

**NOTE DE TRAVAIL :
LA PERENNISATION DES PISTES DFCI**

PREAMBULE.....	2
I) ETAT DES LIEUX.....	3
1) LE STATUT DES DIFFERENTS TYPES DE VOIES PRESENTES SUR LE SITE	3
1.1) <i>Les voies du domaine public</i>	3
1.2) <i>Les voies du domaine privé</i>	4
2) LA REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION	5
2.1) <i>La circulation sur les pistes DFCI appartenant au domaine public</i>	5
2.2) <i>La circulation sur les pistes DFCI appartenant au domaine privé</i>	5
2.3) <i>Tableau récapitulatif</i>	7
2.4) <i>La loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels</i>	8
3) LA DEFENSE DE LA FORET CONTRE LES INCENDIES.....	10
3.1) <i>Généralité</i>	10
3.2) <i>Sur le territoire des massifs Concors Sainte-Victoire</i>	10
II) LES DIFFERENTES MODALITES POUR LA PERENNISATION DES PISTES A VOCATION DFCI ET LEURS BANDES DEBROUSSAILLEES DE SECURITE	17
1) LES MODALITES PERMETTANT LA CREATION DE PISTES DFCI : LA SERVITUDE DE PASSAGE ET D'AMENAGEMENT 17	
1.1) <i>Définition et caractéristiques</i>	17
1.2) <i>Démarche pour classer une piste DFCI</i>	18
1.3) <i>Avantages et inconvénients</i>	18
2) LES AUTRES MODALITES PERMETTANT LA PERENNISATION	19
2.1) <i>Les autres types de servitudes</i>	19
2.3) <i>Les emplacements réservés</i>	23
2.4) <i>Les conventions de passage</i>	24
3) ANALYSE DE L'EXISTANT	25
3.1) <i>Dans les Bouches-du-Rhône</i>	25
3.2) <i>Dans les autres départements</i>	26
3.3) <i>Commentaire général</i>	27
III) LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	28
1) LA MAITRISE D'OUVRAGE MULTIPLE	28
1.1) <i>Le fonctionnement</i>	28
1.2) <i>Les avantages</i>	28
1.3) <i>Les inconvénients</i>	28
2) LA MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE.....	28
2.1) <i>Le fonctionnement</i>	28
2.2) <i>Les avantages</i>	28
2.3) <i>Les inconvénients</i>	28
CONCLUSION.....	29
ANNEXES.....	30
ANNEXE 1 : SOURCE	30
ANNEXE 2 : LISTE DES ARRETES MUNICIPAUX REGLEMENTANT LA CIRCULATION	30

Préambule

Le Grand Site Sainte-Victoire entame une réflexion sur la pérennisation et la sécurisation des pistes et équipements DFCI sur son territoire. Cette étude, menée dans le cadre de la Commission Forêt & Incendie, a été présentée lors de la réunion du 22 octobre 2004.

En effet, la situation actuelle montre des dysfonctionnements liés aux statuts de ces ouvrages et de nombreuses questions se posent quant à leur entretien.

- ✓ réflexion sur les pistes DFCI, bandes de roulement et bandes débroussaillées de sécurité : pérennisation (statuts actuels des pistes, propositions de solutions juridiques, etc....) et sécurisation (état des lieux, programmation des travaux, diffusion de l'information, etc...) ;
- ✓ réflexion sur les autres équipements DFCI (barrières, citernes et poteaux incendie) : gestion et entretien.

Cette note de travail s'attache plus particulièrement au statut des pistes à vocation DFCI dans les massifs Concors Sainte-Victoire. Elle donnera lieu à une liste de questions et remarques, relatives aux problèmes soulevés (modalités juridiques et techniques, circulation, complémentarité des usages, notion d'ayant-droit, implication d'une servitude...) afin d'établir une analyse juridique claire.

- réponse DDAF- P.Roland
- réponse CPA – R Henry, stagiaire CPA- juriste
- **remarques issues « la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels, un point législatif et réglementaire à l'usage des élus du département de l'Isère »**

I) Etat des lieux

A l'heure actuelle, dans les Bouches-du-Rhône, il n'existe pas de véritable piste DFCI (au sens juridique). Ainsi « *est pour l'instant considérée comme piste DFCI, toute piste référencée comme telle par une commission, composée de la DDAF, SDIS, CG13, ONF et figurant à ce titre sur l'atlas DFCI* »¹. Elles sont alors définies comme des pistes à « vocation DFCI ».

Ces voies sont soit d'anciennes pistes réaménagées sur des chemins ruraux, des voies communales ou des chemins privés, soit de nouvelles pistes créées, en accord avec un ou des propriétaires. Elles traversent aussi bien les domaines publics que les domaines privés.

Il est donc nécessaire de connaître les différents statuts juridiques des voies présentes sur le site.

1) Le statut des différents types de voies présentes sur le site

1.1) *Les voies du domaine public*

Les voies du domaine public sont inaliénables et imprescriptibles, c'est-à-dire qu'on ne peut pas en transférer à un autre la propriété et que cette propriété ne peut pas être perdue par prescription.

La collectivité propriétaire est obligée de les entretenir. [Article L.2321-2 du code général des collectivités territoriales](#) « *Les dépenses obligatoires comprennent notamment : {...}*
20° Les dépenses d'entretien des voies communales ; [...] »

De plus, selon [l'article L.2122-21 du code général des collectivités territoriales](#)

« *Sous le contrôle du conseil municipal et sous le contrôle administratif du représentant de l'Etat dans le département, le Maire est chargé, d'une manière générale, d'exécuter les décisions du conseil municipal et, en particulier :*

1° De conserver et d'administrer les propriétés de la commune et de faire, en conséquence, tous actes conservatoires de ses droits ; [...]

5° De pourvoir aux mesures relatives à la voirie communale ; [...]. »

	Route Nationale et Autoroute	Route départementale	Route communale
Propriétaire	Etat	Département	Commune
Localisation	A8-A51 RN 7	RD 63b, 63c, 11, 10, 223 , 23, 423, 623, 57b, 56c, 17, 57, 12, 64e, 64d, 64c	Voir plan SIG
Réglementation	Affectées à la circulation publique par définition et par nature Art L.121.1, L131.1 et L141.1 du code la voirie routière et du code de la route		

⇒ **domaine public routier** : attention, les voies publiques sont définies par leurs statuts et non leurs aspects physiques ou leurs entretiens. La fermeture résulte d'une mesure de police motivée (arrêté préfectoral ou municipal)

¹ Source : DDAF

1.2) Les voies du domaine privé

- ✓ Les voies appartenant à des collectivités publiques :

Ces voies ne sont ni inaliénables, ni imprescriptibles.

Selon l'article L161.2 du code rural et l'article L161-1 du code de la voirie routière « les chemins ruraux appartiennent au domaine privé de la commune. Ils sont affectés à la circulation publique ». Cependant, la collectivité propriétaire n'a pas **d'obligation de les entretenir** pour l'usage public et peut en **limiter la circulation**.

Leur fermeture résulte d'une mesure de police motivée

	Chemin rural	Chemin du domaine privé de l'Etat	Chemin d'exploitation en forêt communale
Propriétaire	Commune	Etat	Commune
Réglementation	Affectés à la circulation publique Art L161.1 à L161.13 du code rural, Art L161.1 du code de la voirie routière	Affectation spécifique (exploitation forestière des forêts domaniales) Code forestier	

⇒ Tout chemin affecté à l'usage public est présumé, jusqu'à preuve du contraire, appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il est situé

Les routes forestières : créer pour la desserte et l'exploitation des forêts, ce sont des voies privés, régies par le droit privé.

La circulation et le stationnement en milieu forestier sont réglementés par le code forestier

- ✓ Les voies appartenant à des propriétaires privés :

Un chemin est privé lorsque son emprise est située dans les limites d'un terrain appartenant à un particulier : il est réservé à l'usage privé de son propriétaire et des propriétaires concernés (si il constitue le seul chemin d'accès).

Ces voies sont régies par l'article L162-4 du code de la voirie routière.

Elles ont pour fonction la communication et la desserte d'une propriété, leur ouverture est éventuelle. Par conséquent, la fermeture peut dépendre :

- de ses caractéristiques : non carrossable, trop étroit, etc. Dans ce cas, la présence d'une signalisation ne s'impose pas pour « les simples sentiers et layons difficilement circulable par nature et qui sont présumés fermés à la circulation ».
- d'une simple décision du propriétaire. Dans ce cas, la jurisprudence actuelle, selon les articles R.331 du code forestier et L.362-1 du code de l'environnement n'impose pas que « l'interdiction de toute circulation sur les voies non ouvertes à la circulation publique soit matérialisée ». Ainsi, la présence **d'un panneau ou d'une fermeture physique n'est pas indispensable**.

Cependant, il semble préférable d'installer une signalisation ou un dispositif de fermeture lorsqu'un chemin est présumé ouvert.

Leur fermeture peut résulter d'une mesure de police, pour des motifs de sécurité ou d'environnement. Dans ce cas seulement l'arrêté doit être publié et une signalisation réglementaire installée sur les abords de la voirie.

	Chemin privé	Chemin d'exploitation
Propriétaire	Usage privé des propriétaires différents terrains desservis	Usage des propriétaires des différents terrains desservis
Réglementation	Communication et desserte	Exploitation et communication entre propriétés
	Décision du ou des propriétaire(s) de fermer ou non le bien privé à la circulation Art L162.4, Art L162.2 du code de la voirie routière, Art L162.1 à 162.5 du code rural	

2) La réglementation de la circulation

2.1) *La circulation sur les pistes DFCI appartenant au domaine public*

Pour rappel, les voies du domaine public sont par définition ouvertes à la circulation du public. Ainsi, les pistes à vocation DFCI installées sur des voies communales, par exemple, peuvent être empruntées par le public et les véhicules à moteur.

Cependant, le Maire peut interdire de façon **permanente** l'usage de tout ou partie d'une voie communale aux véhicules dont les caractéristiques sont incompatibles avec les particularités de la voie.

Cette réglementation de police ne saurait être générale (exemple : interdiction sur toutes les voies de la commune), ni sélective (exemple : interdiction uniquement pour les grumiers), ni discriminatoire (exemple : ouverture uniquement aux habitants d'une commune). La fermeture résulte donc d'une mesure de police motivée prise pour des motifs de sécurité ou liées à la protection de l'environnement. Cela passe par la mise en place d'arrêtés municipaux installés par une signalisation réglementaire sur les abords de la voirie.

→ *Remarque :*

Il apparaît difficile dans la réalité de fermer à la circulation une voie pour des motifs écologiques ou environnementaux².

→ *Question :* Est-il possible de fermer à la circulation ces voies du domaine public uniquement pour des motifs de défense de la forêt contre les incendies ?

OUI en cas de risque exceptionnel et de manière « ponctuelle », il est possible de fermer une voie du domaine public. Cette mesure est me semble-t-il occasionnellement utilisée dans le Var.

Si l'arrêté de circulation ne peut avoir une portée générale, ni absolue, il n'a pas cependant de limitation dans le temps.

2.2) *La circulation sur les pistes DFCI appartenant au domaine privé*

✓ Les voies appartenant à des collectivités publiques :

² Commentaire issu de « Application de la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels, guide de l'élu et des administrations »

Ces voies sont, par définition, ouvertes au public. Le Maire peut interdire la circulation mais sans signalisation particulière, elles sont présumées ouvertes (aspect carrossable, revêtement, desserte d'habitations ou sites fréquentés). Ainsi, les pistes DFCI passant sur des chemins ruraux ne peuvent être fermées que par une mesure de police.

La réglementation de la circulation réclame une procédure spéciale.

Selon l'article **R161.10 du code rural** dans le cadre des pouvoirs de police du Maire, celui-ci peut « *d'une manière temporaire ou permanente, interdire l'usage de tout ou partie du réseau des chemins ruraux aux catégories de véhicules et de matériels dont les caractéristiques sont incompatibles avec la constitution de ces chemins* ».

Si une mesure de police est prise pour interdire la circulation, une signalisation réglementaire doit être présente sur les abords de la voirie.

Concernant les pistes traversant un domaine privé de l'Etat, la circulation publique ne peut se faire que par accord explicite avec l'organisme gestionnaire.

→ *Questions :*

Est-ce que dans le cadre de ses pouvoirs de police, le Maire peut interdire la circulation sur les chemins ruraux pour des raisons d'utilisation du chemin comme piste DFCI?

Est-ce que ces arrêtés peuvent être considérés valables si les pistes ne sont pas reconnues juridiquement comme DFCI ?

L'interdiction de circulation sur un Chemin Rural ne peut être permanente. Par ailleurs il y a incompatibilité entre le statut de Chemin Rural (ouvert à la circulation publique) et une piste DFCI qui est une voie spécialisée. Tout classement DFCI d'un CR devrait être précédé d'un déclassement du CR.

✓ Les voies appartenant à des propriétaires privés :

L'ouverture de ces voies est éventuelle, le ou les propriétaires peuvent donc les fermer par simple décision ou par mesure de police prise par le Maire ou le Préfet.

Les **articles L2213-4 et L2215-3 du CGCT** donne un pouvoir de police au Maire et accorde au Préfet des pouvoirs identiques, ils peuvent donc

« *par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou portions de voies ou de certains secteurs aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites (...)* »

De plus, selon **l'article R332-1 alinéa 4 du code forestier**

« *Dans le cadre des pouvoirs de police qui leur sont conférés par l'article L322-1-1, les préfets peuvent :*

4° Interdire, en cas de risque exceptionnel d'incendie :

- le passage sur ces terrains hors des voies ouvertes à la circulation publique de toutes personnes autres que les propriétaires et leurs ayants droits ; »

Cependant, cet arrêté préfectoral ne peut être que temporaire.

→ *Questions*

Un propriétaire peut-il interdire la circulation uniquement aux piétons, randonneurs et VVTistes ?

Une décision de fermeture prise par une mesure de police peut elle être permanente ?

Les propriétaires doivent-ils donner leur accord lors de la fermeture d'un chemin pris par une mesure de police ?

Est-ce qu'une fermeture d'une voie, par mesure de police, peut être demandée par les propriétaires ?

Le propriétaire privé est libre d'ouvrir, ou d'interdire, l'accès à qui bon lui semble. Une mesure de police ne doit pas être générale, et doit être justifiée. La mesure de police est prise sans l'accord du propriétaire mais elle ne s'applique en général pas aux propriétaires et à ses ayants droits. Le propriétaire qui veut fermer sa voie le fait indépendamment de toute mesure de police, sous réserve du respect des droits des tiers.

Exemple de voies privées non ouvertes à la circulation publique :

Sentier de randonnée pédestre, tracés éphémères (débardage), présence ouvrages souterrains, bande de pare-feu, itinéraires non officiels

2.3) *Tableau récapitulatif*

	voies publiques			voies privées	
	<i>Domaine public routier</i>	<i>Domaine privé communal</i>	<i>Domaine privé de l'Etat</i>	<i>Propriété privée</i>	
Statut juridique	Autoroute, Route nationale, Route départementale, Voie communale	Chemin rural	Chemin du domaine privé de l'Etat	Chemin privé	Chemin d'exploitation
Destination	Affectées à la circulation du public par définition et par nature	Affectés à la circulation du public par nature	Affectés à l'exploitation forestière des forêts domaniales	Communication et desserte	Communication entre les fonds ruraux et exploitation de ces fonds
Ouverture	Par définition	Par définition	Eventuelle	Eventuelle	Eventuelle
Fermeture	Résulte d'une mesure de police pour des motifs de sécurité publique	Résulte d'une mesure de police pour des motifs de sécurité, écologiques, touristiques, etc...		Résulte des caractéristiques du chemin ou Décision du propriétaire ou Mesure de police	
Formalisme et signalisation en cas de fermeture	Arrêté de police + signalisation réglementaire			Pas de formalisme si décision du propriétaire Signalisation si chemin présumé ouvert Signalisation si mesure de police	

En conclusion, la circulation sur les pistes à vocation DFCI est liée aux statuts des voies (privé/public) et aux différents arrêtés municipaux ou préfectoraux en vigueur.

Cependant, les massifs Concors Sainte-Victoire sont des espaces naturels, il est donc nécessaire de prendre en compte la loi du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels, qui régleme nte aussi la circulation.

→ notion de voie ouvertes à la circulation publique pas définis par la législation. Les tribunaux considèrent qu'une voie est présumée ouverte si elle est manifestement praticable par un véhicule de tourisme non adapté au tout terrain.

2.4) La loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels.

L'usage de véhicule à moteur à des fins sportives ou de loisirs dans les milieux naturels peut y avoir un impact important, c'est pourquoi il a été nécessaire de réglementer la circulation dans les espaces naturels.

Afin de préserver les milieux, la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 vise à limiter cette circulation et pose trois principes généraux :

- elle interdit la circulation des véhicules à moteur dans tous les espaces naturels ;
- **elle permet au Maire et au Préfet de réglementer la circulation sur certains chemins ou voies pour protéger les espaces naturels ;**
- elle encadre la pratique des sports motorisés sur la voie publique et les terrains spécialement aménagés.

✓ Les principes généraux :

Article 1 de la loi 91-2 « *En vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur [...].* »

- sur les voies du domaine public :

A moins d'une réglementation l'interdisant (arrêtés municipaux ou préfectoraux), la circulation est autorisée sur toutes les voies aménagées, sauf sur les chemins d'exploitation en milieu forestier.

- sur les voies du domaine privé :

Concernant les voies privées appartenant à des collectivités publiques, la circulation est autorisée sur les chemins ruraux (à moins d'une réglementation l'interdisant). L'usage des chemins établis pour l'exploitation de fonds ruraux ou des forêts est commun à tous les propriétaires. De ce fait, ils sont souvent ouverts à la circulation publique des véhicules à moteur. Mais la décision d'ouverture appartient aux propriétaires ou aux gestionnaires.

Concernant les voies appartenant à des propriétaires privés, elles ne sont pas destinées à la circulation du public. Si elle est autorisée, il y a alors une tolérance de passage.

Cependant, grâce à cette loi, un maire a la possibilité de restreindre ou d'interdire la circulation des véhicules à moteur sur toutes ces voies (privées et publiques) pour des motifs environnementaux ainsi que sur tous les chemins traversant un massif forestier. (article L2213-1 et L2213-4 du CGCT

→ Questions

Est-ce que cette loi peut permettre l'interdiction de circuler aux autres usagers que les véhicules à moteur ?

NON, la loi « Lalonde » ne vise que les véhicules à moteur pas les piétons. Sauf mention contraire, il y a lieu de considérer que les chemins d'exploitation en forêt privée ou publique sont ouverts à la circulation des piétons ; à celle des véhicules seulement si le chemin apparaît carrossable (revêtu, empierré).

Les chemins d'exploitation en forêt privée, communale et départementale sont-ils ouverts à la circulation du public?

La LOF de 2001 a explicitement mentionné l'accueil du public comme un des rôles essentiels de la forêt publique.

✓ Les exceptions, d'après l'article 2 de la loi n°91-2 du 3/01/1991 :

- les véhicules remplissant une mission de service public (pompiers, police, défense nationale, etc ; → **prioritaires : polices, pompiers, gendarmes, douanes, unités mobiles hospitalières / facilités de passages : ambulance de transport sanitaire, véhicules EDF et GDF, surveillance SNCF, engin de service hivernal**
- les véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels ;
- les propriétaires des terrains desservis par les voies privées et leurs ayants-droits ;
- la pratique de sports motorisés sur des terrains réservés à cet usage.

✓ Les arrêtés municipaux :

Certaines communes ont d'ores et déjà pris des mesures pour interdire la circulation, de façon permanente, sur des chemins ruraux. Ces arrêtés sont pris pour des motifs :

- de sécurité publique (état de viabilité de la route, tranquillité publique, etc) ;
- de protection des richesses naturelles (forestières, cynégétiques, etc) ;
- de prévention des incendies ;
- etc.

En annexe 2 se trouve la liste de ces arrêtés municipaux ainsi que les motifs de leur mise en place.

→ *Remarque*

Au final, il apparaît que peu de communes ont pris des arrêtés interdisant la circulation des véhicules dans les espaces forestiers.

→ *Question*

Les arrêtés présentés ont été pris pour de multiples raisons, leur validité juridique est-elle assurée ? La validité juridique n'est pas garantie, il appartient à un juge s'il en est saisi, de se prononcer à partir des motivations énoncées. Il ne faut pas lier le statut DFCI (qui confère des règles particulières) et l'éventuelle interdiction de circuler pour des motifs inhérents à la prévention des incendies ou à la sécurité publique.

Est-ce qu'un arrêté comme celui de Vauvenargues est valable alors qu'aucune des pistes n'a le statut juridique DFCI ? Les catégories de pistes que vous citez sont celles du guide de normalisation de la DPFM.

A juste titre peu de communes ont pris des arrêtés interdisant la circulation des véhicules dans les forêts puisque la loi Lalonde édicte déjà une interdiction générale.

⇒ Définition de véhicule : les cycles, ayant au moins 2 roues, et propulsés exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule.

Véhicules à moteurs courants : cyclomoteur, motocyclette, trycile à moteur, voiture particulière, camionnette, transport en commun.

Le cas des quadricycles à moteur (quad) : véhicule tout terrain à 4 roues équipés de moteur de 50 à 650cm³, hybride entre la moto et la voiture.

Seuls les modèles homologués (par le service des mines) et immatriculés peuvent être utilisés sur des routes ouvertes à la circulation, avec permis de conduire

Pour quad non immatriculés et utilisés à des fins de loisirs, sans permis de conduire, utilisation uniquement sur des terrains spécialisés.

3) La Défense de la Forêt Contre les Incendies

3.1) Généralité

Les feux de forêts font partie des risques naturels majeurs auxquels une partie de la population française est régulièrement confrontée. C'est pour cela que l'Etat a mis en œuvre une politique de prévention des feux de forêt avec quatre types d'actions :

- connaître le risque et les causes des feux ;
- surveiller les forêts pour détecter des départs de feux et intervenir rapidement ;
- équiper, aménager et entretenir l'espace rural dont l'espace forestier ;
- informer et sensibiliser le public.

La lutte contre les incendies de forêt exige une pénétration facile des massifs par les véhicules de prévention et de lutte incendie, chargés de remplir une mission de service public. Il est donc nécessaire d'assurer une continuité dans les voies de défense contre l'incendie au travers d'un réseau de pistes spécialisées : les pistes DFCI.

✓ Caractéristiques des pistes DCFI

Elles ont le statut de voies spécialisées, et ne sont pas ouvertes à la circulation générale ([article L321-5-1 du code forestier](#)).

✓ Description

Elles sont réparties en deux catégories :

- 1) piste principale : en général, 5 à 7 mètres de large, végétation débroussaillée sur 25 mètres de chaque côté, arbres élagués à 4 mètres de haut, citernes DFCI ;
- 2) piste secondaire : en général, 4 mètres de large, végétation débroussaillée de 5 à 10 mètres de chaque côté, arbres élagués à 4 mètres de haut, aires de croisement tous les 300 mètres.

Les pistes DFCI doivent être signalées par des panneaux à leurs entrées et à leurs croisements. Ces panneaux indiquent le nom de la piste, sa longueur, les croisements et les citernes.

3.2) Sur le territoire des massifs Concors Sainte-Victoire

Le taux d'équipement sur l'ensemble du massif est, de manière générale, satisfaisant même s'il existe des disparités géographiques. Au total, ce sont 158 km de pistes principales et 95 km de pistes secondaires qui parcourent le territoire.

Dans le cadre du PIDAF, une nouvelle hiérarchisation a permis de mettre en avant, parmi les pistes principales, des pistes « stratégiques » dont la pérennisation et la sécurisation sont ici des objectifs prioritaires. Elles représentent 86 km de pistes et 40 km de routes ouvertes à la circulation publique. Ce sont principalement des pistes de latéralisation appuyées sur de grandes coupures de combustibles (existantes ou à créer).

Pour rappel, les pistes présentées ci-dessous ont la fonction DFCI mais non le statut juridique. Il s'agit des pistes principales, celles en gras sont les pistes définies comme stratégiques. Les données sont issues du SIG GSSV, PIDAF Concors Sainte-Victoire, ONF-2001.

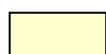
Légende :



Voies du domaine privé appartenant à une collectivité locale



Voies du domaine public



Voies du domaine privé

LOCALISATION	TRONÇON	SECTEUR	COMMUNE / STATUT	LONGUEUR EN METRES
CO 100	01	001	Venelles / privé	502
		002	Venelles / rural	1873
CO 101	02	001	Venelles / privé	353
	03	001	Venelles / privé	571
	04	001	Saint-Marc / rural	3029
	05	001	Venelles / privé-communal	707
	07	001	Venelles / privé-communal	786
		002	Venelles / privé-communal	591
CO 102	01	001	St-Marc / rural	2218
	02	001	Venelles / privé	228
		002	Venelles / rural	1300
CO 103	01	001	St Marc / rural	654
		002	St Marc / rural	1135
	01	001	Vauvenargues / rural	2118
		002	Vauvenargues / rural	4092
	02	001	St Marc / rural	1775
	03	001	St Marc / rural	807
	03	001	St Marc / rural	1233
	04	001	St Marc / rural	1145
	05	001	Aix / rural	1227
	CO 104	01	002	Meyrargues / rural
003			Meyrargues / rural	601

CO 105	01	001	Meyrargues / privé	1487
	02	001	Meyrargues / rural	340
	03	001	Meyrargues / rural	556
CO 106	01	001	Jouques / privé-départemental	805
	01	001	Meyrargues / communal	141
	02	001	Jouques / privé-départemental	1367
		002	Jouques / privé-départemental	843
	02	001	Vauvenargues / rural	2296
	03	001	Meyrargues / communal	409
		002	Meyrargues / communal	292
		003	Meyrargues / communal	860
	04	001	Meyrargues / rural	930
		002	Meyrargues / rural	232
	04	001	Vauvenargues / privé	2049
	05	001	Meyrargues / rural	533
	06	001	Meyrargues / communal	930
	07	001	Peyrolles / privé-communal	266
	08	001	Meyrargues / communal	879
	09	001	Meyrargues / communal	233
	10	001	Meyrargues / communal	664
	11	001	Meyrargues / communal	1916
12	001	Meyrargues / communal	609	
	002	Meyrargues / communal	912	
CO 107	02	001	Meyrargues / rural	611
	03	001	Meyrargues / rural + privé-communal	984
CO 108	01	001	Peyrolles / privé-communal	1805
	02	001	Peyrolles / privé-communal	290
	03	001	Peyrolles / rural	1691
		002	Peyrolles / rural	915
CO 109	01	001	Meyrargues / privé-communal + rural	2422
		002	Meyrargues / privé-communal	996
	01	001	Meyrargues / rural	123
CO 110	02	001	Vauvenargues / privé	1825
		001	Peyrolles / rural	454
		002	Peyrolles / rural	330
	03	001	Peyrolles / rural	1549
		001	Peyrolles / rural	889
	02	001	Peyrolles / rural	735
		002	Peyrolles / rural	735
03	001	Peyrolles / rural+ privé-communal	2100	
CO 111	05	001	Peyrolles / rural	425
	01	001	Peyrolles / rural	1999
CO 112	03	001	Peyrolles / privé-communal	2964
	02	001	Jouques / privé	575
	03	001	Jouques / rural	729

CO 113	03	001	Jouques-St Paul / privé-communal	2007
	05	001	Jouques / communal	435
	06	001	Jouques / privé-communal	853
		002	Jouques / privé-communal	915
		003	St Paul / communal + rural	3145
		004	St Paul / communal	628
		005	St Paul / communal	702
CO 114	01	001	St Paul / privé-communal	2226
CO 115	01	001	Vauvenargues / privé-départemental	136
		002	Vauvenargues / privé-départemental	1161
	01	001	Vauvenargues / rural	613
	01	001	Vauvenargues / privé-départemental	1178
	02	001	Vauvenargues / privé-départemental	409
	02	001	Vauvenargues / privé-départemental	109
	05	001	Vauvenargues / privé-départemental	2311
	08	001	Vauvenargues / privé-départemental	122
	09	001	Vauvenargues / privé-départemental	443
002		Vauvenargues / privé-départemental	1873	
CO 116	01	001	Vauvenargues / privé	1867
		002	Vauvenargues / privé	1229
	03	001	Vauvenargues / privé-départemental	614
	04	001	Vauvenargues / privé	679
CO 117	02	001	Vauvenargues / privé-départemental	2029
	03	001	Vauvenargues / privé-départemental	1015
	05	001	Vauvenargues / rural	452
	06	001	Vauvenargues / rural	881
CO 118	01	001	St Paul / privé-domanial	3334
	01	001	St Paul / privé-domanial	523
	02	001	St Paul / privé-domanial	870
		002	St Paul / privé-domanial	2721
CO 119	04	001	St Paul / privé-domanial	1818
		002	St Paul / privé-domanial	2273
	05	001	St Paul / privé-domaniale	1383
	06	001	St Paul / privé-domaniale	1714
SV 100	01	001	St-Marc-Jaumegarde / rural	319
		002	St-Marc / privé	962
SV 101	01	001	St-Marc / privé	283
		002	St-Marc / privé	896
	02	001	St-Marc / privé	664
	03	001	Aix-en-provence / privé-départemental	718
	04	001	Tholonet / rural	518
SV 102	01	001	Vauvenargues / rural	981
		002	Vauvenargues / rural	575
		003	Vauvenargues / rural	544
		004	Vauvenargues / rural	635
	02	001	Vauvenargues / rural	1918
	03	001	Vauvenargues / rural	268

		002	Vauvenargues / rural	585
		003	Vauvenargues / rural	507
	04	001	Vauvenargues / rural	1317
		002	Vauvenargues / rural	563
SV 103	01	001	Vauvenargues / rural	1503
SV 104	01	001	Beaurecueil / privé	168
		002	Le Tholonet / privé-départemental	306
	02	001	Le Tholonet / privé-départemental	151
		002	Le Tholonet / privé	167
03	001	Le Tholonet / rural	686	
SV 105	01	001	Beaurecueil / rural	395
	02	001	Le Tholonet / privé	161
		002	Beaurecueil / privé-départemental	131
		003	Beaurecueil / privé-départemental	338
05	001	Beaurecueil / privé-départemental	428	
SV 106	02	001	Beaurecueil / privé-départemental	1294
SV 107	01	001	Le Tholonet / rural	221
		002	Le Tholonet / rural	1519
		003	Le Tholonet / privé	611
	02	001	Le Tholonet / rural	499
SV 108	01	001	Aix-en-Provence / privé	870
		002	Aix-en-Provence / privé	553
		003	Aix-en-Provence / privé	805
	02	001	Châteauneuf-le-Rouge / privé	1887
SV 109	01	001	Châteauneuf-le-Rouge / privé-communal	303
SV 110	01	001	St-Antonin / privé	292
		002	St-Antonin / privé	363
		003	St-Antonin / privé	1533
	02	001	St-Antonin / privé	1507
	03	001	St-Antonin / privé	3819
	04	001	St-Antonin / privé	101
	05	001	St-Antonin / privé	1564
SV 111	01	001	St-Antonin / rural	1113
	02	001	St-Antonin / rural	1725
SV 112	01	001	Vauvenargues / privé-départemental	693
		002	Vauvenargues / privé-départemental	1148
	02	001	Puyloburier / privé-communal	2980

✓ Analyse du tableau :

Les pistes à vocation DFCI sont situées soit sur des chemins ruraux ou communaux soit sur des chemins privés. A l'intérieur des chemins privés, il a été différencié les chemins privés, propriété d'une collectivité ou de l'Etat, et ceux qui appartiennent à des propriétaires privés.

Au regard de ces premiers résultats, il apparaît que la majorité des pistes est installée sur la voirie communale ou sur des chemins privés appartenant à des collectivités territoriales. Cependant, des tronçons de pistes peuvent traverser des propriétés privées, ils ne dépassent généralement pas 2 km de long. Néanmoins, même si seulement 100m de tronçon est fermé, toute une piste peut être condamnée.

C'est donc sur ces cas qu'il faudra se concentrer. Une enquête cadastrale permettrait de préciser les limites de chaque tronçon ainsi que les propriétaires concernés.

De plus, il est possible que certaines voies rurales passent au milieu de domaines privés. Dans ce cas, la circulation ne pose pas, en théorie, de véritable difficulté (ces voies ne peuvent pas être fermées par les propriétaires), cependant cela risque d'engendrer des problèmes pour les bandes débroussaillées de sécurité ou l'élargissement d'une voie.

Il est aussi nécessaire de différencier ce qui se passe dans le nord et dans le sud :

- ✓ Pour les pistes de Concors (CO) : elles démarrent en majorité sur des chemins ruraux ou communaux. De manière générale, les chemins appartenant à des propriétaires privés sont situés dans les fonds de vallons. Par conséquent, seules des petites sections de pistes traversent des propriétés privées. Cela représente environ 12 km sur 115 km de pistes principales
- ✓ Pour les pistes de Sainte-Victoire (SV) : la situation est un peu plus complexe. Plusieurs pistes passent dans leur totalité sur des domaines privés, le reste concerne seulement des tronçons. Au total, ce sont 17 km sur 43 km de pistes principales qui traversent des propriétés privées.

II) Les différentes modalités pour la pérennisation des pistes à vocation DFCI et leurs bandes débroussaillées de sécurité

Actuellement, la situation juridique des pistes à vocation DFCI, dans les Bouches-du-Rhône, n'est pas entièrement satisfaisante et peut entraîner à terme des dysfonctionnements (fermeture par les privés des pistes empêchant la circulation, dégradations dues aux passages répétés, investissement d'argent public non assuré, etc).

C'est pour cela que le Grand Site Sainte-Victoire, en collaboration avec les partenaires locaux concernés, entame une réflexion pour tenter de trouver une solution juridique au statut des pistes, et ce afin de pérenniser les tracés existants des pistes DFCI.

Ainsi, plusieurs possibilités seront examinées et soumises à discussion.

1) Les modalités permettant la création de pistes DFCI : la servitude de passage et d'aménagement

1.1) Définition et caractéristiques

La loi du 22 juillet 1987 permet d'instaurer une servitude d'utilité publique dans certains massifs forestiers. La servitude de passage et d'aménagement concerne les forêts classées DFCI, selon **l'article L321-6 du code forestier** « *Les bois situés dans les régions particulièrement exposées aux incendies de forêts peuvent faire l'objet d'un classement (...) les dispositions du présent article s'appliquent aux massifs forestiers situés dans les régions (...) Provence-Alpes-Côte d'Azur (...) Dans ces massifs, lorsque les incendies, par leur ampleur, leur fréquence ou leurs conséquences risquent de compromettre la sécurité publique ou de dégrader les sols et peuplements forestiers, les travaux d'aménagement et d'équipement pour prévenir les incendies, en limiter les conséquences et reconstituer la forêt sont déclarés d'utilité publique* ».

✓ Définition

Article L321-5-1 du code forestier « *dans les massifs forestiers mentionnés à l'article L. 321-6, une servitude de passage et d'aménagement est établie par l'Etat à son profit ou au profit d'une autre collectivité publique, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'une association syndicale pour assurer exclusivement la **continuité** des voies de défense contre l'incendie, la **pérennité** des itinéraires constitués, ainsi que **l'établissement des équipements** de protection et de surveillance des forêts* ».

Il est considéré par équipements, les BDS, les citernes, les poteaux incendies, etc.

Une servitude peut être établie pour élargir des chemins ruraux trop étroits ou pour prolonger la voie d'accès. Il peut aussi être créé de nouvelles pistes ou classé des chemins privés qui deviennent alors propriété d'une collectivité.

✓ Caractéristiques

Selon **l'article L321-5-1 du code forestier** « *les voies de défense contre l'incendie ont le statut de voies spécialisées, non ouvertes à la circulation générale* ».

→ Questions

Que signifie le terme de circulation générale ?

Est-ce que cela permet d'autoriser certains types de circulation ?

Le terme circulation générale est à interpréter comme l'ouverture à tout un chacun. L'Arrêté Préfectoral (A.P.) de servitude permet d'autoriser certaines circulations. La servitude ne suppose pas l'accord du propriétaire privé. Aucune enquête publique n'est nécessaire en dessous des seuils (10 m emprise ou 6 m voie). Même en cas d'enquête pub l'opposition d'un propriétaire n'est pas rédhibitoire. L'indemnisation n'est pas systématique, le propriétaire devant pouvoir justifier d'un préjudice.

La circulation des véhicules à moteur est interdite sur les pistes DFCI

1.2) Démarche pour classer une piste DFCI

Si la servitude n'excède pas 10 mètres de large et si la bande de roulement est inférieure à 6 mètres, alors un arrêté préfectoral sans enquête publique est suffisant. Dans le cas contraire, l'arrêté préfectoral est soumis à enquête publique.

Pour une voie publique : enquête publique et décision administrative au cas par cas avec un arrêté préfectoral.

Pour une voie privée : enquête cadastrale et parcellaire, enquête publique, expropriation ou accord à l'amiable.

1.3) Avantages et inconvénients

- ✓ Le classement d'une voie en piste DFCI permet de garantir aux services publics un entretien régulier et une utilisation permanente. La circulaire du 10 mars 1971 précise que ces pistes DFCI ne peuvent devenir des voies touristiques. Elle limite donc fortement l'accès sauf aux services forestiers et aux services de lutte contre les incendies, c'est alors au maître d'ouvrage d'assurer le contrôle de la fréquentation.
- ✓ Selon l'article L321-5-2 du code forestier « le bénéficiaire d'une servitude créée en application de l'article L321-5-1 peut procéder à ses frais au débroussaillage des abords de la voie dans la limite d'une bande d'une largeur maximum de 50m de part et d'autre de l'axe de l'emprise. »
- ✓ Selon l'article L321-4 du code forestier « L'Etat peut accorder une aide technique et financière aux personnes publiques et privées qui entreprennent des travaux pour protéger ou reconstituer des massifs particulièrement exposés aux incendies ». Ainsi, le bénéficiaire de la servitude ne supporte pas seul les frais d'entretien.
- ✓ Cependant, l'usage exclusif DFCI peut entraîner une multiplication des voies parallèles pour d'autres utilisations, l'objectif n'est pas de morceler un massif mais plutôt d'assurer une multifonctionnalité.
- ✓ Selon l'article L321-5-1 du code forestier « la servitude ne peut grever les terrains attenants à des maisons d'habitations et clos de murs ou de clôtures ». Ainsi, il semble plus difficile d'appliquer une servitude de passage et d'aménagement sur certaines pistes existantes.
- ✓ De plus, concernant les voies privées, a priori, l'issue de l'enquête publique ne permet pas le classement de la voie, les propriétaires étant réticents. La loi prévoit alors, à défaut d'accord

à l'amiable, une indemnité comme en matière d'expropriation ([article L321-5-1 du code forestier](#)). Si la servitude rend impossible l'utilisation normale du terrain, les propriétaires peuvent demander le rachat des parties concernées, ce qui peut engendrer des frais importants

Par conséquent, la servitude DFCI est principalement utilisée lors de la **création** de pistes.

→ *Remarque*

La servitude de passage et d'aménagement est considérée comme une servitude d'utilité publique

→ *Questions*

Il apparaît possible de créer une servitude de passage et d'aménagement uniquement sur l'emprise de la piste et de procéder à l'entretien des BDS. Cependant pour réaliser ces travaux, faut-il une demande d'autorisation supplémentaire ?

La servitude emporte de droit la possibilité de créer et entretenir la BDS (jusqu'à 50 m).

Si une servitude de passage et d'aménagement est mise en place, est-ce que le propriétaire peut obliger le bénéficiaire de la servitude d'acheter la partie du terrain concernée ?

Le bénéficiaire de la servitude n'a l'obligation d'acquérir le terrain que si le propriétaire prouve qu'il ne peut plus en avoir la jouissance normale.

Qu'en est-il de l'indemnisation et des coûts de rachat, s'ils ont lieu ?

L'indemnisation est fixée à l'amiable ou par le juge des expropriations. L'indemnisation est obligatoire (L321-5-1 du code forestier)

Comment sont réparties les responsabilités entre le bénéficiaire de la servitude et le propriétaire ?

Le propriétaire n'a pas de responsabilité pour ce qui concerne la voie DFCI (hormis le fait de ne pas gêner la circulation ni porter atteinte à la voie par des travaux). Les questions de responsabilité sont liées aux responsabilités dans les travaux d'ouvrages publics.

Faut-il avoir la compétence DFCI pour établir une servitude de passage et d'aménagement ? *La loi ne spécifie pas que la servitude est liée à la compétence, mais cela paraît préférable.*

La mise en place de cette servitude autorise-t-elle la circulation des ayants-droits ? *La circulation des ayants droits est possible, il faut qu'ils soient définis dans l'A.P..*

Comment connaître les ayants-droits du territoire ? (associations, sociétés de chasses, propriétaires, locataires, etc)

Comment est-il possible de les identifier sur le terrain ? *Il faut leur demander d'être porteur d'un justificatif.*

📍 Cette servitude n'entraîne pas d'expropriation

2) Les autres modalités permettant la pérennisation

2.1) *Les autres types de servitudes*

✓ Définition

Selon l'[art 637 du code civil](#) « une servitude est une charge imposée sur un héritage pour l'usage et l'utilité d'un héritage appartenant à un autre propriétaire ».

Il existe les servitudes de droit privé et de droit public ; elles peuvent s'acquérir par convention, par prescription ou par l'effet de la loi. On distingue donc :

- la **servitude contractuelle** : est établie entre deux parties (par exemple, propriétaire et Etat ou collectivités territoriales) qui s'accordent pour définir des limites d'usages d'un terrain. Cet accord doit être passé devant un notaire et publié au registre des hypothèques.
- la **servitude administrative** : est une limitation administrative du droit à la propriété établie par l'autorité publique. Elle est inscrite au Plan Local d'Urbanisme (PLU) et est imposée à tous les propriétaires en vertu d'une loi ou d'un règlement au bénéfice de l'intérêt général. On distingue, au sein de ces servitudes administratives, les servitudes d'utilité publique et les servitudes d'urbanisme. Ces dernières concernent plus la réalisation d'objectifs généraux d'aménagement du territoire, ce sont des servitudes passives qui n'imposent que des restrictions et peu d'obligations de travaux.
Par conséquent, dans le cadre de notre réflexion, nous nous intéresserons plus à la **servitude d'utilité publique** (paragraphe 2.1.2).

Il existe 3 types de servitudes :

- les servitudes naturelles
- les servitudes légales : servitude d'utilité publique, les servitude de passage et d'aménagement, les servitudes d'urbanismes...
- les servitudes établies du fait de l'homme : servitude contractuelle

2.1.1) La servitude contractuelle

Après une enquête cadastrale, tous les propriétaires sont contactés et une convention est mise en place entre l'Etat ou une collectivité territoriale et chaque propriétaire, qui fixe les modalités d'utilisation et d'occupation du sol. Il est possible de passer un accord à l'amiable entre les deux parties.

✓ Caractéristiques

Les servitudes foncières sont des droits réels liés au terrain sans être attachés au propriétaire. Tous les actes notariés qui constatent un transfert de droit sur un bien (constitution de servitudes...) sont intégralement retranscrits à la conservation des hypothèques qui est le registre officiel permettant de consulter le titre de propriété et la situation hypothécaire. Ces renseignements sont publics.

✓ Avantages et inconvénients

- Cette démarche n'est pas très contraignante si un accord est trouvé entre les deux parties. La servitude reste attachée au terrain et ne peut pas être modifiée par le propriétaire suivant. En effet, l'écriture au service des hypothèques permet de pérenniser cette autorisation de passage.
- Cependant, la mise en place d'une servitude engendre des frais de dossier **pour chaque propriétaire**.

→ *Questions*

Est-ce que les autorisations de passage peuvent concerner la circulation d'autres usagers (randonneurs, VTTistes, chasseurs, etc.) ?

Est-ce que la servitude contractuelle règle les questions de responsabilité en cas d'accident ?

La servitude contractuelle peut fixer librement les différentes autorisations et responsabilités...à condition d'y penser dès le départ.

Inconvénient majeurs : servitude entre 2 propriétaire (fonds servants et fonds dominants) et il faut que les propriétés soient voisines.

Dans le cas du GSSV qui n'est pas propriétaire, il faudra passer par les communes (forêts communales)

2.1.2) La servitude d'utilité publique

✓ Définition

La servitude d'utilité publique appartient à la catégorie des servitudes administratives qui sont imposées par les pouvoirs publics en vue d'assurer un intérêt général. La servitude d'utilité publique résulte obligatoirement d'une loi ou d'un règlement et est imposée à tous les propriétaires. Elle est visée par l'article L.126-1 du code de l'urbanisme « **les plans locaux d'urbanisme doivent comporter en annexe les servitudes d'utilités publiques affectant l'utilisation du sol** ».

✓ Caractéristiques

Selon l'article L11-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique « *l'utilité publique est déclarée par arrêté ministériel ou préfectoral* » à la demande de l'Etat, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités. Lorsque les travaux ou les opérations à réaliser concernent plusieurs collectivités, l'acte déclarant l'utilité publique doit préciser celle qui est chargée de conduire la procédure.

La servitude d'utilité publique entraîne une limitation du droit de propriété et notamment du droit d'occupation des sols. Elle peut être instituée par une collectivité territoriale pour garantir l'entretien et la pérennité des équipements, l'exploitation ou le fonctionnement d'une installation d'intérêt général ou pour protéger un espace particulièrement précieux. La collectivité bénéficiaire de la servitude peut passer outre les droits d'un propriétaire et peut :

- interdire ou limiter à un propriétaire d'occuper un sol ;
- supporter l'exécution de travaux ou l'installation de certains ouvrages,
- imposer certaines obligations à la charge des propriétaires.

La déclaration d'utilité publique est l'acte administratif qui reconnaît le caractère public d'une opération, cette déclaration est faite par le Préfet ou le Ministre.

✓ Démarche

1) Le dossier de déclaration d'utilité publique (art. R321-27 du code forestier), dans le cas qui nous intéresse ici, comprend :

- une notice explicative exposant la configuration des lieux, les caractéristiques écologiques, les risques incendies et les dommages possibles entraînés par les feux de forêts et les conséquences pour la sécurité publique, les conditions des travaux ;
- un plan de situation qui fixe le périmètre ainsi que des indications cadastrales ;
- un plan général des travaux avec les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- l'appréciation sommaire des dépenses ;

- une étude d'impact si nécessaire.

La DUP est elle aussi motivée. Si la DFCI en est à l'origine, la piste créée devrait être considérée comme telle et donc devenir une voie spécialisée.

La DUP ne se fait pas automatiquement pour une servitude d'utilité publique. Il existe un texte législatif qui définit les conditions dans laquelle s'applique une DUP.

- 2) Lorsque ce dossier est jugé complet par la préfecture, il est transmis pour avis au Conseil Général, aux maires des communes concernées, à la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité, au Centre Régional de la Propriété Forestière et à l'Office National des Forêts si nécessaire (art R11-3I du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Ces derniers ont 3 mois pour faire des observations. Par la suite, un arrêté d'ouverture d'enquête est rédigé et un commissaire enquêteur est nommé.
- 3) 3 mois avant l'enquête publique, les propriétaires concernés sont informés de la démarche et un projet de convention peut être fixé en vue de l'exécution des travaux par ces derniers (art R321-9 du code forestier).
- 4) L'enquête publique est une procédure d'information et de consultation du public au préalable à la déclaration d'utilité publique. Le dossier est affiché en mairie et dans les journaux locaux pour 1 mois. Le commissaire enquêteur peut demander de prolonger la publication de 15 jours au maximum, de visiter les lieux, de compléter le dossier.
- 5) Les frais de procédure (publication, commissaire enquêteur, etc.) sont à la charge du maître d'ouvrage qui lance la déclaration d'utilité publique, de même que les travaux et l'entretien (Art L321-7 du code forestier). Cependant, selon le même article « *cette personne publique peut toutefois (...) faire participer (...) les personnes qui ont rendu ces travaux d'aménagements nécessaire ou y trouvent un intérêt* »

Si la déclaration d'utilité publique concerne un site classé, il est nécessaire de demander, avant l'enquête publique, une autorisation ministérielle du bureau des sites.

✓ Avantages et inconvénients

- La déclaration d'utilité publique permet d'assurer une pérennisation des pistes et équipements sans pour autant établir une servitude de passage et d'aménagement. Ainsi, les pistes soumises à la servitude d'utilité publique ne sont pas forcément des voies spécialisées et donc peuvent être ouvertes à une plus large circulation.
- De plus, cette démarche semble adaptée lorsque l'on veut classer des pistes déjà créées et lorsque les propriétaires ont refusé la servitude de passage et d'aménagement.
- Cette démarche reste longue et onéreuse.
- La piste déclarée d'utilité publique revient à la charge du maître d'ouvrage qui a lancé la procédure. Par conséquent, il devient responsable en cas d'accident, il doit financer l'entretien et la gestion et en assurer le bon fonctionnement.

→ Remarques

Les servitudes d'utilité publique permettent une indemnisation du propriétaire.
Si un accord à l'amiable avec les propriétaires n'est pas trouvé, il est possible d'exproprier.

→ Questions

Qui valide les critères pour établir une servitude d'utilité publique (Etat, préfet...)?

C'est le Préfet qui prend la DUP après enquête publique.

Les critères d'une SUP sont définis par une loi ou un règlement

Comment régler les coûts d'une telle opération (indemnisation, rachat, etc)? C'est le demandeur qui prend les frais en charge

La servitude d'utilité publique permet d'assurer la pérennisation d'une piste sans pour autant lui donner le statut juridique de pistes DFCI. Est-ce valable au niveau juridique, sachant qu'il existe une servitude de passage et d'aménagement?

Il apparaît impossible de créer une servitude d'utilité publique pour des motifs DFCI en sachant qu'il existe une servitude spéciale.

Est-ce que l'établissement d'une servitude d'utilité publique permet de réglementer la circulation?

La DUP me paraît transformer de fait la piste en voie DFCI. La circulation pourra être réglementée en fonction de l'objet de la voie.

Comment sont réparties les responsabilités entre le bénéficiaire de la servitude et le propriétaire?

2.3) Les emplacements réservés

✓ Définition

Ce sont des emplacements délimités par les PLU qui sont destinés à recevoir des équipements collectifs. Ils sont soumis à un statut particulier afin qu'ils ne fassent pas l'objet d'une utilisation incompatible avec leur destination. Selon l'article L123.17 du code de l'urbanisme, le bénéficiaire de l'emplacement réservé peut être une collectivité publique ou un organisme gestionnaire du service public. Le propriétaire concerné reste maître des lieux.

✓ Caractéristiques

Selon l'article L123-1-8° du code de l'urbanisme, un emplacement peut être réservé s'il est destiné à recevoir un équipement sur « les voies et ouvrages publics, les installations d'intérêt général ainsi que sur les espaces verts ». Par conséquent, il peut être utilisé pour créer une voie nouvelle ou pour élargir une voie existante. La catégorie des voies publiques concerne les autoroutes, routes, rues et chemins. De plus, dans la catégorie des installations d'intérêt général, il peut être intégré toutes les installations qui ont une fonction collective, ainsi il est possible de mettre en place une procédure d'expropriation.

Les terrains situés sur des emplacements réservés font donc l'objet d'un règlement particulier qui garanti leurs disponibilités.

✓ Démarche

Selon l'article R132-11 du code de l'urbanisme, les emplacements réservés doivent être inscrits au règlement du PLU et sur le document graphique. Il doit être indiqué la localisation précise de l'emplacement, les caractéristiques du projet (**seule la réalisation initialement prévu pourra être effectuée**) et la collectivité bénéficiaire.

✓ Avantages et inconvénients

- Cette démarche permet de prévoir la réalisation future des travaux et ainsi d'assurer la pérennité des équipements. L'emplacement réservé étant inscrit au PLU, il ne peut être remis en cause.
- Les conséquences pour les propriétaires : dès l'entrée en vigueur, la réserve devient opposable au propriétaire de l'emplacement.
- Cependant, le propriétaire peut mettre en demeure la collectivité publique d'acquérir les terrains couverts par l'emplacement ou la totalité du terrain si l'emplacement rend inutilisable toute la superficie. Ceci risque d'engendrer des frais considérables.

→ *Question :*

La notion « équipements collectifs » peut elle comprendre les pistes, BDS et équipements DFCI ?

A priori oui.

Les travaux sont-ils à la charge de la collectivité bénéficiaire de l'emplacement ou peuvent-ils être partagés ?

La participation des propriétaires semble exclue dans ce cadre puisque la collectivité doit acquérir les terrains.

Si le propriétaire reste maître des lieux, est-il toujours responsable en cas d'accident ?

En l'absence d'acquisition, le propriétaire est seul responsable (mais de quoi ? puisqu'il n'existe pas d'ouvrage).

Est-il possible de réglementer la circulation sur des emplacements réservés ?

L'existence d'emplacements réservés ne change rien à la réglementation de la circulation.

Travail en cours pour savoir si possible de créer pistes DFCI (ouvrages publics ou installations d'intérêt général), critères à voir.

2.4) *Les conventions de passage*

✓ Définition

Une convention de passage est un accord signé entre un propriétaire et une collectivité territoriale afin de laisser ouvert à la circulation (du public ou pour les services de secours) une voie privée. Cet accord n'est pas inscrit au registre des hypothèques et n'est constitutif ni de droits ni de servitudes.

✓ Caractéristiques

Dans certains cas, lorsque le chemin revêt un intérêt pour le passage public, il y a un accord tacite. Une convention permet d'officialiser cet accord mais le propriétaire n'est jamais obligé de la signer et d'ouvrir sa propriété.

✓ Démarche

La convention de passage doit présenter :

- l'objet ;
- les biens concernés ;
- la durée de la convention ;
- le type de circulation autorisée ;
- les travaux et entretiens à réaliser par la collectivité concernée ;
- la responsabilité ;
- les assurances ;
- l'exécution de la convention.

✓ Avantages et inconvénients

- une convention de passage n'est pas une procédure lourde à mettre en place si tous les propriétaires ont donné leur accord.
- Une convention de passage ne peut pas imposer à un propriétaire l'ouverture d'un chemin. De plus, elle est limitée dans le temps et peut être ainsi révoquée à tout moment (décision du propriétaire, changement de propriétaire, etc). Ainsi, cette démarche ne peut pas véritablement assurer la pérennisation des pistes qui traversent des fonds privés. Il s'agit là du fonctionnement actuel.
- De plus, cela ne règle pas les questions de responsabilité en cas d'accident. En cas de dommage, les litiges seront réglés selon les principes de droits commun des tribunaux administratifs et civils. La collectivité peut s'engager à assumer les responsabilités financières et juridiques.

→ *Question :*

Concernant la réglementation de la circulation, est-il possible d'autoriser uniquement la circulation des services de secours ?

la convention de passage laisse toute latitude, mais il faut prévoir aussi la circulation des forestiers et celle nécessaire à l'entretien de la voie.

CCL : il existe 2 moyens pour avoir le statut pistes DFCI : la servitude de passage et d'aménagement et les travaux d'aménagements et d'équipements prévus dans la loi L 321-6 du code forestier mais qui engage automatiquement une DUP et politiquement c'est infaisable.
Analyse des emplacements réservés en cours.

3) Analyse de l'existant

3.1) *Dans les Bouches-du-Rhône*

La situation juridique n'est pas clarifiée, des pistes ayant la fonction DFCI existent mais elles n'en ont pas le statut. En effet, des tronçons de pistes peuvent traverser des propriétés privées et leurs utilisations reposent sur des accords verbaux, parfois écrits mais non inscrits au service des hypothèques : l'accord donné n'engage donc que le propriétaire qui l'a accordé. Des problèmes peuvent alors apparaître lors des changements de propriétaires (successions, ventes).

Par conséquent, la pérennité de ces équipements ne dépend que du bon vouloir des propriétaires et peut à tout moment être remise en cause.

De plus, ces voies sont fréquemment utilisées pour d'autres activités (randonnées, VTT, chasse...), ce qui rend difficile les relations entre les usagers et les propriétaires. Ces derniers n'ayant parfois donné leur accord que pour une utilisation par les services de secours.

→ *Remarque*

Comment retrouver l'historique des demandes d'autorisation de passage avec les propriétaires ?

Chacun des maîtres d'ouvrage (Etat, CG13, autre ?) a sans doute dans ses archives, qu'il faudrait donc fouiller, des autorisations de passage écrites, mais tout ne sera pas retrouvé !!!

3.2) Dans les autres départements

✓ Dans le Gard

De manière générale, la circulation sur les pistes se fait selon des autorisations de passage signées avec les propriétaires mais non inscrites au service des hypothèques. Dans 90% des cas, cela ne pose pas de problème particulier. Cependant, depuis quelques temps, lorsqu'il y a une restructuration du réseau, de véritables voies spécialisées DFCI sont créées, par la mise en place de servitude de passage et d'aménagement.

✓ Dans l'Hérault

La situation est semblable à celle des Bouches-du-Rhône, il n'existe pas de véritable pistes DFCI au sens juridique. Une réflexion a été menée par le Conseil Général mais rien n'a encore abouti. La circulation sur les pistes repose aussi sur des accords verbaux, voire écrits, avec les propriétaires.

✓ Dans le Vaucluse

Le réseau de pistes représente 650 km dont 45% passent chez des propriétaires privés. Ces pistes ont été créées avec des autorisations de « passage temporaire » de la part des propriétaires. Grâce à la volonté du Conseil Général, tous les chemins de randonnées identifiés ne passent pas sur des pistes à vocation DFCI et n'empruntent que des chemins publics. Des servitudes de passage et d'aménagements commencent à se mettre en place mais des problèmes sont apparus avec les propriétaires concernés qui ont saisi les tribunaux. Des solutions moins contraignantes tentent d'être trouvées, ainsi le Syndicat Mixte de Défense et de Valorisation Forestière du Vaucluse travaille dans ce sens :

- lorsqu'il y a des travaux, une convention de mise à disposition des biens permet au Syndicat de devenir le maître d'ouvrage, une convention pluriannuelle avec les propriétaires est signée. Cela ne règle cependant pas les questions de circulation des usagers et les propriétaires restent maître des lieux.
- Lors des révisions du PLU, le Syndicat Mixte Forestier travaille avec les communes afin de créer des emplacements réservés sur les pistes, BDS et équipements DFCI et qu'il en soit le bénéficiaire. L'objectif, à terme, est de racheter aux propriétaires les terrains concernés. Cependant, il est nécessaire d'obtenir des moyens financiers conséquents pour permettre l'acquisition des fonds et la gestion future (entretien et travaux).

→ *Remarque*

Dans le cadre de sa compétence DFCI, le SMDVF peut devenir le bénéficiaire (à la place des communes) d'une servitude ou d'un emplacement réservé.

3.3) Commentaire général

Les pistes à vocation DFCI appartenant au domaine public ou au domaine privé des collectivités ne posent pas de véritables problèmes en terme de maîtrise foncière. Par contre, il convient de s'assurer des dispositions permettant de réglementer la circulation.

La question se pose alors pour les pistes traversant des fonds privés. Dans ces cas, il serait préférable de trouver la solution la plus simple permettant de pérenniser ces pistes, leur statut mais aussi les questions de circulation. Les propriétaires ne sont généralement pas opposés à laisser le passage aux véhicules remplissant une mission de service public. Le problème se pose lorsque ces pistes sont utilisées par d'autres usagers qui peuvent alors déranger les propriétaires.

Lors de ces réflexions, il ne faudra pas oublier de prendre en compte les BDS.

III) La maîtrise d'ouvrage

Une même piste n'a qu'un seul maître d'ouvrage.

1) La maîtrise d'ouvrage multiple

1.1) *Le fonctionnement*

A l'heure actuelle, la réalisation des travaux des pistes à vocation DFCI est à la charge de plusieurs maîtres d'ouvrages : le Conseil Général, le Grand Site Sainte-Victoire et les communes.

Les travaux, l'entretien et les vérifications sont réalisés par le Conseil Général, le Grand Site Sainte-Victoire, le SDIS, l'ONF et la DDAF.

Cela signifie que les décisions de travaux et d'aménagement sont prises en concertation entre les partenaires. Ils se répartissent les opérations, mais c'est essentiellement le Conseil Général qui prend en charge en direct les travaux.

De même, les dépenses pour l'entretien sont à la charge des différents maîtres d'ouvrages (financements de la CPA, CG, CR, Etat, UE)

1.2) *Les avantages*

Ce fonctionnement permet de partager les dépenses et de répartir les charges de travail.

1.3) *Les inconvénients*

La maîtrise d'ouvrage multiple est un système complexe, la multitude d'acteurs entraîne des procédures longues pour engager des travaux car il faut beaucoup de concertation. De plus, les travaux sont réalisés par petits tronçons, ce qui demande pour chaque opération des moyens financiers et humains. Par conséquent, les coûts deviennent plus élevés même s'ils sont répartis entre les partenaires. En effet, si un réseau de piste était traité dans son ensemble, il n'y aurait qu'un seul marché à mettre en place.

2) La maîtrise d'ouvrage unique

2.1) *Le fonctionnement*

Un seul maître d'ouvrage s'occupe de la gestion des pistes DFCI (travaux et entretien). Par conséquent, il doit assurer le financement de tous les travaux. Le maître d'ouvrage doit cependant pouvoir justifier d'une compétence DFCI pour gérer les pistes et équipements.

2.2) *Les avantages*

Ce système permet d'avoir une vision globale et d'assurer une continuité dans la gestion des pistes. Il peut être envisagé une maîtrise d'ouvrage à un niveau local, départemental, voire régional. Ce fonctionnement apparaît cohérent en matière de gestion car il permettrait d'avoir une unité.

2.3) *Les inconvénients*

Au niveau financier, le maître d'ouvrage doit assurer l'autofinancement et obtenir des cofinancements. La création et l'entretien des pistes demandent des moyens financiers conséquents, il faut donc que la structure de gestion puisse supporter ces dépenses.

Au niveau humain, il est nécessaire d'avoir une équipe sur le terrain pour l'entretien des pistes. De plus, le maître d'ouvrage doit aussi gérer tout ce qui concerne la passation des marchés et la programmation des travaux, donc une équipe technique « de bureau ».

CONCLUSION

Cette première réflexion sur la pérennisation des pistes à vocation DFCI pose de nombreuses interrogations :

- sur le type de circulation souhaité dans les massifs ;
- sur les différentes modalités juridiques et leurs conséquences sur le site ;
- sur la gestion de ces pistes.

Il est donc nécessaire de trouver une solution adaptée aux propriétaires et aux usagers tout en assurant une sécurité optimum.

Il serait intéressant que chaque partenaire réagisse sur cette note, en complétant les cadres « Remarques et Questions » afin de faire émerger des lignes directrices.

ANNEXES

Annexe 1 : source

Annexe 2 : liste des arrêtés municipaux réglementant la circulation

✓ **Source**

• *Sites Internet :*

www.carrefourlocal.fr

www.legifrance.fr : code civil, code de l'urbanisme, code forestier, code de la voirie publique, code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

www.architectes.org

• *Bibliographie :*

H.Jacquot, F.Priet « *Précis, droit de l'urbanisme* », droit public, science politique. 4^{ème} édition, Edition Dalloz, 2001

P.Merlin, F.Choay « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », PUF, 1988

B.Lamorlette, D.Moreno « *Code de l'Urbanisme* », LITEC, édition Jurisclasseur, 2004

V.Batisse « *Fiches Mémos, réglementation appliquée à la circulation et à la fréquentation dans les espaces naturels* », document interne Grand Site Sainte-Victoire, 2003

Conseil Général du Var « *Création de Sentiers de Randonnée, guide d'aide aux communes* », 1999

Ministère de l'Environnement « *L'application de la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels. Guide de l'élu et des administrations* », 1994

✓ **Contact**

ONF Gard : M.Guitton

DDAF Gard : M.Regat, chef du service forêt

DDAF Herault : M.Clopez, technicien forestier

Syndicat Mixte de Défense et de Valorisation Forestière du Vaucluse : M.Bricaud

✓ Liste exhaustive des arrêtés municipaux relatifs à la circulation

Cette liste a été établie en juillet 2003 et concerne la circulation dans les espaces naturels des communes concernés par les massifs Concors et Sainte Victoire.

Commune de Beaurecueil :

- Arrêté du 18 décembre 1990

« *Considérant que le domaine public routier ne saurait être **utilisé pour la satisfaction d'intérêts privés** (...) Considérant que des terrains publics sont utilisés à des fins de **stationnements** alors qu'ils ne sont pas affectés à cet usage...* »

Article 1 : La circulation et le stationnement des véhicules est interdit sur les parcelles n° 46 et 47 section AB.

- Arrêté n° 9/98 du 9 juillet 1998

Il interdit tout stationnement de véhicules sur le chemin de Doudon

- Arrêté n° 12/97 concernant le tonnage

Il interdit la circulation sur le chemin de la Poudrière aux véhicules de plus de 5 tonnes

Commune du Tholonet :

- Arrêté n° 123 du 30 octobre 1975

« *Considérant que **l'état de viabilité** des chemins ruraux CR n°2 et CR n°3 aménagés par la DDA dans la **perspective de la défense contre les incendies de forêts**, ne permet pas la circulation permanente des véhicules à moteur, qu'il y a lieu de n'y autoriser l'accès qu'aux véhicules de secours et aux propriétaires riverains* »

Article 1 : la circulation des véhicules motorisés (camions, automobiles, motocyclettes et cyclomoteurs dont les véhicules dit « tous terrains ») est interdit sur les chemins ruraux n° 2, (chemin rural du Tholonet au Grand Cabries) et n° 3 (Carraire du Grand Cabries) à l'exception des véhicules de secours et de propriétaires riverains.

- Arrêté n° 13/85 du 31 juillet 1985

« *Considérant que **l'état de viabilité** des chemins ruraux (...) ne permet pas la circulation permanente des véhicules de secours au aux propriétaires enclavés d'une part, considérant les **risques que la circulation** peut causer à la nature, **dans le but de la protéger** et de créer une zone de promenade et de détente d'autre part* »

Article 2 : la circulation des véhicules motorisés est interdite (camions, automobiles, motocyclettes et cyclomoteurs dont les véhicules dit « tous terrains ») sur les chemins ruraux dits « chemin du Barrage », « chemin de la Risante », « chemin de la Paroisse » et le « Chemin de Doudon ».

Commune de Meyrargues :

- Arrêté n° 510 du 18 janvier 1984

« *Considérant :*

- *la nécessité de réglementer dans **l'intérêt de la sécurité et de la tranquillité publique**, l'usage des véhicules à moteur en dehors des voues ouvertes à la circulation publique sur le territoire de la commune ;*

- *la nécessité de **préserver le patrimoine forestier et cynégétique** ;*

- la nécessité de **supprimer les risques d'incendie et de dégradations** causés par les véhicules sur ces chemins forestiers. »

Article 1 : la circulation des véhicules à moteur est interdite sur les pistes forestières traversant la forêt communale du 15 avril jusqu'à l'ouverture de la chasse à l'exception des trois pistes au canton du Défens en bordure de la RN 96 qui resteront fermées toute l'année.

- Arrêté n° 2001-147 du 12 octobre 2001

Il réglemente la vitesse de tous les véhicules circulant sur les chemins ruraux, les chemins d'exploitation et les voies communales à une vitesse inférieure à 45 km à l'heure.

Commune de Saint Marc Jaumegarde :

- Arrêté n° 63/98 du 20 octobre 1998

« *Considérant que le plateau de la Keyrié au nord de la Commune est un **espace boisé sauvage, sensible aux feux de forêts**, ouverts à la chasse et aux randonneurs, Considérant qu'il convient de **protéger et préserver** ce cadre naturel, patrimoine du Pays d'Aix,*

*Considérant qu'il apparaît nécessaire de **rappeler et de renforcer la réglementation existante** »*

Article 1 : durant toute l'année, à l'exception des véhicules autorisés, la circulation sur le plateau de la Keyrié et notamment sur les pistes DFCI de 1^{ère} catégorie CO 103 et CO 102 est interdite à tout véhicules à moteur.

- Arrêté n° 05/2000 du 05 janvier 2000

Il donne la liste des voies et chemins sur lesquels la circulation est interdite aux véhicules de plus de 18 tonnes : chemin des savoyards VC n° 16, chemin de Cachène VC n° 11 bis, chemin des Grands Vallons VC n° 18, partie Est du chemin des Vérans VC n° 19, chemin de l'Aube VC n° 11, chemin du Vallon de Keyrié VC n° 8 et chemin Poilroux VC n° 6 et 7

Commune de **Vauvenargues** :

- Arrêté du 8 octobre 1996

« *Considérant **l'importance des espaces naturels** mis en zone ND et espaces boisés classés dans le POS*

*Considérant la nécessité de **prévenir les incendies de forêts**,*

*Considérant les **richesses naturelles** de ces espaces aussi bien d'un point de vue de la faune et de la flore,*

*Considérant que ces espaces sont dans des **zones de protection** européenne NATURA 2000. »*

Article 1 : le stationnement et la circulation de tout véhicule à moteur (automobiles, motocyclettes, vélomoteurs, cyclomoteurs, trials) sont rigoureusement interdits sur les chemins forestiers de défense contre l'incendie et les chemins ruraux dans les espaces sensibles de la commune et aux abords du Lac de Bimont.

Article 2 : sont exclus de cette interdiction les chemins ruraux : n°5, chemin du Puits d'Auzon à Jouques jusqu'à la ferme de la Sinne, n°10, chemin de Repentance, n°11, chemin de Sainte-Victoire jusqu'au lieu-dit Les Cabassols.

- Arrêté du 24 septembre 1996

Il réglemente l'accès de certains chemins communaux, la circulation sur ceux-ci est interdite aux véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 12 tonnes. Ces chemins sont : chemin des Adrechs de Clos, Chemin du Chalet, chemin de Claps, chemin des Gandons,

chemin des Inquiets, chemin des Mattes, chemin du Moulin, chemin de l'Oratoire Sainte Victoire, chemin des Plaines et chemin de Saint François.

Commune de Venelles :

- Arrêté n° 96/37 du 7 mars 1996

« *Considérant que le chemin du Collet Redon au départ du Parc Municipal des Sports jusqu'au quartier du Garagay est un **sentier feu** réservé uniquement aux promeneurs à pied, et aux véhicules de service et d'entretien,*

*Considérant que l'intérêt majeur de la **sécurité publique** justifie pleinement l'interdiction ainsi apportée au libre usage de ce chemin par les conducteurs de tout véhicule moteur »*

Article 1 : pour des raisons de sécurité, la circulation de tout véhicules moteur (auto, moto, cyclomoteur) sauf véhicule de service, est désormais interdite sur chemin du Collet Redon au départ du Parc Municipal des Sports jusqu'au quartier du Garagay.

- Arrêté n° 94/226 du 16 juin 1994

Il autorise la circulation des véhicules sur le chemin de l'Aubère aux véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes

- Arrêté n° 2000/474 du 5 décembre 2000

Il interdit la circulation des véhicules supérieurs à 7 tonnes sur le chemin des Carlues

Commune de Saint Paul lez Durance

- Arrêté du 18 janvier 1978

Il interdit la circulation des véhicules d'un poids total en charge supérieur à 10 tonnes sur la voie communale n°202, à l'exception du pont sur le canal EDF (pont des Couvents et de ses rampes d'accès).