

Valorisation écotouristique et culturelle du site du Cap Béar

sur la commune de PORT-VENDRES

Observations dans le cadre de l'enquête publique
Arrêté préfectoral n° DDTM/SA/2022018-0001 du 18/01/2022

Observations formulées par **l'Association Port-Vendres et les Port-Vendrais**

Envoyées au nom de l'association par **Catherine Dray**, membre du Conseil d'administration
Siège social : 11, route de Banyuls - 66660 Port-Vendres

Observations générales

L'association porte, dans l'ensemble, un avis favorable sur les objectifs du projet, à conditions que les analyses et recommandations contenues dans la NOTICE DE PRESENTATION rédigée par l'agence Signes Paysages soient correctement suivies. Le site doit être rendu plus attrayant par un effort pédagogique sur la richesse historique, culturelle et naturelle.

L'association attire l'attention sur le besoin de restauration préalable, puis sur le respect des espaces naturels, jusque-là endommagés par une fréquentation libre. Il faudra aussi veiller à la sécurité des visiteurs sur un site qui n'est pas sans présenter des risques. Les aménagements prévus dans ce sens sur le site, bien que légers, pourraient suffire si la fréquentation reste dans la dimension actuelle. Si cette fréquentation devait s'accroître significativement, d'autres aménagements de protection et du personnel d'accompagnement seraient sans doute nécessaires.

L'association demande surtout expressément que soient prises en compte les deux exigences suivantes en préalable aux aménagements prévus sur la zone Sidi Ferruch-Redoute Béar où devrait être mise en place la barrière de contrôle d'accès :

1. Explorations archéologiques préalables

La zone du futur parc et du parking Sidi Ferruch-Redoute Béar présente un potentiel archéologique évident. C'est une plateforme dominant l'entrée de la rade, surplombant l'anse des Tamarins. Elle a certainement été utilisée comme site d'observation, de défense et de culte durant l'antiquité, avant que les français y établissent une batterie et la Redoute à la fin du XVI^{ème} siècle.

La recherche de traces de constructions antiques est donc d'un grand intérêt. Les prospections réalisées dans le cadre du projet du phare Béar ne sont pas suffisantes. Une tranchée peu profonde et quelques excavations ont été réalisées. Nous souhaitons une autre approche sur la totalité de la plateforme par une méthode géophysique, écho-radar, magnétométrique ou gravimétrique.

La pénétration du scanner est bonne jusqu'à 1 à 2 m dans un substrat terreux homogène. Si la plateforme est essentiellement rocheuse, ces méthodes détectent bien les creux des tranchées de fondation.

Le balayage devra être « serré » dans les abords de la Redoute. L'imagerie pourrait faire apparaître des discontinuités qui seraient des marques de fondations de remparts, temple ou habitats.

Nous souhaitons que cette opération soit faite en relation avec l'association Port-Vendres et les Port-Vendrais, au moins pour l'interprétation des images.

Notons que ces méthodes devront être systématiquement employées pour les travaux prévus dans la zone du futur parc du parking Joly, notamment pour repérer les traces de l'ancienne voie Herculéenne et les traces de la ville antique.

2. Dispositions à prendre pour répondre aux besoins de stationnement des riverains

Le parking automobile Sidi Ferruch-Redoute Béar est actuellement utilisé de manière principale et régulière par les riverains du quartier des Tamarins et du Chemin du Cap Béar. La mise en place d'une barrière de contrôle d'accès à cet endroit devrait conduire à une utilisation beaucoup plus forte par les visiteurs du site du Cap Béar, posant aux riverains de nombreux problèmes dans leur vie quotidienne.

L'aménagement de cette zone ne devra pas se faire sans garantir aux riverains les places de stationnement dont ils ont besoin. Il appartient aux autorités concernées d'évaluer les besoins correspondant au cas particulier de chaque famille et de mettre en œuvre les solutions les plus appropriées pour satisfaire ces besoins.

Valorisation écotouristique et culturelle du site du Cap Béar

sur la commune de PORT- VENDRES

Observations dans le cadre de l'enquête publique
Arrêté préfectoral n° DDTM/SA/2022018-0001 du 18/01/2022

Observations formulées par **l'Association Port-Vendres-Nature-Environnement**

Envoyées au nom de l'association par **Michel Rieu**, président
Siège social : 11, rue Arago - 66660 Port-Vendres

Observations générales

La NOTICE DE PRESENTATION rédigée par l'agence Signes Paysages donne une opinion favorable du projet et de ses objectifs. L'association Port-Vendres-Nature-Environnement partage l'objectif de rendre plus attrayant le site par un effort pédagogique sur la richesse historique, culturelle et naturelle. Pour l'association, ce projet est intéressant si les analyses et recommandations contenues dans la note sont correctement suivies.

1^{er} point de vigilance, le respect des espaces naturels

Les **espaces naturels**, jusque-là endommagés par une fréquentation libre et sans surveillance, doivent être préalablement restaurés. Par la suite, en période de fonctionnement, ces espaces devront être respectés et entretenus.

2^{ème} point de vigilance, la sécurité des visiteurs

La **sécurité des visiteurs** devra être assurée sur un site qui n'est pas sans présenter des risques.

Sur ces deux points, les aménagements déjà prévus sur le site, bien que légers, pourraient suffire si la fréquentation reste du même ordre qu'actuellement. Si elle devait augmenter significativement, d'autres aménagements de protection et du personnel d'accompagnement pourraient devenir nécessaires.

Dispositions à prendre pour répondre aux besoins de stationnement des habitants proches de la Redoute Béar

Le parking automobile Sidi Ferruch-Redoute Béar est actuellement utilisé de manière principale et régulière par les riverains du quartier des Tamarins et du Chemin du Cap Béar. La mise en place, à cet endroit, d'une barrière de contrôle d'accès devrait conduire à une utilisation beaucoup plus forte du parking par les visiteurs du site du Cap Béar, posant aux riverains de nombreux problèmes dans leur vie quotidienne.

Dans le cadre de l'aménagement de cette zone, il faudrait permettre aux riverains de continuer à accéder aux places de stationnement dont ils ont besoin. Il appartient aux autorités concernées d'évaluer les besoins correspondant au cas particulier de chaque famille et de mettre en œuvre les solutions les plus appropriées pour satisfaire ces besoins.

Incertitudes et perspectives

La lecture de la notice de présentation ne renseigne pas clairement sur le devenir de tous les bâtiments situés au pied du phare. Que vont-ils devenir ?

La notice de présentation préconise aussi de préciser directement sur site certains éléments d'aménagements, « dans le cadre « d'ateliers participatifs » mobilisant ... des associations ... pour en partager les fondements et communiquer/débattre des enjeux. » Notre association soutient cette proposition avec enthousiasme et souhaite être sollicitée à cette occasion.

Valorisation écotouristique et culturelle du site du Cap Béar commune de PORT- VENDRES

Enquête publique : observations du public

Rédacteurs : Dominique et Gérard SAUREL, 20 route du Cap Béar, Port-Vendres

Avis des riverains de la route du Cap Béar depuis le n°10 jusqu'à Sainte-Catherine.

1 – RAPPEL DE L'EXISTANT

Béar, un site sensible à préserver

La fréquentation du Cap Béar, piétonne via le sentier littoral et automobile via la route du Cap Béar, a notablement augmenté depuis la pandémie après la fin de la période de confinement. Les riverains et particulièrement ceux résidant secteur de Sainte-Catherine peuvent en témoigner.

La protection du site du Cap Béar, la régulation de la circulation automobile mises en avant pour accompagner et justifier le projet ne sont pas ici remises en cause, car pour une grande partie du public et notamment les riverains, elles sont une nécessité.

Les riverains de la route du Cap Béar consultés, dans leur ensemble, se montrent très favorables au projet de valorisation écotouristique et culturelle du site du Cap Béar.

Les riverains impactés par le projet de régulation de la circulation.

Sur le cadastre, au-delà de l'emplacement proposé pour la barrière, nous avons dénombré 22 maisons et groupes d'habitation, 28 propriétaires (Cf. carte en annexe). Pour toutes les résidences concernées, les visiteurs (amis, parents, livreurs) viennent abonder le nombre de trajets quotidiens sur la route.

Notons également que la plupart sont des résidences secondaires dont certaines avec des locations saisonnières, particulièrement dans le secteur Tamarins Est élargi : même s'ils sont marginaux par rapport aux flux des visiteurs extérieurs, les déplacements des riverains sont donc très accentués l'été.

Les riverains : deux secteurs, deux problématiques.

1. Le secteur Tamarins Est élargi (du 10 au 20 route du Cap Béar)

Il comprend environ 14 résidences, 7 étant groupées au début du parcours vers Béar et 7 dispersées au-delà. Une des 7 résidences, au n°12, comporte 8 logements de propriétaires occupants et 3 logements locatifs.

La question du stationnement :

Les premiers riverains de ce secteur utilisent en grande partie le parking de la redoute Béar. Avec une régulation des flux vers Béar, qui s'effectuerait depuis ce parking (barrière ou autre), les riverains craignent de rencontrer des difficultés pour le stationnement de proximité. Alors qu'il ne pose pas trop de problèmes actuellement, et que les travaux programmés de requalification par le Département vont réduire sa capacité !

En effet les automobilistes contraints d'opérer un demi-tour auront tendance à vouloir stationner sur le parking de la Redoute afin d'utiliser la navette desservant le Cap Béar.

Les 7 autres assurent globalement le stationnement des véhicules sur leur parcelle.

La circulation automobile liée aux riverains :

Elle augmente considérablement en période estivale.

C'est un secteur où les logements sont de taille souvent importante, très utilisés l'été notamment pour de la location saisonnière.

Exemple de la copropriété Edohé, sensiblement au milieu du parcours vers Béar. Existante depuis 1953, Edohé est une copropriété familiale constituée de trois résidences (statuts en 1969). L'été chacune des trois maisons peut accueillir simultanément une dizaine de personnes, ce qui représente environ 3 véhicules pour chaque maison et donc des mouvements des trois familles ainsi que de leurs parents et amis en visite.

2. Le secteur de Sainte-Catherine.

On y dénombre 9 résidences, dont 7 non desservies directement depuis la route du Cap Béar, situées en contrebas de celle-ci, et comme pour le premier secteur très utilisées l'été par les familles et leurs amis.

Ces 7 résidences qui ne peuvent assurer le stationnement directement sur la parcelle utilisent la route du Cap dans sa partie terminale.

L'été, la fréquentation automobile des vacanciers venant pour la baignade et/ou la visite du cap et ses abords crée une pression très forte sur les autochtones, qu'ils jugent insupportable.

Ainsi la suppression des automobiles des non ayants droit libèrera des places pour les riverains du secteur de Sainte-Catherine.

2 - REMARQUES SUR LE PROJET PROPOSÉ DANS LE DOSSIER

Nous avons évoqué son impact sur les conditions de stationnement :

- Pénalisant pour le secteur des Tamarins,
- Positif pour les riverains du secteur de Sainte-Catherine.

L'impact du projet sur les conditions d'accès des riverains est pénalisant pour la desserte estivale des propriétés desservies par la route du Cap Béar. La barrière projetée, sa localisation et son fonctionnement automatique¹ tel que défini ne nous semblent pas adaptés. Pour un grand nombre de motifs de déplacement elle constitue une forte entrave à la liberté de circuler des riverains.

Une barrière automatisée

Le fonctionnement proposé est conçu pour "*pour permettre aux ayants droit d'accéder librement au-delà*".

Le projet ne définit pas précisément "les ayants droit" et la possibilité "d'accéder librement" n'est pas démontrée.

Ainsi avec une barrière automatisée fonctionnant avec une lecture de plaques, même avec un complément de badges, ne permettrait pas aux visiteurs occasionnels (voitures de location, livreurs, amis, locataires...), d'accéder librement aux maisons.

¹ *Extrait p16 de la notice de présentation*

5.2.2 L'AMÉNAGEMENT DU SYSTÈME DE CONTRÔLE D'ACCÈS Concernant la barrière de contrôle d'accès, nous la prévoyons automatique, pour permettre aux ayants droits d'accéder librement au-delà, via un système de reconnaissance des plaques minéralogiques (ces dernières ayant été au préalable enregistrées au niveau du poste de commande) et par une borne d'appel vers l'Office de Tourisme et/ou la Police municipale. Ce principe nécessitera de définir en temps opportun les « riverains » habilités (habitants, occupants du Sémaphore, services, navette vers le phare, etc...). Lumineuse pour accentuer sa visibilité en périodes sombres (nuit ou intempéries), la barrière sera d'autre part fusible pour réduire les risques d'accident et en favoriser la maintenance. Une pré-signalisation et une signalisation spécifiques, horizontales et verticales (bandes rugueuses, marquages au sol, panneautage), seront réalisées sur site. La barrière sera de plus dotée d'un mode de débrayage, avec déverrouillage automatique en cas de coupure de courant électrique.

Car comment enregistrer/valider une plaque, à tout moment, quelle que soit l'heure, comment donner un badge, notamment quand votre ami vous rend visite de façon impromptue et qu'il se trouve bloqué devant la barrière (à 2,5 km des résidents de Sainte-Catherine !).

Qu'en est-il du "*accéder librement*" annoncé dans le projet, notion fondamentale dans notre pays de libre circulation des biens et des personnes ?

Les ayants droit

Le projet pour les identifier évoque le principe nécessitant "*de définir en temps opportun les « riverains » habilités (habitants, occupants du Sémaphore, services, navette vers le phare, etc...)*".

Le "*temps opportun*" et le "*etc*" sont pour les riverains des notions incompréhensibles à ce jour. Il semble que le concepteur du projet n'a pas suffisamment envisagé (ou explicité) les conséquences d'un tel dispositif.

Le trafic lié aux résidences actuelles est effectivement important et surtout très divers et n'est pas systématiquement planifiable :

- **Déplacements quotidiens et courants** vers les services extérieurs (approvisionnement, loisirs)
- **Déplacements occasionnels :**
 - Urgences médicales
 - Réparations, dépannages, installations de matériel et autres (électroménager, petits travaux)
 - Travaux d'entretien : ménage, jardinage
 - Soins infirmiers
 - Aides à domiciles pour personnes dépendantes : le personnel est motorisé et peut différer d'un jour sur l'autre
 - Livraisons (e-commerce, approvisionnement en eau pour les résidences de Ste Catherine)
 - Amis, parents et locataires : ce poste est le plus important et notamment l'été :
 - Ils sont souvent lointains et on ne peut pas connaître toutes les plaques d'immatriculation d'autant plus que bon nombre louent une voiture sur place (arrivant dans la région en train ou en avion)
 - Les amis et parents (des résidents et des locataires à l'année ou saisonniers) peuvent passer à l'improviste

Le projet actuel ne prend pas complètement en compte l'impact de la mise en place de la barrière automatique sur la vie des riverains. Par conséquent un grand nombre d'entre eux (voir ci-après) s'oppose à ce dispositif. En l'état du projet, elle est une forte entrave à la jouissance des différentes propriétés desservies.

Plusieurs dispositifs doivent être étudiés afin de garantir la libre circulation des riverains et ayants droit.

Une concertation sur ce sujet est attendue par les riverains.

Préalablement à cette nécessaire concertation **les riverains se sont exprimés sur le principe de la barrière.**

3 – AVIS DES RIVERAINS SUR LA BARRIÈRE

L'avis des riverains concernant l'impact de la barrière sur leur quotidien résulte de leur appréciation du bilan avantage/risque d'un tel dispositif.

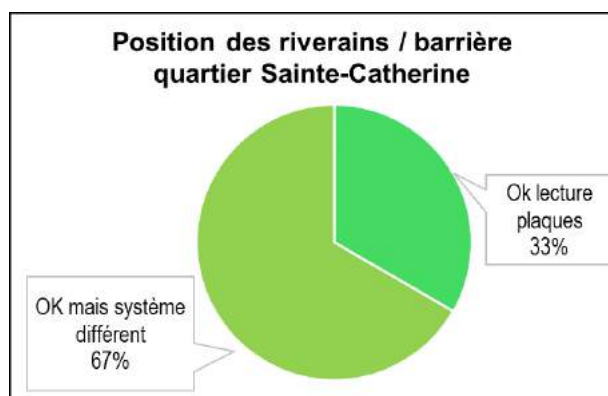
Il a été demandé aux 28 riverains d'exprimer leur positionnement sur le projet de barrière, selon 4 réponses possibles.

- 1) Refus du principe d'une barrière automatique
- 2) Refus de la barrière mais favorable au principe de filtrage
- 3) Acceptation de la barrière telle que proposée (lecture des plaques minéralogiques)
- 4) Acceptation d'une barrière mais avec un autre dispositif, ou complémentaire (*pour certains cette option signifie également que la barrière peut être ailleurs pour être moins pénalisante*)

| | | | | | Avis sur l'éventuelle barrière | | | |
|--|----------------|---------|-----------|---------------|--------------------------------|-----------------------|--------------------|-------------------|
| | | | | | Contre le principe | | Ouvert au principe | |
| Quartier | N° sur le plan | section | parcelles | propriétaires | contre | favorable au filtrage | lecture plaques | système différent |
| Tamarins Est étendu | 1 | AH | 36 | Mr D | | 1 | | |
| | 2 | AH | 37 | Mme B | | 1 | | |
| | 3 | AH | 44 | Mr G | | 1 | | |
| | 4 | AH | 115 | Mr A | | 1 | | |
| | 5 | AH | 115 | Mr G | 1 | | | |
| | 6 | AH | 115 | Mme L | | 1 | | |
| | 7 | AH | 115 | Mr Mme L | | 1 | | |
| | 8 | AH | 115 | Mr R | | 1 | | |
| | 9 | AH | 115 | Mme S | | 1 | | |
| | 10 | AH | 115 | Mr Mme S | | 1 | | |
| | 11 | AH | 115 | Mme R | | 1 | | |
| | 12 | AH | 17 | Indivision M | | 1 | | |
| | 13 | AK | 41 | Mr B | | 1 | | |
| | 14 | AK | 38 | Mr B Mme O | | 1 | | |
| | 15 | AH | 62 | Mr Mme G | | | | 1 |
| | 16 | AH | 74 | Mr B | | | | 1 |
| | 17 | AK | 240 | Indivision M | | 1 | | |
| | 18 | AK | 240 | Indivision C | | 1 | | |
| | 19 | AK | 240 | Indivision D | | 1 | | |
| | | | | | 1 | 16 | 0 | 2 |
| | | | | | 5% | 84% | 0% | 11% |
| <i>Position secteur Est étendu</i> | | | | | 89% | | 11% | |
| Sainte-Catherine | 20 | AK | 89 | Mme C | | | | 1 |
| | 21 | AK | 109 | Mme M | | | | 1 |
| | 22 | AK | 97 | Mr Mme B | | | 1 | |
| | 23 | AK | 105 | Mr Mme M | | | | 1 |
| | 24 | AK | 99 | Mr Mme B | | | 1 | |
| | 25 | AK | 98 | Mr M | | | | 1 |
| | 26 | AK | 100/101 | Mr T | | | 1 | |
| | 27 | AK | 102 | Mr C | | | | 1 |
| | 28 | AK | 103 | Mr Mme C | | | | 1 |
| | | | | | 0 | 0 | 3 | 6 |
| | | | | | 0% | 0% | 37% | 63% |
| <i>Position secteur Sainte-Catherine</i> | | | | | 0% | | 100% | |
| Ensemble des deux secteurs | | | | | 17 61% | | 11 39% | |

La position des riverains est très contrastée selon les deux quartiers traduisant les deux problématiques évoquées : situation géographique, environnement et coexistence avec les visiteurs très différents.

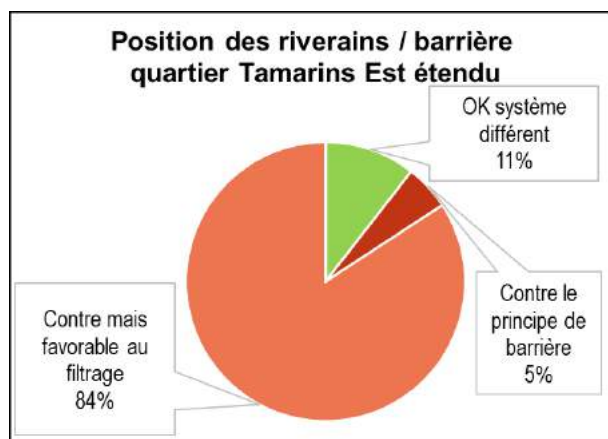
Sainte-Catherine (9 riverains)



La barrière, si le fonctionnement proposé devait s'avérer peu contraignant, est perçue comme une bonne solution car les riverains de ce quartier souffrent de la sur-fréquentation du site et de la suroccupation des automobiles des visiteurs extérieurs qui rendent vraiment très difficile le stationnement de leur véhicule.

Ainsi la garantie d'une plus grande tranquillité assurée par une barrière pourrait compenser le frein à la mobilité des visites familiales, amicales et autres.

Tamarins Est élargi (19 riverains)



Actuellement les riverains de ce secteur sont beaucoup moins impactés par le trafic et les demandes en stationnement liés aux visiteurs du Cap Béar que ceux de Sainte-Catherine.

Du point de vue des nuisances, excepté pour une partie de ceux qui sont au bord de la voie, la barrière ne leur apportera pas un mieux tel qu'ils valent d'accepter l'atteinte à leur liberté de circuler et celle des personnes qui viennent leur rendre visite (famille, amis, services particuliers...).

Ainsi, la barrière placée au niveau de la redoute Béar est vécue comme une grave entrave à la liberté de circuler pour près de 9 résidents sur 10 de ce secteur.

De plus, les riverains du début de parcours qui ne disposent pas de stationnement sur la parcelle craignent de perdre leurs places de stationnement du fait d'un report de la demande de stationnement sur le parking de la redoute qu'ils utilisent, de la part des visiteurs du Cap Béar qui ne pourront plus aller au-delà de la barrière.

Les résultats de cette consultation devraient permettre de définir une solution qui soit plus adaptée aux problématiques spécifiques des deux secteurs.

4 – UNE ALTERNATIVE A LA BARRIERE ET/OU SA POSITION ?

(placée, dans le projet, au niveau de la Redoute Béar)

Pour rechercher une alternative au principe d'une barrière tel que proposé dans le projet de réaménagement du Cap Béar, nous examinons dans un premier temps le cas de la régulation de l'accès à El Furat.

Pour ce quartier qui compte 7 riverains (cabanons), le dispositif est plus simple à aborder que celui des quartiers des Tamarins et de Sainte-Catherine qui compte **28** riverains.

L'exemple du dispositif de régulation d'El Furat



La voie d'accès à el furat

Au départ de la voie, seuls deux panneaux sont implantés, l'un de sens interdit et l'autre d'interdiction de stationnement mentionnant que :

- seuls les ayants droit peuvent l'emprunter.
- le stationnement est interdit des deux côtés

Ce n'est qu'à environ 50 m en arrière du panneau que la route est physiquement barrée par un plot commandé par un badge.



le plot et la borne de commande

Un tel dispositif (panneau + barrière) est envisageable, transposable sur la route du Cap Béar.



aujourd'hui



le projet (exemple de barrière)



demain ?



une alternative avec
une entrée de parcours mieux traitée
(réseaux aériens enfouis)

Il est évident que seul, le panneau de sens interdit n'arrêtera pas 100% des visiteurs ayant projeté d'aller visiter le phare (notamment dans un premier temps). Pour répondre à la fois à la demande de protection des abords du phare et de la liberté d'accès aux résidences du secteur des Tamarins jusqu'au N°20, il pourrait être opté d'associer, en arrière du panneau de sens interdit, une barrière (configuration El Furat).

Le projet alternatif proposé

Cette proposition est retenue par une majorité de riverains.

Il nous semble judicieux de placer, une borne ou une barrière, bien au-delà de l'emplacement proposé dans le projet actuel, mais également bien avant d'arriver au Cap Béar. L'emplacement pourrait être à mi-chemin, au niveau de l'ancienne décharge, avec un dispositif de retournement sans possibilité de stationnement, sur un terrain adapté aux ouvrages. Ce dispositif permettrait aux contrevenants téméraires d'opérer un demi-tour et de renoncer définitivement à cette pratique de visite en voiture, en période estivale, sachant que le stationnement est pratiquement interdit tout le long du parcours, où seuls des renforcements du bas-côté sont préservés afin de faciliter les croisements.

Ainsi, comme dans le projet actuel, on protégerait définitivement les abords du Phare et on libérerait les places de parking que les habitants de Sainte-Catherine utilisent habituellement. Et les 19 riverains situés en début de parcours n'auraient pas à subir, ainsi que leurs visiteurs, l'atteinte à leur liberté de circuler qu'impose une barrière.

De plus, en plaçant la barrière à mi-parcours (point B sur la carte ci-après), on diminue par 2 la longueur des trajets que les habitants de Sainte-Catherine auraient à effectuer pour la faire fonctionner lors de visites impromptues.

Parallèlement la "protection" du parking de la redoute Béar pourrait être assurée par une borne.

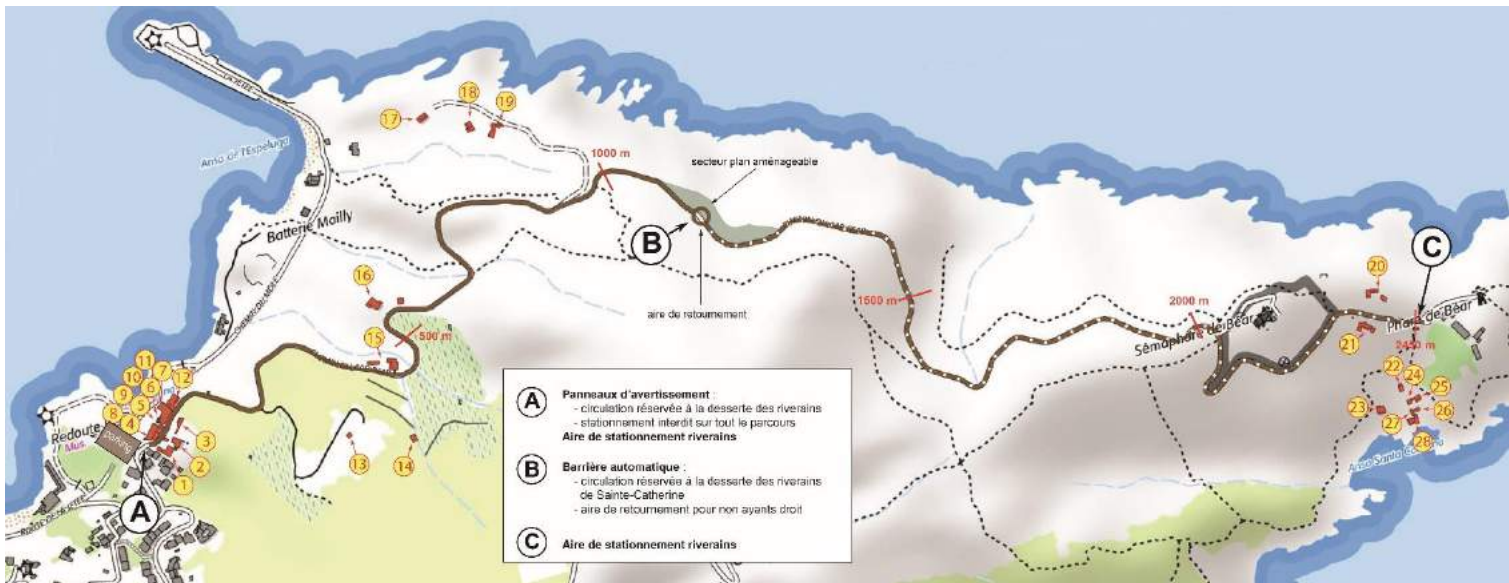
En conclusion, avec cette alternative, le but du projet global de « décongestionner » les abords du Cap Béar serait atteint (intérêt général) et les intérêts des riverains des deux quartiers seraient mieux assurés :

- **Garantie de tranquillité et de stationnement des résidents de Sainte-Catherine**
- **Garantie de circuler des résidents du quartier des Tamarins sud élargi et de stationnement des riverains de la redoute Béar**

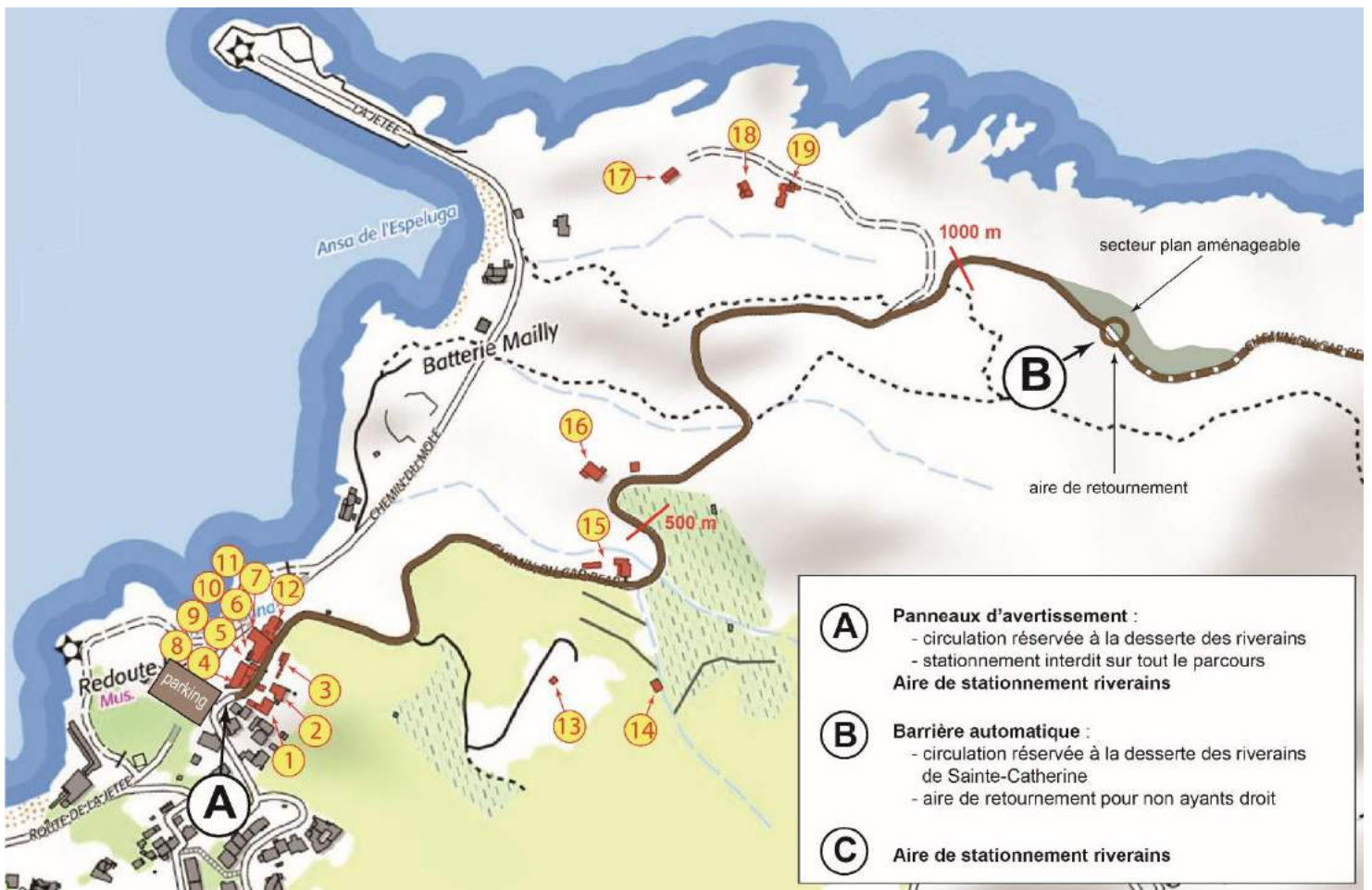
Parallèlement les usagers de la route : piétons et riverains verraient le trafic automobile reprendre un rythme normal sur tout l'itinéraire, comme dans la solution proposée par le projet actuel.

Fonctionnement hors saison :

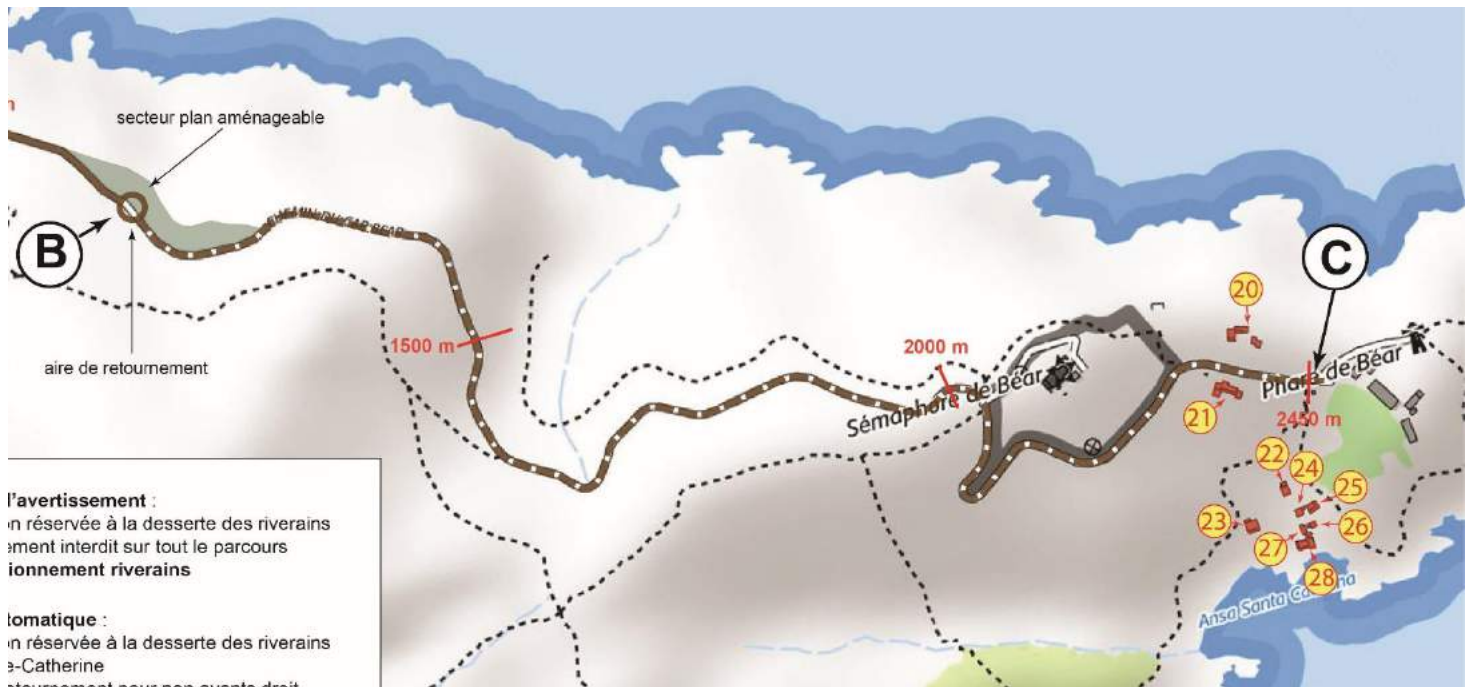
- La barrière est levée
- Le panneau sens interdit est masqué



Le projet alternatif proposé, si une barrière devait être retenue :
 un panneau sens interdit en début (point A) une barrière à mi-parcours (point B) une borne au parking de la redoute Béar



Détail secteur Tamarins



Détail secteur Sainte-Catherine

Accompagnement du projet : proposition

Requalifier les abords du Cap Béar c'est aussi, au sein d'un site classé, faire disparaître les réseaux aériens qui viennent abîmer le paysage, celui-là même qu'on veut mettre en valeur. Le projet n'évoque pas cette nécessité.

L'ouverture d'une tranchée reliant Les Tamarins au Cap Béar en vue d'y enfouir les réseaux d'eau potable et d'eaux usées est une opportunité qu'il ne faut donc pas rater pour y intégrer les réseaux électriques et de télécommunication qui existent aux deux extrémités de la route du Cap Béar (abords des Tamarins et entre le fort Béar et le Cap).

L'alimentation électrique du secteur du Cap Béar est en moyenne tension (22 kV avec transformateur). Alimenter le secteur du phare depuis les Tamarins en réseau enterré peut donc être problématique. Il n'en est pas de même du réseau télécom. Rappelons que la ligne téléphonique aérienne alimentant le sémaphore a brûlé lors de l'incendie du 16 juin 2021.

Conclusion

Pourquoi ne pas revenir au projet initial plus cohérent ?

Initialement le projet reposait sur le principe d'une aire de stationnement d'une centaine de places sur le secteur des Tamarins, en lieu et place de l'aire de camping-cars, placé au départ :

- du sentier littoral,
- de la route du Cap Béar

Ce parc de stationnement des Tamarins est capital pour l'ensemble du projet : il permet aux visiteurs du Cap de trouver un stationnement que le projet actuel n'offre absolument pas.

Ce parking est idéalement situé.

Sa position permet de créer un effet de porte qu'il sera aisé de signaler :

- porte d'entrée du secteur sensible du Béar,
- porte d'entrée vers les plages que la commune va prochainement ouvrir au public et dont les abords seront requalifiés, renaturés.

Ce parking était judicieusement accompagné d'un kiosque d'accueil des visiteurs du Cap Béar avec location de vélos électriques, et permettait ainsi de réaliser la « rupture de charges », au bon endroit entre circulation automobile et modes doux, complétée par la mise à disposition de la navette.

Avec le parking des Tamarins, quelle solution pour réguler la circulation ?

Avec un parc de stationnement de cette importance, localisé au départ de la route et du sentier littoral, quel pourrait être le mode de régulation de la **circulation** et du **stationnement** des secteurs des Tamarins et de Sainte Catherine.

Les enjeux principaux, rappel :

- Préserver et protéger l'environnement naturel et paysager du secteur du Béar et particulièrement du cap et ses abords.
- Stopper l'accès automobile aux visiteurs du Cap et du phare Béar, tout en "*permett(ant) aux ayants droit d'accéder librement*" à leur destination comme le rappelle le projet.
- Garantir les possibilités de stationnement des riverains de Sainte Catherine et de celles du parc de stationnement de la redoute Béar dans le secteur des Tamarins.
- Répondre aux demandes des riverains des deux secteurs des Tamarins et de Sainte-Catherine dont les problématiques sont spécifiques et dont la position est la suivante :
 - Ceux du secteur des Tamarins, situés en début du parcours de la route du Cap Béar sont majoritairement hostiles à la barrière et souhaitent la mise en place d'un panneau "sens interdit sauf ayants droit"
 - Ceux du secteur de Sainte-Catherine admettent le principe de la barrière qui les protègent de la sur-fréquentation de leur quartier.

Choix très efficace mais impactant fortement les riverains

Une barrière, implantée sur la route de la Jetée, juste avant le départ de la route du Cap Béar : elle bloquerait la route pour les visiteurs du Cap et protégerait ainsi le parking de la Redoute et accessoirement bloquerait l'accès aux plages.

Inconvénient : sur la route du Cap, les riverains soumis à cette barrière seraient nombreux, notamment ceux du lotissement Quintilla.

Choix second, efficace, mais plus impactant pour les riverains que le projet soumis à enquête publique :

Une barrière placée un peu plus loin sur la route du Cap, à près de 100 m en amont du parking de la Redoute, au niveau du croisement avec la rue Ernest Gastaud où il y a suffisamment d'espace pour y opérer un demi-tour.

Par rapport à la solution précédente, les résidents du lotissement Quintilla et riverains de la rue des Tamarins ne seraient plus impactés, mais aux 19 riverains impactés par le projet actuel se rajouterait environ 10 autres riverains.

Choix que proposent les riverains (du projet actuel) :

1. Nous restons sur le principe de la barrière à mi-chemin du Cap Béar qui protège Sainte-Catherine, associée à un panneau de sens interdit qui laisse libres d'aller et venir tous les riverains en amont de la barrière (Tamarins et extension). Un des intérêts de cette localisation est de diminuer de moitié le chemin que devront parcourir les ayants droit de Sainte-Catherine quand ils devront accueillir des visiteurs non munis de badge.
Tous les riverains des Tamarins et de Sainte-Catherine interrogés sur cette alternative adhèrent à ce projet, qui leur semble être le bon compromis.
2. Pour garantir les possibilités de stationnement des riverains du parc de stationnement de la redoute Béar, l'accès au parking serait réservé aux riverains. Le dispositif serait une barrière fonctionnant par badge ou autre.

Annexe

Localisation des riverains à partir du 10 route du Cap Béar

Route du Cap Béar

Itinéraire de la barrière jusqu'au phare (2,5 km)

Deux secteurs de riverains :

- Tamarins/ La jetée (19 riverains)
- Sainte-Catherine (9 riverains)

