

AR Prefecture

083-218300010-20260504-2026_05_04_59-DE
Reçu le 07/05/2026



Dossier de demande de servitude de passage et d'aménagement de la piste D.F.C.I H86 L'ARMELIE

—
Massif de L'Estérel



41 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
mtda@mtda.fr



SOMMAIRE

1 Cadre général	3
1.1 Cadre réglementaire	3
1.2 Normes des équipements de DFCI du Var	4
1.2.1 Caractéristiques des pistes	4
1.2.2 Caractéristiques d'autres équipements	4
1.2.3 Ouvrages stratégiques	4
1.3 Justification de la servitude	6
1.3.1 Cohérence avec le PDPFCI et le PIDAF	6
1.3.2 PIDAF et Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel	7
1.3.3 Intérêt de la prise de servitude	7
2 Notice explicative	8
2.1 Situation administrative	8
2.2 Contexte du massif	8
2.2.1 Historique des feux	9
2.2.1 Secteurs sensibles	10
2.2.2 Intérêt stratégique de la piste	14
2.3 Présentation de la servitude	14
2.4 Caractéristiques techniques de la piste	15
3 Notice d'incidence	17
3.1 Présentation du milieu	17
3.1.1 Urbanisme	17
3.1.2 Géologie	17
3.1.3 Hydrologie	17
3.1.4 Milieu naturel	18
3.1.5 Paysage	21
3.2 Travaux prévus	24
3.3 Impact sur l'environnement et mesures de précaution	24
3.3.1 Sur la flore, la faune et les habitats naturels	24
3.3.2 Sur le paysage	26
3.3.3 Sur l'écoulement des eaux	27
4 Annexes	28



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 Sud 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 mètres de large ou si la surface au sol de ses équipements n'excède pas 500 m² au sol (Article L134-2). De même, **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).

Enfin, un nouvel alinéa (loi n°2053-580 du 10 juillet 2023) a été intégré à l'article L134-2 du Code forestier « *Lorsqu'une servitude de passage et d'aménagement a été instituée dans les conditions prévues au présent article, il est interdit aux propriétaires de terrains, à leurs ayants droit et aux usagers de modifier la continuité des ouvrages, des aménagements et des travaux de défense des bois et forêts contre l'incendie sans l'accord de la personne morale mentionnée au premier alinéa qui a établi cette servitude de passage et d'aménagement.* ». **Il solidifie le caractère inaliénable de la servitude.**



1.2 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^{ère} catégorie : 6 mètres minimum de largeur utilisable dont une bande de roulement de 4 mètres au moins avec des possibilités de croisement quasi-permanent.

Pistes de 2^{ème} catégorie : 4 mètres minimum de largeur utilisable dont une bande de roulement de 3 mètres au moins avec des aires de croisement espacées tous les 500 mètres environ.

Pistes de 3^{ème} catégorie : 3,5 mètres de largeur utilisable dont une bande de roulement de 3 mètres 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 mètres 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 m².
- Largeur minimale de 8 mètres.

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

1.2.3 Ouvrages stratégiques

Les pistes sont les principaux constituants des ouvrages stratégiques suivant :

- Les Zones d'Appui Principales (ZAP),
- Les Zones d'Appui Elémentaires (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 les meilleures conditions de sécurité possibles pour les personnels de lutte.

- Desservies par une piste de 1^{ère} catégorie,
- Débroussaillage de 100 mètres minimum chaussée exclue,
- Points d'eau de 30 m³ tous les 2 kilomètres environ.

Les Zones d'Appui Elémentaire :

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^{ème} catégorie au moins,
- Débroussaillage de 50 mètres minimum chaussée exclue,
- Points d'eau de 30 m³ tous les 2 kilomètres 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^{ème} catégorie,
- Glacis de végétation de 2 mètres 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 H86.

1.3.1 Cohérence avec le PDPFCI et le PIDAF

Le Plan Départemental de Protection des Forêts Contre les Incendie du Var (PDPFCI) est en cours de révision. La version précédente, approuvée pour une durée de sept ans à compter du 1^{er} 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 était détaillé dans l'action AP-10 « Sécurisation juridique du statut des pistes de DFCI » et sera vraisemblablement reprise dans l'action n°6 « Poursuivre l'aménagement des massifs et améliorer leur équipement pour la lutte contre les feux établis » du PDPFCI dont la révision est en cours de validation.

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

La prise de servitude sur les pistes DFCI est donc en accord avec les priorités établies pour le Département du Var dans le **PDPFCI**. Elle permettra entre autres de financer son entretien par le fonds européen FEADER conditionné à compter du 1^{er} janvier 2028 à l'établissement d'une servitude DFCI.



1.3.2 PIDAF et Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel

Le Syndicat Intercommunal pour la Protection du Massif Forestier, créé en 1987 et renommé Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel (S.M.G.S.E) 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 de l'Estérel 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, lacs ...), 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 seront autorisés 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 H86 « L'Armélie » présente un linéaire total de 10 673 mètres sur les communes des Adrets-de-l'Estérel (83600) et Fréjus (83600).

Le linéaire concerné par le présent dossier de servitude est raccourci de 751 m depuis son entrée Nord et ne concernera que 9 922 m. Un projet immobilier concerne en effet les zones « AUc », et plus spécifiquement les parcelles E0070, E0209, E0384, E0386, E0388, E0390, E0436, E0529, E0531 et E0600 où se déploie le linéaire de la piste Armélie. Le choix de raccourcir la servitude est motivé par deux raisons :

(1) La nature du projet immobilier (plate-forme logistique), dont l'expertise de risque incendie a été réalisée par MTDA, présente de solides garanties en termes de débroussaillage et d'accessibilité. Les objectifs de la prise de servitude seront donc atteints mais dans la formalisation par conventionnement avec le propriétaire dès finalisation du projet.

(2) Il existe encore quelques incertitudes sur l'emplacement de certains bâtis et certaines voies d'accès, de fait il apparaît plus pratique d'extraire cette portion du présent dossier de servitude, celle-ci risquant de subir des évolutions ultérieures en mesure de solliciter de lourdes procédures rectificatives.

La piste H86 recoupe ainsi plusieurs zonages de Plan Local d'Urbanisme (PLU) :

- ◆ Pour les Adrets-de-l'Estérel (dernière procédure approuvée le 25/07/2024) : la piste s'inscrit largement dans une zone « N » (correspondant aux secteurs forestiers et naturels de la commune). **A son entrée au nord, elle recoupe une zone « AUc » (correspondant à des secteurs ouverts à une urbanisation future) où se situe le projet immobilier évoqué précédemment ;**
- ◆ Pour Fréjus (dernière procédure approuvée le 25/02/2025) : la piste s'inscrit dans une zone « Np » (correspondant aux espaces remarquables au titre de la loi Littoral).

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 a été effectuée. L'intégration du territoire communal au PIDAF Estérel est en cours.

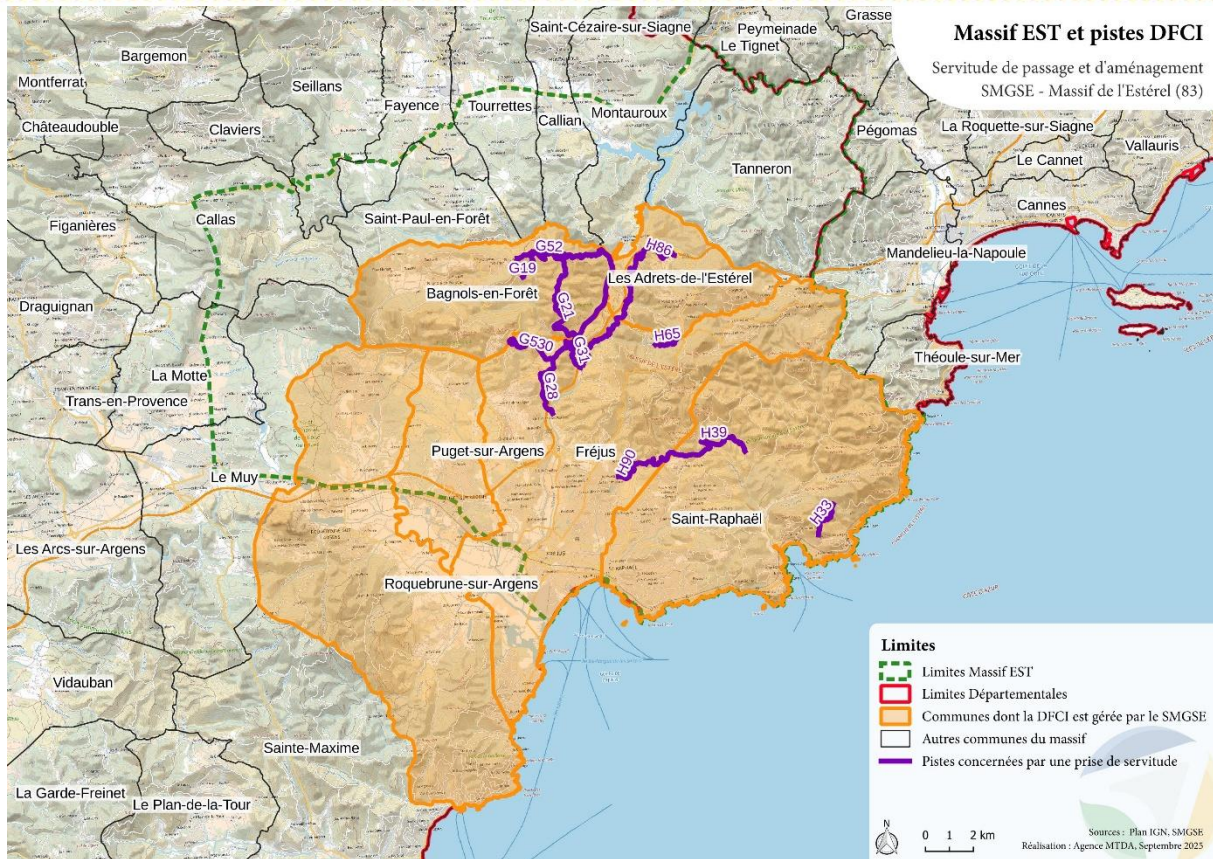


Figure 1 : Délimitation du Massif

2.2.1 Historique des feux

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

Selon la base de données sur les incendies de forêt (BDIFF), deux feux importants ont été recensés comme ayant partiellement concernés la piste (sur sa partie nord) :

- 1973 : 57 ha (départ depuis les Adrets-de-l'Estérel avec propagation vers le Nord-Est)
- 1986 : 2450 ha (départ depuis les Adrets-de-l'Estérel avec propagation vers le Nord-Est)

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 du Var, 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 lutte 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 du Var : vers une lutte et des équipements plus efficaces.

2.2.1 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).

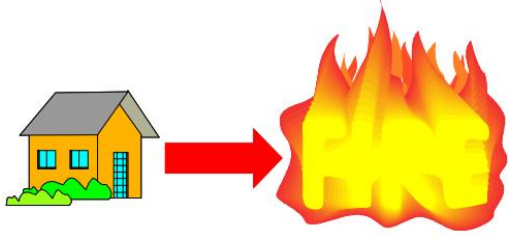


Figure 2: Aléa induit

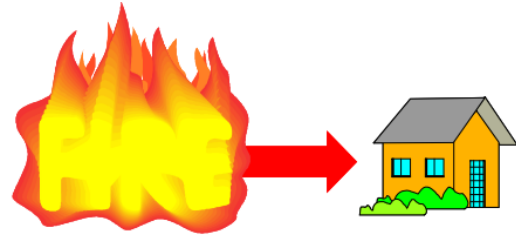


Figure 3: Aléa subi

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.

Cette piste est située dans sa quasi-intégralité en zone d'aléa subi élevé ou très élevé. On notera cependant des niveaux d'aléa très localement moins importants (faible à modéré), en particulier là où la piste présente une forte proximité avec l'autoroute A8.

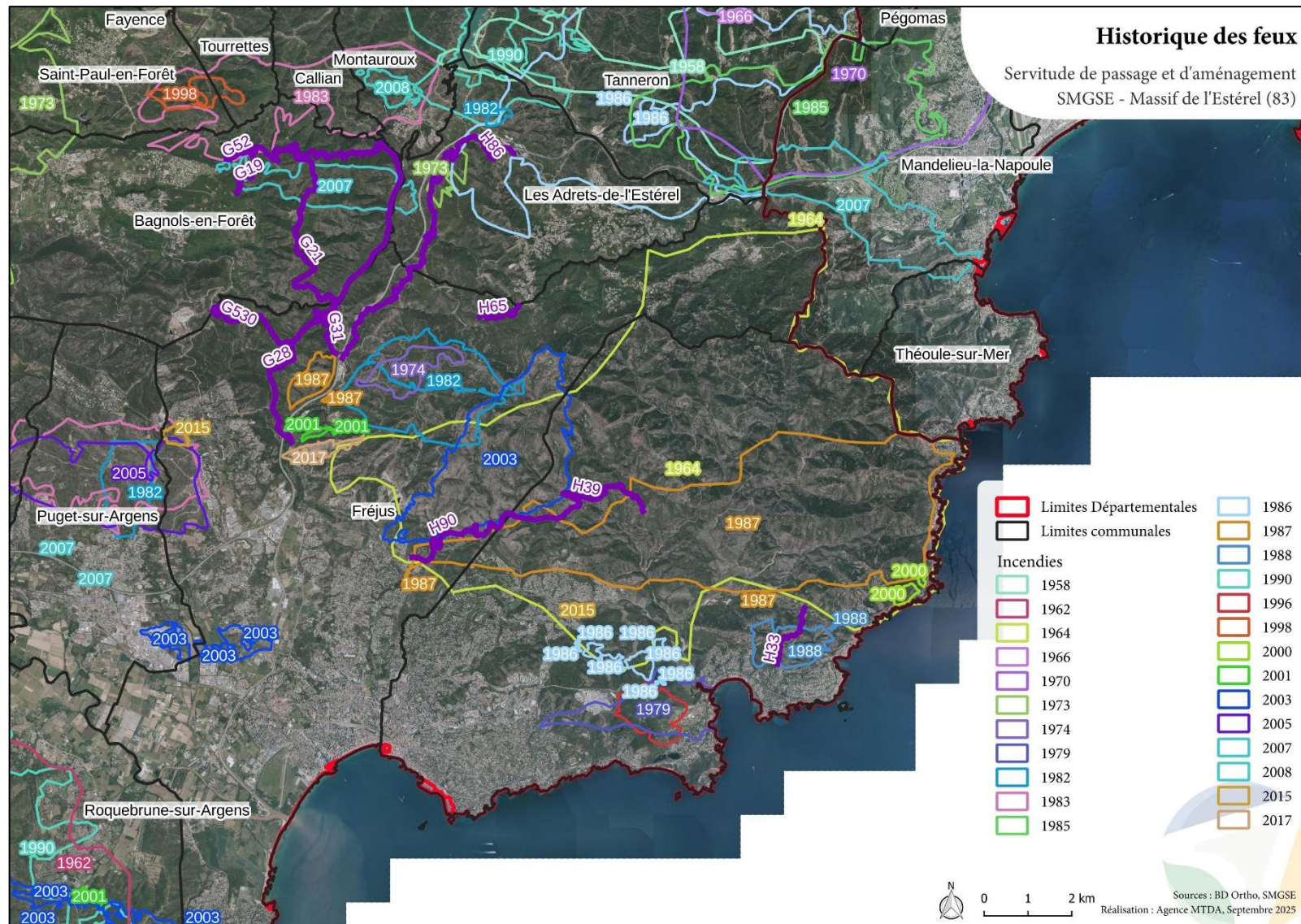


Figure 4 : Principaux grands feux depuis 1960 sur le massif de l'Estérel

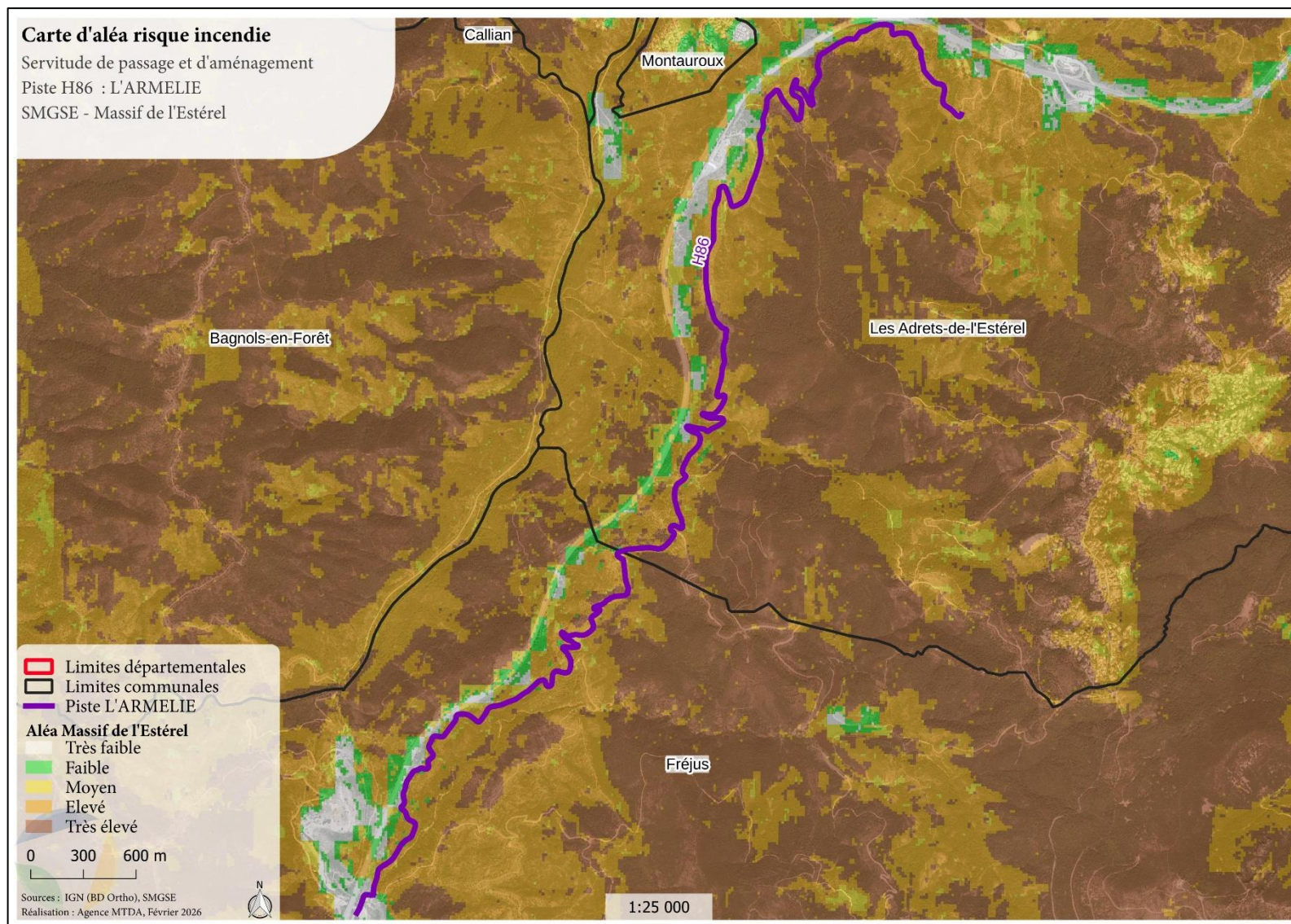


Figure 5 : Aléa subi sur le massif (Source : Carte départementale de l'aléa, 2011)



2.2.2 Intérêt stratégique de la piste

Cette piste présente un intérêt dans la stratégie du PIDAF, elle offre la possibilité de longer l'autoroute A8 dans un secteur à fort risque induit. Elle permet ainsi de lutte contre toute éclosion de feu provenant de l'autoroute.

La piste H86 est une piste de Zone d'Appui Principale (ZAP) de priorité 1. 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 les meilleures conditions de sécurité possibles pour les personnels de lutte.

2.3 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'Estérel.

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 H86, y compris en véhicules à moteur :

- 🕒 les propriétaires des parcelles grevées par la servitude, leurs ascendants, leurs descendants et leurs ayants droits, uniquement pour les portions de piste situées sur des parcelles leur appartenant, ou pour lesquelles ils bénéficient d'un droit de passage,
- 🕒 les gestionnaires forestiers, publics et privés, pour la gestion et l'exploitation des espaces forestiers,
- 🕒 les exploitants agricoles titulaires d'un bail ou d'une convention sur les parcelles traversées (agriculture, arboriculture, élevage, apiculture, ...),
- 🕒 les prestataires liés à un contrat avec le bénéficiaire de la servitude (société de travaux et de débroussaillage et régie du Conseil Départemental du Var notamment).

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.

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'ont 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 de la présente servitude ne concerne que le volet DFCI.

2.4 Caractéristiques techniques de la piste

Nom : L'Armélie

Numéro : H86

Longueur cartographiée à l'Atlas DFCI : 9 922 mètres

Type de piste : ZAP

Caractéristiques de la bande de roulement :

- **Largeur moyenne** : 6 mètres
- **Pente moyenne** : 7%
- **Dévers limitant** : Non
- **Rayon de courbure limitant** : Non
- **Points noirs** : Non
- **État de la bande de roulement** : Moyen
- **Impasse** : Non
- **Aires de retournement** : 20
- **Aires de croisement** : 1

Bande débroussaillée : 50 mètres de part et d'autre de la piste avec adaptation de la dissymétrie de débroussaillage en fonction des OLD de l'autoroute A8.

Équipement(s) annexe(s) actuel(s) :

- 7 citernes
- 1 barrière

**Accès à la piste :**

- Au sud, l'accès se fait en empruntant la route départementale RD37
- Au nord, l'accès est possible depuis la route départementale RD837

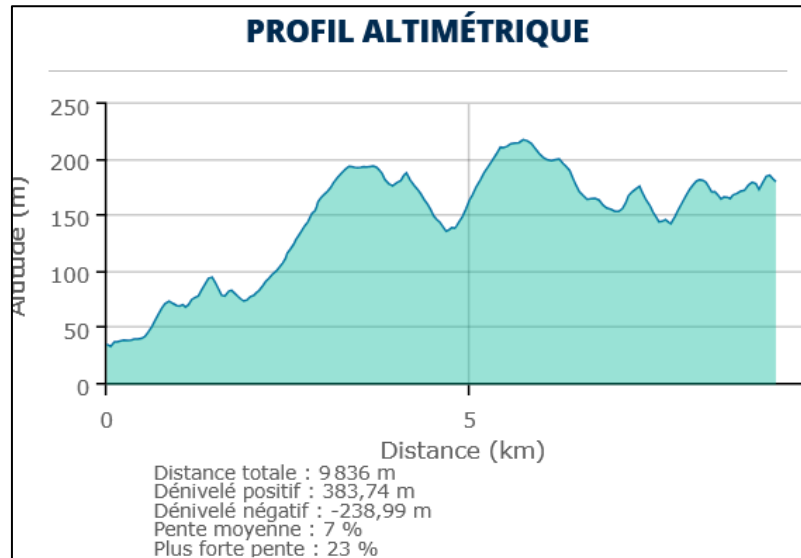


Figure 6 : profil altimétrique de la piste H86 - sens du sud vers le nord - source : Géoportail

Observations complémentaires :

- Gué du Reyran emporté à l'automne 2024 (entrée sud de la piste). Un aménagement temporaire permet la circulation des véhicules mais reste vulnérable en cas de nouvelles intempéries.
- Ensablement régulier des gués et radiers.



3 Notice d'incidence

3.1 Présentation du milieu

3.1.1 Urbanisme

Communes concernées : Fréjus, les Adrets-de-l'Estérel

Situation urbanistique :

- ☉ PLU de Fréjus, approuvé le 4 juillet 2019, celui-ci a fait l'objet de deux procédures de modification dont la dernière a été approuvée le 19 septembre 2024 : la piste traverse la zone Np, zone naturelle incluant les espaces remarquables de la loi Littoral.
- ☉ PLU des Adrets-de-l'Estérel approuvé le 16 juin 2022, celui-ci a fait l'objet d'une procédure de modification approuvée en juillet 2024 : la piste se situe en majorité en zone N. Un tronçon se situe en zone 1AUE.

Réglementation associée :

Le PLU de Fréjus autorise en zone Np, « les équipements d'intérêt général nécessaires à la sécurité des populations et à la préservation des espaces et milieux ».

Pour les zones concernées sur Les Adrets-de-l'Estérel, 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 à flanc de colline et en crête. Le socle rocheux est constitué de grès, de gneiss et de filon de basalte doléritique. La piste se situe entre 40 et 180 mètres d'altitude. A noter que l'autoroute A8 (la Provençale) longe la piste.

3.1.3 Hydrologie

La piste se situe au sein du bassin Rhône-Méditerranée et au sein du Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Argens et du SAGE Siagne. La piste traverse plusieurs cours d'eau : le vallon de Maraval, le Vallon de Font Freye et le vallon de l'Apié d'Amic.



La piste est relativement plane et s'insère dans la pente, avec des secteurs plus pentus. Concernant le ruissellement d'eau pluviale, les écoulements déversés dans les vallons provenant du relief lors de fortes pluies peuvent traverser la piste sur certains secteurs.

3.1.4 Milieu naturel

Végétation : la piste est bordée de milieux typiques des collines méditerranéennes, garrigues, avec des forêts fermées et ouvertes mélangées de feuillus et de conifères, des forêts ouvertes de feuillus purs, des forêts fermées de chênes sempervirents purs, des forêts fermées de pin maritime pur et d'un autre pin pur.

Zonages d'inventaires de protection : La piste DFCI est située au sein des périmètres des sites suivants :

- Site classé interdépartemental 93C00002 « Massif de l'Estérel oriental » (Décret du 03 janvier 1996) ;
- Plan National d'Action (PNA) de la Tortue d'Hermann – sensibilité très faible ; et du Lézard ocellé – présence hautement probable à probable

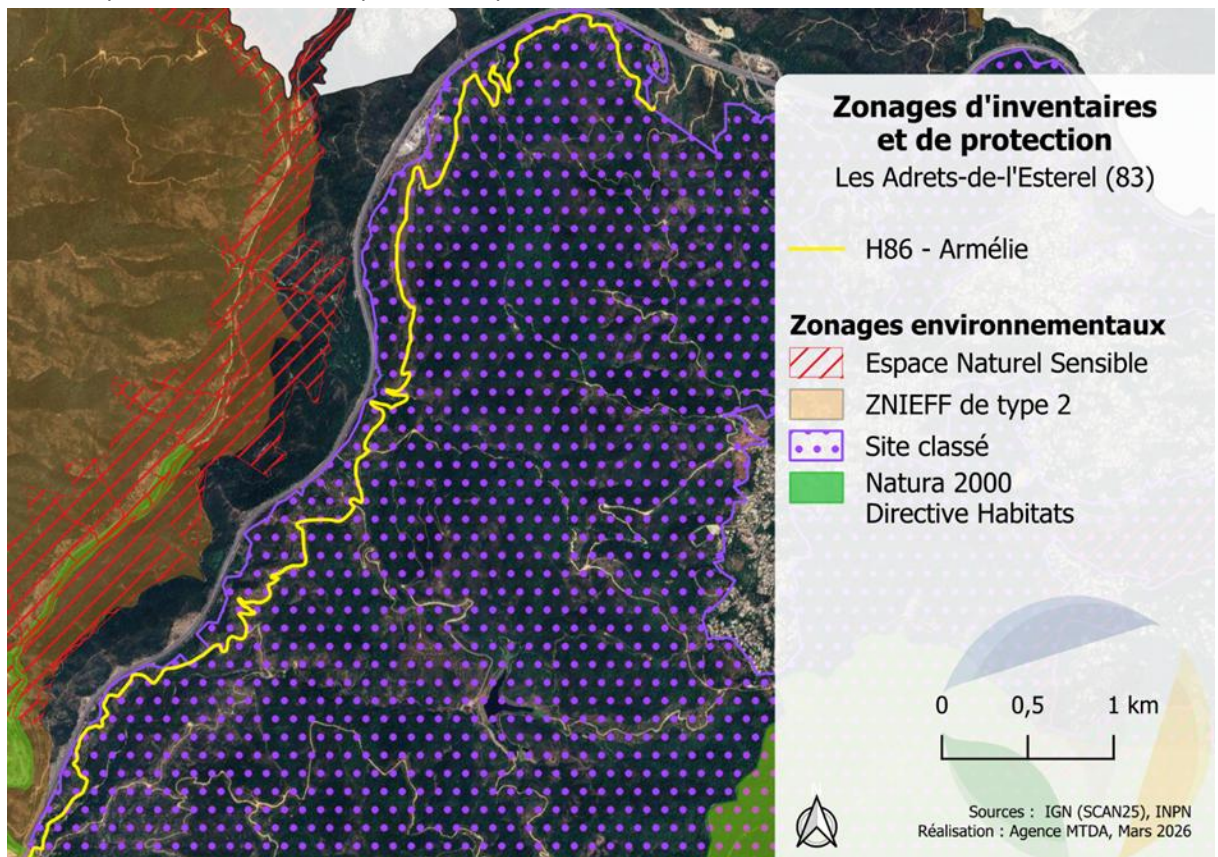


Figure 7 : Zonages d'inventaires de protection sur la zone d'étude

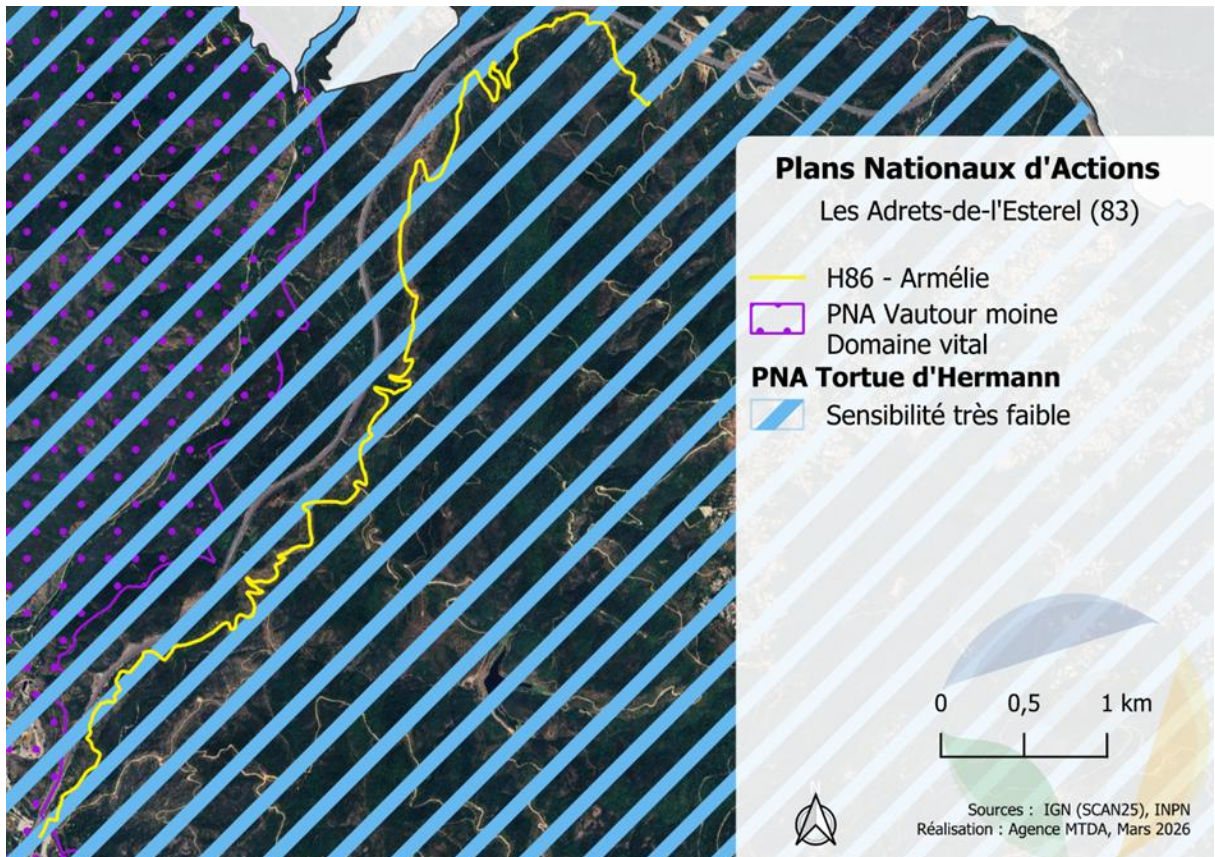
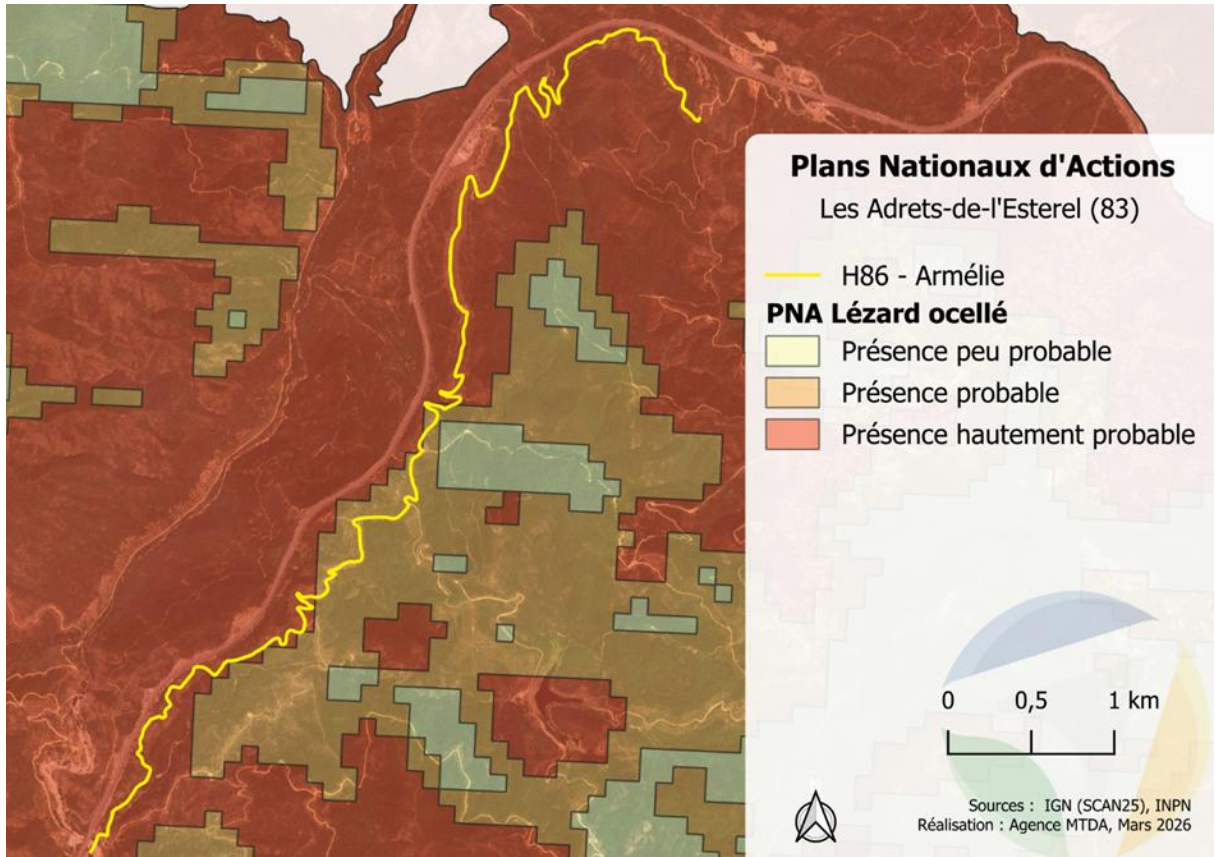


Figure 8 : Zonages des PNA sur la zone d'étude



3.1.4.1 Site classé

Une partie de la piste se trouve dans le site classé interdépartemental 93C00002 « Massif de l'Estérel oriental » (Décret du 03 janvier 1996). La superficie globale de ce site est de 14 300 hectares dont 700 ha correspondant au Domaine Public Maritime. Le site possède des rochers de rhyolithe rouge, une végétation spécifique de chêne-liège et une faible présence humaine. Le massif de l'Estérel (et celui des Maures tout proche) contraste fortement avec la Provence environnante des calcaires blancs et des garrigues.

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 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.

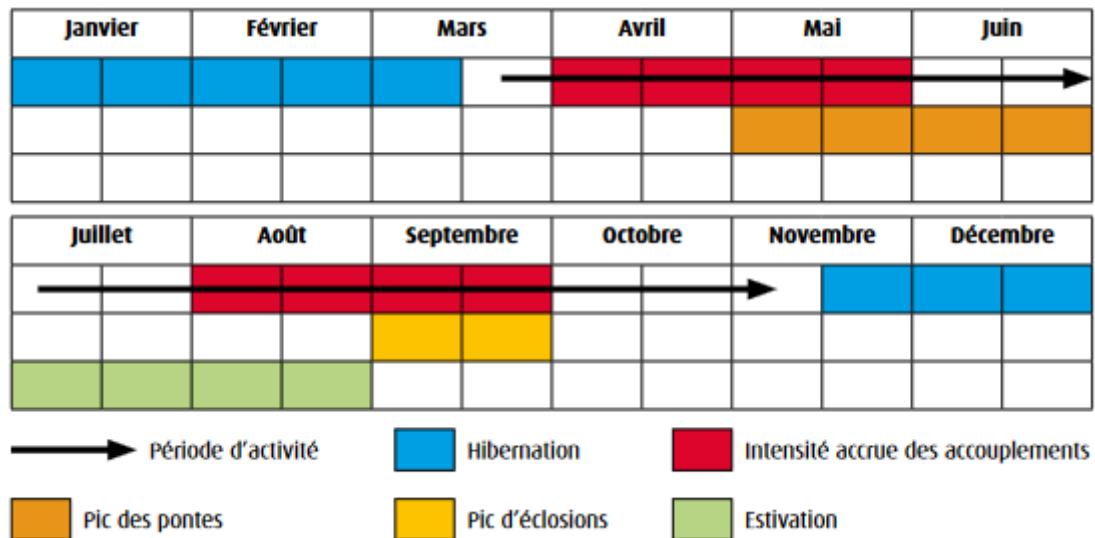


Figure 9 : Cycle d'activité de *Testudo hermanni hermanni* au cours de l'année

3.1.5 Paysage

La piste se situe dans l'entité paysagère des massifs du Tanneron et de la Colle du Rouet (Atlas des paysages du Var).

Le plateau ondulé de Bagnols-en-Forêt, ponctué de sommets, est structuré par la Colle du Rouet, très visible, que prolonge la Colle Rouse, du Pic Rébéquier au Pic de la Gardiette.



Figure 10 : Exemple de paysage dans l'entité paysagère des Massifs du Tanneron et de la Colle du Rouet (Atlas des paysages du Var)



La piste se trouve dans le site classé « Massif de l'Estérel oriental ». Depuis le classement du site, le cœur du massif, qui fait partie de la Forêt Domaniale de l'Estérel sur 6.000 ha gérée par l'Office National des Forêts, ne connaît pas d'évolution sensible, à l'exception des grands incendies en 2003.

La piste se situe dans le périmètre de l'**Opération Grand Site (OGS) Esterel**. Les Opérations Grands Sites promeuvent la bonne conservation et la mise en valeur des sites naturels classés de grande notoriété et de très forte fréquentation, et se traduisent par des interventions concrètes d'amélioration : réhabilitation de zones dégradées, amélioration ou création d'équipements d'accueil, etc...

D'après le diagnostic paysager du massif de l'Estérel¹, la piste H86 se situe au sein des entités paysagères suivantes :

- « La fracture de Reyran et ses contremarches boisées ». Située à l'interface du massif oriental et du massif occidental, la vallée du Reyran et ses collines boisées constituent un point de rupture dans le massif de l'Estérel. Paysage de ripisylve bordé par de hautes contremarches couvertes de maquis et de boisements clairsemés, cette entité paysagère se compose de paysages « ordinaires » si l'on tient la comparaison avec le massif volcanique. Il s'agit d'un secteur qui offre peu de points de vue vers des éléments identitaires du massif. La vallée du Reyran est marquée par la triste histoire du barrage de Malpasset dont les vestiges encore visibles confèrent une ambiance particulière au lieu.
- « Les collines boisées des Adrets et de l'Avellan ». Étage bas constitué de collines boisées et en partie habitées au pied de l'Estérel. Ces collines s'inscrivent à l'interface entre le massif du Tanneron et de l'Estérel. Cette unité à la topographie plus douce, épargnée des feux de forêt, est constituée de forêts denses, de peuplements variés de chênes et de feuillus parmi quelques pâturages qui s'étendent sur les secteurs plus frais (aux abords de Maure Vieil et des Adrets de l'Estérel).

¹https://www.smgse.fr/images/PROJETS/Plan_paysage_schema_accueil_public/diagnostic_paysager_complet.pdf

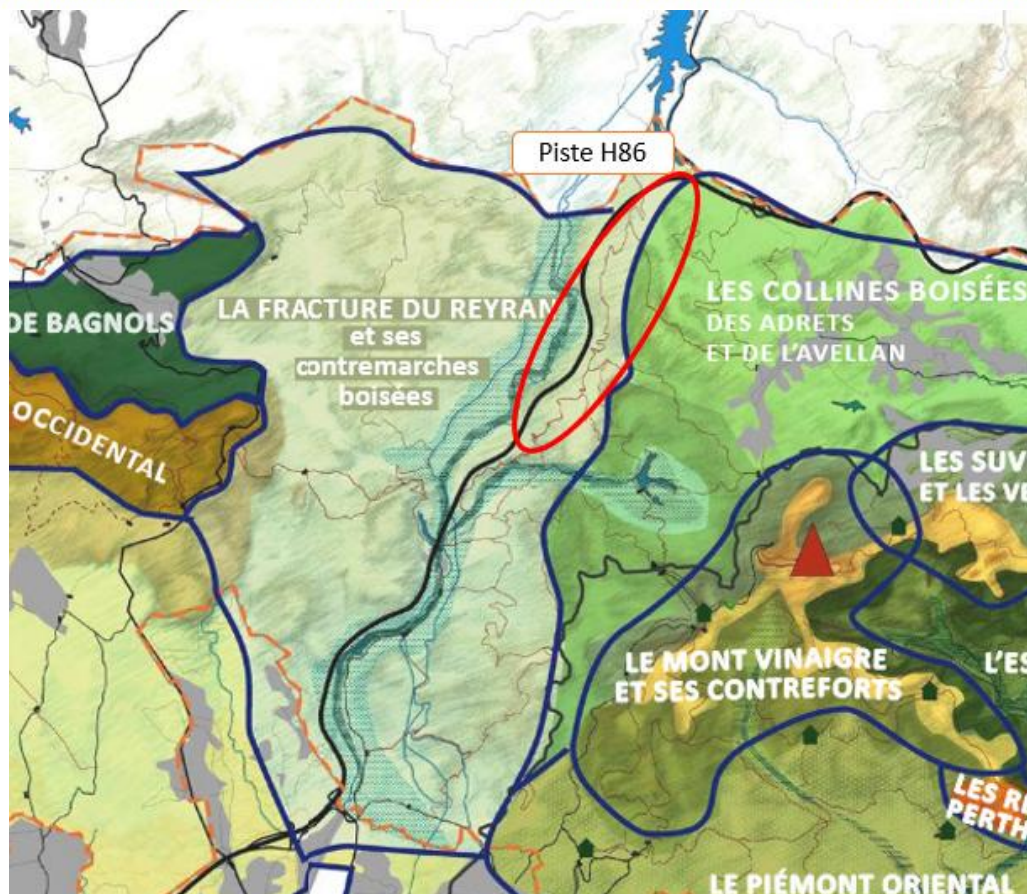


Figure 11 : Les entités paysagères (Diagnostic paysager, Agence APS, 2019)

D'après le PIDAF de l'Estérel, 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 H86, la sensibilité est classée comme moyenne à faible. Les zones à sensibilité moyenne sont des secteurs moins parcourus par les visiteurs, mais présentant une réelle qualité esthétique. Les zones à sensibilité faible sont globalement peu visitées, moins visibles et présentent un intérêt esthétique moindre.



Figure 12 : Vue aérienne de la piste longeant l'A8 (Google satellite)



La piste est située à flanc de colline. Le paysage autour de la piste est typique des garrigues méditerranéennes, avec des forêts mélangées de conifères et feuillus (chênes). Certains tronçons de la piste sont visibles depuis l'A8 et peuvent être visible depuis les massifs alentours

3.2 Travaux prévus

Les travaux envisagés suite à la servitude sont les suivants

- Entretien usuel de la piste : bande de roulement (6 mètres de large) et équipements ;
- Entretien d'une bande débroussaillée de 50 mètres de part et d'autre de la piste ;
- Entretien d'une bande débroussaillée autour des citernes (25 mètres de rayon).

3.3 Impact sur l'environnement et mesures de précaution

La piste passe dans le site classé interdépartemental 93C00002 « Massif de l'Estérel oriental ». Les travaux vont donc impacter le site.

Par ailleurs, 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 citerne.
- ◆ 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.

3.3.1 Sur la flore, la faune et les habitats naturels

Impact permanent : terrassement de la piste et des zones de retournement. 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, des **matériaux ayant les mêmes caractéristiques** que ceux déjà utilisés et présents sur le massif seront choisis.
- ➔ 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 autour de la citerne. La tonte des végétaux sur la largeur de la bande débroussaillée entraînera un dérangement d'espèces, notamment de l'avifaune et des reptiles, lors des actions de débroussaillage.

- ➔ 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^{er} mars au 31 août**, 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). Ces recommandations s'appuient sur la *note méthodologique de prise en compte de la Tortue d'Hermann dans les projets d'aménagement*², 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 des individus devra être définie en amont des travaux.

² https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pnathh_projets_04012011.pdf

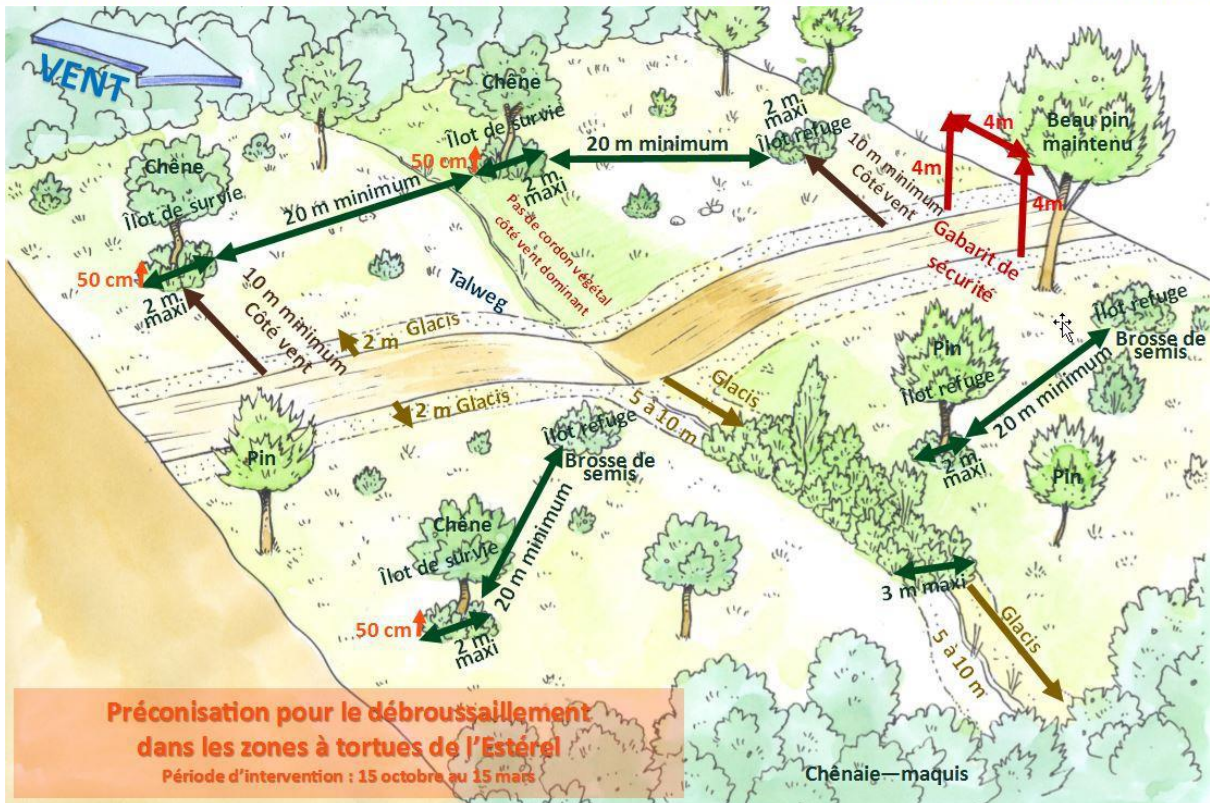


Figure13 : Préconisation pour un débroussaillage favorable au maintien d'une biodiversité à proximité des pistes de protection incendies (PIDAF Esterel SIPME - Evaluation des incidences sur les habitats et espèces Natura 2000).

L'impact environnemental attendu résulte du débroussaillage de 50 mètres de part et d'autre de la piste. Actuellement, un débroussaillage de 50 mètres de part et d'autre de la piste est déjà pratiqué. Après application des mesures citées ci-dessus et au vu du débroussaillage déjà effectué, cet impact est jugé faible.

3.3.2 Sur le paysage

Les impacts sur le paysage se matérialisent par la destruction de la végétation résiduelle lors du débroussaillage sur 50 mètres de part et d'autre de la piste. L'aire de croisement et les aires de retournement sont déjà existantes.

Les actions de débroussaillage se traduisent par une artificialisation d'un espace naturel de qualité reconnu (site classé). **L'impact est initialement jugé comme fort.**

Les travaux de débroussaillage procurent une impression de « saignée » dans le grand paysage due à la différence chromatique entre zones débroussaillées et zones non débroussaillées. Ceci est valable en vision lointaine comme en vision proche. L'impact est jugé fort en vision proche et moyen à fort en vision lointaine.

- ➔ Le PIDAF de l'Estérel préconise les mesures suivantes pour réduire les impacts :
- Les techniques de débroussaillage seront adaptées pour une meilleure prise en compte du paysage. Cela inclura notamment le **traitement de la lisière zone débroussaillée/ zone non débroussaillée**, le **maintien des différents étages de végétation** dont des matras de buisson



bas, la **gestion des talus**, la **priorisation des essences à éliminer** et la **prise en compte de la morphologie du site**.

L'impact paysager attendu résulte du débroussaillage de 50 mètres de part et d'autre de la piste. Après application des mesures inscrites au PIDAF, étant donné que la piste situe en zone de sensibilité paysagère moyenne et qu'un débroussaillage de 2x50 mètres est déjà pratiqué, les impacts résiduels sont jugés faibles.

3.3.3 Sur l'écoulement des eaux

La piste se trouve en flanc de colline ou sur une crête peut être traversée par des écoulement d'eaux pluviales en cas de fortes pluies.

- ➔ Concernant la gestion des eaux pluviales, **la piste devra être équipée 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