



**PRÉFET  
DU VAR**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL  
portant établissement d'une servitude de passage et d'aménagement  
sur la piste H860 « Fustière »  
commune des Adrets de l'Estérel**

**Le préfet du Var,**

**Vu** le Code Forestier notamment les articles L. 134-1, L. 134-2, L. 134-3 et l'ordonnance n°2012-92 du 26 janvier 2012 ;

**Vu** le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

**Vu** le décret n° 2012-836 du 29 juin 2012 relatif à la partie réglementaire du code forestier, notamment les articles R. 134-1, R. 134-2, R. 134-3 ;

**Vu** le décret du Président de la République du 15 avril 2022 portant nomination de Monsieur Lucien GIUDICELLI, secrétaire général de la préfecture du Var ;

**Vu** le décret du Président de la République du 15 mai 2025 portant nomination de Monsieur Simon BABRE, préfet du Var ;

**Vu** l'arrêté préfectoral du 29 décembre 2008 approuvant le plan départemental de protection des forêts contre l'incendie (PDPFCI) ;

**Vu** l'arrêté préfectoral du 19 juin 2018 réglementant dans le département du Var la pénétration dans les massifs forestiers, la circulation et le stationnement sur certaines voies les desservant et l'usage de certains appareils et matériels à l'intérieur de ces massifs ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n°2025/12/MCI du 2 juin 2025 portant délégation de signature à Monsieur Lucien GIUDICELLI, secrétaire général de la préfecture du Var, sous-préfet de l'arrondissement de Toulon ;

**Vu** le plan intercommunal de débroussaillage et aménagement forestier (PIDAF) du Syndicat mixte du grand site de l'Estérel approuvé par arrêté préfectoral en date du 30 juillet 2018 ;

**Vu** la délibération n°2022-039 du Syndicat mixte du grand site de l'Estérel en date du 06 décembre 2022 ;

**Vu** la délibération n°41 de la commune des Adrets de l'Estérel, en date du 25 juillet 2024 ;

**Vu** l'avis favorable émis par la sous-commission départementale pour la sécurité contre les risques d'incendies de forêt, lande, maquis et garrigue en date du 28 octobre 2025 ;

**Vu** les pièces du dossier portées à la connaissance des propriétaires notamment le rapport de présentation et le plan parcellaire ;

Considérant que cette voie, par sa localisation et sa situation topographique, constitue un ouvrage très favorable pour l'appui à la lutte contre les incendies de forêts ;

Considérant la nécessité d'assurer la pérennité de cette voie et sa mise aux normes par des travaux adaptés (largeur de la bande de roulement, aires de croisement et de retournement) ;  
Considérant que cet ouvrage de défense des forêts contre l'incendie (DFCI), par sa situation topographique, est destiné à protéger le territoire du Syndicat mixte du grand site de l'Estérel et qu'il est donc réalisé à son profit exclusif ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Var,

### **ARRÊTE :**

**Article 1<sup>er</sup> :** Une servitude de passage et d'aménagement est créée pour assurer la mise aux normes et la pérennité de la piste H860 « Fustière » sur le territoire de la commune des Adrets de l'Estérel.

La piste H860, d'une longueur de 585 ml, possède une vocation de zone d'appui élémentaire (ZAE) à la lutte.

Elle débute au sud à la route départementale RD37. Elle se poursuit vers le sud en passant sous l'autoroute A8. Elle se termine à l'intersection avec la piste H86, au-niveau du vallon de Maraval.

Cette servitude est établie au profit du Syndicat mixte du grand site de l'Estérel, désignée ensuite sous le terme de « bénéficiaire ».

**Article 2 :** L'emprise de la servitude porte sur une largeur de bande de roulement minimale de 4 m et n'excédant pas 6 m. Cette emprise de la servitude porte également sur les aires de croisement et de retournement connexes (équipements ayant une surface au sol inférieure à 500 m<sup>2</sup>).

L'établissement de la servitude n'est pas soumis à enquête publique.

**Article 3 :** Les parcelles concernées par cette servitude sont les suivantes :

| Communes                | Section | Parcelle | Contenance (m <sup>2</sup> ) | Surface emprise servitude (m <sup>2</sup> ) |
|-------------------------|---------|----------|------------------------------|---|
| Les Adrets de l'Estérel | E       | 0331     | 680464                       | 344   |
| Les Adrets de l'Estérel | E       | 0380     | 527950                       | 189   |
| Les Adrets de l'Estérel | E       | 0432     | 1676                         | 124   |
| Les Adrets de l'Estérel | E       | 0433     | 47254                        | 958   |

**Article 4 :** Conformément à l'article L. 134-2 du Code forestier, le bénéficiaire de cette servitude peut procéder, à ses frais, à un débroussaillage des abords de la voie sur deux bandes latérales, sans que le total des largeurs de ces bandes n'excède 100 mètres.

L'entretien de la voie, ainsi que le maintien en état débroussaillé des abords de la voie, est à la charge du bénéficiaire de la servitude.

**Article 5 :** La servitude comporte un droit d'aménagement afin d'assurer la continuité des voies de défense des forêts contre l'incendie. Elle comporte aussi un droit de passage à usage DFCI, sur la piste qui sera aménagée à cet effet.

Les propriétaires de terrains touchés par cette servitude et leurs ayants droit pourront utiliser la piste pour l'exploitation des fonds asservis.

**Article 6 :** La pose de la signalisation aux deux extrémités de la piste sera à la charge du bénéficiaire. Cette signalisation comportera des panneaux indiquant le numéro de la piste, son nom et un panneau d'interdiction de circuler codé B0. Elle sera placée à chaque entrée de la piste, côté droit, et quelques mètres en retrait.

**Article 7 :** Le plan de situation de la piste et les plans cadastraux sont joints au présent arrêté.

**Article 8 :** Le présent arrêté sera notifié par les soins du bénéficiaire, à chacun des propriétaires concernés par courrier recommandé avec accusé de réception.

**Article 9 :** L'existence de cette servitude est ajoutée à la liste des servitudes d'utilité publique qui figure en annexe du document d'urbanisme en vigueur de la commune des Adrets de l'Estérel.

**Article 10 :** Les propriétaires de chacun des fonds concernés seront avisés par le Syndicat mixte du grand site de l'Estérel, dix jours au moins avant le commencement des travaux d'aménagement, par courrier recommandé avec accusé de réception. Ce courrier indiquera la date du début des travaux ainsi que leur durée prévisionnelle.

**Article 11 :** Si la compétence DFCI n'est plus assurée par le bénéficiaire de la servitude, la structure territoriale qui sera chargée de la mise en œuvre de la compétence DFCI, deviendra alors le nouveau bénéficiaire. À défaut, la servitude reviendra à la commune des Adrets de l'Estérel.

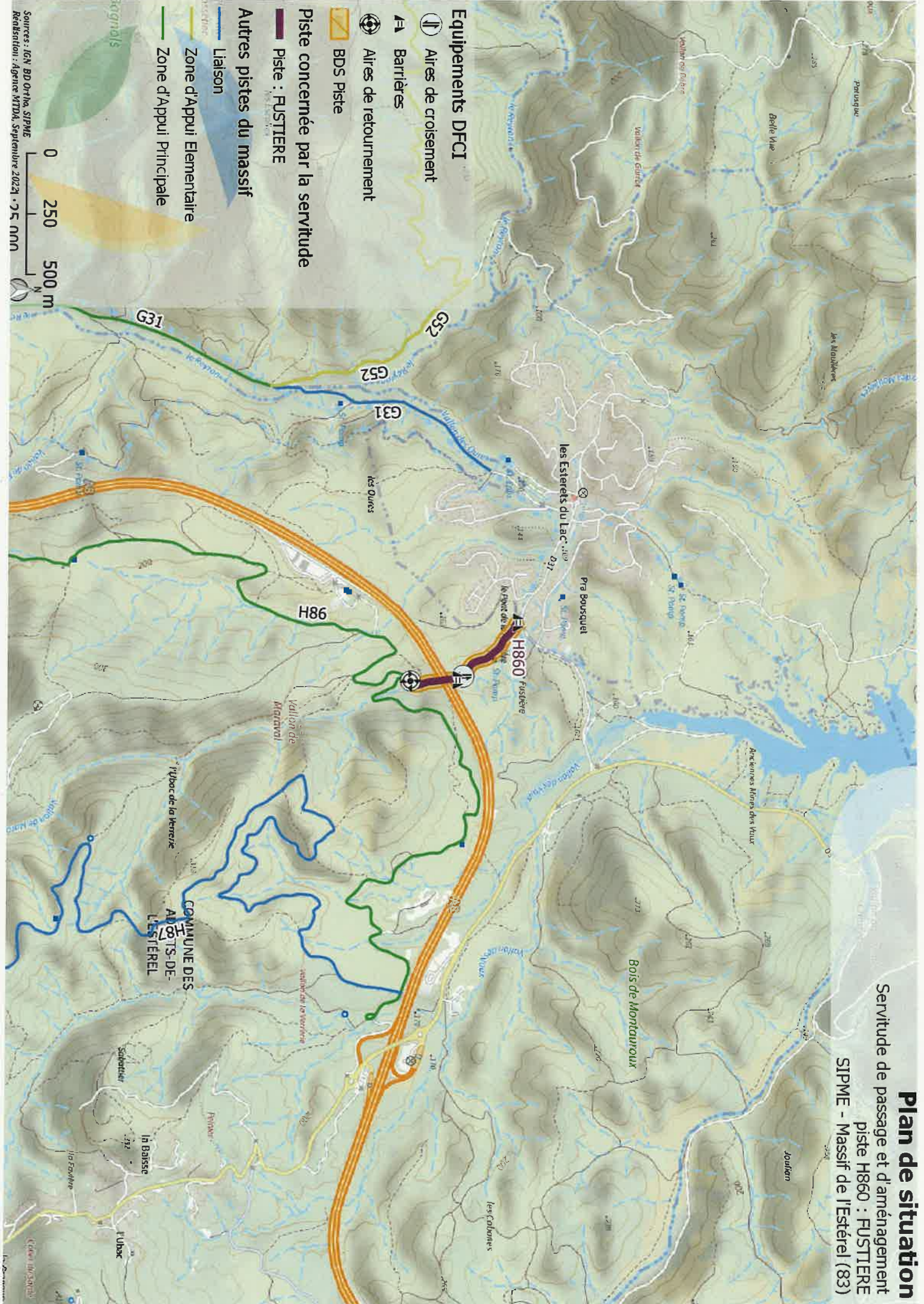
**Article 12 :** Le secrétaire général de la préfecture du Var, le directeur départemental des territoires et de la mer du Var, le président du Syndicat mixte du grand site de l'Estérel, le maire de la commune des Adrets de l'Estérel sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Var et affiché en mairie de la commune des Adrets de l'Estérel pendant 2 mois.

Fait à Toulon, le 06 NOV. 2025



# Plan de situation

Servitude de passage et d'aménagement  
piste H860 : FUSTIERE  
SIPME - Massif de l'Estérel (83)



Sources : IGC BD Carthage SIPME  
Rédaction : Agence MTD, Septembre 2021 • 75 000





**S.M.G.S.E.**



Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel

## **Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H860 FUSTIERE**

Massif de L'Estérel



**LE DÉPARTEMENT**



47 av. des Ribas, 13 770 Venelles, France, +33 (0)4 42 20 12 57

74 av. Georges Bonnac, 33000 Bordeaux, France, + 33 (0)9 82 58 27 91

[www.mtda.fr](http://www.mtda.fr)

[mtda@mtda.fr](mailto:mtda@mtda.fr)

# SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 Cadre général .....</b>   | <b>2</b>  |
| 1.1 Cadre réglementaire .....  | 2         |
| 1.2 Les normes des équipements de DFCI du Var .....                  | 3         |
| 1.2.1 Caractéristiques des pistes .....                              | 3         |
| 1.2.2 Caractéristiques d'autres équipements .....                    | 3         |
| 1.2.3 Les ouvrages stratégiques .....                                | 3         |
| 1.3 Justification de la servitude .....                              | 5         |
| 1.3.1 Cohérence avec le PDPFCI et le plan de massif .....            | 5         |
| 1.3.2 Le PIDAF et le Syndicat Mixte du Grand Site de l'Esterel ..... | 6         |
| 1.3.3 Intérêt de la prise de servitude .....                         | 6         |
| <b>2 Notice explicative .....</b>                                    | <b>7</b>  |
| 2.1 Situation administrative .....                                   | 7         |
| 2.2 Contexte du massif .....   | 7         |
| 2.3 Caractéristiques techniques de la piste .....                    | 8         |
| 2.3.1 Historique des feux .....                                      | 8         |
| 2.3.2 Secteurs sensibles .....                                       | 9         |
| 2.3.3 Intérêt stratégique de la piste .....                          | 13        |
| 2.4 Présentation de la servitude .....                               | 13        |
| 2.5 Caractéristiques techniques de la piste .....                    | 14        |
| <b>3 Notice d'incidence .....</b>                                    | <b>16</b> |
| 3.1 Présentation du milieu .....                                     | 16        |
| 3.1.1 Urbanisme .....  | 16        |
| 3.1.2 Géologie .....   | 16        |
| 3.1.3 Hydrologie .....   | 16        |
| 3.1.4 Milieu naturel .....   | 17        |
| 3.1.5 Paysage .....  | 20        |
| 3.2 Travaux prévus .....   | 21        |
| 3.3 Impact sur l'environnement et mesures de précaution .....        | 21        |
| 3.3.1 Sur la flore, la faune et les habitats naturels .....          | 22        |
| 3.3.2 Sur le paysage .....   | 24        |
| 3.3.3 Sur l'écoulement des eaux .....                                | 24        |
| <b>4 Annexes .....</b>   | <b>25</b> |



# 1 Cadre général

## 1.1 Cadre réglementaire

Les pistes de Défense des Forêts Contre les Incendies (DFCI) qui traversent des terrains privés peuvent être considérées comme des chemins d'exploitation, ouverts sur la base d'autorisations de passage données par les propriétaires. La plupart ont fait l'objet d'accords verbaux avec les propriétaires, sans garantie de pérennité, en particulier lors d'un changement de propriétaire du terrain traversé par la piste. La continuité d'une piste pourrait ainsi être remise en cause par un seul propriétaire privé qui en interdirait le passage.

Le statut juridique des pistes DFCI doit donc être amélioré, pour garantir leur caractère opérationnel et une certaine sécurité pour les investissements publics nécessaires à leur maintien ou à leur amélioration.

Les aides allouées à la DFCI dans le cadre du Programme de Développement Rural FEADER par l'intermédiaire de la mesure 8.3.1 sont conditionnées par la maîtrise foncière des ouvrages faisant l'objet d'une demande de financement. Il s'agit d'un critère de sélection décisif.

Le code forestier fixe le cadre réglementaire de l'établissement des servitudes dans ses articles L132-1 à L134-2 et R133-12 à 134-2, notamment :

- 🔸 L'article L134-1 précise les secteurs où la mise en place d'une servitude est possible : il s'agit de *territoires classés à risque d'incendie définis à l'article L. 132-1 ainsi qu'aux départements où les bois et forêts sont particulièrement exposés, mentionnés à l'article L. 133-1* ; les départements de la région Provence Alpes Côte d'Azur en font partie.
- 🔸 L'article L134-2 qui précise : « *Pour créer des voies de défense des bois et forêts contre l'incendie, en assurer la continuité et la pérennité ainsi que pour établir et entretenir des équipements de protection et de surveillance des bois et forêts, une servitude de passage et d'aménagement est établie par l'État à son profit ou au profit d'une autre collectivité publique, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'une association syndicale.* »

Pour les pistes, la procédure ne nécessite pas d'enquête publique dans la mesure où la bande de roulement est inférieure à 6 m de large ou si la surface au sol de ses équipements n'excède pas 500 m<sup>2</sup> au sol (Article L134-2).

Enfin, **la servitude ouvre droit au débroussaillage des abords de la voie** sur deux bandes latérales sans que le total des largeurs de ces bandes n'excède 100 mètres (article L134-2 du Code Forestier)





## 1.2 Les normes des équipements de DFCI du Var

Les caractéristiques des pistes et des équipements doivent correspondre à celles définies par le « Guide Des Equipements De Défense De La Forêt Contre L'incendie » et ses modifications, élaborés par la préfecture du Var, dont les informations ci-dessous ont été extraites.

### 1.2.1 Caractéristiques des pistes

Pistes de 1<sup>ère</sup> catégorie : 6 m minimum de largeur utilisable dont une bande de roulement de 4 m au moins avec des possibilités de croisement quasi-permanent.

Pistes de 2<sup>ème</sup> catégorie : 4 m minimum de largeur utilisable dont une bande de roulement de 3 m au moins avec des aires de croisement espacées tous les 500 m environ.

Pistes de 3<sup>ème</sup> catégorie : 3,5 m de largeur utilisable dont une bande de roulement de 3 m au moins.

### 1.2.2 Caractéristiques d'autres équipements

#### Caractéristiques de l'aire de croisement :

Elle est constituée d'une sur largeur capable d'accueillir un groupe d'attaque (VLRTT, 3 CCFM, 1 CCF).

A titre indicatif, les dimensions de cette aire sont d'environ de 2 mètres de large minimum sur 30 m de longueur minimum.

#### Caractéristiques de l'aire de retournement :

A titre indicatif, les caractéristiques de cette aire sont en moyenne les suivantes :

- Surface de 200 m<sup>2</sup>.
- Largeur minimale de 8 m.

Cette aire de retournement peut être soit matérialisée par un terrassement soit être positionnée sur un terrain naturel permettant la manœuvre.

### 1.2.3 Les ouvrages stratégiques

Les pistes sont les principaux constituants des ouvrages stratégiques suivant :

- Les zones d'appui principales (ZAP),
- Les zones d'appui élémentaires (ZAE),
- Les ouvrages de liaison.





**Les Zones d'appui principales :**

Les ZAP sont destinées à la lutte contre les fronts de feu se développant par vent modéré à assez fort. Grâce à leur emplacement par rapport aux zones à fort risque d'éclosion, elles permettent la lutte latérale et la lutte de front pour les feux d'ampleur moyenne (en moyenne moins d'1/2h d'existence) dans des conditions de sécurité les meilleures possibles pour les personnels de lutte.

- Desservies par une piste de 1<sup>ère</sup> catégorie,
- Débroussaillage de 100 minimum chaussée exclue,
- Points d'eau de 30 m<sup>3</sup> tous les 2 km environ.

**Les Zones d'appui élémentaire :**

Elles sont destinées à la lutte contre les feux naissant ou de faible intensité, permettant des attaques du front ainsi que le jalonnement des flancs. Dans certains secteurs à fort enjeu nécessitant un ouvrage structurant, les ZAE accompagnent les ZAP de façon à renforcer l'accès rapide à la lutte.

- Desservies par une piste de 2<sup>ème</sup> catégorie au moins.
- Débroussaillage de 50m minimum chaussée exclue
- Points d'eau de 30m<sup>2</sup> tous les 2 km environ

**Les ouvrages de liaison :**

Les ouvrages de liaison doivent permettre un accès rapide aux zones sensibles pour faciliter la détection et la maîtrise des feux naissants. Elles permettent la circulation des engins de lutte entre ouvrages ou à partir du réseau routier.

- Desservie par une piste de 2<sup>ème</sup> catégorie,
- Glacis de végétation de 2 m de chaque côté de la voie.



## 1.3 Justification de la servitude

Afin de pérenniser et sécuriser les tracés existants, et conformément aux dispositions du Code Forestier, le Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel (SMGSE) souhaite qu'il soit établi une servitude de passage et d'aménagement sur la piste H860.

### 1.3.1 Cohérence avec le PDPFCI et le plan de massif

Le Plan Départemental de Protection des Forêts Contre les Incendie du Var est en cours de révision. La version précédente, approuvée pour une durée de sept ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, prévoyait dans son **Objectif n°4 « Améliorer la qualité du réseau d'équipement et assurer l'entretien des ouvrages »** d'engager des procédures de sécurisation juridique des ouvrages. Cet objectif est détaillé dans l'action AP-10 : Mettre en place une servitude d'utilité publique sur l'ensemble des ouvrages de DFCI retenus dans le réseau départemental.

La prise de servitude sur les pistes DFCI est donc en accord avec les priorités établies pour le

| Ouvrage                  | Débroussaillement          | PE                                 | Gabarit de sécurité   | Catégorie de piste | Largeur  | Aires de croisement                         | Aires de retournement  | Impasse  |
|--------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------------|--|---|--|--|
| ZAP                      | 100 m<br>(Chaussée exclue) | 30 m <sup>3</sup><br>tous les 2 km | Pas de végétation au-dessus de la BDR ni des aires de croisement / retournement | 1                  | <b>6 m utilisable</b><br>(Éventuellement bande de roulement de 4 m au moins avec des possibilités de croisement quasi-permanent) |   | Tous les <b>1 km</b><br>200 m <sup>2</sup> , 8 m de large mini - > 8 m x 25 m  | Sans impasse   |
| ZAE                      | 50 m<br>(Chaussée exclue)  | 30 m <sup>3</sup><br>tous les 2 km | Pas de végétation au-dessus de la BDR ni des aires de croisement / retournement | 2                  | <b>4 m utilisables</b> dont une bande de roulement de 3 m mini   | Tous les <b>500 m</b><br>(2 m large x 30 m) | Tous les <b>1 km</b><br>200 m <sup>2</sup> , 8 m de large mini - > 8 m x 25 m) | 200 m <sup>2</sup> + PE 30m <sup>3</sup> + 50 m de rayon débroussaillé |
| Liaison                  | Glacis<br>2x2 m            |                                    | Gabarit de sécurité 4 m de haut   | 2                  | <b>4 m utilisables</b> dont une bande de roulement de 3 m mini   | Tous les <b>500 m</b><br>(2 m large x 30 m) |  | 200 m <sup>2</sup> + PE 30m <sup>3</sup> + 50 m de rayon débroussaillé |
| Autre piste à usage DFCI |                            |                                    |   | 3                  | <b>3,5 m utilisables</b><br>Dont une BDR de 3 m mini   |   |  |  |

département du Var dans le **PDPFCI**.



### **1.3.2 Le PIDAF et le Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel**

Le Syndicat Intercommunal pour la Protection du Massif de Estérel, crée en 1987 et renommé Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel suite au lancement de l'Opération Grand Site Estérel, est compétent en matière de protection du massif contre les incendies. Il assure dans le cadre de cette compétence la mise en œuvre du Plan Intercommunal de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier (PIDAF) du massif et est donc à ce titre, légitime pour la prise des servitudes sur le massif.

### **1.3.3 Intérêt de la prise de servitude**

La mise en place d'une servitude de passage et d'aménagement DFCI sur une piste DFCI présente pour le massif les avantages suivants :

- ☉ Elle garantit la pérennité du tracé de la piste au sein du réseau d'équipement DFCI
- ☉ Elle permet un entretien régulier de la piste, garantissant ainsi son caractère opérationnel
- ☉ Elle permet l'établissement d'équipements : bande débroussaillée, aires de retournement, aires de croisement, Points d'Eau Naturels ou Artificiels (PENA : citernes, poteaux incendies ...), signalétique, ...,
- ☉ Elle permet de procéder au débroussaillage des abords de la voie sur deux bandes latérales sans que le total des largeurs de ces bandes n'excède 100 mètres (article L134-2 du Code Forestier)
- ☉ Elle permet de maîtriser la circulation sur la piste, en conférant à la piste le statut de voie spécialisée, non ouverte à la circulation générale (étant précisé que sera autorisé à certains usagers),
- ☉ Elle permet d'optimiser l'utilisation des fonds publics : il est essentiel que les pistes ayant fait l'objet de travaux financés par des fonds publics ne puissent pas être remises en question par les propriétaires privés. De plus, l'éligibilité aux subventions de l'État et de l'Europe (FEADER), notamment dans le projet de Plan de Développement Rural Régional avec la mesure 8-3-1, est désormais conditionnée à l'existence d'un statut foncier sécurisé.





## 2 Notice explicative

### 2.1 Situation administrative

La Piste H860 s'étend sur 585 m, sur la commune des Adrets de l'Estérel (83600).

La dernière procédure du Plan Local d'Urbanisme (PLU) des Adrets-de-l'Estérel a été approuvée le 16/06/2022. La piste H15 traverse une zone N.

### 2.2 Contexte du massif

Le PIDAF Estérel, porté par le Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel couvre 5 territoires communaux :

- Bagnols-en-Forêt,
- Fréjus,
- les Adrets-de-l'Estérel,
- Puget-sur-Argens,
- Saint Raphaël.

Le PIDAF Estérel a fait l'objet d'une révision validée par arrêté préfectoral en date du 30 juillet 2018.

Une étude préalable à l'extension du PIDAF Estérel sur la commune de Roquebrune-sur-Argens est en cours.

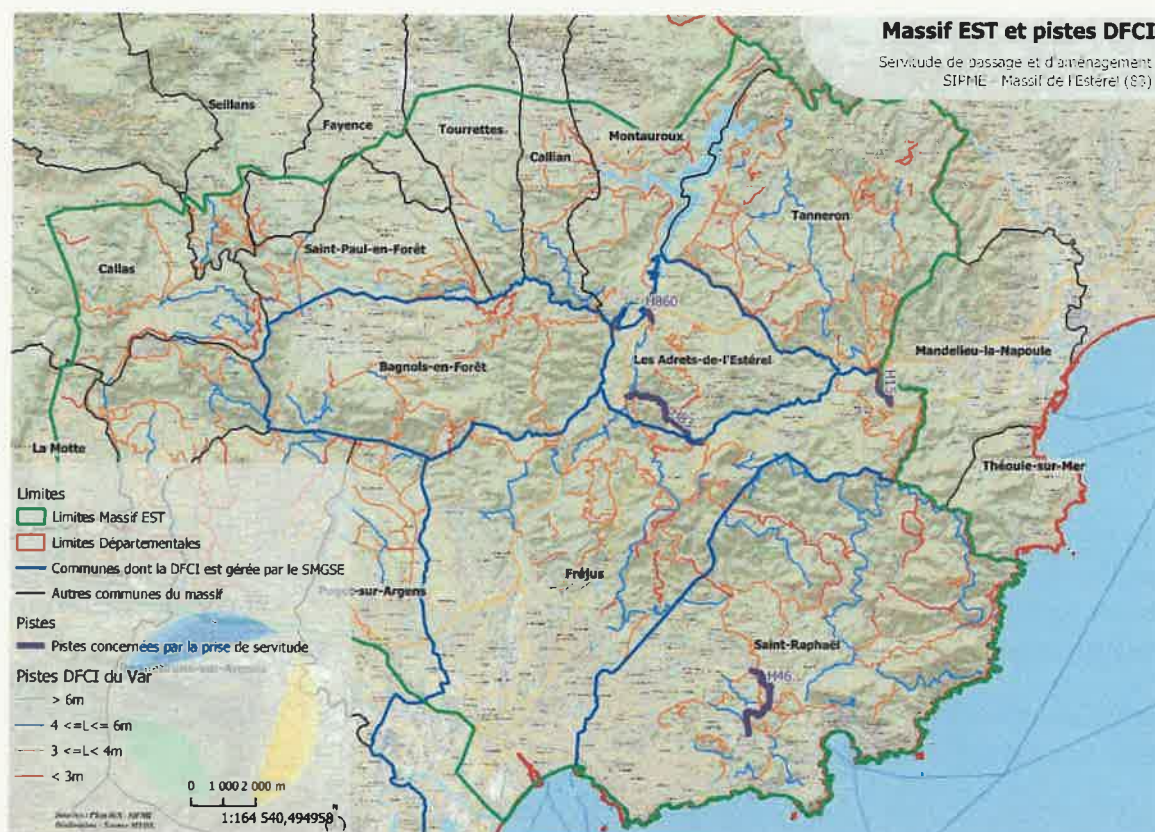


Figure 1 : Délimitation du Massif

## 2.3 Caractéristiques techniques de la piste

### 2.3.1 Historique des feux

Le massif Est est composé à 82% d'espaces combustibles, le nombre de coupure entre les espaces combustibles est insuffisant et a conduit le massif à être ravagés à plusieurs reprises par de gigantesques incendies. Le massif bénéficie aujourd'hui d'une ossature particulièrement importante en matière de DFCI.

La piste se situe dans le vallon de Maraval, et passe sous l'autoroute environ 200 mètres après l'éco-pont.

Les principaux feux historiques ayant eu lieu aux alentours de la zone sont :

- 1973 : 55 ha,
- 1983 : 1025 ha,
- 1986 : 2400 ha,
- 1990 : 630 ha.

On notera que la piste s'inscrit dans une zone où de nombreux feux ont été recensés, cependant, très peu ont traversé l'autoroute. Selon les contours, la majorité des feux ont eu lieu par vent provenant d'Ouest-Nord-Ouest.



Le tableau ci-dessous compare les statistiques réalisées sur la période 1958-1999 avec la période 2000-2019 à l'échelle du Var.

| Périodes      | Nombre de feux | Surface (ha) brûlée | Nombre de feux /an | Surface brûlée / an | Surface brûlée / feu |
|---------------|----------------|---------------------|--------------------|---------------------|----------------------|
| 1958-1999     | 292            | 1 745 779           | 6,9                | 41 566              | 5 979                |
| 2000-2019     | 180            | 337 036             | 8,2                | 15 320              | 1 872                |
| Total général | 472            | 2 082 815           | -                  | -                   | -                    |
| Evolution (%) |                |                     | +18 %              | -63 %               | -69 %                |

Sur le département, entre les deux périodes, on constate une faible augmentation du nombre de feux par an, tandis que la surface brûlée par an diminue en corrélation avec la diminution de la surface brûlée par feu. Les feux étant maîtrisés de plus en plus rapidement : les méthodes de lutttes contre les incendies ainsi que les équipements tendent donc à s'améliorer.

Le tableau ci-dessous compare les statistiques réalisées sur la période 1958-1999 avec la période 2000-2019 à l'échelle du massif de l'Estérel.

| Périodes      | Nombre de feux | Surface (ha) brûlée | Nombre de feux /an | Surface brûlée / an | Surface brûlée / feu |
|---------------|----------------|---------------------|--------------------|---------------------|----------------------|
| 1958-1999     | 31             | 306 696             | 0,74               | 7 302               | 9 893                |
| 2000-2019     | 13             | 28 180              | 0,59               | 1 281               | 2 168                |
| Total général | 44             | 334 876             | -                  | -                   | -                    |
| Evolution (%) |                |                     |                    | -82 %               | -78 %                |

Sur le massif, entre les deux périodes, bien que le nombre d'incendies par an stagne, la surface brûlée par feu ainsi que la surface brûlée par an ont drastiquement diminué. La lutte contre les incendies au sein du massif de l'Estérel s'inscrit dans la même évolution qu'à l'échelle du département : vers une lutte et des équipements plus efficaces.

### 2.3.2 Secteurs sensibles

Deux utilisations différentes de l'aléa peuvent être définies, selon l'objectif visé.

- 🕒 Un aléa induit par les activités humaines,
- 🕒 Un aléa subi par ces mêmes activités humaines.

L'aléa induit est l'aléa généré par une activité humaine (actuelle ou future). Il est comparable à la composante d'un "risque technologique". Il résulte de la combinaison entre la probabilité d'éclosion et la surface menacée.





L'aléa subi est l'aléa auquel sont exposés les enjeux (actuels ou futurs). Il est comparable à la composante d'un "risque naturel". Il résulte de la combinaison entre l'intensité potentielle du feu et la probabilité d'incendie (probabilité que le secteur soit parcouru par le feu).

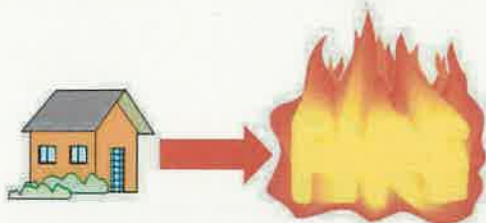


Figure 2: Aléa induit



Figure 3: Aléa subi

L'aléa induit permet de mettre en évidence les orientations DFCI en matière de prévention et de lutte contre les feux naissants. L'aléa subi permet de mettre en évidence les priorités en matière de protection d'enjeux humains et de lutte contre les feux engagés.

D'après la carte départementale de l'aléa subi (Figure 2 ci-dessous), 66 % du territoire présente un aléa subi fort à exceptionnel. La classe « exceptionnel » couvre près de 15 000 ha. Cette classe correspond à des secteurs où l'intensité de l'incendie sera telle que les dégâts sur les constructions y sont inévitables.

Les secteurs d'aléa fort à exceptionnel correspondent en grande majorité au massif boisé.

Cette piste est située dans son intégralité en une zone d'aléa élevé, avec l'autoroute formant une coupure de combustible et ponctuellement dans les alentours, des zones habitées réduisant ponctuellement l'aléa.

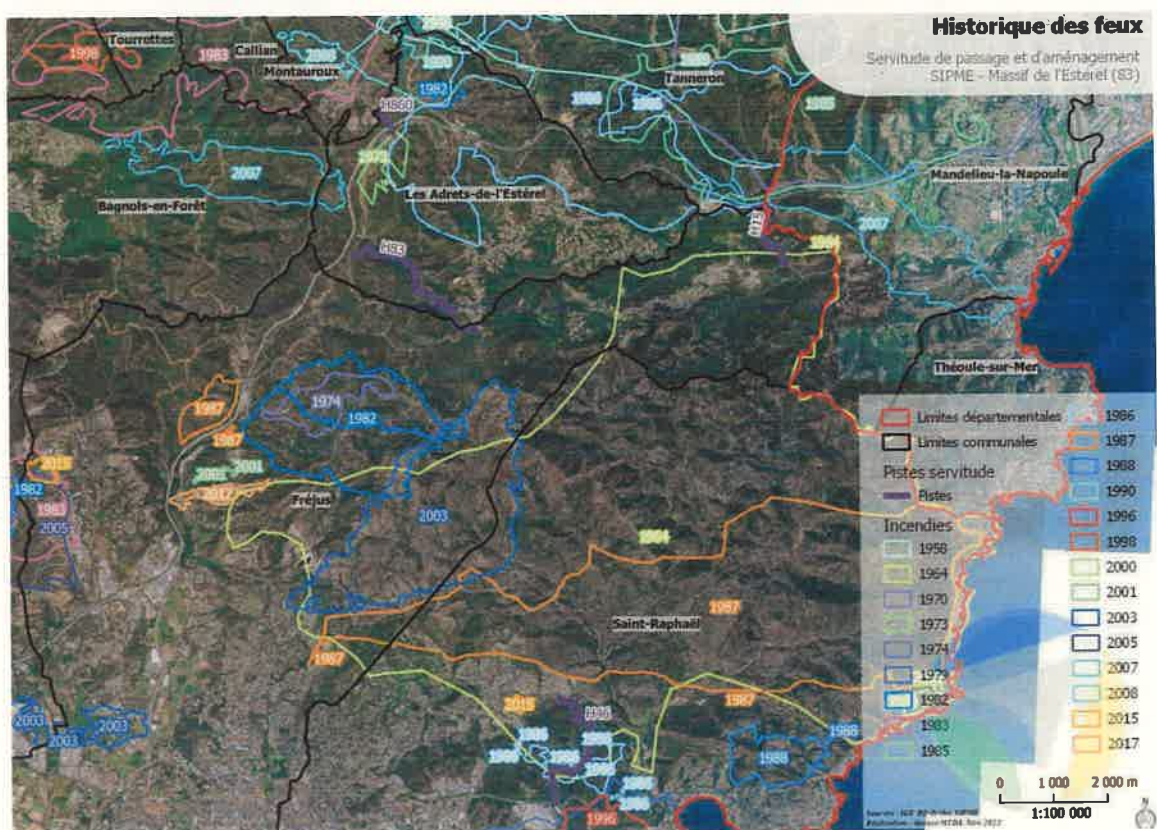


Figure 4 : Principaux grands feux depuis 1960 sur le massif de l'Estérel

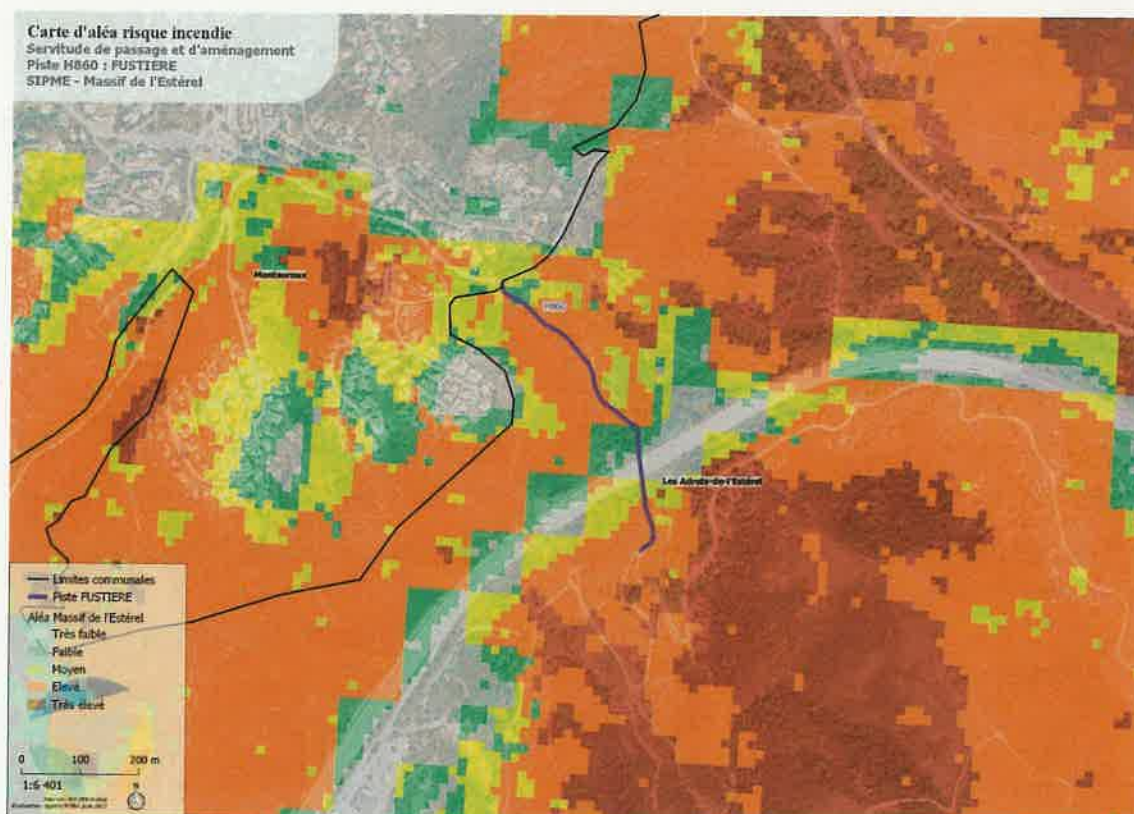


Figure 5 : Aléa subi sur le massif (Source : Carte départementale de l'Aléa, 2011)



## Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H860 FUSTIERE - Massif de l'Estérel

### 2.3.3 Intérêt stratégique de la piste

La piste H860 est une ZAE, soit une zone d'appui élémentaire. Cet ouvrage permet de rejoindre l'Armélie par les Estérets du Lac (accès sous l'autoroute), en lien avec la défense principale de l'autoroute A8.

La piste ne dispose pas de panneau à l'entrée, son nom étant en cours de réflexion. Dans le cadre de la renumérotation des ouvrages DFCl, cet ouvrage portera l'immatriculation H861 FUSTIERE.

Il s'agit d'une piste de priorité 1.

### 2.4 Présentation de la servitude

La servitude sera établie au profit de du Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel qui a pour responsabilité la mise en œuvre du PIDAF sur le massif de l'Esterel.

La piste aura le statut de voie spécialisée **non ouverte à la circulation générale**, qui exclut toute circulation.

La circulation sur celle-ci sera réservée exclusivement :

- 🕒 Aux services en charge de la prévention et de la défense des forêts contre l'incendie ;
- 🕒 Aux services de lutte contre les incendies ;
- 🕒 Aux personnes dépositaires de l'autorité publique.

Toutefois, seront également autorisés à circuler sur la piste H860, y compris en véhicules à moteur :

- 🕒 Les propriétaires des parcelles grevées par la servitude, leurs ascendants et descendants, leurs locataires, pour accéder à leur bien et à leurs parcelles,
- 🕒 Les gestionnaires forestiers publics et privés, pour la gestion et l'exploitation des espaces forestiers,
- 🕒 Les exploitants agricoles ayant une activité sur le massif (agriculture, arboriculture, élevage, apiculture, ...),
- 🕒 Les services en charge de la gestion des cours d'eau,
- 🕒 Les membres désignés des sociétés communales de chasse pour la gestion du gibier, uniquement sur les parcelles communales,
- 🕒 Les personnes dûment autorisées par les propriétaires pour un usage à titre privé,
- 🕒 Les prestataires liés par un contrat avec le bénéficiaire de la servitude.

Le propriétaire du fonds servant s'oblige à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement et à la conservation de l'ouvrage, et à n'entreprendre aucune opération de construction ou d'exploitation qui soit susceptible d'endommager les ouvrages.

En cas d'usage prolongé d'engins ou de véhicules lourds dont le passage répété peut endommager la bande de roulement (par exemple des travaux agricoles ou forestiers), le propriétaire doit faire une déclaration préalable auprès du porteur de la servitude, le porteur de la servitude établit alors un état contradictoire de la bande de roulement avant et après travaux.

## **Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H860 FUSTIERE - Massif de l'Estérel**

En cas de changement de propriétaire, la présente servitude est transmissible de droit à l'acquéreur qui en acceptera les clauses.

Les chemins ruraux et voies communales concernés par la servitude conservent leur statut de voie ouverte à la circulation générale, sauf restriction particulière établie par décision de l'autorité compétence.

Le Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel a pour double mission la protection et la valorisation du massif de l'Estérel. La mise en place d'itinéraires de sport de nature balisés et sécurisés dans le cadre de la Démarche Grand Site de France repose sur l'autorisation des propriétaires concernés par les tracés. Les servitudes DFCI n'a pas vocation à faciliter l'accès au massif pour les activités récréatives et touristiques en dehors des cas particuliers, qui sont alors discutés directement avec les propriétaires concernés.

La mise en place des servitudes ne concerne que le volet DFCI.

### **2.5 Caractéristiques techniques de la piste**

**Nom :** Fustière

**Numéro :** H860

**Longueur cartographiée à l'Atlas DFCI :** 585 mètres linéaires

**Type de piste :** Zones D'appui Elémentaires (ZAE)

**Caractéristique de la bande de roulement :**

- **Largeur moyenne :** 4 m
- **Pente moyenne :** 13%
- **Dévers limitant :** Non
- **Rayon de courbure limitant :** Non
- **Points noirs :** Non
- **État de la bande de roulement :** Bon état
- **Impasse :** Non
- **Aires de retournement :** 1

**Bande débroussaillée :** 25 mètres de part et d'autre de la piste

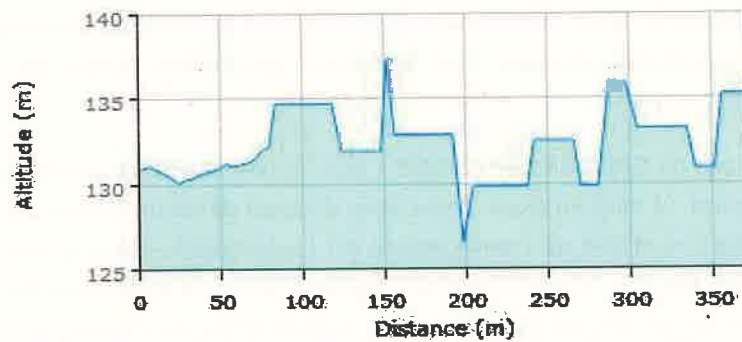
**Catégorie de la piste :** 1

**Accès à la piste :**

- Au sud, l'accès se fait via la piste DFCI H86 Armélie, au niveau du vallon de Maraval
- Au nord, l'accès se fait via la D37

Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste  
D.F.C.I H860 FUSTIERE - Massif de l'Estérel

**PROFIL ALTIMÉTRIQUE**



Distance totale : 373 m      Dénivelé positif : 26,76 m  
Dénivelé négatif : -22,4 m      Pente moyenne : 13 %

Figure 6 : profil altimétrique Nord tunnel - Géoportail

**PROFIL ALTIMÉTRIQUE**



Distance totale : 119 m      Dénivelé positif : 12,4 m  
Dénivelé négatif : -0,27 m      Pente moyenne : 11 %  
Plus forte pente : 43 %

Figure 7 : profil altimétrique Sud tunnel - Géoportail



## **3 Notice d'incidence**

### **3.1 Présentation du milieu**

#### **3.1.1 Urbanisme**

**Commune concernée :** Les Adrets-de-l'Estérel

**Situation urbanistique :**

- PLU des Adrets-de-l'Estérel, approuvé le 16 juin 2022 : la partie de la piste située sur cette commune traverse une zone N. Certaines parties de la piste se situent en EBC ou dans le site classé du Massif de l'Estérel. La piste se situe en zone rouge du PPRIF de la commune.

**Réglementation associée :**

Pour la zone concernée, le PPRIF approuvé par Arrêté Préfectoral, le 30 janvier 2015, est applicable sur le territoire communal. Ses dispositions s'imposent au Plan Local d'Urbanisme.

Le PPRIF autorise « les aménagements, travaux et ouvrages destinés à protéger la forêt contre l'incendie, lorsqu'ils sont prévus par un plan de protection des forêts contre l'incendie, un plan de gestion approuvé en cours de validité ou un plan d'aménagement, ou un plan de massif ».

Le site classé « Le massif de l'Estérel oriental » classé par arrêté du 3 janvier 1996 entraîne « pour les intéressés de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante en ce qui concerne les fonds ruraux et d'entretien normal en ce qui concerne les constructions sans avoir avisé, quatre mois d'avance, l'administration de leur intention ».

#### **3.1.2 Géologie**

La piste se situe au nord du Vallon de Maraval dans le massif de l'Estérel et rejoint Les Estérets du lac. La typologie géologique dominante est le grès qui est une roche sédimentaire. Plus en détail, la piste coupe des couches de würm (cailloutis, graviers, sables) puis des couches datant du carbonifère. Ici il s'agit d'une série d'Auriaque, c'est-à-dire un ensemble de grès gris à jaunes, d'argiles et de conglomérats, à cinérites fréquentes. La piste suit les courbes topologiques et ne présente pas de pente majeure. A noter que l'A8 passe par-dessus la piste.

#### **3.1.3 Hydrologie**

La piste se situe au sein du bassin Rhône-Méditerranée, le long de la zone d'écoulement des eaux d'importance 5 le « Vallon de Maraval ». La zone ne fait pas l'objet d'un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux -SAGE ou d'un contrat de milieu. Le Lac de Saint-Cassien est à 500 m au nord-est de la piste.

### 3.1.4 Milieu naturel

**Végétation :** la piste est bordée de milieux typiques des collines méditerranéennes, garrigues, pins d'Alep, chênes verts...

**Zonages d'inventaires de protection :** La piste DFCI est située à proximité ou dans le périmètre des sites suivants :

- ZNIEFF de type I 930020235 « Marais de la Fustière » et 930020530 « Coteaux Sud-Ouest du lac de Saint-Cassien » ;
- ZNIEFF de type II 930012579 – « Bois de l'Ermité » ;
- Plan National d'Action (PNA) de la Tortue d'Hermann – sensibilité très faible ; et du Lézard ocellé – présence hautement probable.



Figure 8 : Zonages d'inventaires de protection sur la zone d'étude



## Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H860 FUSTIERE - Massif de l'Estérel

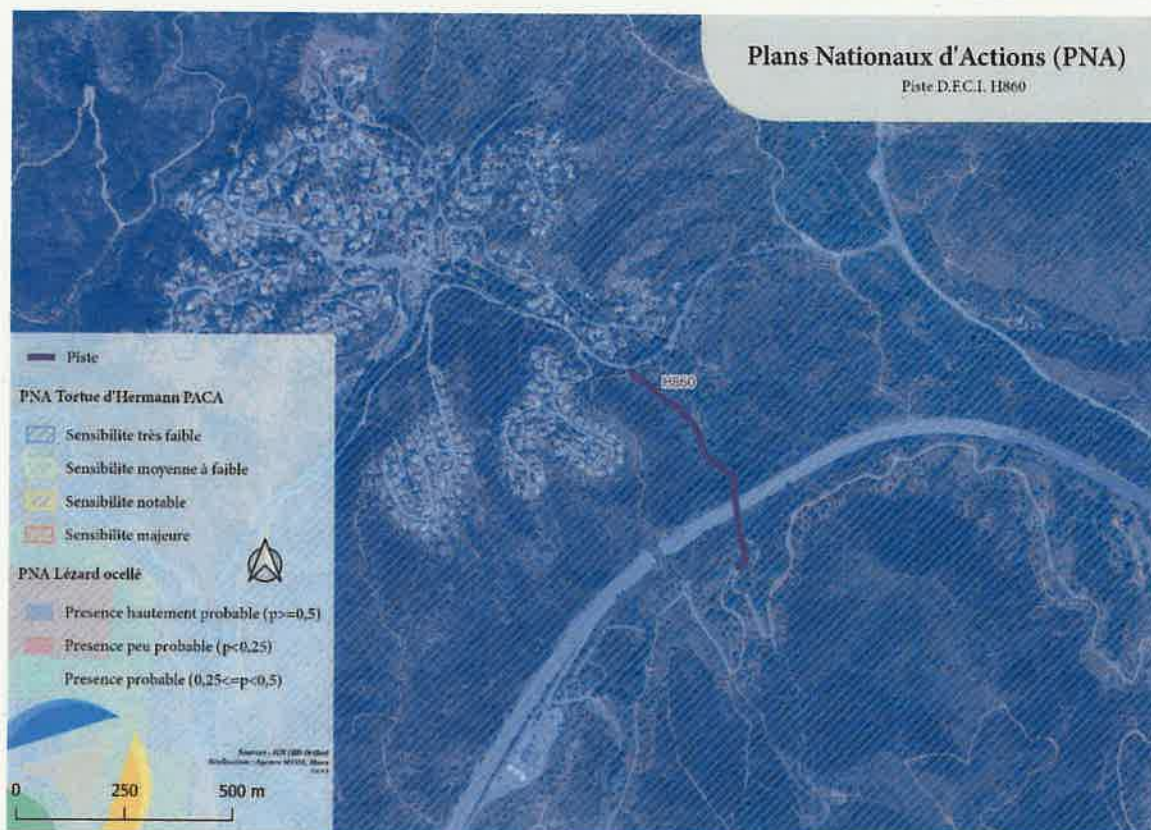


Figure 9 : Zonages des PNA sur la zone d'étude

### 3.1.4.1 ZNIEFF de type I et II

La piste se trouve à proximité de la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II 930012579 – « Bois de l'Ermitte » et à proximité des ZNIEFF de type I 930020235 « Marais de la Fustière » et 930020530 « Coteaux Sud-Ouest du lac de Saint-Cassien ».

La ZNIEFF de type II est remarquable de par la richesse de sa flore comportant des éléments remarquables d'affinités orientales et septentrionales.

La ZNIEFF de type I du Marais de la Fustière est alimentée par un ruisseau temporaire. Formé récemment lors de la réalisation dans les années 1980 de la digue des Estérets du Lac, cette zone est couverte de roselières et de quelques îlots d'arbres (peuplier, saules), avec quelques zones d'eau libre. Le marais abrite une population assez conséquente d'Ophioglosse (*O. vulgatum*), espèce rare en région méditerranéenne. Elle compte deux espèces animales patrimoniales dont une déterminante.

### 3.1.4.2 Plan National d'Action

Les Plans Nationaux d'Actions (PNA) résultent de la politique de conservation d'espèces animales et végétales, mise en œuvre par le Ministère de l'Écologie du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) en 2007. Il s'agit d'une initiative nationale qui s'inscrit dans une approche globale cadrée par la « Stratégie Nationale pour la Biodiversité » (conférence de Rio de 1992).

Chaque plan concerne une espèce, ou un groupe d'espèces proches, dont le statut de conservation est jugé défavorable. Ces espèces sont choisies à partir de critères de rareté, de menace (Liste Rouge de



## Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H860 FUSTIERE - Massif de l'Estérel

l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature - UICN) et de responsabilité nationale en termes de conservation.

Ces plans visent à mettre en œuvre des actions ciblées dont le but est de restaurer les populations et les habitats de ces espèces menacées. Ces actions concernent trois axes principaux :

- améliorer les connaissances (biologie et écologie des espèces) par des suivis,
- actions de conservation et de restauration,
- actions d'information et de communication (sensibilisation).

Ils ont également pour objectif de faciliter l'intégration de la protection de l'espèce dans les politiques sectorielles.

### 3.1.4.2.1 Plan National d'Action Lézard ocellé

La piste possède au moins une partie de son tracé au sein d'une zone à forte probabilité de présence du Lézard ocellé. Il fréquente les milieux secs de type méditerranéen, ouverts comme les pelouses sèches calcicoles ou les milieux à végétation arbustive éparse. Il sait se faire très discret et se cache au moindre mouvement suspect.

La période d'activité débute en mars (première quinzaine de mars pour la zone méditerranéenne) pour se terminer en novembre, mais des sorties, qui n'occasionnent pas de prise alimentaire, peuvent avoir lieu au cours de l'hiver si la météo est clémente.

### 3.1.4.2.2 Plan National d'Action Tortue d'Hermann

Une grosse partie du Var est concernée par ce PNA et constitue la principale population de Tortue d'Hermann en France. Le secteur concerné par la piste DFCI est classé en sensibilité très faible et se trouve en limite d'aire de répartition. Ainsi il est moins favorable à la tortue d'Hermann et il est moins probable de l'y retrouver par rapport au reste de la zone concernée par le PNA. Toutefois, les périodes les moins propices au dérangement de l'espèce seront préférables pour la réalisation des travaux.

La période d'activité annuelle s'étale sur 8 à 9 mois, à partir de mars. Les froids de novembre marquent le début de l'hibernation. Elle recherche alors des habitats offrant des conditions de température et d'hygrométrie favorables se situant dans des zones bien drainées et généralement arborées. Elle se dissimule sous la litière, parfois enfouie de quelques centimètres à peine dans le sol, au pied d'un buisson ou d'un rocher.

## Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H860 FUSTIERE - Massif de l'Estérel

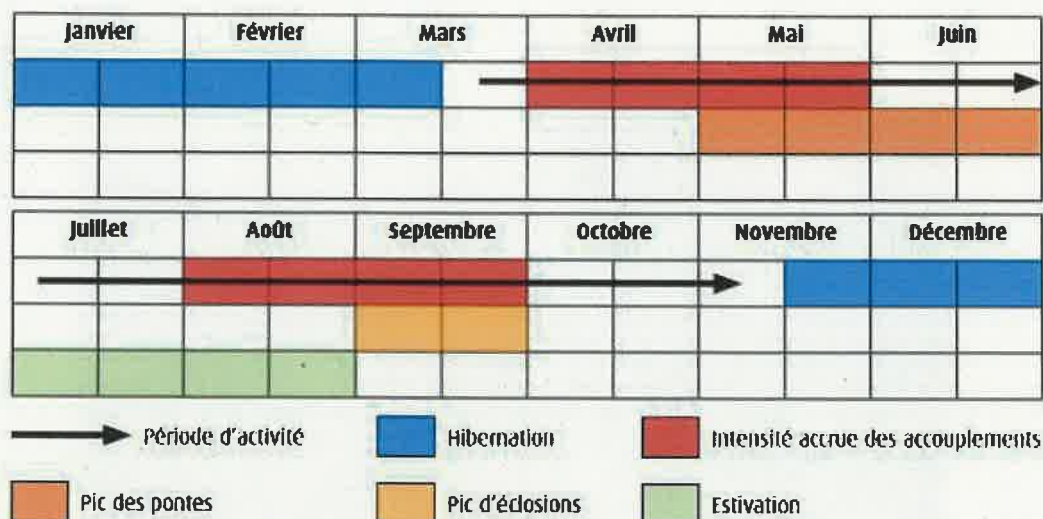


Figure 10 : Cycle d'activité de *Testudo hermanni hermanni* au cours de l'année

### 3.1.5 Paysage

Située dans un vallon et passant sous l'A8, le paysage autour de la piste présente une végétation sclérophylle et de chênes et conifères.

D'après le PIDAF Estérel, la piste se situe dans l'unité paysagère de la vallée du Reyran qui caractérise la coupure topographique entre l'Estérel occidental et l'Estérel oriental accentué par la traversée de l'autoroute A8.

La sensibilité paysagère est définie comme la capacité plus ou moins grande d'un paysage à « absorber » l'impact visuel d'une modification. Au niveau de la piste H860, la sensibilité est classée comme faible. Une sensibilité faible signifie que la zone est moins visitée, moins visible et présente un intérêt esthétique moins important.



Figure 11 : exemple de l'unité paysagère de la « vallée du Reyran » (Source : PIDAF du Massif de l'Estérel - dossier de CDNPS, ONF, 2016)



Figure 12 : exemple de l'unité paysagère de la « vallée du Reyran » vue depuis la H86 (Source : PIDAF du Massif de l'Estérel - dossier de CDNPS, ONF, 2016)

### 3.2 Travaux prévus

#### Les travaux envisagés suite à la servitude sont les suivants

Ajout d'un panneau avec le nom de la piste

- Entretien usuel de la piste et de sa bande de roulement (4 mètres de large),
- Entretien des aires de retournement,
- Entretien de la bande débroussaillée sur 2x25m de large de part et d'autre de la piste,

### 3.3 Impact sur l'environnement et mesures de précaution

Les entreprises réalisant les travaux devront être informées des mesures à prendre pour minimiser l'impact des travaux sur le milieu naturel (mesures inscrites au cahier des charges).

Les impacts potentiels attendus de ces travaux sont :

- ♦ Altération de milieux naturels et de la végétation avec les travaux d'entretien et de glacis autour de la piste et du débroussaillage autour de la piste.
- ♦ Dérangement des espèces lors du débroussaillage et des travaux d'entretien.
- ♦ Modification de la nature du sol lors d'apports de matériaux extérieurs pour l'entretien usuel de la piste, sa bande de roulement et ses aires de croisement ou de retournement.



## Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H860 FUSTIERE - Massif de l'Estérel

### 3.3.1 Sur la flore, la faune et les habitats naturels

**Impact permanent :** terrassement de la piste et des zones de retournement, débroussaillage pour le maintien de la piste en état pour la circulation des engins. Cet impact est susceptible d'entraîner une destruction de la végétation ou de la faune locale.

Concernant la flore, le milieu est favorable à la présence d'espèces patrimoniales, parfois protégées, typiques de garrigue et matorral méditerranéen.

Concernant la faune, le secteur inclut une forte probabilité de présence d'espèces protégées, typiques de ces milieux méditerranéens, dont le Lézard ocellé et la Tortue d'Hermann. Les milieux maintenus ouverts en périphéries de la piste sont susceptibles d'abriter d'autres espèces remarquables comme le Psammodrome d'Edwards ou la Magicienne dentelée, ou de nombreuses espèces typiques des garrigues méditerranéennes.

- ➔ **L'emprise des chantiers devra être limitée à la largeur de la piste** pour ne pas détériorer les milieux naturels à proximité. Le croisement et le retournement des engins de chantier devront être fait uniquement sur les secteurs prévus à cet effet sur la piste.
- ➔ **Les déchets de chantiers seront évacués** et les matériaux issus des travaux seront entreposés en dehors des zones naturelles.
- ➔ Lors de l'entretien usuel de la piste et de sa bande de roulement, **les matériaux terreux du site seront utilisés préférentiellement** afin d'éviter d'introduire des graines d'espèces invasives. En cas d'apports de matériaux minéraux extérieurs, on choisira des **matériaux ayant les mêmes caractéristiques** que ceux déjà utilisés et présents sur le massif.
- ➔ Les **opérations d'entretien** des engins et matériels seront **réalisées en dehors de la zone à travailler** et en veillant à ne pas rejeter d'eaux souillées sur le site. Les substances dangereuses nécessaires aux travaux (carburant, huiles...) seront entreposées dans des bacs étanches permettant de prévenir toute fuite.

**Impact temporaire :** Entretien de la végétation sur la largeur de la bande débroussaillée. La tonte des végétaux sur la largeur de la bande débroussaillée entrainera un dérangement d'espèces, notamment de l'avifaune et des reptiles, lors des actions de débroussaillage.

- ➔ Afin de réduire cet impact, **l'entretien de la bande débroussaillée autour de la piste sera réalisé de manière alvéolaire**, pour préserver des îlots arbustifs. La taille des alvéoles augmentera avec l'éloignement de la citerne. Les quelques arbres isolés présents aux abords de la piste devront être préservés au maximum lors du débroussaillage. De même, il est conseillé de conserver les arbres vivants ou mort présentant des cavités ou décollement d'écorces. Si une intervention s'avère nécessaire, un élagage est privilégié.
- ➔ La période d'intervention sera adaptée aux cycles des espèces pour éviter d'intervenir pendant les périodes sensibles, et ce pour la flore (floraison) comme pour la faune (reproduction). Il convient **d'éviter les débroussaillages du 1<sup>er</sup> mars au 31 juillet**, période la plus sensible pour la flore et la faune en général. Afin d'éviter de déranger les espèces de reptiles présentes (avec certitudes ou potentielles) et en particulier le Lézard ocellé et la Tortue d'Hermann, les travaux pourront débuter avant la période d'hibernation des reptiles. Dans le cas d'un **débroussaillage simple**, celui-ci devra être réalisé à l'aide d'une mécanisation légère, ou manuellement, à partir du **15 octobre et jusqu'à début mars** (voir entre le 15 novembre et début mars pour les secteurs de population avérée et étudiées de Tortue d'Hermann). Dans le cas d'un **déboisement**, ou d'un **arrachage de souche**, les travaux doivent être réalisés entre le

## Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H860 FUSTIERE - Massif de l'Estérel

15 octobre et le 15 novembre, soit après la période de sensibilité accrue des reptiles, mais avant l'entrée en hibernation de ces espèces. Ces recommandations s'appuient sur la *note méthodologique de prise en compte de la Tortue d'Hermann dans les projets d'aménagement*<sup>1</sup>, éditée par la DDTM du Var, et par les recommandations du *Plan Intercommunal de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier du Syndicat Intercommunal de Protection du Massif de l'Estérel*, réalisé par l'ONF en 2017.

- ➔ En cas d'espèces protégées et/ou patrimoniales de la flore, une mise en défens autour de individus devra être définies en amont des travaux.

Les impacts sur la flore, la faune et les milieux naturels sont jugés modérés. Les mesures de précautions à prendre durant la durée des travaux permettront de réduire ces impacts.

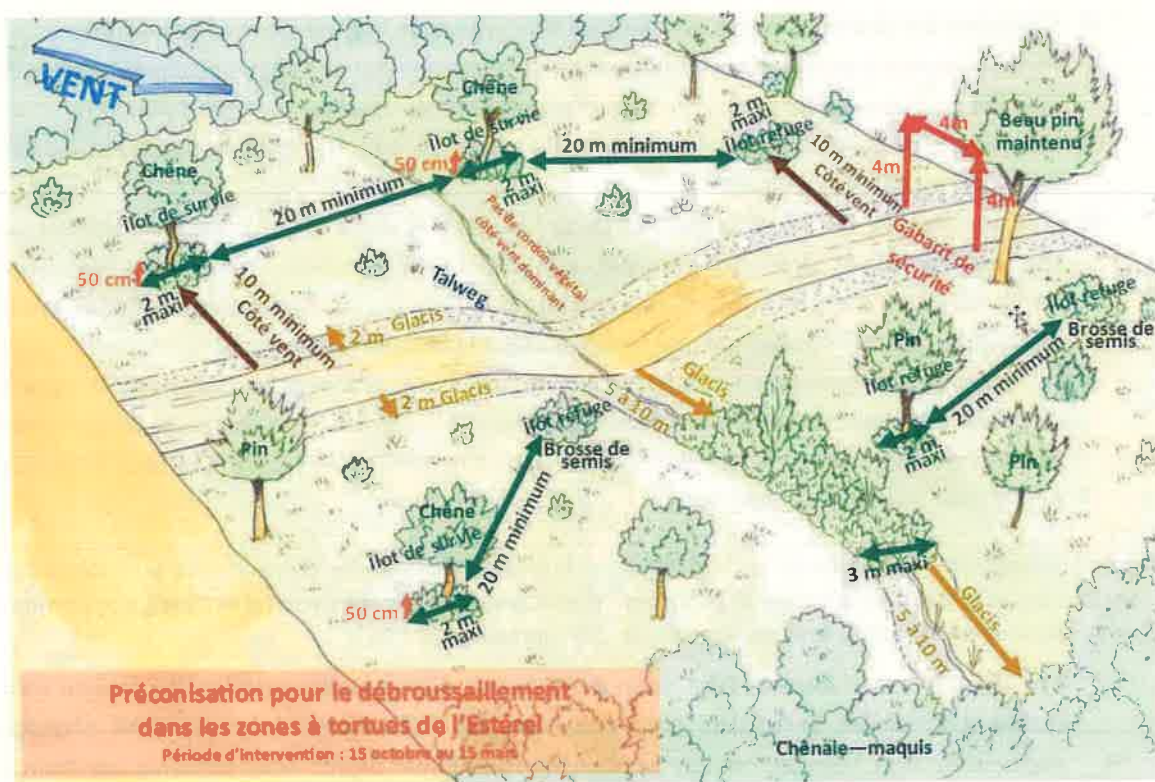


Figure 13 : Préconisation pour un débroussaillage favorable au maintien d'une biodiversité à proximité des pistes de protection incendies (PIDAF Esterel SIPME - Evaluation des incidences sur les habitats et espèces Natura 2000).

<sup>1</sup> [https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pnathh\\_projets\\_04012011.pdf](https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pnathh_projets_04012011.pdf)

## Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H860 FUSTIERE - Massif de l'Estérel

### 3.3.2 Sur le paysage

Les impacts sur le paysage se matérialisent par la destruction ponctuelle de végétation bordant la piste lors du débroussaillage.

L'impact paysager attendu résulte du débroussaillage. Cependant, vue la faible superficie du secteur concerné, la sensibilité paysagère jugée comme faible et le fait que les abords de la piste soient d'ores et déjà débroussaillés, cet impact est jugé faible. Des mesures de précautions à prendre durant la durée des travaux permettront de réduire ces éventuels impacts.

D'après les préconisations du PIDAF du SMGSE, la piste se situant essentiellement dans un vallon, les limites du débroussaillage pourront être irrégulières et non parallèles à la piste afin de ne pas créer d'effet « ligne ». Le maintien des différents étages de végétation dont des matras de buisson bas, la gestion des talus, et la prise en compte de la morphologie du site pourront également permettre de réduire les éventuels impacts. Les essences à éliminer en priorité sont les espèces allochtones et/ou invasives : mimosas, cyprès, eucalyptus puis les essences fortement inflammables comme les pins. Les chênes lièges et les chênes verts devront être maintenus autant que possible.

### 3.3.3 Sur l'écoulement des eaux

La piste se trouve au niveau d'un vallon dans lesquels les eaux pluviales peuvent être canalisées en cas de fortes pluies.

- Concernant la gestion des eaux pluviales, la piste devra être **équiper de revers d'eau réguliers** permettant de renvoyer les eaux de ruissellement dans le milieu naturel et éviter toute accumulation.

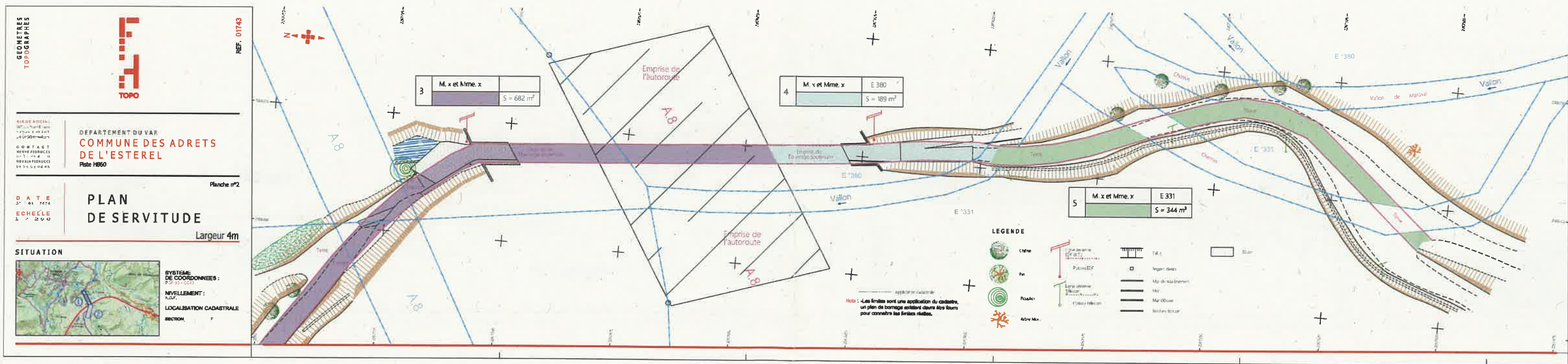
Avec cette mesure, seul un impact faible est à noter.



## 4 Annexes

### Liste des annexes :

1. Plan de situation
2. Plan cadastral de l'ouvrage
3. Etat parcellaire
4. Délibération du porteur de projet



**GEOMETRES TOPOGRAPHES**

**TOPO**

REF. 01743

DEPARTEMENT DU VAR  
**COMMUNE DES ADRETS DE L'ESTEREL**  
Planche n°2

**PLAN DE SERVITUDE**  
Largeur 4m

**SITUATION**

**SYSTEME DE COORDONNEES :**  
UTM

**NIVELLEMENT :**  
N.G.F.

**LOCALISATION CADASTRALE**  
SECTION F

**DATE**  
31/01/2024

**ECHELLE**  
1/2500

