

Le projet de piste DFCI n° CO 110 au *Puig de Les Feixes*

Ce document a pour objectif de présenter un projet de construction d'une piste DFCI¹ ceinturant le *Puig des Feixes* (l'un des contreforts du Canigou, non loin de Vinça) et d'en relever quelques aspects méritant réflexion.

Le secteur *Puig de Les Feixes* n'entre dans le cadre d'aucune zone protégée, il n'est pas sous le régime de *Natura 2000* ni sous le régime de « Canigó Grand Site ». De ce fait, les aménagements en projet sur ce territoire, comme celui dont il est question ici, ne sont pas soumis à enquête publique préalable.

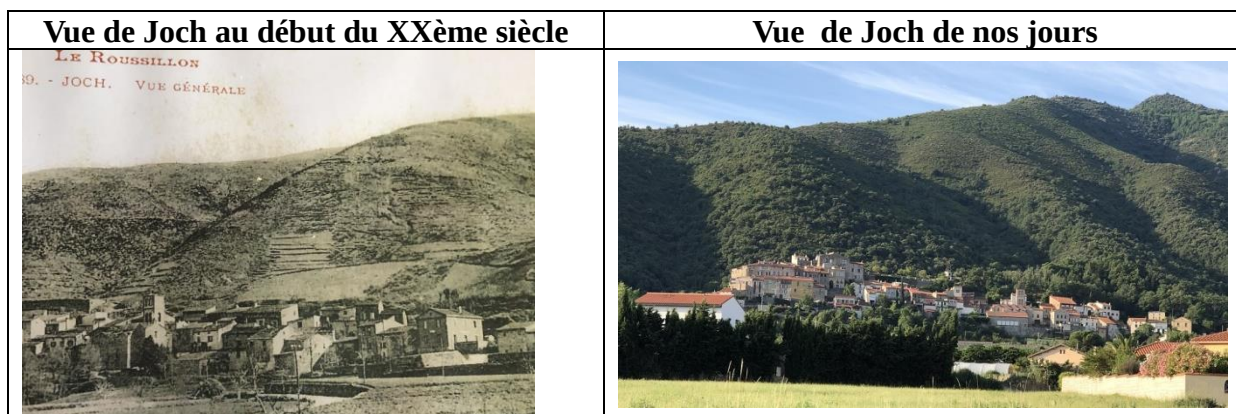
1. Le *Puig de Les Feixes*. Présentation.

Il s'agit de la montagne qui, au sud, domine le village de Joch et la plaine de Vinça. Alors que le village de Joch s'étage de 250 m à 400 m d'altitude (au « Casteil », belvédère situé au-dessus du village, point de départ de plusieurs randonnées locales), le massif culmine, quant à lui, à 926 m.

L'aspect de cette montagne s'est modifié au cours du temps.

Avant 1950, il s'agissait d'une montagne de labeur. De nombreux murets y étaient construits, limitant des terrasses (feixes) dont la plupart étaient cultivées. Les *cortals* (*Cortal des Feixes*, *Cortal Nou*, ...) étaient occupés et le mas de *La Fou* habité. L'eau coulait toute l'année dans les deux ravins centraux (*Correcs de Sant Marti* et d'*En Pere Farrer*) de même qu'à la *Font del Camp d'en Cros*. La végétation générale était soit rase, soit une forêt clairsemée, incombustible. Des châtaigneraies étaient entretenues tout autour du mas de *La Fou* (versant est, Glorianes) et du *Cortal Nou* (versant ouest, Finestret)

De nos jours, il s'agit d'une montagne de loisirs. Les cultures ont été abandonnées. Si l'on excepte les châtaigneraies, toujours présentes sur les versants Est et Ouest, la végétation est devenue soit rarement une forêt de chênes verts, soit, plus fréquemment, un maquis dense. En dehors des sentiers parcourus et balisés, la montagne est devenue difficilement pénétrable.



¹ DFCI : Défense des Forêts Contre l'Incendie

2. Le projet DFCI CO n°110 ceinturant le *Puig des Feixes*

Le "projet DFCI CO110" concerne la construction d'une piste destinée *a priori* à la « défense contre l'incendie », située sur les territoires de Joch et de Finestret (Pyrénées-Orientales).

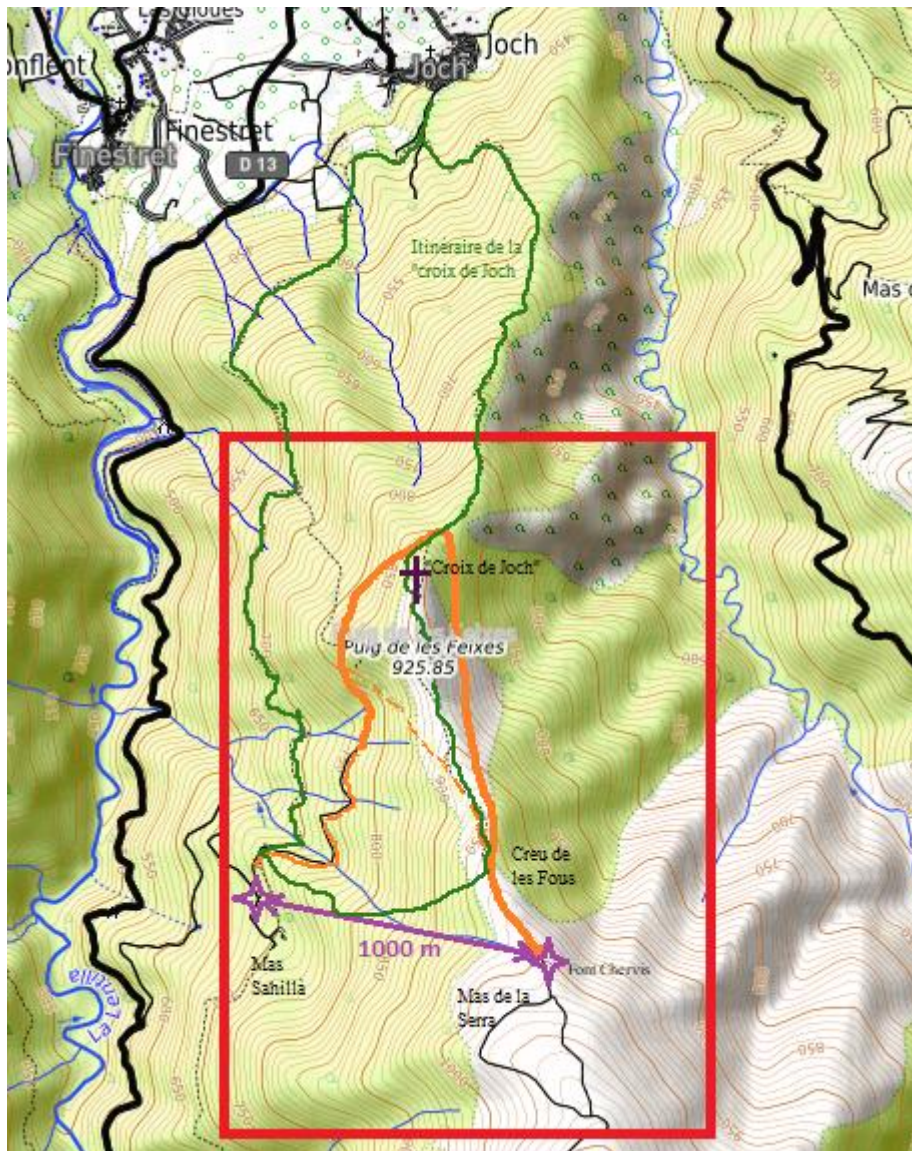
2.1. Une vue d'ensemble de ce projet sur une carte schématique

La carte ci-contre montre la zone concernée. Il s'agit du secteur *Puig de Les Feixes*.

On distingue au nord de la carte les villages de Joch et Finestret. En noir gras, sont représentées à l'ouest, la route de Vallestavia et au nord-est, celle de Glorianes.

La piste en projet est représentée en orange plein.

On remarque sur la carte, au sud-ouest, en trait noir fin, la piste menant au mas *Sahillà*, constituant l'unique habitation de la zone. Cette piste, fortement endommagée lors de la tempête *Gloria*, a été réparée jusqu'au mas *Sahillà*.



Cette piste est ensuite prolongée sur 1,3 km environ par une ancienne piste, longtemps abandonnée car devenue impraticable à cause du ravinement, qui menait jusqu'à une aire de retournement. Elle a été récemment partiellement remise en état.

Au sud, venant de la partie haute du massif (du secteur *Pic Sainte Anne*), on distingue une piste (privée et dont une partie ne bénéficie d'aucun droit de passage) en trait noir fin, qui passe près des ruines du mas de *La Serra* et se termine un peu en dessous de ce lieu-dit, près de *Font Chervis*.

2.2. La piste en projet

Elle serait destinée à relier la piste du mas *Sahillà* à la piste privée existante au-dessus de *Font Chervis*.

Elle emprunterait d'abord le tracé de l'ancienne piste jusqu'à l'aire de retournement (tracé parallèle noir et orange sur la carte schématique).

Ensuite (tracé désormais en orange plein), de la raquette de retournement, elle devrait s'élever sur le versant Ouest de la crête des *Feixes*, jusqu'à l'arête de la *Serradella* (côte 840 environ, au Sud du lieu-dit *Cortal Nou*, côte 764 sur la carte IGN), puis passer sur son versant Nord, celui qui domine la plaine de Vinça jusqu'au voisinage du *Cortal des Feixes* (côte 853 sur la carte IGN).

Au *Cortal des Feixes*, la piste passerait en versant Est, longeant la crête faîtière à quelques mètres en dessous puis parcourant la crête elle-même jusqu'à la *Creu de les Fous*, col et point de jonction du sentier de la *Croix de Joch* avec celui du « tour de *Sainte-Anne* ». Elle s'élèverait enfin jusqu'à la piste de *Font Chervis*.

De ce fait, il s'agirait d'une piste panoramique « en balcon » qui ceinturerait bel et bien tout le massif du *Puig de Les Feixes* dans son intégralité. Sa longueur totale serait d'environ 4,5 km.

2.3. Superposition avec l'itinéraire pédestre *Croix de Joch / Sahillà*

Au sommet du *Puig de Les Feixes* est dressée une croix, la *Croix de Joch*, qui donne son nom à un itinéraire de randonnée labellisé et très prisé des randonneurs. Cet itinéraire est figuré en vert sur la carte schématique. Il s'agit d'un itinéraire de difficulté moyenne, présentant depuis le sommet des *Feixes* (926 m) de magnifiques vues, aussi bien sur la plaine du Roussillon que sur le massif du Canigou. On peut faire l'aller et retour depuis le village de Joch, ou bien faire la boucle *Joch / Croix de Joch / Sahillà / Joch*. Un départ est possible aussi depuis les villages de Rigarda ou de Finestret. Un avantage majeur de cet itinéraire est qu'il est intégralement tracé en milieu naturel préservé, exclusivement sur sentiers. Cet itinéraire a été décrit dans les pages du quotidien *L'Indépendant* (dimanche 2 avril 2017) ainsi que dans celles de la *Semaine du Roussillon* (n°1262). Il est possible de voir aussi sa description complète sur le site *Wikiloc*. Il faisait partie intégrante d'une course à pied vinçanaise très prisée, la *Ronda dels Bojos*. Pour le village de Joch, cet itinéraire présente un atout de premier ordre sur le plan touristique et environnemental.

La piste en projet devrait rejoindre le sentier de la *Croix de Joch*, à 300/400 mètres environ sous le sommet, et le remplacer au niveau du dernier épaulement avant le sommet (*cortal des Feixes*). De là, cette piste continuerait en suivant le tracé de l'ancien chemin de Joch à la *Bastide* : le long de l'arête Sud du pic des *Feixes*, la piste se situerait à quelques mètres en dessous du sentier, puis elle remplacerait à nouveau le sentier actuel jusqu'à la *Creu de les Fous*.

2.4. Quelques photos

La saignée de l'ancienne piste bien visible dans la forêt et l'aire existante de retournement à la fin de cette piste.

Symbolisé en jaune, le départ de la piste projetée.



En jaune, le tracé envisagé sur le versant Ouest. On distingue à droite de la photo, la fin de l'ancienne piste.



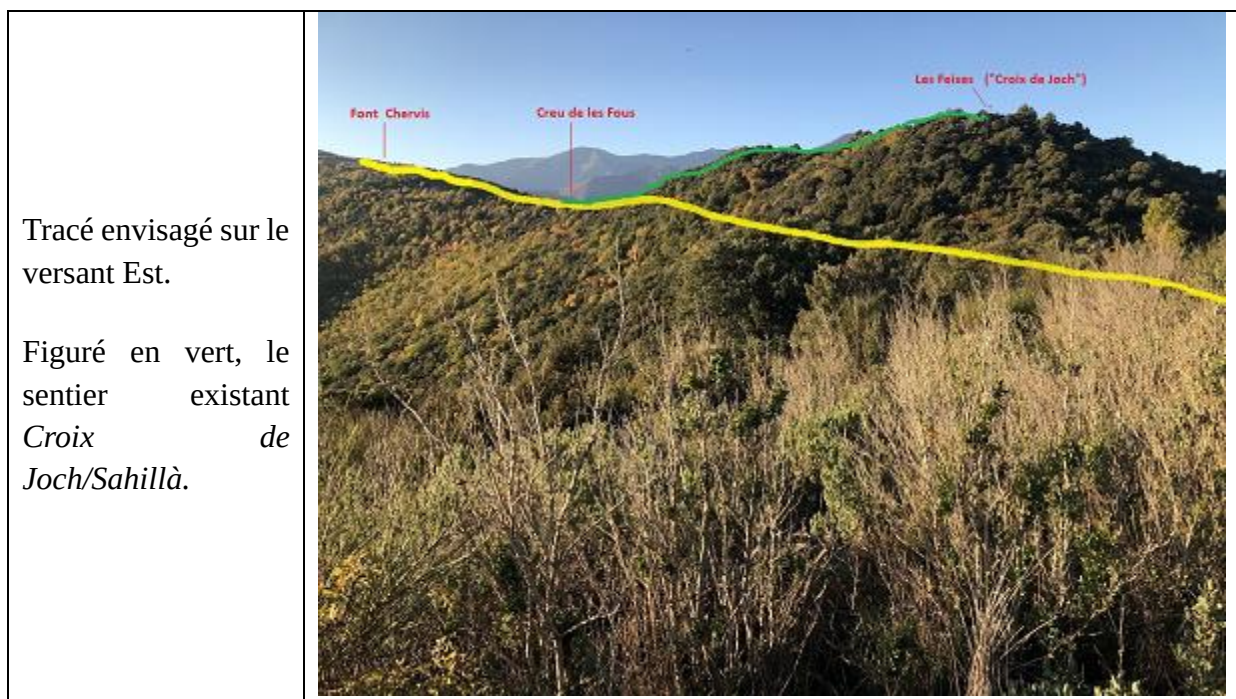
Tracé approximatif envisagé sur le versant Nord, immédiatement en contrebas de la *Croix de Joch*.



Détail de la superposition piste envisagée / sentier (figuré en vert) au niveau du *Cortal des Feixes*.

La photo est prise depuis le « poste 5 ».





3. Aspects à prendre en compte

3.1. Conséquences sur l'intérêt environnemental

Le massif des *Feixes*, qui domine la Baronnie de Joch, est, jusqu'à ce jour, vierge de tout aménagement autre que des sentiers. Depuis les Aspres, à l'est, il s'agit du seul et unique secteur d'importance pour lequel il en est ainsi. La construction de la piste bouleverserait toute la partie haute du massif, en la privant radicalement et irréversiblement de son caractère naturel.

3.2. Conséquences sur l'intérêt touristique

Le massif des *Feixes*, précisément par son caractère naturel, constitue un fleuron et un attrait touristique incomparable pour le Bas-Conflent. Il fait office de « figure de proue », belvédère au-dessus de la Baronnie. C'est pour cette raison que de nombreux randonneurs et amoureux de la nature viennent le parcourir en toute saison et tout le long de l'année. La présence d'une piste carrossable sur la partie la plus intéressante du massif réduirait à néant son attrait.

3.3. Conséquences sur la fréquentation

Une fréquentation motorisée en serait facilitée. Il est à craindre, en effet, que, même interdite à la circulation, cette piste carrossable nouvellement tracée soit choisie comme terrain ludique pour différents engins motorisés. Cela d'autant plus que la piste en projet permettrait la connexion d'un circuit de très longue distance, allant, au minimum, de Boule d'Amont à la route de Vallestavia.

3.4. Conséquences sur la nécessité de maintenance

Si le risque d'incendie existe, celui de tempête du type supérieur ou égal à la tempête *Gloria* existe au moins autant. Dans un tel cas, l'ensemble des pistes du département est exposé au ravinement, et la piste en projet n'échapperait évidemment pas à la règle. *Gloria* a détruit la piste menant au Mas *Sahillà*, et ce sont diverses tempêtes successives qui ont raviné et rendu totalement impraticable la portion de piste faisant suite, reprise par le projet. La même situation est amenée à se reproduire périodiquement, nécessitant de façon récurrente une maintenance coûteuse.



4. Des choix déconcertants, pourquoi ?

Au vu de la carte topographique, dans l'hypothèse de l'utilité d'une jonction Sahillà / Mas de la Serra, cette jonction devrait logiquement être construite exactement à l'Est du Mas Sahillà. En quelques lacets, il est possible d'y réaliser une jonction raccourcie, sur des pentes abritées des vents dominants donc moins exposées au feu.

Or, l'option choisie est une pénétration maximale, en permettant systématiquement un accès motorisé à tous les points d'intérêt du massif. Cette option paraît déconcertante dans la mesure où elle présente de très nombreux inconvénients, permettant d'affirmer que les arguments en faveur de cette piste ne sont pas convaincants, ni pour combattre un éventuel front de feu ni pour assurer une continuité :

- Longueur accrue du tracé. Le tracé a été « dévié » inexplicablement vers le Nord, englobant ainsi la croix de Joch, par rapport à une première ébauche (visible sur un document de travail émanant de la Comcom. Ceci en contradiction avec les recommandations de « tracé minimal » afin de minimiser les temps de parcours en cas d'éventuelle intervention)
- Dangereuse (long passage exposé au vent et en contre-haut d'une pente couverte de maquis, transformant en cas d'incendie la piste en deux impasses). Tout cela en contradiction flagrante avec les recommandations usuelles en matière de DFCI (voir guide² complet DFCI 2013 édité par la Préfecture du Var)

² « Il est tout aussi inutile que dangereux de tenter de s'opposer au passage du feu à des endroits où il est puissant et se déplace rapidement. Seul l'échec est assuré. Il sera combattu avec des chances de succès là où le rapport de forces peut être inversé. Pour cela, il convient d'installer des ouvrages de DFCI dans des zones à l'abri du vent...

- Dommages irréversibles à un environnement qui devrait au contraire être valorisé.
- Maintenance qu'il faudra assumer, chose dont on peut douter. Il s'agit d'un projet parasite dont la maintenance, compte tenu de son inutilité, ne pourra jamais être pérennisée³.

On note d'autre part dans l'instruction de ce dossier une absence totale de concertation avec un quelconque organisme ou une quelconque association de protection de l'environnement. Cette absence de concertation contrevient aux recommandations⁴ 30, 31 et 48 du rapport édité en 2016 par le ministère de l'agriculture :

https://agriculture.gouv.fr/sites/minagri/files/cgaaer_15102_2016_rapport.pdf

On peut parler d'une authentique omerta. Le projet n'a été révélé qu'une fois concocté dans des conditions inconnues.

5. Conclusion

Les raisons de ce choix irrationnel apparaissent ainsi totalement étrangères à une éventuelle vocation de défense contre l'incendie. Le label « DFCI » est, de toute évidence, usurpé et détourné à des fins d'aménagement servant des intérêts particuliers. L'objectif est, clairement, de permettre à quelques privilégiés un accès motorisé 4x4 jusqu'aux abords du Puig des Feixes et ce, en faisant abstraction de toute préoccupation environnementale. C'est là le fruit de manœuvres d'un lobbyisme réussi. C'est en effet un véritable « coup de maître » pour un lobby aménageur de décrocher le pompon d'un label DFCI (argent public, sujet tabou, anonymat des commanditaires, ...). Ce lobbyisme prospère d'autant plus facilement⁵ qu'en matière de DFCI les instances décisionnaires ne brillent pas par leur esprit critique. Il est nécessaire que ce détournement soit révélé aux citoyens et connu de tous.

Nous avons une responsabilité vis-à-vis des générations futures : quel territoire leur laisserons-nous ?

... Les ouvrages de DFCI destinés à permettre l'arrêt du front doivent être installés dans des lieux propices à la lutte contre les feux propagés par les vents dominants (mistral ou vent d'est) :
 ⇒ à l'abri du vent,
 ⇒ dans les versants ne recevant pas le vent dominant »

³ La Cour des Comptes (rapport 2013) relève le grand nombre de pistes « à vocation DFCI » abandonnées à l'érosion.

⁴ « ... La programmation des travaux de création et d'entretien des équipements de DFCI doit donner lieu à un dialogue préalable avec ces organisations (Note : de protection de l'environnement), dans la perspective d'un respect accru de l'environnement et de la biodiversité ».

⁵ La Cour des Comptes relève de nombreux cas : « En l'absence de réservation de la politique de DFCI pour et par les services de l'État (souvent par manque d'argent), n'importe quelle collectivité territoriale (commune, communauté de commune, département...) peut s'emparer de ces missions sous réserve de co-financer pour partie. On assiste donc à une multiplication des acteurs, souvent sans beaucoup de concertation et avec création de structures semi-publiques qui ont pour but la captation de subventions européennes, nationales ou locales et leur utilisation pour tous projets à vocation plus ou moins DFCI comme l'exploitation forestière, la mise en valeur agricole, la chasse... »

Nous voyons sous nos yeux (à titre d'exemple) ce qu'il en est de la plaine de Vinça, mité par une urbanisation galopante. Il s'agit maintenant de la montagne que nous connaissons en l'état, avec ses sentiers ancestraux. Doit-on « l'aménager » au profit d'intérêts lobbyistes sous un fallacieux prétexte de « défense contre l'incendie » ou doit-on laisser la nature exercer ses droits ?

Le « réchauffement climatique » ne cautionne pas pour autant des interventions humaines irréparables. Le projet présenté concerne une zone de maquis totalement inhabitée (il serait savoureux, s'il n'y avait pas de la pure hypocrisie, de lire que le financement d'un tel projet est destiné à « la sécurité des populations⁶ »). Il n'y a aucun enjeu, aussi mineur soit-il, de protection de populations ou de biens immobiliers.

Un projet présenté comme « DFCI » n'est pas nécessairement vertueux, le cas de la piste Finestret CO110 le prouve. Il s'agit d'un « cas d'école » qui démontre une dérive possible du concept DFCI.

La défense contre l'incendie, nécessaire et souhaitable, concerne d'autres enjeux, sur d'autres territoires.

⁶ Peut-être celle des sangliers. Quoique ...