail du comité de pilotage, mais relève toutefois que des choix techniques subsistants nécessitent une attention particulière au cours de la réalisation de l'opération afin de minimiser leur potentiel impact.

En l'absence d'observations aux prescriptions et recommandations de l'inspecteur des sites, M. MAZOYER propose de passer à la délibération :

Résultat du vote :

Avis favorable à l'unanimité sous réserves des prescriptions et des recommandations suivantes :

Prescriptions au titre du site classé :

Le tracé de la nouvelle clôture sera réduit à la protection rapprochée des usagers vis-à-vis de l'antenne, en concertation avec les services de la DIRM Méditerranée ;

Le type de dalle alvéolaire béton sera choisi avec la plus grosse proportion de vide possible ;

Des alternatives, acceptables en site classé, seront trouvées en lien avec la DREAL/Sites et Paysages, s'agissant de :

- l'enrochement bétonné prévu sur le fossé, à proximité de l'édifice technique enterré du secteur sémaphore ;*
- la « maille large type autoroute » prévue pour le nouveau grillage de la clôture de l'antenne.*

Les bétons désactivés avec granulats de schiste (moins coûteux et mieux adaptés au site) seront généralisés en lieu et place des bétons bouchardés (certaines légendes laissent subsister des doutes).

Le muret qui masque les bacs de tri de déchets sur le secteur « Phare » comportera un retour afin de ne pas les rendre visibles depuis le phare (voir l'insertion paysagère « aire de manoeuvre »).

Aucun équipement ni aucune installation autres que celles et ceux prévu(e)s au présent projet ne seront mis en place sans autorisation préalable de travaux en site classé. Ce sera notamment le cas d'une éventuelle signalétique interprétative supplémentaire telle qu'évoquée p.13 de la notice de présentation du projet, mais non prévue au présent projet.

La DREAL/Sites et Paysages et le Service Environnement de la DDTM seront associés à la mise au point :

- de la mesure de compensation de l'imperméabilisation générée par le projet (à raison de 100 litres par m² imperméabilisé) ;*
- des mesures rendues nécessaires par la prévention du risque d'incendie (signalétique spécifique, poteau incendie ou citerne, place de retournement, bâtiment dédié au confinement).*

Le cas échéant, les modifications de projet induites feront l'objet d'une demande d'autorisation complémentaire.

Une coordination fine entre les 3 chantiers (phare, aménagements paysagers et réseaux) sera mise en place afin de limiter leurs impacts sur le site (installations de chantier, limitation des emprises chantier, cohérence des interactions etc).

Un comité de suivi du chantier sera mis en place tout au long de l'exécution des travaux, associant la DREAL/Sites et Paysages, l'UDAP, et la DDTM/Unité Nature et la DRAC/CRMH.

Une attention particulière devra être apportée aux matériaux utilisés. Il sera nécessaire de faire valider des échantillons en amont. Seront donc validés in situ, par le comité de suivi, les

échantillons et prototypes des matériaux et éléments de projet, avant fabrication et mise en place.

Pour mémoire :

- les différents revêtements de sol (dalle alvéolaire, enrobés, bétons, platelage de la terrasse) ;
- les garde-corps, les différents portails et portillons ;
- la pergola et le mobilier de la terrasse ; la question de l'ombrage doit notamment être maîtrisée pour éviter l'installation ultérieure de mobilier supplémentaire ;
- la signalétique prévue au présent projet ;
- les potelets de marquage de sentiers et de contention des stationnements ;
- les différents murs de pierre, murets et prolongements de murets ; leur vocabulaire sera homogène entre les différents projets ;
- les détails et matériaux des poteaux et du grillage de la clôture de l'antenne ;
- les arceaux pour le stationnement des vélos ;
- les essences définitives des arbres et arbustes ;
- les deux trappes d'accès et les quatre événements de l'édifice technique enterré du sémaphore (traitement et teintes).

Les abords du phare du Cap Béar devront être traités de manière qualitative afin de mettre en valeur ce patrimoine emblématique de la commune de Port-Vendres et feront l'objet de validation in situ. Seront donc également validés par le comité de suivi les détails et rendus finis de tous les aménagements et désaménagements.

Pour mémoire :

- les implantations précises, finitions des murs et murets de pierre et leurs jonctions avec les murs existants ; le rendu fini du « poste d'observation rustique » en empilement de pierres sur la pointe du Cap ;
- les implantations précises de la signalétique et de tous les éléments de mobilier ;
- la fermeture du parapet de la plate-forme haute du phare ;
- le mélange terre-pierre avec matériaux de schiste, en remplissage des dalles alvéolaires et en surface des comblements d'ouvrages militaires ;
- les limites de l'aire de retournement des navettes, et le traitement de ces limites ;
- les limites de la chaussée reprise à l'approche du phare, afin de contenir les stationnements sauvages ;
- la « sélection des essences végétales » quine consistera pas en une suppression de toutes les essences exogènes (ex : agaves sur le glacis qui donnent un caractère singulier à cet espace), afin de conserver le souvenir du caractère jardiné des abords directs du phare ;
- le tracé et la hauteur de la clôture de l'antenne ;
- le réaménagement du jardin ;
- le rendu fini du terrain après démolition des 3 édicules de la pointe du Cap ; après démolition des marches et fracturation des seuils de l'escalier ; et après démolition du muret du glacis du phare ;
- l'implantation définitive et la dissimulation des bacs de collecte des déchets du secteur « Phare » ;
- l'opportunité ou non de prévoir des « guirlandes de LED » sur la pergola ;
- l'opportunité de maintenir ou, au contraire, d'évacuer les enrochements présents sur la future aire de manœuvre des navettes ;
- le modelé et le rendu fini du terrain masquant l'édifice technique enterré du secteur sémaphore ; l'épaisseur de terre recouvrant le toit sera notamment suffisante pour laisser se

