



***METHODOLOGIE RELATIVE A LA MISE EN ŒUVRE  
DES OBLIGATIONS LEGALES DE DEBROUSSAILLEMENT  
LE LONG DES VOIES APPARTENANT AUX COMMUNES  
OUVERTES A LA CIRCULATION PUBLIQUE***

**En application de l'article 7 de l'Arrêté Préfectoral  
n° DDTM34-2013-03-02999 du 11 mars 2013 relatif à la  
PREVENTION DES INCENDIES DE FORETS  
« DEBROUSSAILLEMENT ET MAINTIEN EN ETAT EBROUSSAILLE »**



Méthodologie élaboré dans le cadre des travaux de l'actualisation du Plan de Massif de Protection des Forêts Contre les Incendies du grand pic st loup entendu aux communes voisines par les bureaux d'études Alcina et Pyrénées Cartographie



## 1. DEFINITION DU RESEAU

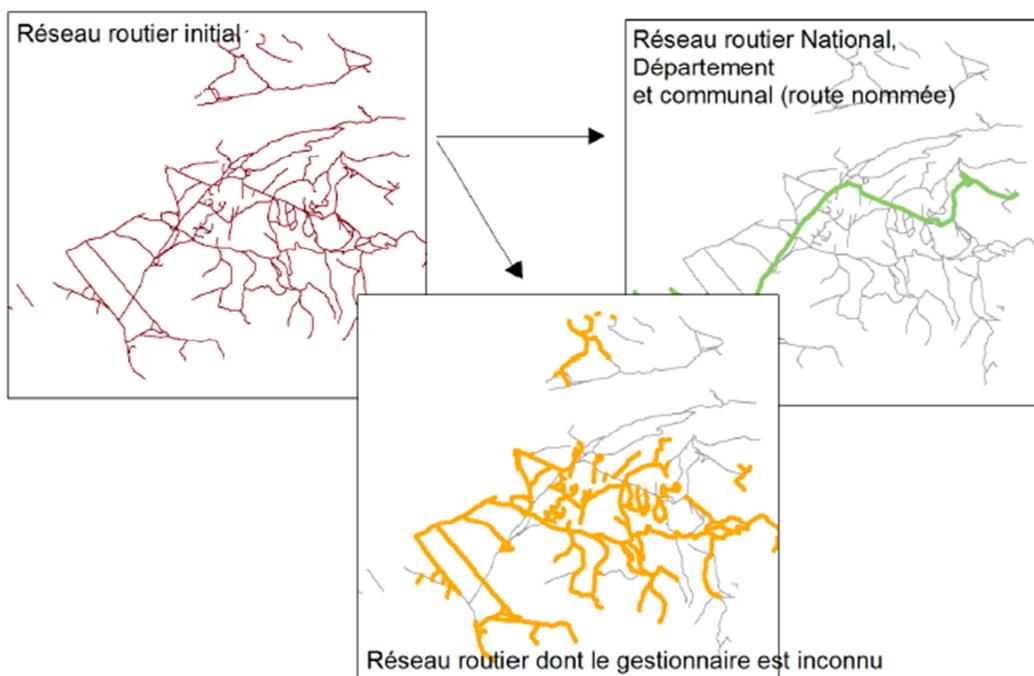
Cette première phase de la méthodologie se décompose en trois parties visant à améliorer à chaque étape la connaissance du réseau routier :

- Etape 1 : repérage à partir de la base de données routière des éléments de voirie dont le gestionnaire est déjà connu
- Etape 2 : extraction à partir du cadastre des terrains et emprises en propriété communale
- Etape 3 : croisement de la voirie avec les propriétés communales afin d'identifier les tronçons en secteur communal et privé.

*Remarque :* Dans le cas où le cadastre DGFIP serait disponible sous forme numérisé, il pourra être envisagé de qualifier les tronçons identifiés à l'étape 3 en chemin vicinal ou rural.

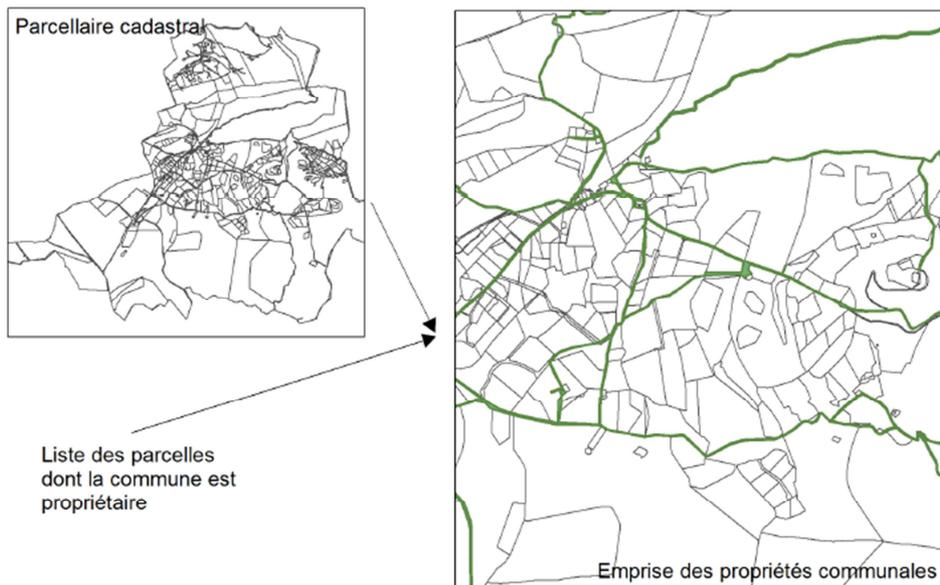
### 1.1 Extraction du réseau routier

Le réseau global est constitué à partir du Référentiel à Grande Échelle (RGE) de l'IGN. A partir de ce référentiel, nous sélectionnons les tronçons de voirie dont le gestionnaire est inconnu et dont l'emprise permet la circulation d'un véhicule (les sentiers sont notamment exclus). Les tronçons seront considérés inconnus dès lors que la base de données ne précise pas le type de gestionnaire (Départementale, Nationale) ou que ces derniers ne possèdent pas de nom de rue (auquel cas, la voirie appartient dans la très grande majorité des cas à la commune). Cette méthode est présentée dans le schéma ci-après :

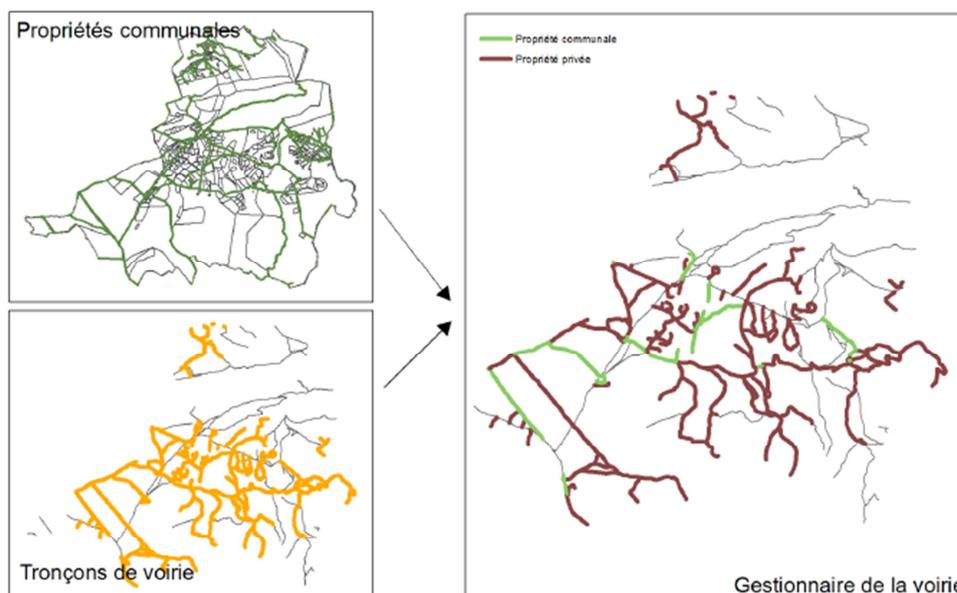


### 1.2 Extraction des terrains communaux

A partir des éléments du parcellaire cadastral ainsi que de la liste des parcelles dont la commune est propriétaire, nous extrayons les emprises sur lesquelles la commune est propriétaire. Nous retenons ainsi les parcelles communales mais également tous les "vides" non cadastrés représentés sur le cadastre. Cette méthode est présentée dans le schéma ci-après :



### 1.3 Détermination des gestionnaires des tronçons



Les éléments calculés aux deux étapes précédentes sont croisés géographiquement afin de déterminer quel tronçon de voirie est en terrain communal ou privé. Ce croisement est réalisé à l'aide de filtre morphologique afin de compenser les effets de distorsion liés à la généalogie de production du référentiel cadastral. Quelques ajustements manuels sont réalisés pour corriger certains points de détail.

Il convient néanmoins de noter que cette méthode ne permet pas de déterminer à 100% le gestionnaire des tronçons. En effet, il peut exister localement des distorsions importantes du cadastre dépassant les tolérances des outils de croisement. Dans de tel cas de figure, le tronçon de voirie peut être considéré comme appartenant au domaine privé. Néanmoins, l'usage fait que cette partie est considérée comme assise de la voie publique ouverte à la circulation publique et non comme une voie privée. D'ailleurs, de manière générale, la collectivité entretient l'ensemble du linéaire et pas seulement les tronçons de voie correctement cadastrés. De ce fait, lorsqu'un décalage cartographique est présent, il a été considéré un usage public de la voie sur l'intégralité du linéaire.

Cette étape permet de réaliser la **carte n°1 : Classement des voiries selon leur fonction**.

Cette carte distingue donc les voies nationales, départementales, communales et privées ainsi que le type de revêtement de la voirie (revêtue, empierrée, naturel).

## 2. QUALIFICATION DU RESEAU AU REGARD DES OLD

La démarche adoptée vise à sécuriser la circulation du public et des engins de lutte depuis et vers les habitations. Cette partie du travail a donc pour objectif de qualifier le réseau routier au regard des éléments suivants : le réseau est hors contexte urbain, il mène à des habitations, il concerne le trajet effectif qu'emprunteraient les occupants de l'habitation en cas d'évacuation.

Trois étapes sont donc nécessaires :

- Etape 1 : Exclusion des zones urbanisées
- Etape 2 : Distinction habitat / construction
- Etape 3 : Recherche du chemin le plus court vers les départementales

### 2.1 Exclusion des zones urbanisées

Cette étape vise à éliminer des travaux de qualification, l'ensemble des voiries situés en milieu urbain. Pour cela, nous utilisons un filtre morphologique permettant de déterminer les emprises bâties à partir des bâtiments de la BD TOPO de l'IGN. Deux critères ont été fixés lors de cette approche et permettent de définir à proprement parlé la tache urbaine :

- Les bâtiments appartenant à la tache urbaine doivent être proches de 30m au maximum
- Les taches contenant au maximum 3 habitations sont considérées comme des hameaux et sont exclues de la tache urbaine.

Une fois l'espace urbain déterminé, les voiries intersectant cette emprise sont exclues du réseau soumis aux OLD.



### 2.2 Distinction habitat / construction

Les données associées aux bâtiments de la BD TOPO-IGN ne permettent pas de qualifier le type de bâti à l'exclusion des bâtiments industriels, remarquables (Mairie, Eglise, ...). Dans une première approche et afin d'identifier le bâti résidentiel, un filtre excluant les bâtiments de moins de 25 m<sup>2</sup> a été appliqué.

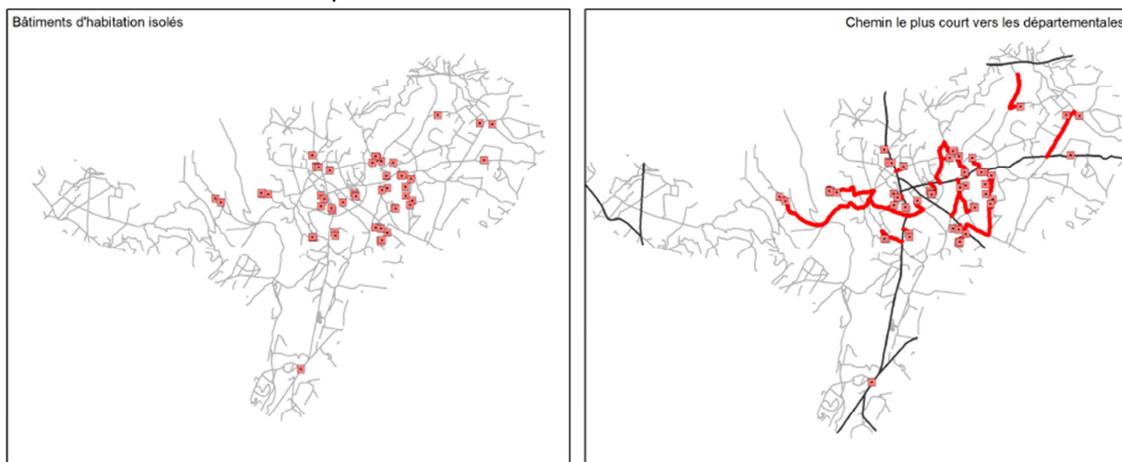
Une analyse plus fine a également été réalisée grâce aux données MAJIC (issues de la DGFIP) qui ont permis de déterminer les bâtis qui étaient occupés et donc a permis de faire un premier tri avant le travail sur le terrain afin de gagner du temps.

### 2.3 Recherche du chemin le plus court vers les départementales

A partir de l'étape 1 et 2, une sélection est effectuée afin de n'étudier que les bâtiments d'habitation ou connaissant une occupation ponctuelle (résidence secondaire, relais de chasse, logement saisonnier...) situés en dehors des taches urbaines.

Il est recherché ensuite pour chaque bâtiment, le chemin le plus court pour rejoindre la départementale la plus proche en utilisant le réseau de voirie identifiés dans la première étape. Cette voirie est néanmoins hiérarchisée et priorisée. Ainsi le calcul de plus court chemin emprunte par ordre de priorité:

1. les voiries communales revêtues
2. les voiries communales empierrées
3. les voiries privées empierrées
4. les voiries communales en terrain naturel
5. les voiries privées en terrain naturel



### 2.4 Détermination des voiries qui sont exposées au risque incendie de forêt

Une fois l'ensemble des étapes précédentes réalisées, une dernière couche est rajoutée permettant de visualiser les zones exposées au risque d'incendie de forêt ainsi que les zones situées à moins de 200 mètres de ces dernières. Cette dernière étape permet d'exclure les tronçons de voiries prioritaires hors champs d'application des OLD et de se concentrer uniquement sur les voiries qui sont soumises au risque incendie, ouvertes à la circulation et desservant une habitation isolée.

Cette étape permet de réaliser la **carte n° : 2 Voiries prioritaires appartenant à la commune ouvertes à la circulation publique et desservant des bâtis isolés.**

## 3. ETUDE DE TERRAIN ET PRECAUNISATIONS

Le travail cartographique réalisé dans les étapes précédentes est complété par une phase de terrain qui a pour objectifs :

- de relever les données techniques nécessaires à la proposition de programme de travaux (type de végétation, possibilité de mécanisation)
- de relever les cas de superposition d'OLD
- de valider le statut des voies communales retenues par le modèle notamment le statut effectif d'ouverture à la circulation publique et d'exclure les voies identifiées d'après l'analyse cartographique mais qui sont fermées à la circulation sur le terrain (présence de barrière ou panneau type B0).