

COMMUNES DE VAILHAUQUÈS ET ARGELLIERS

Servitude de passage et d'aménagement pour les voies DFCI
Articles L 134-2 et R 134-3 du code forestier

Dossier de demande de servitude de 6 mètres d'emprise

Pistes DFCI HES 68 et HES 71 Lieu-dit « Bois Noir »

Pièces du dossier :

- ✓ Pièce 1 : Rapport de présentation
- ✓ Pièce 2 : Notice d'impact
- ✓ Pièce 3 : Plan de situation
- ✓ Pièce 4.1 : Plan cadastral fond blanc
- ✓ Pièce 4.2 : Tableau parcellaire

Annexes :

- ✓ Pièce 5 : Plan cadastral photos
- ✓ Pièce 6 : Zonages environnementaux
- ✓ Pièce 7 : Textes juridiques

RAPPORT DE PRESENTATION

I. Motivation du projet

1. *Enjeu DFCI*

Les pistes DFCI faisant l'objet du présent dossier de servitude font partie du massif forestier Garrigues de la vallée de l'Hérault (massif n° 4) et du secteur d'aménagement du schéma stratégique départemental des équipements DFCI Garrigues vallée de l'Hérault Sud (secteur 4.3)

Ce massif forestier d'une superficie d'environ 64000 ha a une surface combustible très élevée de l'ordre de 60000 ha.

Le secteur d'aménagement Garrigues vallée de l'Hérault Sud présente une végétation très inflammable. La sécheresse estivale est atténuée (1 à 2 mois en moyenne) avec un nombre moyen de jours à risque météorologique sévère ou très sévère de 31 jours/an. Le risque « feu de forêt » est donc élevé.

Le relief est accidenté et l'éloignement des centres de secours des sapeurs-pompiers est important.

2. *Objectif du projet*

Les feux de forêt constituent un risque majeur dans le département de l'Hérault. La mise en place, depuis des années, d'une politique préventive basée notamment sur la surveillance de massifs et l'intervention rapide sur feux naissants porte ses fruits : la surface brûlée est en nette régression, le nombre de départs de feux suit la même tendance.

Les équipements de défense contre les incendies de forêts et particulièrement les pistes d'accès et les points d'eau présentent un intérêt stratégique de prévention et d'intervention, pour réduire le nombre d'éclosion et les surfaces forestières brûlées et limiter les conséquences des incendies sur les biens et les personnes.

Cette politique de prévention est déclinée localement dans le plan départemental de protection des forêts contre l'incendie (PDPFCI) de l'Hérault. Une de ses annexes, le schéma stratégique, détermine le réseau des pistes DFCI à ouvrir ou à entretenir.

C'est pourquoi, le Conseil Départemental de l'Hérault, dans le cadre de sa compétence de gestion des équipements DFCI, a demandé au Préfet de l'Hérault, par délibération en date du 7 Avril 2014, d'établir une servitude de passage et d'aménagement pour assurer la continuité des voies DFCI et la pérennité des équipements de protection et de surveillance des bois et forêts. Le code forestier prévoit dans son article L.134-2 une telle servitude.

3. *Effets de la servitude*

- ✓ Pour pérenniser et sécuriser le statut des pistes DFCI :

Dans le département de l'Hérault, comme dans la plupart des départements de la façade méditerranéenne, les pistes DFCI traversant des propriétés privées ont été créées sur simple accord des propriétaires, souvent verbal. Ces accords n'ont donc aucune valeur juridique. Aujourd'hui, nombreux sont les cas où l'utilisation d'une piste DFCI est remise en cause par le propriétaire (mise en place de cadenas privé, ouverture de tranchée, pose de rochers, etc.). Ces problèmes se rencontrent souvent à la suite d'une mutation de propriété (vente ou héritage).

La mise en place d'une servitude DFCI permet de sécuriser le statut foncier puisque le propriétaire ne peut plus empêcher son utilisation dans le cadre de la DFCI. Toutefois, le propriétaire du terrain grevé par la servitude peut utiliser le terrain grevé à condition de ne pas porter atteinte à son affectation.

- ✓ Pour permettre de réaliser son entretien ou sa mise aux normes :

L'entretien ou la mise aux normes des pistes DFCI rencontre parfois des oppositions, que ce soit de la part de propriétaires ou de tiers. La mise en place d'une servitude permet au bénéficiaire de celle-ci de réaliser l'entretien ou la mise aux normes de la plate-forme de la piste sur une largeur maximale de

6 mètres et son débroussaillage latéral de sécurité dans la limite que le total des largeurs de ces bandes aux abords de l'emprise de la piste n'excède pas 100 mètres (art L.134-2 du code forestier). Lorsque des travaux ou des aménagements sont nécessaires, le bénéficiaire de la servitude informe par lettre le propriétaire de chacun des fonds concernés.

✓ Pour mieux maîtriser la fréquentation motorisée :

Les pistes DFCI bénéficiant d'une servitude ont le statut de « voies spécialisées, non ouvertes à la circulation générale » selon le dernier alinéa de l'article L. 134-3 du code forestier. La servitude donne une légitimité et un statut clair à la piste qui permet de mieux faire respecter la circulation en limitant celle-ci aux véhicules de surveillance et de lutte contre les incendies de forêt, aux véhicules en charge de l'entretien, aux propriétaires et ayants-droits. Ceci présente un avantage pour le propriétaire en limitant les nuisances.

✓ Pour optimiser l'utilisation des fonds publics :

Les pistes DFCI sont entièrement financées avec de l'argent public (Collectivités territoriales, Etat, Europe). Il n'est donc pas admissible qu'elles ne puissent pas être pérennisées et que leur existence puisse être remise en cause du jour au lendemain par un propriétaire privé. De plus l'octroi des subventions de l'Europe (FEADER) et de l'Etat (CFM) est conditionné par l'existence d'un statut foncier sécurisé.

II. Caractéristiques de l'ouvrage concerné

1. *Dimensions et équipements*

Les pistes HES 68 et HES 71 sont des pistes de catégorie 2, appelées « roclades ». Une piste DFCI de catégorie 2 a une plate-forme d'une largeur minimale de 4 m présentant un dévers maximal de 4 % et un débroussaillage latéral de 2x10 m de part et d'autre de la piste. En l'occurrence, la largeur réelle de la piste varie de 4 à 5 m. Les aires de croisement doivent être espacées de 500 m en moyenne.

La longueur de piste à fiabiliser est de 2,339 km. On note également la présence d'une citerne DFCI (n°406). La servitude de passage et d'aménagement concerne également une plate-forme contigüe de 500 m², accueillant la citerne située sur sa parcelle cadastrale respective.



2. *Caractéristiques des travaux*

La piste a connu des travaux de remise aux normes en 2022 avec rectification de la déclivité latérale de 2 à 4 % et création de « vagues coupe eau » à la lame de bulldozer, suivis d'un nivellement et d'un compactage ainsi que la mise en œuvre d'une grave ciment sur une portion à forte déclivité. La jonction de la piste HES 68 et de la RD 127^e6 a été bétonnée.

3. *Etat du foncier*

La fiabilisation concerne 5 parcelles et 6 propriétaires (40% particuliers et 60% communes).

Le relevé parcellaire en pièce 4.2 du dossier fait apparaître pour chaque parcelle traversée, la section, le numéro, le nom du ou des propriétaires et la surface de la parcelle.

III. Méthode d'identification des parcelles concernées par la fiabilisation des pistes DFCI

La méthode suivie s'est appuyée sur les fonctionnalités d'un Système d'Information Géographique (SIG).

L'objectif est de déterminer avec précision les parcelles cadastrales intersectées dans un faisceau de 6 mètres de largeur centré sur l'axe des pistes à fiabiliser. Cette emprise correspond à la largeur de la servitude.

Deux informations ont été croisées :

- Le réseau des pistes de Défense des Forêts Contre l'Incendie (DFCI) (photographie aérienne).
- Le plan parcellaire du cadastre numérisé et labellisé par la Direction Générale des Impôts (DGI).

De cette manière, toutes les parcelles se trouvant à moins de 3 mètres de l'axe de la piste sont sélectionnées.

Un plan de situation détaillé (joint au dossier) avec la photographie aérienne, l'axe de la piste et l'emprise de la servitude permet de désigner visuellement avec précision et certitude les portions de terrains grevés par la servitude.

NOTICE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Etude de la zone concernée par le projet

I. Données météorologiques

Le climat est de type méditerranéen franc.

Les températures moyennes sont comprises entre 4°C et 29°C. Les précipitations vont de 28 mm en janvier jusqu'à 81 mm en octobre.

La sécheresse estivale est atténuée (1 à 2 mois en moyenne) avec un nombre moyen de jours à risque météorologique sévère ou très sévère de 31 jours/an. Les vents dominants sont violents.

II. Etat de la végétation

La piste traverse une forêt de chênes.

III. Zonages réglementaires

Les travaux se situent dans une zone avec un intérêt écologique puisqu'il existe :

- Une ZNIEFF de type 2 – 3426-0000 Garrigues boisées du nord-ouest du Montpelliérais
- Un PNA Aigle de Bonelli, Hautes-Garrigues Montpellier Causse d'Aumelas

IV. Analyse des effets sur l'environnement

(Impact paysager, effet de la circulation, précautions prises lors de la réalisation de travaux)

Analyse des effets sur l'environnement :

Les travaux n'étant réalisés que sur la seule bande de roulement, l'impact sur le paysage ne s'en trouvera pas modifié. Les abords de cette piste sont régulièrement entretenus par gyrobroyage maintenant ainsi le milieu ouvert sur une douzaine de mètres de large. L'utilisation d'engins motorisés lors des travaux est susceptible de modifier le comportement de la faune sauvage sur le secteur.

Précautions prises au cours des travaux :

Afin de réduire au maximum les perturbations induites par les travaux, des précautions seront prises lors de la réalisation de ceux-ci :

- Prise en compte des capacités de l'entreprise à assurer un travail de haute qualité environnementale, lors du choix de celle-ci (gestion des rejets de produits pétroliers, utilisation d'engins récents à faible émissions gazeuses, sensibilité des conducteurs d'engins aux facteurs environnementaux...).
- Prise de contact avec les responsables chargés de la préservation de la faune (particulièrement de l'aigle de Bonelli) pour définir les périodes d'intervention souhaitables.
- Identification des sites où une flore remarquable aurait été inventoriée en contactant le conservatoire botanique national.
- Programmation des travaux en dehors des périodes de floraison afin de favoriser la reproduction des espèces ; les travaux prévus ne portant pas sur le traitement de la végétation, il n'y a donc pas de précaution particulière à prendre.