
COMPTE-RENDU
Comité de Pilotage n°1
Etude préalable à l'extension du PIDAF Estérel
sur la commune de Roquebrune-sur-Argens
Le 28 février 2024

GJ/CT/JF

INFORMATIONS

Date de la réunion : le 28/02/2024 à 10h30

Lieu : mairie d'honneur à Roquebrune-sur-Argens

Objectif de la réunion : présentation de l'état d'avancement de l'étude

PIECES JOINTES

- Support de présentation de la réunion
- Feuille d'émargement

COMPTE-RENDU

Introduction

- Mot d'introduction de Monsieur BOTELLA, Président du Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel (S.M.G.S.E) et maire de Théoule-sur-Mer

Monsieur Botella rappelle les projets portés par le Syndicat dont la Démarche Grand Site de France pour le massif de l'Estérel et le Plan Intercommunal de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier (PIDAF) Estérel. Dans un dispositif global de lutte contre les feux de forêt baptisé « guerre du feu » exposé par le Président de la Région Sud, monsieur Muselier, la réunion du jour vise à intégrer le territoire de Roquebrune-sur-Argens au périmètre du PIDAF Estérel. En complément du réseau d'ouvrages de Défense de la Forêt Contre l'Incendie (DFCI) utilisé par les moyens de lutte, le territoire s'engage en matière de prévention avec notamment la mise en place d'une Garde Régionale Forestière qui assure des missions d'information et de surveillance au plus près de la population.

- Mot de bienvenue de Monsieur Cayron, maire de Roquebrune-sur-Argens

Monsieur Cayron souligne l'engagement de la commune dans la DFCI. Les retours d'expérience des feux passés ont montré la vulnérabilité du territoire qui, par sa situation géographique, est un véritable réceptacle aux feux se propageant par vent dominant. Il

présente les mesures concrètes mises en place pour prévenir tout départ de feux grâce à une surveillance accrue par les patrouilles du Comité Communal Feux de Forêt (CCFF) et les écogardes régionaux.

- Tour de table de présentation

Cf feuille d'émargement

- Rappel du contexte par Madame TOURDOT, directrice adjointe du Syndicat et chargée de projets DFCI

Elle tient dans un premier temps à saluer le travail du groupement en charge de cette mission à savoir monsieur François Joliclercq de la Société Environnement Gestion Aménagement (EGA), monsieur Chandieux de la Société Alcina, Monsieur Catard de la Société Rascas Biodiv et monsieur Arlandes de la Société Pyrénées Cartographie.

Elle indique qu'après les grands incendies de 1979, l'Etat a prescrit l'élaboration de PIDAF pour les massifs forestiers du Sud-Est de la France. Ces plans de débroussaillage ont pour principal objectif de renforcer le dispositif de prévention et de lutte contre les incendies de forêt. Le PIDAF est une déclinaison territoriale du Plan Départemental de Protection des Forêts Contre l'Incendie (PDPFCI), document traduisant à l'échelon départemental la stratégie de DFCI.

Il s'agit d'un document volontaire, permettant d'associer l'ensemble des acteurs de la DFCI dans un même objectif de protection de la forêt visant à planifier les équipements et les aménagements d'un massif forestier afin de :

- Prévenir les incendies (information, détection),
- Ralentir leur progression (débroussaillages, sylviculture),
- Favoriser les actions de lutte (coupures de combustibles, entretien et sécurisation des accès, armement en points d'eau).

Autrefois membre du SIVOM Pays des Maures, la commune de Roquebrune-sur-Argens a assuré seule la compétence DFCI depuis 2006 et disposait d'un Plan de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier (PDAF).

Par arrêté préfectoral du 16 janvier 2019, la commune de Roquebrune-sur-Argens intègre le Syndicat. Cette structure, porteuse de la compétence DFCI, pilote un PIDAF Estérel sur les communes des Adrets-de-l'Estérel, Bagnols-en-Forêt, Fréjus, Puget-sur-Argens et Saint-Raphaël. L'adhésion de la commune au SMGSE nécessite donc d'harmoniser le PIDAF à cette nouvelle échelle territoriale, en prenant en compte la richesse environnementale et la valeur paysagère en présence. Le tout dans un contexte de Démarche Grand Site de France qui est une démarche proposée par l'Etat aux collectivités ayant sur leur territoire des Sites Classés reconnus pour leur qualité paysagère. Une vigilance est apportée au juste équilibre entre ces enjeux.

Le Syndicat, en tant que Maître d'Ouvrage, a sollicité de ce groupement une étude qui se divise en 4 phases.

- Phase 1 : Recueil des données et analyses,
- Phase 2 : Définition des objectifs,
- Phase 3 : Concertation et validation des objectifs,
- Phase 4 : Evaluations environnementale et paysagère.

Plusieurs réunions du comité technique en charge du suivi de l'étude ont déjà eu lieu.

La 1^{ère} réunion du 03 mai 2023 a notamment permis de présenter les phases n°1 et n°2 de l'étude avant visites terrain. Une synthèse de cette présentation a été envoyée préalablement aux membres du COPIL par le Syndicat.

- Poursuite de la présentation par monsieur Joliclercq - EGA, monsieur Chandieux - ALCINA et monsieur CATARD - RASCAS BIODIV

Déroulement de la réunion

<p align="center">Synthèse des interventions et échanges intervenus au cours ou après la diffusion de la présentation</p>
--

En rapport avec les diapositives n°10 à n°12 (historique des feux – aléa)

Le Lieutenant-Colonel PAIRAULT du Service Départemental d'Incendie et de Secours du Var (SDIS 83) confirme l'analyse de l'historique des feux et de l'aléa « Feu de forêt » et rappelle la récurrence des grands incendies qui ont touchés le territoire ; *«...Depuis deux ans, nous sommes rentrés dans la période critique et on se prépare à devoir faire face à de tels scénarii... »*.

Concernant la présence de zones cultivées en appui ou en remplacement de zones débroussaillées, il apporte également un éclairage issu du retour d'expérience sur des feux récents. En fonction de leur gestion, ces zones permettent plus ou moins de réduire l'intensité et la vitesse d'un feu. D'une part, elles ne constituent pas des zones étanches et hermétiques au passage de l'incendie et d'autre part, si des talus enherbés ou des pratiques d'enherbement des vignes existent, le feu se comporte comme un fluide en servant de mèche pour la propagation. Par ailleurs, ces zones cultivées, pour être pleinement opérationnelles, se doivent d'être équipées comme un ouvrage DFCI (voies de circulation des engins calibrées et aménagées) réduisant la surface exploitable.

En rapport avec les diapositives n°13 à n°15 (Objectifs stratégie de lutte)

Les objectifs de stratégie de lutte sont confirmés par le SDIS 83, tant pour le secteur Nord de la commune que pour le secteur Sud.

En rapport avec la diapositive n°16 (projet carte d'objectif)

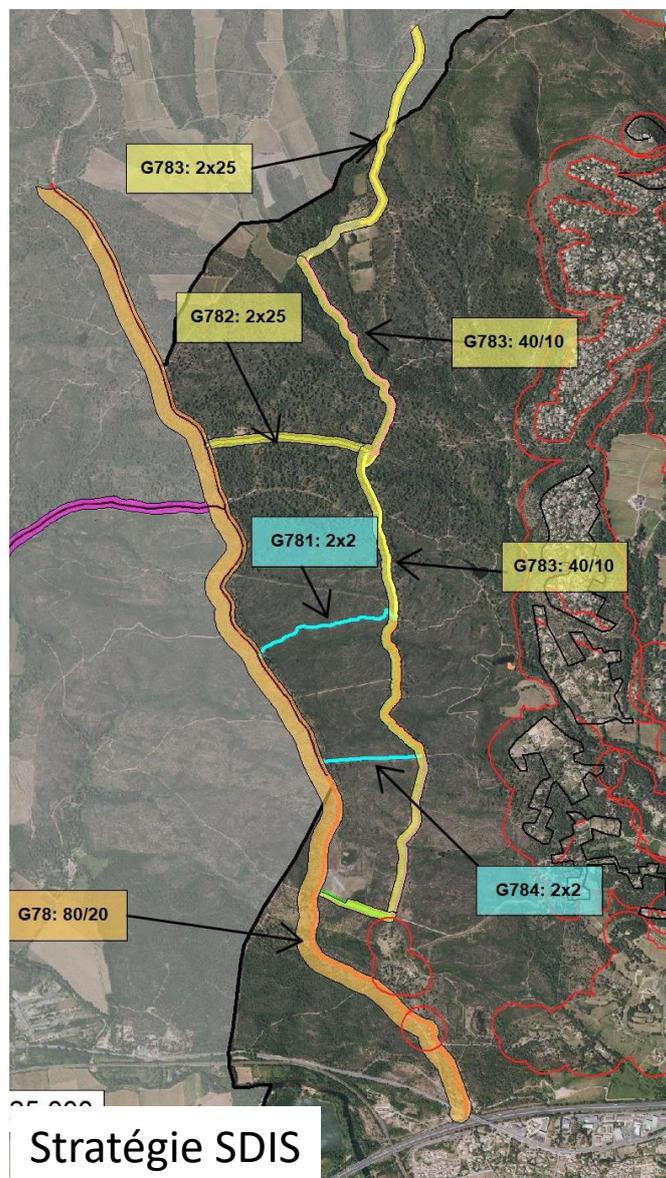
Les équipements actuels du PDAF sont tous repris dans le PIDAF du Syndicat. Certains ouvrages demanderont des travaux de mises aux normes (piste, débroussaillage, citerne, signalétique) afin qu'ils répondent à leur vocation. Ces ouvrages représentent donc l'ossature ou la trame de base des équipements retenus.

Pour répondre aux objectifs et à la stratégie de lutte retenue, certaines options peuvent s'y rajouter : il s'agit de pistes de liaison permettant de faciliter le transit des moyens de lutte entre deux ouvrages ou à partir des zones urbanisées. Ces pistes sont toutes existantes. Ces options seront exposées par la suite.

En rapport avec les diapositives n°19 à n°21 (Evaluation environnementale)

Au regard du niveau élevé de risque d'incendie et des retours d'expérience des feux passés, le secteur de Nord de Palayson apparaît comme sous-équipé. En Forêt Domaniale, il présente par ailleurs un très fort enjeu environnemental et est couvert par un zonage Natura 2000.

Dans le cadre de sa stratégie de lutte, le SDIS 83 propose de doubler la piste DFCI G78, sous maîtrise d'ouvrage DPVc, qui possède une vocation de Zone d'Appui Principale (ZAP) à la lutte, par la piste G783, avec une vocation de Zone d'Appui Élémentaire (ZAE) au départ du site d'aéromodélisme. Cette piste existante possède aujourd'hui une vocation de liaison sur la majeure partie de son linéaire. Ces deux ouvrages (G78 et G783) seraient reliés par deux pistes de liaison (G781 et G784) et une piste à vocation ZAE (G782).

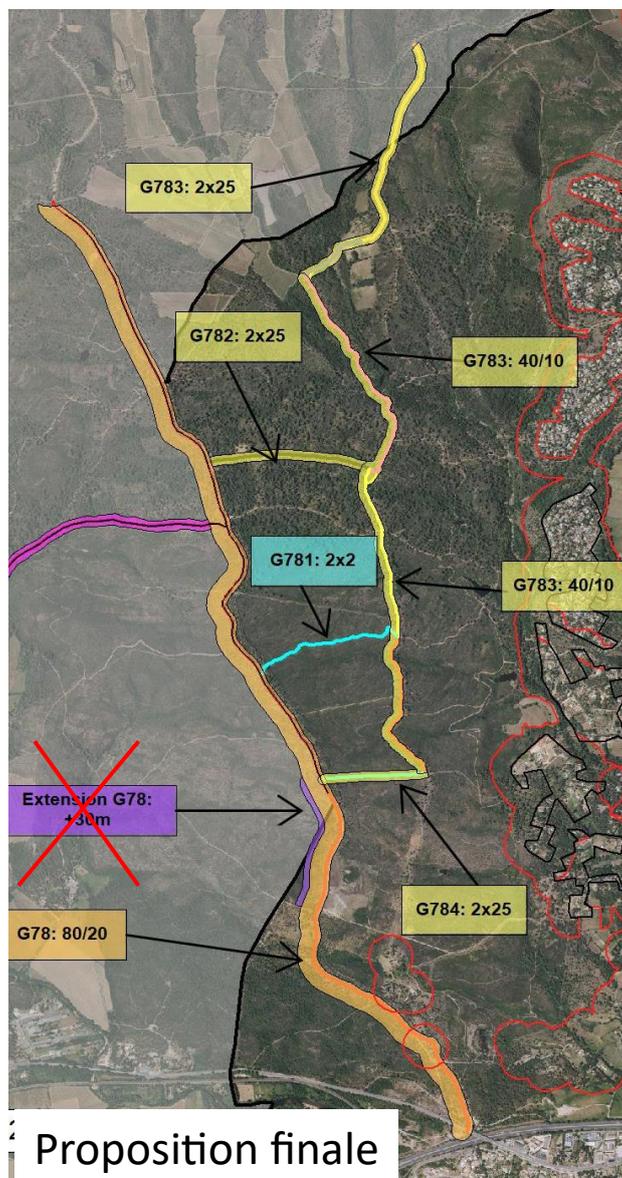


L'évaluation environnementale réalisée inventorie plusieurs enjeux environnementaux et identifie les impacts potentiels des travaux (débroussaillage et piste) sur ces enjeux ; elle propose des mesures de réduction pour ces impacts.

Compte-tenu de ces éléments et des échanges sur ce secteur qui se sont tenus lors du Comité Technique du 12 décembre 2023, quatre options ont été proposées aux acteurs. Les retours ont été formulés au Syndicat pour le 26 janvier 2024 et présenté à monsieur le Maire lors de la préparation de ce Comité de Pilotage le 05 février 2024.

La proposition finale est un compromis aboutissant à :

- Ouvrage G783 maintenu mais réduction de son linéaire qui débute au nord du site de l'aéromodélisme par la G784 traitée en ZAE avec débroussaillage 2*25 mètres, puis 40 mètres/10 mètres sur sa partie centrale et 2* 25 mètres sur sa partie nord,
- Le barreau G781 maintenu en liaison avec débroussaillage symétrique 2*2 mètres,
- Le barreau G782 maintenu en ZAE avec débroussaillage symétrique 2*25 mètres.



Le mode de réalisation des travaux devra être adapté au contexte environnemental et induira certains surcoûts, notamment lors de la création des débroussaillages, ces derniers devant être réalisés manuellement, en période hivernale, et avec l'accompagnement d'un écologue

(Office National des Forêts - ONF – et/ou Service Natura 2000 de Dracénie Provence Verdon agglomération - DPVa).

En rapport avec les diapositives n°23 et n°24 (Evaluation paysagère)

Bien qu'il n'existe aucun ouvrage DFCI retenu sur le site classé du Rocher de Roquebrune, l'évaluation paysagère réalisée permet d'établir une carte de sensibilité paysagère à l'échelle communale, avec pour objectif de hiérarchiser les zones les unes par rapport aux autres afin de ne pas attribuer une valeur paysagère intrinsèque. Après évaluation des impacts paysagers potentiels des travaux, des mesures de réduction sont proposées selon la topographie en place, mais également la nature des travaux. Dans de nombreux cas, ces mesures reprennent celles issues de l'évaluation environnementale.

En rapport avec la diapositive n°25 (Fiche d'ouvrage)

Les fiches d'ouvrage constituent à la fois « l'extrait d'acte de naissance » et le « livret de famille » d'un ouvrage. Réalisées pour chaque ouvrage retenu au PIDAF, la fiche doit permettre de suivre son évolution dans le temps. Elle doit être suffisamment précise pour reprendre les mesures de réduction ou d'accompagnement retenues dans les évaluations paysagères et environnementales.

En rapport avec les diapositives n°26 à n°28 (Programmation financière hors option)

- Elle s'étale sur 12 ans, soit trois cycles d'intervention / ouvrage (intervention tous les 4 ans),
- Elle a pour objectif de rendre opérationnels très rapidement les ouvrages retenus sur le secteur Nord-Ouest de Palayson, la probabilité d'un nouvel incendie sur ce secteur à fort risque devenant de plus en plus forte (réurrence – cf. diapositives n°10 à n°12),
- Elle a également pour objectif de maintenir le niveau d'entretien des ouvrages majeurs,
- Elle intègre autant que possible les interventions des Auxiliaires pour la Protection de la Forêt Méditerranéenne (APFM) pour les débroussaillments, ainsi que celle de la régie départementale pour les travaux sur piste.

Nota : ce dernier point a permis de répondre à certaines questions sur les modalités de financement ou sur les critères d'intervention des APFM ou régie départementale.

Les APFM de l'ONF, financés par l'Etat, sur la Mission d'Intérêt Général DFCI, assurent certains débroussaillments aux abords des pistes DFCI ; la mécanisation potentielle des travaux, leur localisation et la présence de forêt relevant du régime forestier (forêt domaniale, forêt communale) représentent des critères de sélection pour leur intervention. Les APFM réalisent également des missions de surveillance/première intervention en période estivale. Le Département du Var, sur ses fonds propres, en régie, assure l'entretien de certaines pistes DFCI. Sous réserve que les travaux puissent se faire avec du matériel disponible, la régie du département peut intervenir en soutien aux maîtrises d'ouvrage à raison d'un passage tous les 8 ans en moyenne en entretien sur une même piste.

Le Département du Var réalise également des débroussaillments aux abords des routes départementales reconnues comme stratégiques pour la lutte DFCI. Ces routes départementales sont alors considérées comme un ouvrage à part entière et à intégrer au

PIDAF de l'intercommunalité concernée ; une fiche d'ouvrage est donc à rédiger comme pour n'importe quel autre ouvrage basé sur une piste.

En dehors de ces deux cas d'intervention (APFM et régie départementale) les travaux peuvent faire l'objet d'un financement public à hauteur de 80 % de leur montant HT dans le cadre des programmations FEADER. L'Europe, l'Etat, la Région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Département du Var interviennent dans ces financements réservés aux ouvrages retenus au sein d'un PIDAF. La Région Sud est depuis 2023 le Guichet Unique Service Instructeur (GUSI) qui gère les dossiers FEADER. Les études préalables, notamment environnementales, prise de servitude, ... peuvent également faire l'objet d'un financement spécifique par la Région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Département du Var à hauteur de 80 % de leur montant HT (soit 40 % de prise en charge par structure).

L'autofinancement prévisionnel moyen sur les trois premières années, 2024 à 2026, représente 45.000€ à 50.000€/an (20 % du coût HT des travaux + TVA, interventions APFM / régie départementale déduits).

Face à l'étonnement de plusieurs personnes devant un montant si élevé pour une seule commune, le Président du Syndicat rappelle que les coûts engendrés par le passage d'un feu sont bien plus élevés et que les actions de prévention sont une priorité.

Madame Mariton de la Région Sud précise toutefois que les enveloppes FEADER pour l'ensemble de la Région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur ont tendance à se réduire. Afin d'assurer une juste répartition des financements publics, il paraît peu probable que des programmes de travaux aussi volumineux en termes de coûts financiers soient retenus dans leur intégralité pour une seule Maîtrise d'Ouvrage.

Monsieur Joliclercq reconnaît avoir retenu des prix unitaires élevés, mais précise que :

- Les prix unitaires actuellement pratiqués par les entreprises sont identiques à ceux des années 2000, alors que les coûts de main d'œuvre et de carburant ont augmenté,
- Ces prix intègrent les surcoûts issus des préconisations environnementales ou paysagères,
- Pour le débroussaillage, ils intègrent également des travaux de mises aux normes (dont éclaircies) qui concernent des zones non mécanisables.

En rapport avec les diapositives n°29 à n°32 (Programmation financière des options)

Les options venant compléter le maillage DFCI de base (cf. diapositive n°16).

Elles sont présentées pour la partie Nord puis la partie Sud de la commune, puis soumises à validation du COPIL.

Partie Nord (diapositive n°29)

Il s'agit d'une option de liaison demandée par le SDIS 83 afin de permettre aux moyens de lutte de rejoindre la ZAE G783 à partir de La Bouverie, sans avoir à faire le tour au nord ou au Sud par les routes départementales, d'où un gain de temps considérable pour intervenir. Quatre tracés théoriques sont proposés.

- Les tracés n°3 et n°4, s'ils reprennent des pistes existantes à leur départ de la piste G783, débouchent sur des parcelles privées clôturées ou sur un linéaire de piste à créer,

- Le tracé n°2, s'il présente l'avantage d'arriver sur une zone débroussaillée par Obligation Légales de Débroussaillage (OLD) et équipée d'un hydrant, traverse le ruisseau de La Font des Anguilles, avec un radier important à créer sur une zone très riche en enjeux environnementaux dont présence d'espèces floristiques protégées,
- Le tracé n°1, le plus au Nord, reprend une ancienne piste DFCI sur laquelle les travaux d'élargissement seraient minimes. Il rejoint la piste G783 sur une zone en prairie, et rejoint La Bouverie sur une zone débroussaillée (OLD). Si ce tracé représente la solution la plus favorable pour le SDIS 83, la piste traverse de nombreux talwegs et zones humides, très riches en biodiversité, par des passages busés qui semblent sous-dimensionnés, notamment en termes de largeur. Le changement de ces passages busés (6 à 7) aurait alors un impact indéniable sur les zones humides traversées.

Avant de valider ce tracé n°1, une visite de terrain s'avère nécessaire en présence de l'ONF et DPVa pour estimer l'impact potentiel des travaux sur les enjeux environnementaux. Ce projet est donc en attente de validation.

DPVa souligne par ailleurs qu'une telle liaison relèverait plus de la protection des enjeux humains et serait à retenir à ce titre non pas dans la DFCI, mais dans le cadre du PPRIF en cours d'élaboration (plan prévention risque incendie de forêt)

Partie Sud (diapositives n°30 à n°32)

➤ Liaison pour pistes F11 (Valdingarde) et F23 (Cavalières) – diapositive n°30

- Le tracé n°1, piste des Clapiers, est actuellement très carrossable et entretenu par l'association « ROQ'd'Azur » dans le cadre de son partenariat avec l'organisateur de la manifestation du même nom. Madame BINET du Syndicat des propriétaires forestiers du Var et trésorière de l'association précise que ce partenariat n'a pas une durée garantie dans le temps. Cette piste permet de rejoindre la piste F23 sans avoir à repasser par le village de Roquebrune-sur-Argens qui sera forcément très encombré en cas de sinistre sur le secteur,
- Le tracé n°2, piste des Gayols, est jugé inopportun par monsieur le Maire car trop exposé et dangereux,
- Le tracé n°3, s'il permet une alternative complémentaire à la piste des Clapiers pour rejoindre la piste F23 est jugé trop coûteux, pour un gain de temps négligeable à l'option piste des clapiers.

Sur ce secteur, le COPIL valide donc la piste des Clapiers qui sera à intégrer au PIDAF.

Le SDIS 83 demande néanmoins à ne pas écarter les deux autres tracés qui ne viennent pas se substituer à la piste des Clapiers mais permettent d'optimiser les transits. Ces deux tracés seront retenus en priorité n°2 au PIDAF, leur financement FEADER étant incertain.

➤ Secteur Le Clos – diapositive n°31

Le projet consiste à retenir comme liaison une piste existante, autrefois DFCI (SIVOM Pays des Maures) et entretenue par l'association « ROQ d'Azur », comme pour les Clapiers. Cette liaison permettrait la jonction entre la ZAP F17 et la ZAP F23, sans avoir à repasser par le village.

Sous réserve de la poursuite de son financement par l'association, cette piste est intégrée au PIDAF : elle représente un 3^{ème} tronçon de la piste F171 dite « Les Campons » qui part du village et rejoint Le Clos.

Nota : Sur la piste F17 La Charette, problématique d'un portail associé à l'implantation d'une clôture, ce portail venant obstruer le transit sur cet ouvrage retenu comme ZAP. En l'absence de prise de servitude sur cet ouvrage, une animation a été effectuée par le Syndicat auprès de ce propriétaire. La fiche technique des portails a été soumise au SDIS 83 et une largeur de franchissement de 6 mètres est requise pour cette ZAP dont la bande de roulement est à 6 mètres. Par ailleurs, concernant le dispositif d'ouverture, un système à double fermeture avec une serrure unique à clé et une serrure généraliste avec clé pompier a été proposé. Enfin un accès à la bande débroussaillée à traiter de part et d'autre du grillage de délimitation de la propriété est assuré.

➤ Secteur Petites Maures – diapositive n°32

Le projet consiste à avoir une piste de liaison à la ZAP F10 Petites Maures depuis les zones urbanisées des Issambres / Saint Aygulf

Trois tracés sont proposés :

- Le tracé n°1 reprend une piste existante partant de la zone urbanisée « Les Boucharels » et rejoint la piste F10 avec une forte pente sur les 100 derniers mètres,
- Le tracé n°2 part également des Boucharels pour rejoindre la piste F102 (Les Dolmens) retenue comme piste de liaison pour la piste F10 ; il reprend un sentier qui passe en limite des OLD des maisons situées en contrebas. Il aura un impact paysager indéniable sur ces maisons. Cette piste pourrait éventuellement être retenue dans le cadre du Plan de Prévention des Risques d'Incendies de Forêt (PPRIF) ; la question sera posée à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var (DDTM 83),
- Le tracé n°3 débouche sur un foncier très morcelé à Saint Aygulf, sur des parcelles à priori constructibles.

Le tracé n°2 est retenu par le COPIL, sous réserve qu'il ne puisse être intégré au PPRIF.

En rapport avec la diapositive n°33 (Maîtrise foncière)

Peu de servitudes DFCI sont à mettre en place. La piste DFCI F17 Charrette est prioritaire. Par ailleurs, des conventionnements avec le Conservatoire du Littoral (F10 Petites Maures), l'ONF (secteur Palayson), DPVa (partie sud de la G78) et la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez – CCGST (portion F11, F171 3^{ème} tronçon) sont à faire.

Un schéma de débroussaillage des voies ouvertes à la circulation publique est également à prévoir pour la piste F23 Cavalières et l'avenue des Grands pins parasols + route de La Bouverie dont le débroussaillage jusqu'alors réalisé par la commune au-delà de ses OLD est repris dans le PIDAF. Il est à noter que ces deux voies deviendront peut-être des routes départementales.

En rapport avec la diapo n°34 (Mesures complémentaires à la DFCI)

Elles sont justes citées et en cours d'élaboration.

Agriculture : Monsieur le Maire précise que la zone actuellement en prairie en bordure de la piste G783 (bâti tagué en bordure de piste) est classé en zone agricole au Plan Local d'Urbanisme (PLU) et pourra recevoir d'éventuels projets.

Madame DURAND de l'ONF précise que cette zone est aujourd'hui pâturée et est située en Forêt Domaniale.

Pastoralisme. Outre le secteur de Palayson qui fait l'objet d'un pâturage extensif et conventionné avec l'ONF, le secteur des Petites Maures ainsi que celui des Bas-Pétignons/Le Clos/Charrette sont déjà identifiés comme secteurs pouvant potentiellement faire l'objet de pastoralisme. Une réunion avec le Centre d'Etudes et de Réalisations Pastorales Alpes-Méditerranée (CERPAM) est à programmer. Si pâturage, un conventionnement avec le conservatoire du littoral (Petites Maures) et le Département du Var (Bas-Pétignons / Le Clos) sera à formaliser.

Monsieur Bee de la CCGST signale qu'une convention a été signée avec un éleveur sur le secteur de Garonnette-Cabasse, ce qui pourrait éventuellement concerner le territoire de Roquebrune-sur-Argens pour la piste F11 Valdingarde.

Sylviculture : Outre le secteur de Palayson (anciennes plantations), les Petites Maures sont également pré-identifiées ; l'ONF en réalise actuellement le plan d'aménagement : le Syndicat en demandera copie. L'exploitation des pins situés aux abords de la ferme des Campons (Conseil Départemental du Var - CD83) ainsi que de part et d'autre du vallon des Campons restera également à formaliser.

Suite de l'étude

- Visite complémentaire sur l'option n°1 du projet de liaison entre la G783 et le lotissement de la Bouverie,
- Consultation de la DDTM 83 pour l'option n°2 du projet de liaison de la piste DFCI F10 des Petites Maures,
- Finaliser la programmation financière,
- Finaliser les fiches d'ouvrage,
- Finaliser les évaluations environnementales et paysagères,
- Finaliser les actions complémentaires dont entretien avec le CERPAM.

Une dernière réunion du comité technique sera programmée pour la synthèse (début d'été au plus tard).

Fin de réunion : 12h30