

AVIS ET CONCLUSIONS

RELATIF A L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE D'UN PROJET D'ACQUISITION POUR L'AMÉNAGEMENT DU CHEMIN DE L'HUBAC DES DEFFENDS COMMUNE D'ESPARRON-DE-VERDON

0. PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT

1. AVIS

1.1 Sur le projet communal

Éléments historiques et techniques

Le projet

L'intérêt général porté par le projet

1.2 Sur la procédure de DUP

Une procédure nécessaire

L'examen des alternatives

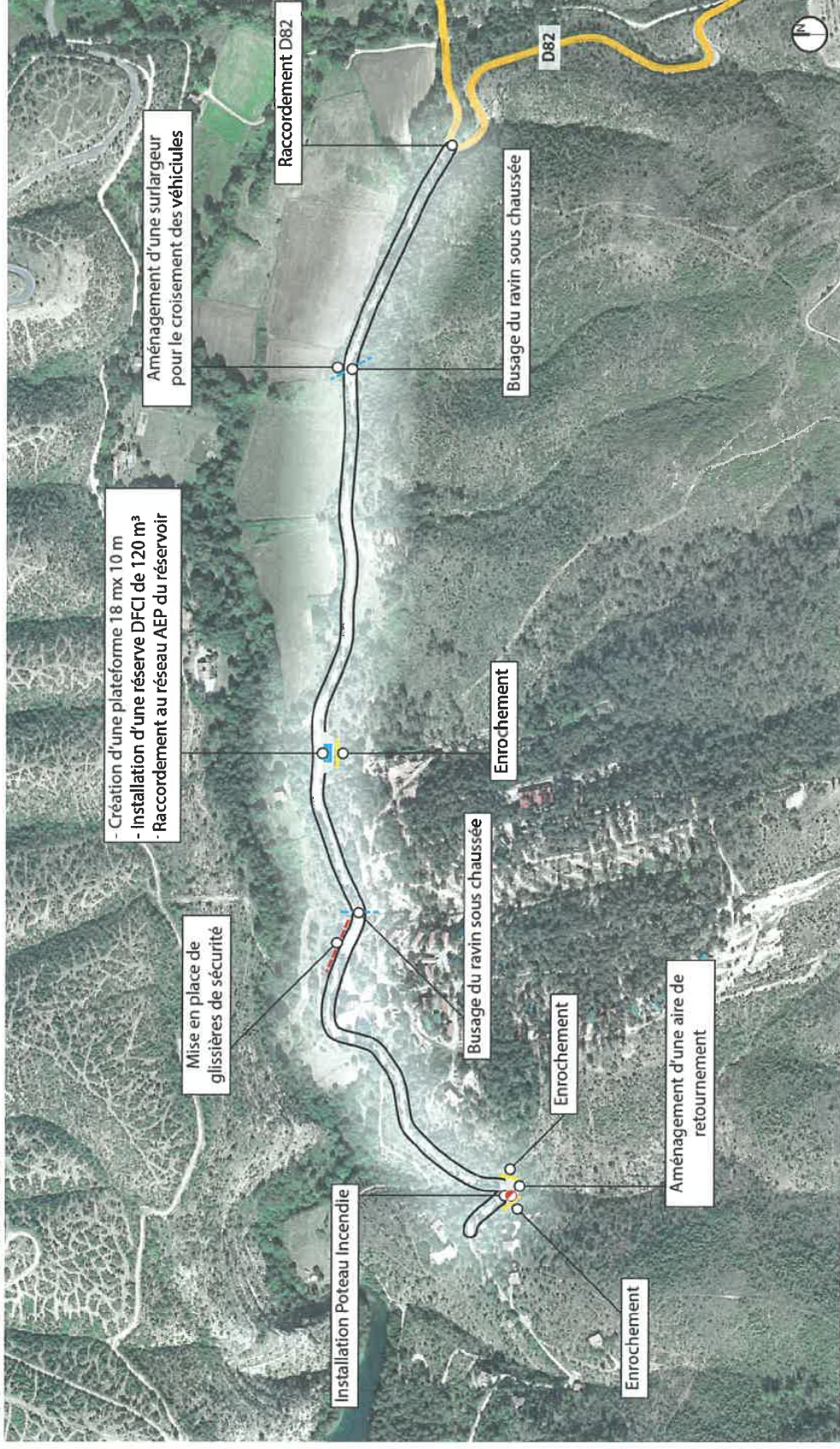
Le coût des travaux

Le préjudice subi par les propriétaires

2. CONCLUSION

Voir plan ci-dessous et planches noirs texte

Plan général des travaux
Échelle 1/4 000 - source GDF - voir les conditions d'utilisation de GDF



AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES

1. AVIS

Cette partie regroupe mes avis,

- sur le projet d'aménagement de sécurité et d'élargissement ponctuel du chemin de l'Hubac des Deffends,

- sur le dossier et la procédure,

en prenant en compte les points particuliers du projet évoqués dans les observations recueillies lors de l'enquête.

1.1 Le projet communal

Le projet communal est décrit à plusieurs endroits du dossier constitué pour la commune par le bureau d'études TPF Ingénierie pour la demande de DUP :

La commune d'ESPARRON-DE-VERDON envisage l'aménagement d chemin de l'Hubac des Deffends afin de l'élargir localement (surlargeurs pour croisement de véhicules) , de créer une aire de retournement, de poser des glissières de sécurité et de sécuriser son raccordement sur la RD 82.

1.1.1- Eléments historiques et techniques concernant le chemin de l'Hubac des Deffends

- **La création du Camping du Lac et la convention pour l'aménagement du chemin**

On trouve les éléments historiques et techniques de ce projet dans la notice explicative de la demande d'enquête préalable à la DUP, et dans les documents auxquels il est fait référence :

- p 11 - Rappel des enjeux et des justifications de l'intérêt général du projet

" Le chemin de l'Hubac des Deffends était un chemin rural à caractère agricole qui desservait, depuis la RD 82, les quelques habitations situées au delà de l'emplacement envisagé pour l'aménagement d'un camping."

- La notice précise que la création du camping s'accompagne d'une convention signée entre l'aménageur et la commune, acceptée par les partis et visée par la Préfecture de Digne le 22 juillet 1981.

Parmi les objets de cette convention il s'agit de:

"Fixer la nature, l'importance et les conditions d'exécution et de financement des travaux d'équipements publics d'infrastructure et de superstructure nécessités par l'opération."

(Article 1-2)

"L'opération a pour but la création d'un camping ..."

"Le nombre d'emplacements créés serait de 600"

(Articles 2-1 et 2-2)

Concernant l'équipement :

" Voirie : Le terrain est desservi au nord par un chemin communal qui se raccorde au CD 82.

L'emprise de ce chemin communal doit permettre à l'aménageur de porter la largeur de la plate forme à 5 mètres sans acquisition de terrain.

Le raccordement avec le CD 82 se fera suivant les directives des services de l'Equipement.

Ces travaux seront à la charge de l'aménageur.

Une aire de stationnement sera créée à l'entrée du camping pour recevoir les véhicules des visiteurs ou des nouveaux arrivants de façon à ne pas encombrer le chemin communal.

Toutefois l'aménageur devra réaliser avant toute exploitation le raccordement de son camping au chemin communal dit des Plêches qui constituera une issue de secours et un passage pour les services de lutte contre l'incendie."

(Article 4)

" Délai d'exécution. Les travaux d'aménagement devront être réalisés dans un délai de 3 ans après délivrance du permis de construire."

(Article 5)

- Le permis de construire du camping a été délivré en juillet 1981

- Les travaux réalisés pour l'aménagement du chemin après la création du camping

Deux constats apparaissent concernant la voirie actuelle après ces travaux :

A- L'emprise actuelle de la voirie carrossable diffère en plusieurs points du chemin communal cadastré.

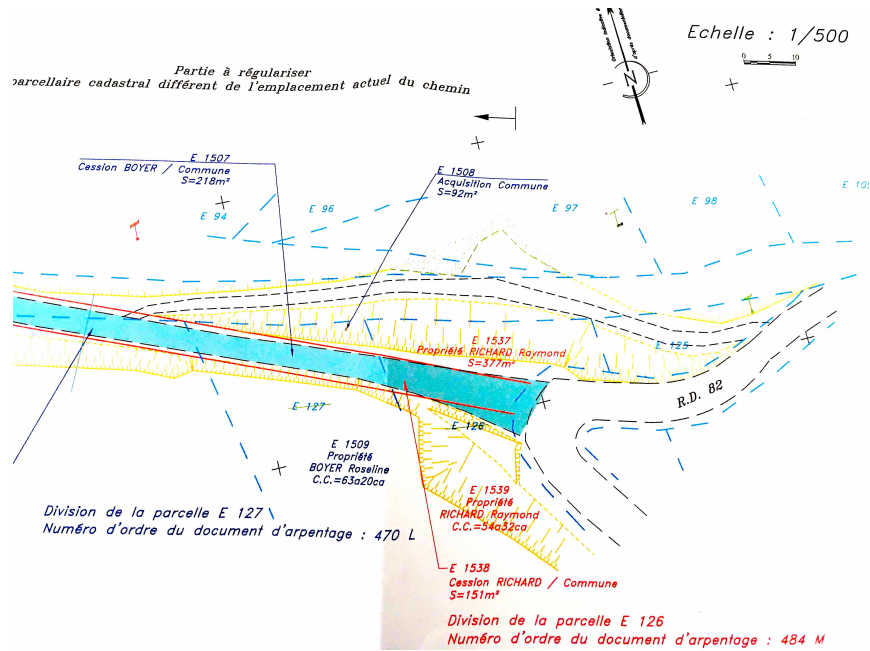
Le plan d'alignement, et plan parcellaire, établi par un géomètre et joint au dossier met en évidence ces différences.

La voirie actuellement pratiquée y figure en bleu, les deux traits rouges de part et d'autre indiquant le projet d'emprise portée à 6 mètres.

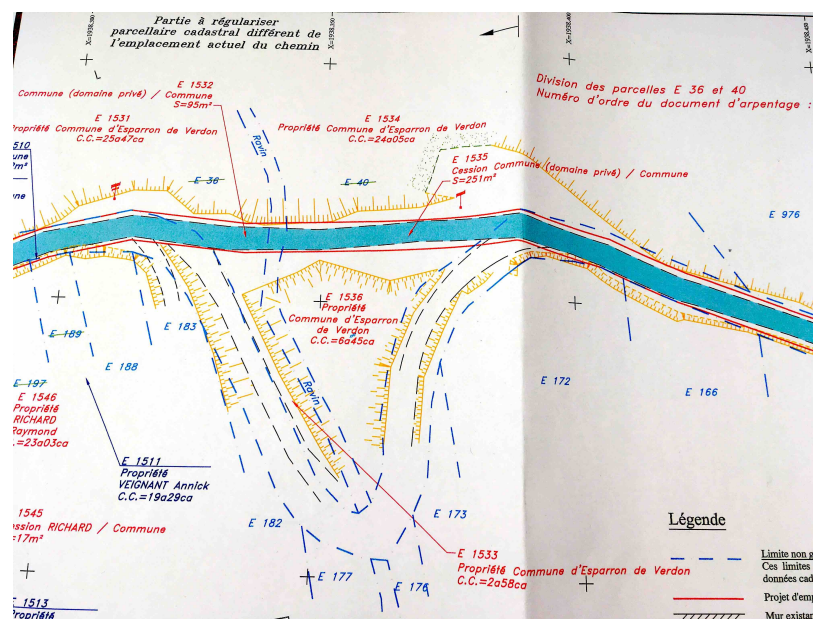
Le chemin cadastré, lorsqu'il ne correspond pas au tracé actuel, est représenté par des tiretés bleus.

Parmi les nombreuses modifications d'emprise, les plus importantes portent sur trois endroits du parcours :

- Au raccordement avec la voirie départementale l'assise du chemin diffère sensiblement sur 150 mètres environ, modifiant le point de jonction avec la RD 82 pour l'établir sur des parcelles privées dont celle de l'aménageur du camping.



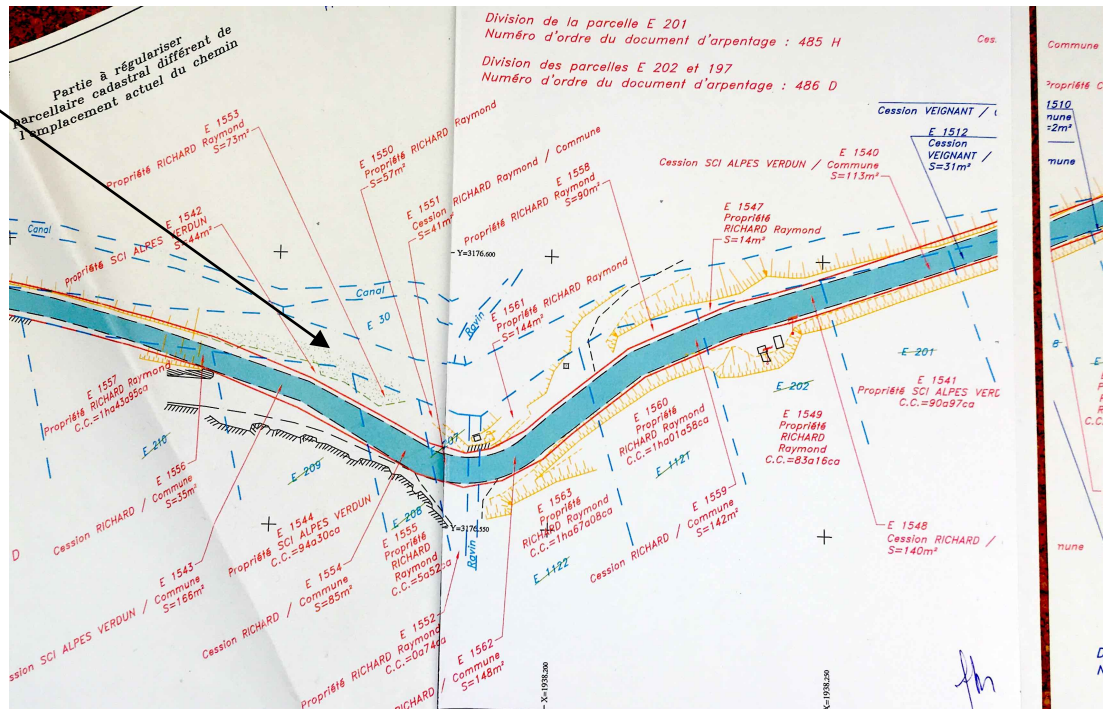
- Pour le franchissement d'un ravin, les travaux ont coupé droit, en remblai, dans des parcelles du domaine privé de la commune, sur 60 mètres.



- Face au terrain de camping le chemin communal a été délaissé et l'emprise sensiblement déplacée au sud, en amont du tracé d'origine, en majorité sur les parcelles de l'aménageur du camping, et sur près de 200 mètres.

Sur l'extrait du plan d'alignement et plan de division parcellaire on note la proximité du tracé cadastral et de la voirie existante:

chemin
cadastré



Ces modifications ont été réalisées par l'aménageur du camping, sans qu'il y ait trace d'accord préalable des parties, et en transgression des termes de la convention signée avec la commune qu'il faut rappeler : **L'emprise de ce chemin communal doit permettre à l'aménageur de porter la largeur de la plateforme à 5 mètres sans acquisition de terrain.**

Ces modifications ont aujourd'hui deux conséquences importantes :

-- Le déplacement de la chaussée a généré des terrassements importants, notamment en remblais, et le chemin d'origine se retrouve fréquemment en contrebas de l'emprise actuelle. Le délaissement qui a gommé l'assise de l'ancienne chaussée, le reboisement qui y est installé et les différences d'altimétrie font qu'un retour à l'emprise initiale s'avère problématique, générant des coûts importants pour la collectivité et des incidences environnementales qu'il faudrait apprécier pour le milieu naturel boisé.

-- Le deuxième impact de ces modifications est le manque de cohérence de l'assiette foncière. L'aménageur a réalisé ses travaux en s'écartant des parcelles communales, en déplaçant le chemin sur de multiples parcelles privées, autres que ses propres parcelles, comme en témoignent les nombreuses cessions portées sur le plan d'alignement.

B- Les caractéristiques de la voie ne correspondent pas aux exigences de sécurité.

Les travaux de l'aménageur ont respecté un point de la convention, l'exigence d'une largeur de voirie de 5 mètres, mais aujourd'hui cette largeur de voie s'avère insuffisante, particulièrement en période estivale.

La notice explicative du dossier précise :

".. la largeur de la voie n'est pas suffisante pour le trafic supporté, en lien avec le camping existant.

Les croisements ne peuvent se réaliser partout, nécessitant des manœuvres parfois périlleuses ... Or ce chemin constitue le seul accès routier aux secteurs qu'il dessert."

1.1.2- Le projet

Le projet de la commune veut apporter des réponses à ces deux constats pour en corriger les inconvénients et les dysfonctionnements du chemin actuel.

- Assurer l'assiette foncière du chemin :

Les parties de chemin réalisées sur des parcelles privées constituent un facteur d'insécurité, elles peuvent à tout moment être récupérées pour un usage strictement privé, et les travaux d'aménagement peuvent être contestés par les propriétaires.

- Respecter les exigences de sécurité, pour la circulation des véhicules et pour la lutte contre les risques naturels,

pour la sécurisation des déplacements, notamment du trafic automobile,

pour la mise en œuvre des aménagements nécessaires de lutte contre les incendies,

- création d'une réserve DFCL, pose d'un poteau incendie, aménagement d'une aire de retournement, pour la réalisation d'ouvrages suffisamment dimensionnés contre les phénomènes torrentiels,

- busage sous chaussée des principaux vallons interceptés par le chemin existant.

> Pour la bonne réalisation du projet il apparaît que la sécurisation de l'assiette foncière est le préalable à la mise en œuvre des aménagements projetés.

1.1.3- L'intérêt général porté par le projet

• Sécurisation des déplacements

La note explicative du dossier de DUP met en évidence un trafic que le chemin existant peine à supporter de manière sûre. Le chemin dessert, à l'extrémité de son parcours, des maisons individuelles dont 4 sont occupées à l'année, une base de loisirs nautiques, et le Camping du Lac. Le camping, s'il est fermé actuellement, a été créé pour 600 emplacements. Sa réouverture se fera avec une capacité de plus de 200 emplacements, ce qui générera un trafic en rapport avec cette capacité d'hébergement et de fréquentation.

• Rôle de la voirie dans le bouclage vers le massif des Plêches

Le chemin, selon la convention de 1981, doit satisfaire au bouclage des déplacements automobiles avec le massif des Plêches en cas de sinistre, comme ce fut le cas lors des incendies de 2005.

Ce bouclage est prévu par la voirie interne du camping, un deuxième bouclage est également possible en empruntant la voirie privée qui prolonge le chemin à son extrémité ouest.

Le chemin de l'Hubac des Deffends doit recevoir les aménagements qui lui permettent de remplir son rôle dans l'évacuation du massif, densément occupé, en cas de sinistre.

• L'intérêt de l'aménagement de cette voirie est réel, et peut être apprécié au regard du trafic généré par les habitations et les équipements d'hébergement et de loisirs, trafic qui peut faire l'objet de comptage durant la période estivale.

Cet intérêt est manifeste, également, par rapport au risque fort d'incendie.

En dehors des mois d'été, si la fréquentation baisse, la nécessité des aménagements liés au risque torrentiel demeure.

> L'intérêt général de l'aménagement du chemin de l'Hubac des Deffends pour la sécurisation des déplacements comme pour la prévention des risques, peut être qualifié de réel, et manifeste par rapport au trafic et aux risques à toutes les périodes de l'année.

Le projet communal apparaît justifié et nécessaire.

1.2 La procédure de DUP

1.2.1- Une procédure nécessaire

La commune a constitué le dossier de demande de DUP faute d'un accord amiable avec deux propriétaires de parcelles privées sur l'emprise du chemin.

Après l'établissement du plan parcellaire en vue des divisions, la commune a procédé aux convocations par courriers recommandés pour la signature des procès verbaux de divisions parcellaires.

La cession à la commune des parcelles concernées a pu se faire avec accord à l'amiable avec une partie des propriétaires.

Cette négociation n'a pas abouti avec l'aménageur du camping qui a réalisé les travaux du chemin actuel. Les parcelles qui sont concernées par ce refus concernent deux points particulièrement importants pour les aménagements :

- l'extrémité est du chemin pour la sécurisation du raccordement à la voirie départementale,
- les abords du camping pour des équipements de lutte contre les incendies et contre les phénomènes torrentiels avec la sécurisation d'un busage sous chaussée du vallon du camping.

Sans l'accord des propriétaires, monsieur Raymond RICHARD et la SCI ALPES VERDUN, la commune a jugé nécessaire le recours à la procédure de DUP, afin de maîtriser le foncier et répondre à l'intérêt général en réalisant les travaux d'aménagement du chemin de l'Hubac des Deffends.

> Les expropriations sont apparues nécessaires pour remplir les objectifs d'aménagement et de sécurisation portés par le projet.

1.2.2- Les conditions de réalisation du projet - Examen des alternatives

Le dossier examine les alternatives au projet pour les deux secteurs où l'acquisition des parcelles de la voirie existante posent problème :

A- Le raccordement à la voirie départementale

- la sécurité de l'accès

La notice explicative mentionne page 13,

"Une analyse de l'insertion du chemin de l'Hubac des Deffends sur la RD 82 a été réalisée en accord avec les services du Département(...)

Le raccordement de l'accès actuel permet d'avoir des distances de visibilité correctes de part et d'autre, la plate-forme de raccordement est perpendiculaire à la RD 82, horizontale et suffisamment large.

Un déplacement de l'accès vers l'aval pour récupérer le tracé cadastral initial impliquerait d'importants travaux, (...) avec au final des conditions de sécurité moins favorables."

Lors de la rencontre sur site avec monsieur RICHARD nous avons pu faire ce même constat.

Le déplacement de l'accès pour retrouver le chemin initial serait incongru au regard de la sécurité, et l'accord des services départementaux fort peu probable.

Ce constat d'ailleurs, et, pour monsieur RICHARD, la reconnaissance que son initiative de modifier cet accès avait un sens, a permis d'évoquer un terrain d'entente de principe. Cela s'est traduit dans la note remise à l'enquête où monsieur RICHARD accepte, sous conditions, la cession à la commune de la parcelle qui permet le raccordement actuel à la RD 82.

- le coût financier d'une alternative à l'accès existant

Il faut noter également que revenir à l'ancien tracé nécessiterait des travaux conséquents de remise en ordre de la plate-forme carrossable; d'autant que le plan parcellaire fait apparaître une différence entre l'emprise cadastrée et le chemin étroit praticable qui persiste encore.

- l'impact sur le milieu naturel

Dans la notice explicative il est fait état de l'impact des travaux sur le milieu biologique et sur la nécessité d'autorisations de débroussaillage pour les abords de la voie existante. Les atteintes au milieu et les contraintes ne peuvent être que plus importantes s'agissant de travaux plus largement impactant.

B- Les abords du camping

L'extrait de plan de la page 5 montre la proximité du chemin cadastré avec la voirie existante que l'aménageur du camping a choisi de faire pénétrer largement sur les parcelles lui appartenant.

Ce faisant le chemin initial a été délaissé et les bouleversements des abords lors des travaux d'aménagement de l'entrée du camping ont fait disparaître sa trace sous la végétation et la reprise du boisement.

Les propriétaires du camping, dont monsieur RICHARD, plaident pour que la commune rétablisse le chemin cadastral, et refusent à cet endroit la cession des parcelles du chemin leur appartenant.

Cette alternative à l'aménagement du chemin existant soulève plusieurs problèmes :

- le coût financier de la création d'une nouvelle chaussée
- l'impact environnemental de l'opération
- la nécessité d'intervenir malgré tout sur les parcelles privées pour les équipements de lutte contre l'incendie et pour un busage correctement dimensionné au franchissement du vallon.

- le coût financier

Reconstituer une chaussée de 6 mètres de large sur près de 200 mètres et la raccorder à la voirie existante représente un coût financier sans commune mesure avec les travaux d'aménagements prévus dans le projet.

Il s'agirait, en amont, de défricher un terrain où la végétation arborée a pris sa place, de prévoir un busage pour se prévenir des risques torrentiels du vallon à franchir, busage qui vient en sus de celui nécessaire amont au niveau du camping, puis de refaire un fond de forme assurant la stabilité d'une nouvelle chaussée, tout en rectifiant l'altimétrie pour assurer le raccordement de part et d'autre avec la voirie actuelle.

Si l'alternative est techniquement possible on peut, sans grand risque, assurer qu'elle exige un budget sans commune mesure avec celui que la commune a prévu pour la sécurisation du chemin.

- les impacts environnementaux

Restituer une emprise de chaussée sur le tracé cadastral revient à effectuer les travaux sur des terrains boisés et le large impact sur le milieu naturel est à prendre en compte:



Sur cette photo, prise le 5 décembre 2022 avant d'accéder au camping, l'alternative à la voirie existante occuperait la partie boisée à droite de la chaussée.

Les travaux sur ce terrain ont été entrepris par le propriétaire du camping.

Sur cette photo, prise depuis l'ouest face à l'entrée du camping, la brèche créée dans la végétation ne rend pas compte de la réalité du chemin cadastral qui, pour se raccorder à la chaussée existante, doit empiéter largement sur les boisements, en amont et en aval du camping.



- La prise en compte des risques

Le ravin que devrait franchir la nouvelle chaussée, et que franchit la voirie existante, nécessite que le risque de crues torrentielles soit pris en compte avec des busages dimensionnés pour tenir compte de la crue centennale. Le busage de la nouvelle chaussée viendrait s'ajouter au contrôle à effectuer sur les travaux de la chaussée actuelle et au redimensionnement de l'ouvrage de franchissement existant, si nécessaire pour répondre aux préconisations de PPRN, plan de prévention des risques naturels.

> Les possibles alternatives au projet afin de ne pas intervenir sur les parcelles privées qui grèvent le chemin actuel ne se révèlent pas satisfaisantes.

- Pour le raccordement à la RD 82, revenir à l'ancien accès conduit à ces conditions de sécurité bien moins favorables et apparaît peu crédible.

Le recours à la procédure où l'intérêt général prend le pas sur les intérêts privés apparaît justifié.

- La reprise du chemin cadastral au niveau du camping nécessite de retrouver une nouvelle emprise carrossable en tenant compte du risque des crues torrentielles pour le franchissement du ravin.

Le coût de ces travaux apparaît sans commune mesure avec les montants que la commune prévoit pour les aménagements d'une voirie existante tels qu'ils apparaissent dans les devis de travaux joints au dossier. Le budget nécessaire à l'opération change d'échelle si le programme des travaux changent en adoptant l'alternative évoquée.

S'ajoutent à l'aspect financier les incidences sur les espaces naturels, l'atteinte aux boisements, qui nécessite des autorisations de défrichement, et une imperméabilisation des sols accrue.

Engager des travaux qui augmentent l'emprise carrossable au droit du camping où il existe déjà une surlargeur importante de la chaussée semble peu défendable.

En effet la création de la nouvelle chaussée ne se substituera pas à l'emprise existante, l'accès et l'aire de stationnement à l'entrée du camping demeurent, et si cette emprise dédoublée répond aux souhaits du propriétaire du camping qui demande devant son accès une large aire de retournement voire un rond-point, cette emprise va au delà des exigences de sécurité, n'est pas justifiée et va à l'encontre des préoccupations environnementales et de la préservation des milieux naturels.

L'aspect environnemental serait à examiner également vis-à-vis des objectifs et préconisations du SCoT.

1.2.3- Le coût des travaux

Le dossier d'enquête fait état des dépenses prévisibles de l'opération.

L'estimation des dépenses se fonde en partie sur trois devis de travaux en date de novembre 2021

Ces devis concernent ,

- la récupération des eaux de ravinement par busage (diamètre 500) à la traversée de route des deux ravins principaux (dont celui du camping),

- la réalisation de la place de retournement à l'extrémité du chemin et la pose d'un poteau incendie, pour un montant total de 44 676,00 €

S'ajoute à ce montant les frais d'études et les acquisitions foncières selon l'avis des Domaines.

Au total la dépense prévisible à envisager est estimée à 64 416,00 €

Le financement de l'opération est assuré par la commune d'ESPARRON-DE-VERDON

- Les trois devis font état des travaux aux trois endroits essentiels de sécurisation, le franchissement de deux ravins, l'aire de retournement, la pose d'un poteau incendie.

L'aménagement de la surlargeur pour le croisement au droit du premier ravin n'est pas chiffrée.

L'installation de la réserve DFCI n'est pas chiffrée,

Le coût de la mise en place des glissières de sécurité n'est pas indiquée.

Il s'agit de travaux dont le financement est assuré par la commune.

> Le budget des travaux, conséquent pour cette commune, n'apparaît pas excessif eu égard à l'intérêt en terme de sécurisation que présente l'opération

1.2.4- Le projet et le préjudice subi par les propriétaires expropriés

A - Pour le raccordement à la voirie départementale

Si le propriétaire reconnaît le bien-fondé de la cession à la commune de cette portion de voirie, il dit ne pas vouloir entretenir le délaissé. Le rachat des délaissés était clairement proposé dans les courriers de la commune aux propriétaires. Cette proposition lève le préjudice.

B- Pour les abords du camping

Le propriétaire a fait état de deux préjudices :

- Le fait de ne plus être maître de l'espace élargi devant son accès le priverait d'une zone nécessaire en tant qu'espace de rassemblement en cas de sinistre (exemple de l'incendie de 2005)

- Le statut public de la voirie serait incompatible avec passage sous la chaussée actuelle des réseaux nécessaires au fonctionnement du camping.

- L'aménagement de la voirie au droit de l'accès du camping n'a pas pour effet de diminuer l'espace actuellement disponible pour la circulation, ni le stationnement, ni les conditions d'accès, d'autant que la cession ne porte que sur l'emprise de la chaussée pour une largeur de 6 mètres et préserve le stationnement sur les parcelles privatives au pied des enrochements, ainsi que les délaissés de l'autre côté de la voirie.

- Concernant les canalisations privées sous chaussée, le cas est fréquent et comporte la possibilité de constituer une servitude là où coexistent des propriétés publiques et privées.

> Les travaux d'aménagements du chemin de l'Hubac des Deffends sont prévus pour améliorer la sécurité des déplacements et prendre en compte les risques identifiés par le plan de prévention des risques naturels prévisibles, risque incendie et risques liés aux crues torrentielles. Le projet répond à une finalité d'intérêt général. La cession des parcelles privatives du chemin sécurise les travaux de la collectivité qui a prévu les aménagements, et les atteintes à la propriété privée restent modérées eu égard à l'intérêt que présente l'opération.

2. CONCLUSIONS

En conclusion de cette enquête de demande de DUP,

je constate
que les mesures de publicité ont été faites pour une information satisfaisante du public,
que le dossier d'enquête comportait toutes les pièces requises pour cette procédure,
que le dossier était à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête en version numérique,
sur le site de la Préfecture des Alpes-de-Haute-Provence comme sur le site de la commune,
que le dossier en version papier, tenu à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête
à l'accueil de la mairie d' ESPARRON-DE-VERDON, n'a pas pu être consulté le mardi 6 décembre 2022 16h
en l'absence de la personne habilitée,
que cet incident a trouvé sa résolution le lendemain sans préjudice pour la personne qui recherchait de
l'information,
que les permanences se sont tenues comme annoncées dans les mesures de publicité,
que les personnes qui se sont présentées pour me rencontrer ont été reçues en toute confidentialité.

Je considère,

- que le caractère d'intérêt général du projet affirmé dans le dossier d'enquête est réel,
- qu'il s'impose sans qu'on puisse lui opposer une alternative satisfaisante tant d'un point de vue de la sécurité des personnes ou au regard des risques naturels, que par rapport au coût financier ou aux impacts sur les milieux naturels,

- que la dépense prévisible pour la réalisation des aménagements n'est pas excessive au regard des améliorations qu'ils apportent en terme de commodités et de sécurité des déplacements et de préventions des risques naturels identifiés sur ce site.

En conséquence,

j'émet un avis favorable

à la demande de déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement de sécurité et d'élargissement ponctuel du chemin de l'Hubac des Deffends sur la commune d'ESPARRON-DE-VERDON, et nécessitant l'acquisition de terrains.

Fait à Manosque, le 25 janvier 2023,

le commissaire-enquêteur, Françoise BROILLIARD