

M. Gilbert JULIA

3 Place de l'Église  
66320 JOCH

Joch, le 03 mai 2022

à Monsieur le Président de la Communauté de Communes Conflent-Canigó

Objet : Observations et réserves à propos du projet de création d'une piste DFCI ceinturant le *Puig des Feixes* sur les communes de Joch et de Finestret (piste DFCI n° CO 10)

Monsieur le Président de la Communauté de Communes Conflent-Canigó,

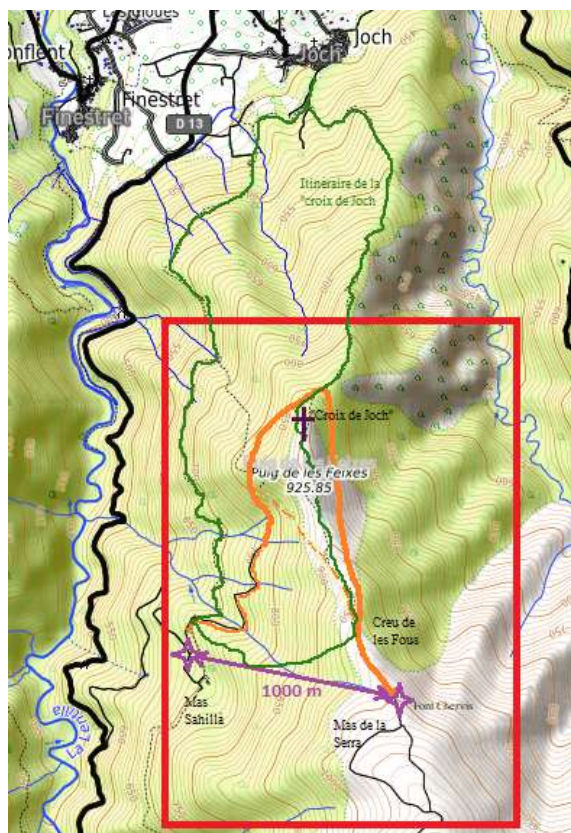
J'ai été informé de l'existence d'un projet de création de piste concernant le secteur « *Puig des Feixes* », sur les communes de Joch, Finestret et au-delà Glorianes et Vallestavia.

Pour mémoire, la carte ci-contre montre la zone concernée. La nouvelle piste à créer serait destinée à relier la piste existante du mas *Sahilla* à une piste venant de la partie haute du massif (du secteur *Pic Sainte Anne*), privée semble-t-il, au moins en partie.

La piste en projet est représentée en orange plein, soit un tracé panoramique d'environ 4,5 km .

L'option d'un tracé « panoramique », reliant les principaux points d'intérêt du massif, est, de mon point de vue, éminemment contestable. En l'état, ce projet me préoccupe car sa réalisation aurait, inexorablement, des conséquences désastreuses à plus d'un titre.

Je me permets de les détailler :



## 1. Conséquences sur l'intérêt touristique et environnemental

Il s'agit là de la réserve majeure que j'aurais à formuler. Le massif des *Feixes* constitue en un fleuron et un attrait touristique de premier ordre pour le Bas-Conflent. Il fait office de « figure de proue », belvédère au-dessus de la Baronnie. Au sommet du Puig de Les Feixes est dressée une croix, la Croix de Joch, qui donne son nom à un itinéraire de randonnée récemment labellisé et très prisé des randonneurs. 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*. Des randonneurs de plus en plus nombreux, individuellement ou en groupe, viennent spécialement, en toute saison, fouler son sommet, au départ de Joch ou de Finestret. Un avantage précieux de cet itinéraire est qu'il est intégralement tracé en milieu naturel préservé, exclusivement sur sentiers.

Or, 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, évenrant la montagne, 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*.

Autant dire que toute la partie haute du *Puig des Feixes* en serait bouleversée, littéralement défigurée, et perdrait définitivement son caractère naturel et authentique. L'attrait touristique de ce secteur serait évidemment considérablement affaibli, sinon anéanti. En examinant le tracé de la piste projetée, on garde l'impression d'une volonté d'impact paysager maximal, tous les points d'intérêt (belvédères, points de vue, ...) du massif sont affectés.

## 2. Conséquences sur la nature de la fréquentation

La piste en projet offrirait à tout type d'engins la connexion d'un circuit de très longue distance, allant, au minimum, de Boule d'Amont à la route de Vallestavia. Une fréquentation motorisée (motos, quads, ...) en serait facilitée. Il est à craindre que, même interdite à la circulation, cette piste carrossable nouvellement tracée soit choisie comme terrain ludique. Il est à noter d'ailleurs que cette fréquentation motorisée génère elle-même un risque d'éclosion d'incendie non négligeable<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> La thèse Albert MERINO 2015, « *Vivre avec le feu en région méditerranéenne* » page 248 souligne le fait que l'interdiction de circulation sur ce type de piste est purement symbolique : *Les pistes DFCL, mine de rien, sont source d'incendie parce que de fait, elles sont ouvertes à la circulation. Même si c'est interdit, dans la pratique, il y a plein de gens qui les empruntent. ...*

### 3. 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 *Sahilla*, 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 sûrement coûteuse qu'il faudra assumer. La longueur considérable du tracé prévu ne fera qu'accentuer le coût de maintenance.

D'autre part, je me permets d'attirer l'attention sur un autre aspect, très surprenant, concernant le choix du tracé envisagé :

### 4. Dangérosité du tracé

Si on examine le tracé envisagé, on remarque que toute sa partie située sur les versants Nord et Nord-Ouest des Feixes est située en amont d'une longue pente recouverte de maquis et, en outre, au vent dominant (tramontane) de celle-ci. Ce qui signifie qu'en cas d'incendie se déclarant sur cette pente, toute présence humaine y serait logiquement exposée au risque d'un feu montant et de surcroît attisé par le vent, soit, semble-t-il, la pire situation possible.

Dans l'optique d'un objectif purement DFCI, la logique du tracé envisagé est, pour le moins, déconcertante, voire extravagante au sens étymologique du terme. On a l'impression que ce tracé va délibérément au-devant de problèmes d'efficacité opérationnelle, bien identifiés, qui devraient être évités<sup>2</sup>

---

2. Ma référence est le « Guide des équipements de défense de la forêt contre les incendies » publié par la Préfecture du Var en 2013. La confrontation des caractéristiques du tracé envisagé aux préconisations techniques de ce guide est édifiante. Relevons parmi ces préconisations :

Page 11 : « *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* »

Page 28 : « *Les ouvrages de DFCI destinés à permettre l'arrêt du front doivent être installés dans des lieux propices à la lutte définis lors de l'élaboration du PIDAF, contre les feux propagés par le vent dominant : ⇒ à l'abri du vent, ⇒ dans les versants ne recevant pas le vent dominant* »

...

Clairement, le tracé que je mets en cause ne respecte aucune de ces préconisations. Comment s'explique un tel écart entre les préconisations varoises et le projet présenté ? On a du mal à comprendre, compte tenu d'une telle distorsion, comment ce tracé peut sérieusement être considéré comme relevant de la « défense contre l'incendie ».

## 5. Conclusion

Je suis habitant de Joch et, de ce fait, attaché à mon terroir. Face à un tel projet, impactant aussi lourdement un environnement patrimonial d'intérêt touristique incontestable, je ne peux que réagir et en souligner les inconvénients. En raison d'une telle accumulation d'effets désastreux, réaliser ce projet en l'état équivaldrait, pour la Communauté de Communes et plus particulièrement pour l'ensemble de la Baronnie de Joch à se tirer une balle dans le pied.

Aussi, je demande à ce que ce dossier soit reconsidéré de fond en comble.

N'est-il pas préférable de maintenir le statu-quo ? Il n'est pas démontré en effet qu'il y ait un réel intérêt à connecter la piste (privée!) du Mas de la Serra à la route de Vallestavia, connexion qui amènerait son lot de nuisances comme je l'ai indiqué. Le rapport entre les nuisances occasionnées et les bénéfices hypothétiques attendus est, à l'évidence, très nettement défavorable. L'abandon pur et simple du projet semble certainement la meilleure option.

Dans l'éventualité d'une connexion, pourquoi celle-ci n'est-elle pas prévue à l'abri du vent, exactement à l'ouest du terminus actuel de la piste de Sahillà existante (correc de l'Albadera) et conformément aux préconisations les plus élémentaires en matière de défense contre l'incendie ? Cette option, la plus logique, permettrait, a minima, d'épargner le secteur « Puig des Feixes », secteur dont la préservation paraît primordiale.

Je pense qu'il est de mon devoir de citoyen d'attirer votre attention sur ce dossier. Une révision radicale, prenant en compte de façon authentique l'intérêt général, et en particulier les intérêts environnementaux et touristiques de la Communauté, me paraît souhaitable. L'argument d'un réchauffement climatique à venir ne peut, ne doit, pas cautionner pour autant des projets d'aménagement hasardeux.

Espérant que mes arguments seront entendus, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma considération la plus distinguée.