

ANNEXE 16. VOLET DE LA DEMANDE RELATIF AUX MODIFICATIONS DE VOIRIES COMMUNALES

COMPLEMENTS OCT.2024 :

Annexe 16 corrigée : ajout profils sur plans AN16-6 et AN16-7 (devenus AN16-6b et AN16-7b; demande fonctionnaire délégué)

+ correction du texte de cette annexe : les numéros de plans cités en référence étaient erronés → AN15-xx deviennent AN16-xx)

16.1. INTRODUCTION – JUSTIFICATION DE L'INTERET DU DEMANDEUR

La présente demande s'inscrit dans le cadre général de l'extension de la carrière de Préalles, ouverte à l'origine sur le versant de vallée du ruisseau de Tour, et ayant exploité tout le gisement accessible jusqu'à proximité du chemin n°6 qui constituait sa limite Nord ultime, avant la révision du plan de secteur.

Après une longue procédure administrative comprenant notamment une étude d'incidences de plan ⁹, cette carrière a en effet bénéficié, début 2017, d'une révision définitive du plan de secteur permettant d'envisager son extension Nord et Nord-Ouest, de l'autre côté dudit chemin n°6, par l'inscription d'une vaste zone de dépendances d'extraction ¹⁰, en 2 parties reliées par une bande étroite : d'abord une extension Nord jouxtant la carrière actuelle, puis une extension Nord-Ouest sur le plateau de Flettin (cf. plan **AN16-4** infra).

Depuis le décret sur les voiries du 6 février 2014, les demandes de modification de voirie communale dont l'aboutissement est nécessaire à la mise en œuvre d'un permis unique doivent être incluses à la procédure d'instruction de ce permis unique. Ceci a pour but d'éviter qu'un permis d'urbanisme ou un permis unique ne soit accordé pour un projet en reportant à plus tard la charge (administrative et/ou financière) de la modification de voirie.

Considérant que cela n'empêchait pas de demander et obtenir la modification des chemins **avant** le permis unique, la Carrière de Préalles avait déposé une demande de déplacement des chemins en juin 2022. Suite aux courriers d'observations reçus durant l'enquête publique et aux échanges entre exploitant, représentants communaux et de la population lors de la réunion de concertation qui a suivi, l'exploitant a renoncé à cette demande "indépendante", et l'a donc ajoutée à la présente demande de permis unique.

Ce faisant, la procédure avortée de 2022 a permis un débat sur les équipements à prévoir pour les voiries futures, et d'en tenir compte dans cette "nouvelle mouture".

- - - - -

La présente demande est donc introduite en vertu du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale qui *permet à toute personne justifiant d'un intérêt de soumettre, par envoi au collège communal, une demande de création, de modification ou de suppression d'une voirie communale (art. 8).*

⁹ Ce qu'on appelle aujourd'hui "rapport sur les incidences environnementales" dans le vocable du CoDT

¹⁰ La "zone de dépendances d'extraction" est la nouvelle dénomination prévue par le CoDT pour la zone réservée aux carrières. La "zone d'extraction" est désormais une zone également réservée aux carrières, mais dans laquelle on ne peut rien construire. Elle ne peut apparaître que sur les sites ayant bénéficié d'une révision définitive après 2018, donc par à Préalles.

L'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale indique que le dossier doit contenir *"une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics"*.

Il nous faut donc tout d'abord justifier **l'intérêt du demandeur** des déplacements de voiries. La demande de déplacement étant intégrée à celle de permis unique visant l'extension de la carrière, **le demandeur est donc la sprl CARRIERE DE PREALLE**. Ces déplacements de chemins sont **indispensables à l'extension de la carrière**, tant pour maintenir l'accès aux terrains agricoles et forestiers sur le plateau de Flettin que pour assurer à la carrière une exploitation **rationnelle** et **sécurisée** de son gisement :

- **Rationnelle**, car le maintien en place des chemins concernés entraînerait une perte de gisement exploitable intenable sur le plan économique ; la révision du plan de secteur a prévu des limites devant permettre une exploitation durant plus de 30 ans, moyennant le déplacement desdits chemins ;
- 1. **Sécurisée**, car outre une exploitation irrationnelle, l'extension des fronts sans déplacer les chemins aboutirait à des risques pour la sécurité de l'exploitant et des usagers des chemins.

Nous rappellerons pour le surplus que le principe de ces déplacements de chemins est acquis, au niveau communal, depuis que le Conseil s'est prononcé sur le projet de révision du plan de secteur en décembre 2014.

Ce volet de la demande de permis unique comporte des plans spécifiques, regroupés à la fin de cette annexe.

16.2. SCHEMA GENERAL DU RESEAU DE VOIRIES DANS LEQUEL S'INSCRIT LA DEMANDE (ART.11, 1° DU DÉCRET)

La demande couvre un réseau de chemins situés sur le plateau de Flettin, ou y donnant accès.

Le plan n° **AN16-1 (Plan général du réseau de voiries)** montre que ce plateau s'implante :

- Au Nord des villages de Tour et Heyd, et séparé de ces derniers par la vallée du ruisseau de Tour,
- Au Sud-Ouest et au Sud de la vallée de l'Aisne, dont les versants escarpés sont boisés,
- A l'Ouest du hameau d'Aisne, situé dans la vallée éponyme,
- Au Nord-Ouest de la carrière de Préalle (implantation de fait actuelle).

Actuellement, les accès au plateau de Flettin **depuis la vallée de l'Aisne** se font :

- par le chemin n°6 (à l'Est), empierré mais en forte pente, partant du pied de la côte vers Heyd, et longeant la carrière actuelle ;
- par les chemins n°11 et n°22 : partant de Juzaine, traversant l'Aisne à gué puis remontant en lacets (dénivelé de 70 mètres – non empierré) dans le bois de Bretaye : itinéraire réservé à l'exploitation forestière.

Les accès au plateau **depuis le Sud** sont privilégiés par les 2 agriculteurs occupant la majorité des terrains :

- via le chemin n°22 partant de Tour (lieu-dit So Frantche) sans dénivelé significatif,
- via le chemin n°39 partant de Heyd et longeant le bord Ouest de la carrière ("chemin de Barvaux à Heyd"), chemin réhabilité récemment et donc très carrossable.

Sur le plateau, on observe donc les chemins suivants, globalement d'Ouest vers Est :

- le chemin n°22 reliant le village de Tour au bois de Bretaye, orientation Sud-Ouest → Nord-Est,
- le chemin n°6 reliant le chemin n°22 à la vallée, orientation globale Ouest – Est,
- le chemin n°39 reliant Heyd au bois de Bretaye, parcours sinueux d'orientation globale Sud-Est → Nord-Ouest,
- depuis le chemin n°39, un chemin agricole inconnu prend la direction Nord-Est en longeant 2 bois et le menhir pour rejoindre le versant boisé au lieu-dit "Maôneux".

Sur ce plan **AN16-1**, le périmètre de la zone de dépendances d'extraction (zone du plan de secteur dédiée à l'exploitation des carrières) est représenté en tirets mauves. Cette zone se présente sous forme de 2 périmètres (le Sud-Est englobant la carrière actuelle, et le Nord-Ouest), reliés par une bande étroite destinée à la création d'une piste de liaison (circulation de dumpers – voirie privée, non concernée par le présent projet).

On observe qu'un tronçon du chemin n°6, un autre du chemin n°39 et la quasi-totalité du chemin agricole inconnu traversent la zone de dépendances d'extraction.

Sur ce même plan de localisation, on a reporté les implantations et orientations des points de vue photographiques (reportage joint aux pages suivantes).

Pour la complétude légale des informations, nous fournissons également **un extrait de l'Atlas des chemins (assemblage des plans de détails) : plan n° AN16-2**.

Le projet de modification est représenté dans son contexte paysager sur le **plan n° AN16-3, dressé sur fond d'orthophoto**.

Les mêmes tronçons existants et projetés sont reportés **sur fond de plan de secteur (plan n° AN16-4)**, et **sur plan cadastral (plan n° AN16-5)**.

Le plan de secteur (agrandi au 1/4000^{ème}) montre que l'ensemble des tronçons concernés, à intégrer au domaine public, sont en zone de dépendances d'extraction, à l'exclusion du tronçon à intégrer reliant les 2 "zones principales" de cette zone de dépendances d'extraction : la liaison étroite prévue entre ces 2 zones est destinée à l'aménagement d'une piste de liaison, qui sera parcourue régulièrement par les "dumpeurs" de carrière transportant la pierre extraite dans le sens Nord → Sud. Il est impossible d'y intégrer un chemin agricole, ni d'admettre la cohabitation des 2 types de charroi, raison pour laquelle le chemin agricole projeté passera au Nord de la piste, en zone agricole.

Le report sur plan cadastral n'apporte aucune observation particulière, c'est juste une obligation décrétable ; ce fond cadastral est aussi reporté sur le plan suivant.

Le projet de travaux est ensuite reporté sur le plan de délimitation (plan n° AN16-6b) fournissant les emprises, coordonnées des limites..., et où les lettres encadrées servent de repères pour la compréhension.

Ainsi, le projet prévoit, dans l'ordre chronologique de réalisation des travaux :

1. la création d'un tronçon **A** de 689 m contournant la zone de dépendances d'extraction par le Nord, suivie du déclassement d'un tronçon **B** de 378 m du chemin n°6 ;
2. la création d'un tronçon **C** de 278 m de chemin agricole inconnu, reliant le nouveau tronçon du chemin n°6 visé au point 1. et l'extrémité Nord du chemin agricole inconnu, dans le bois de Maôneu. Ce chemin donnera accès à la partie supérieure des bois de Maôneu, aux prairies longeant le chemin ainsi qu'à deux prairies sur le plateau.

Ensuite, déclassement d'un tronçon "Nord" **D** de 228 m du chemin agricole inconnu, également dans sa traversée du projet de carrière, mettant ce chemin en cul-de-sac ± 80 m après le menhir ;

Et parallèlement, établissement d'une servitude de passage sur un tronçon **E** de 352 m pour usagers lents (randonneurs et joggeurs, cyclistes, cavaliers), reliant le nouveau tronçon du chemin n°6 visé au point 1. et l'extrémité du tronçon inchangé du chemin agricole innomé, soit à proximité du menhir.

3. La création d'un tronçon **F** de 286 m en limite de la zone de dépendances d'extraction ; ce nouveau tronçon donnera accès au menhir "A Djeyi" (entre **F** et **D**) et aux terres agricoles qui le jouxtent à l'Est, après déclassement d'un tronçon "Sud" **G** de 250 m du chemin agricole innomé, longeant un bois privé
4. le déclassement d'un tronçon **H** de 311 m du chemin n°39 traversant le projet (extrémité Nord de ce chemin), et son remplacement par un parcours sur chemins existants : du Sud vers le Nord, chemin n°6 puis chemin n°22.

A la lecture de ce plan, nous attirons l'attention du lecteur sur la distinction entre les notions **d'emprise** et de **largeur de chemin** :

- **L'emprise** est la bande de terrain sur laquelle sera établi le chemin. Sur le plan AN15-6, les limites d'emprise correspondent aux limites du terrain privé qui devra être cédé par le demandeur à la commune, après constat de la réalisation du chemin ; le plan de délimitation étant destiné à calculer les emprises cédées (= du demandeur à la commune) et rétrocédées (= dans le sens contraire), il mentionne les emprises (et accessoirement, à l'intérieur, la largeur du chemin).
- **La largeur de chemin** ou "**largeur de roulement**" est la largeur effective prévue des travaux, visible sur terrain.

16.3. **VOLET URBANISTIQUE DE LA DEMANDE**

Une demande de modification de voirie communale vaut aussi permis d'urbanisme pour les travaux qu'elle prévoit.

On trouvera aux pages suivantes **un reportage photographique commenté**, dont les points de vue photo sont reportés sur le plan AN15-1.

On trouvera aussi, à la suite des 6 premiers plans, un **plan général expliquant les principes d'aménagement des nouveaux chemins ainsi que la zone de croisement avec la piste de carrière : plan n° AN16-7b**. Ce plan illustre :

- les aménagements projetés de chemin : emprise, zone de roulement, raccord au relief existant, distance de sécurité et clôture vis-à-vis de la carrière..., par **7 profils en travers-types** (dont les axes sont implantés sur terrain via le plan n° AN16-6b) ;
- l'aménagement prévu dans la zone de croisement entre le chemin n°6 déplacé et la piste de carrière, par une vue en plan détaillée au 1/250^{ème}.

Le plan appelle quelques explications :

1. **le profil 1-1'** vise la déviation du chemin n°6 pour le reporter en limite Nord du projet. Sur une emprise de 5 mètres (bande de terrain à céder à la commune), un chemin empierré de 3 mètres (emprise A) est établi, en légère surélévation vis-à-vis du terrain naturel, et avec dévers constant vers la vallée de l'Aisne. Cette largeur de 3 m se justifie par le fait que le chemin projeté sur l'emprise A remplace un chemin large de 3 m dans les faits, mais à l'emprise B plus large (en légers zigzags). Côté carrière, sur terrain privé l'exploitant plante une clôture ; plusieurs mètres derrière celle-ci, les fronts de carrière se rapprocheront du chemin, comme dans la situation actuelle du chemin n°6, avec une nuance : sous le talus de découverture, une piste périphérique pour dumpers sera créée, garantissant le maintien d'une distance entre les fronts proprement dits et le futur chemin.
2. **Le profil 2-2'** vise la même déviation (suite de l'emprise A), mais côté Ouest (vue dans le sens Ouest → Est, soit un sens de progression opposé au profil 1-1' pour l'observateur placé sur le chemin). Ici le chemin est dans une zone de raccord entre le terrain naturel (plus au Sud et sur profil 1-1') et "en déblai" (zone de croisement avec la piste – voir plus loin). De ce fait, une "rampe" est aménagée sur terrains de la carrière,

rampe sur laquelle le chemin (largeur 3 m) est créé. Une clôture est posée côté carrière. Les fronts de carrière ne sont pas juste en contrebas car le chemin est construit hors gisement exploitable.

3. **Le profil 3-3'** illustre la situation au droit de la piste de liaison entre les 2 fosses de carrière, avec un nouveau tronçon de chemin (emprise C) implanté parallèlement à la piste, côté Nord, sur le terrain naturel mais en respectant une pente douce. Ici aussi, largeur de 3 mètres, comme le chemin innomé D auquel il se substitue. A gauche le sentier (servitude de passage) longeant une clôture et la piste (dont il s'éloigne ensuite en direction du menhir) ; au centre, la piste de liaison qui sera partout en déblai (limitant les émissions de bruit et de poussières, vis-à-vis des utilisateurs du chemin) ; à droite (Nord) le chemin déplacé, emprise C.
4. **Le profil 4-4'** est relatif au chemin à créer sur l'emprise F le long de la fosse de carrière Nord-Ouest, sur le plateau de Flettin, en remplacement du chemin agricole innomé, à supprimer (emprise G). Ici la limite du plan de secteur est doublement contraignante : le gisement de calcaire se prolonge à l'Est, et le chemin doit être aménagé dans la zone de dépendances d'extraction. Ici aussi, emprise de 5 mètres pour un chemin de 3 m (le chemin existant G fait à peine cette largeur), avec clôture à poser sur fonds privé, côté carrière.
5. **Le profil 5-5'** est relatif au tronçon B du chemin n°6, à déplacer pour étendre la carrière en phase 1. Ce profil montre qu'à cet endroit le relief sera fort variable, un "mur" rocheux étant laissé en place entre 2 fosses de carrière.
6. **Le profil 6-6'** vise le tronçon H du chemin n°39 à déclasser (un cheminement par le Sud et l'Ouest est possible). A cet endroit, la fosse de carrière abaissera le relief de ± 73 m.
7. **Le profil 7-7'** fait de même avec le tronçon D du chemin agricole à déplacer. A cet endroit, l'extraction se fera en phase 2, le relief final "en escaliers" signifie qu'on y trouvera les banquettes et rampes d'accès à la fosse.
8. **La zone de croisement entre le chemin n°6 déplacé et la piste de carrière** (vue principale sur le plan AN16-7b) est aménagée en suivant la majorité des recommandations de l'étude d'incidences et de la réunion de concertation. Dans cette zone, sont prévues :
 - a. la circulation de dumpers ¹¹, entre la carrière actuelle + fosse de phase 1, au Sud, et la fosse Nord-Ouest (phases 2 et 3) au Nord : piste large, hachurée sur le plan
 - b. la circulation (promeneurs essentiellement) sur le chemin n°6 déplacé (emprise A), entre Aisne et Heyd, avec servitude de passage cyclo-piétonne (E) pour accès direct vers le menhir ;
 - c. la circulation agricole entre chemin n°6 déplacé et bois de Maôneu, sur une nouvelle branche Nord du chemin n°6, emprise C

La zone de croisement entre la circulation de dumpers et le chemin n°6 est aménagée comme suit :

- a. la piste des dumpers est rétrécie localement, de 12 m à 6 m ce qui impose un "sens unique alternatif", les dumpers ne pourront s'y croiser. Combiné au virage proche, ce dispositif limitera la vitesse
- b. les clôtures posées côté carrière, le long du chemin et des 2 côtés de la piste en direction de la fosse Nord-Ouest, empêchent de traverser la piste ailleurs qu'à l'endroit prévu à cet effet
- c. à cet endroit, on dispose 2 paires de barrières tournantes de 4 m en travers de la piste, de part et d'autre du chemin :
 - a. en journée la semaine, ces barrières sont "ouvertes" ce qui a pour effet de "fermer" le chemin n°6, branche Ouest, tout en maintenant un passage d'un mètre de large (piétons, cyclistes, cavaliers). L'agriculteur qui devrait passer ¹² disposera des clés et remettra les barrières en place derrière lui.
 - b. La nuit et les week-ends, les barrières sont "fermées", aucun curieux ne peut s'aventurer en carrière ¹³, la circulation touristique en est facilitée.
 - c. L'ouverture et la fermeture des barrières est assurée par les chauffeurs de dumpers, en début et fin de journée.

¹¹ Uniquement à partir de la phase 2 – voir plan AN04-5 en ANNEXE 4. et explication du phasage en ANNEXE 10.

¹² Rares devraient être les agriculteurs concernés, les terrains sur le plateau étant exploités essentiellement par des agriculteurs de Heyd, qui ont tout intérêt à passer par le chemin n°39

¹³ Il en est de même la semaine, sauf que l'ouverture des barrières est assurée par le personnel, qui refoulera le visiteur trop curieux !



PHOTO 1 : le chemin n°6 au pied de la côte, venant de Aisne (à 50 m de la barrière de la carrière) : fin du tronçon avec revêtement en hydrocarboné.



PHOTO 2 : le chemin n°6 dans la montée entre des alignements d'arbres. Forte pente, virages, largeur 3 m, empièchement continu mais pente forte et virages : impraticable par les convois agricoles lourds et les camions.



PHOTO 3 : le tronçon à déplacer du chemin n°6, vue vers Aisne. Ce tronçon assez pentu a été entretenu récemment par la carrière. A gauche, les prairies de l'extension de la carrière, phase 1. La lisière au fond des prairies correspond au tracé du tronçon déplacé. A droite, les fronts de carrière.



PHOTO 4 : Chemin n°6, extrémité Ouest du tronçon à déplacer (B), vue vers l'Ouest. Le tronçon déplacé (A) s'y raccordera à droite.



PHOTO 5 : le chemin n°6 déplacé (B) passera en limite Nord-Est de ce bois communal, le versant à droite étant majoritairement privé. Le tracé est déjà visible sur terrain suite à des abattages réalisés par le DNF à l'occasion de ventes locales.



PHOTO 6 : Depuis le chemin n°6, à hauteur de la photo 4, vue sur les campagnes où passera la fin du tronçon déplacé (A) du chemin n°6 (± selon l'axe rouge)



PHOTO 7 : Depuis le petit bois accueillant le menhir sur le plateau de Flettin, vue vers le 1^{er} tronçon à couper (D) du chemin agricole inconnu, à partir du virage.



PHOTO 8 : même tronçon de chemin inconnu à couper (D) que sur la photo 7, mais vu de l'autre extrémité (pointe Ouest du bois de Maôneu). Le chemin pénètre dans le bois, à gauche du photographe.



PHOTO 9 : Depuis les abords du bois de Maôneu, vue dans les campagnes sur le tronçon de chemin à créer (C) pour accéder au bois de Maôneu depuis le chemin n°6 déplacé (A).



PHOTO 10 : vue dans le sens opposé à la photo 9. Dans le dos du photographe, future zone de croisement chemin / piste – voir point 15.5



PHOTO 11 : vue SW → NE du second tronçon à déplacer (G) du chemin innomé : chemin partant du chemin n°39 (dans le dos du photographe) et longeant un bois privé centré sur la dernière phase d'extension de la carrière. Ce tronçon est à remplacer par un tronçon rectiligne (F) à créer dans les terrains agricoles à droite.



PHOTO 12 : vue NE → SW, dans le sens opposé à la photo 11, du même tronçon (G). On se trouve ici à ± 100 m de l'autre tronçon à déplacer (dans le dos du photographe – cf. photos 7 & 8).



PHOTO 13 : depuis le bord du chemin n°39, vue du plateau de Flettin, dans l'axe du tronçon à créer (F) en remplacement du tronçon de chemin innomé longeant actuellement le bois (photos 11 et 12).



PHOTO 14 : tronçon à déplacer du chemin n°39 (H) dans sa traversée du bois, ici sens S → N.



PHOTO 15 : Vue (à la perpendiculaire) du chemin n°39 (H) sortant du bois (à gauche), en direction de la jonction avec le chemin n°22 dans le bois de Bretaye.



PHOTO 16 : Vue du chemin n°6 dans le sens E →W, tronçon hors zone d'extension de la carrière, mais constituant le début du parcours de remplacement du chemin n°39 (photos 14 & 15). Depuis les limites Sud de la carrière, cette voirie a été rénovée récemment.



PHOTO 17 : photo prise au carrefour entre chemin n°6 (partant à droite vers point photo 16) et chemin n°22 (partant à gauche vers photo 15 et 18) : suite du parcours de remplacement du chemin n°39.



PHOTO 18 : le chemin n°22 dans le sens NE → SW soit en direction de la photo 17. Tronçon moins viabilisé, mais qui (au stade de l'extension nécessitant la coupure définitive du chemin n°39), ne donnera plus accès qu'à quelques hectares de terrain agricole.

16.4. JUSTIFICATION DE LA DEMANDE EU EGARD AUX COMPETENCES DEVOLUES A LA COMMUNE (ART. 11, 2^e DU DÉCRET)

16.4.1 En matière de propreté

La demande ne se justifie aucunement vis-à-vis d'exigences de propreté : les chemins concernés ne donnent accès à aucune habitation, ni entreprise ; seul le menhir "A Djeÿ" peut être l'objectif d'une randonnée et, malheureusement, le lieu de dépôts sauvages de déchets. Les déplacements de chemins seront sans effet sur ce "risque", l'accès au menhir étant quasi inchangé.

Les tronçons de chemins à créer seront du type "agricole", empierrés et larges de 3 mètres utiles. Le charroi agricole qui les empruntera transitera par les chemins au Sud (les plus praticables, et itinéraires les plus directs vers les fermes). Ces chemins n°22 et 39 présentent un revêtement hydrocarboné, assurant que le nettoyage des roues du charroi avant qu'il ne rejoigne les quartiers habités.

16.4.2 En matière de salubrité

Si tant est que la gestion de l'écoulement des eaux pluviales sur les chemins publics est une question de salubrité publique, la demande est "neutre" : les tronçons à créer seront en faible pente, le ruissellement occasionnel sur les chemins en période d'orage (extrémité du chemin n°6 à l'entrée d'Aisne) ne sera pas influencé.

En effet, tous les nouveaux tronçons seront aménagés en légère surélévation par rapport au terrain naturel et l'empierrement de finition (0/32 mm continu, type II) sera réglé avec une pente latérale de 3 % vers le côté "aval". Ainsi, sur le chemin on minimise le ruissellement longitudinal, source potentielle d'inondation et de ravinement ; vis-à-vis des propriétés riveraines, les eaux s'écoulent de façon diffuse, donc sans provoquer de dommage et en favorisant l'infiltration. Des profils en travers-type sont repris sur le plan AN15-7.

16.4.3 En matière de sûreté

Dans l'immédiat, le déplacement du chemin n°6 l'éloignera des fronts de la carrière, le rendant plus sûr (p.ex. en cas de perte de contrôle du véhicule). Le nouveau tracé restera sur le plateau, certes non loin du versant de vallée de l'Aisne.

Après que la carrière se soit étendue sur les terrains entre les tronçons à déclasser et à créer, une piste d'exploitation (réservée au charroi de carrière) sera créée vers le Nord. Le nouveau tronçon **A** (déviation définitive du chemin n°6) traversera cette piste au Sud du tronçon **C**. Un dispositif de sécurité est prévu à cet endroit, associant clôtures, barrières tournantes, rétrécissement de la piste, ... nous renvoyons au point 16.3 pour les explications.

Le nouveau tronçon Sud (**F**) du chemin agricole inconnu longera aussi le projet de carrière, une clôture devra être posée à cet endroit le long de la limite de zone d'extraction. Mais ce chemin étant en cul-de-sac¹⁴, le charroi ne saurait y être significatif.

Cette question de l'accès au site du menhir est connue des autorités communales depuis que son projet de classement comme site par le Service Public de Wallonie a été rendu public, en 2012, alors que la révision du plan de secteur était à l'étude pour l'extension de la carrière. La limite de la zone de dépendances d'extraction dans l'axe **F-D** est le résultat d'une concertation entre les parties impliquées, et le tronçon de chemin **F** à créer sera implanté le long de la limite, car toute modification de relief est interdite en dehors de la zone à l'Est du tronçon (contrainte du classement comme site).

En matière d'écoulement des eaux :

- ✓ Le chemin n°6 (B) voit son tiers Est en pente vers le hameau d'Aisne, mais la suppression de son tronçon Ouest, en amont tend à y diminuer le ruissellement ;

¹⁴ Sauf pour la circulation cyclo-piétonne via le sentier **E**)

- ✓ Le tronçon à inscrire (A) présentera sur sa branche Est une pente moindre, et sera aménagé en dévers vers la vallée (Est) pour éviter le ruissellement en long ;
- ✓ Le tronçon A aura sa branche Ouest en légère pente vers le Nord, le ruissellement éventuel évoluant ensuite dans un vallon forestier, sans habitation en contrebas ;
- ✓ Les tronçons projetés C et F seront à très faible pente, au milieu des campagnes ;
- ✓ Le sentier E consistant en une servitude de passage en prairie le long d'une clôture, il n'aura aucun impact sur l'écoulement des eaux.

16.4.4 En matière de tranquillité

Les chemins concernés sur le plateau de Flettin sont très peu fréquentés, et ne longent aucune habitation. La tranquillité des utilisateurs y sera inchangée, tout comme celle des habitants (hors périmètre du projet).

Pour être complet, on peut observer que la déviation du chemin n°6 suivra le tracé d'un sentier pédestre existant de fait dans le bois communal, transformant donc ce sentier en chemin. On ne peut cependant parler de "perte de tranquillité" pour ses utilisateurs, puisque si le tracé démarre sur forêt communale (côté Est du tronçon **A**), il traverse ensuite des propriétés privées en direction de Maoneu.

16.4.5 En matière de convivialité

Tel que proposé, le schéma général du réseau viaire assure au plateau de Flettin un degré de convivialité identique, voire supérieur à l'actuel. Ainsi :

- ✓ Actuellement, le menhir est déjà situé sur un itinéraire en cul-de-sac puisque le chemin qui se dirige vers Maôneu se prolonge sur le versant par un sentier très peu praticable ;
- ✓ Les randonneurs, cyclistes et cavaliers pourront continuer de traverser le plateau d'Ouest en Est, entre Tour et Aisne (chemins n°22, 6, 39 et 6) ou entre Tour et Heyd (n°22, 6 et 39) ;
- ✓ L'ajout du sentier entre la zone de croisement (chemin 6 / piste de carrière) permettra une promenade en boucle sur le plateau en passant devant le menhir ;
- ✓ Peu pratiqué, l'itinéraire pédestre depuis Juzaine restera possible, mais légèrement rallongé dans sa partie la plus facile, soit sur le plateau.

16.4.6 En matière de commodité de passage dans les espaces publics

Le déplacement du chemin n°6 engendrera un allongement du parcours d'environ 330 mètres, pour ceux qui viennent d'Aisne. Le nouveau tronçon A sera d'une commodité de passage équivalente à l'actuelle ; le tronçon en forte pente et plus sinueux est situé à l'Est du tronçon A, et inchangé. Dès lors que les exploitants agricoles concernés sont majoritairement implantés à Heyd et utilisent préférentiellement le passage par l'Ouest de la carrière, ils ne perdront rien en "commodité de passage", tandis

Le déplacement du tronçon du chemin n°39 pour le faire contourner la future fosse de carrière par l'Ouest via des chemins existants n°6 et n°22 entraînera un léger allongement de parcours (+ 406 m), mais ce contournement ne sera effectif qu'à partir de la troisième phase d'extension de la carrière : à ce stade, elle aura déjà entamé plus de 80 % de sa surface potentielle sur la partie Nord-Ouest de la zone de dépendances d'extraction, donc les terrains agricoles à desservir et victimes de cet allongement de parcours ne représenteront plus que quelques hectares.

Enfin, les prairies en limite Nord du plateau seront accessibles selon un parcours légèrement raccourci (depuis Aisne), similaire (depuis Heyd) ou légèrement allongé (depuis Tour).

Nous proposons que tous les chemins projetés soient établis en empièrrement continu, type 0/32 mm, assurant une commodité de passage sans pour autant permettre une circulation rapide (donc potentiellement dangereuse) que permettrait un revêtement lisse, enrobé ou béton.

16.5. PLAN DE DELIMITATION

(ART. 11, 3° DU DÉCRET)

Le plan de délimitation visé par le décret est le plan n° AN15-6.

Ce plan comporte des tableaux récapitulatifs des emprises concernées, tronçon par tronçon dès lors que les travaux devraient être phasés :

1. Dès réception du permis unique, accordé par les Fonctionnaires Technique et Délégué du Service Public de Wallonie, mais englobant la décision du Conseil communal, courant 2024 : aménagement du tronçon **A**, puis déclassement du tronçon existant **B** du chemin n°6 ;
2. Vers 2032, en prévision du début de creusement de la fosse Nord-Ouest de la carrière, et donc de la mise en service de la piste pour dumpers : aménagement du tronçon **C** parallèle à la piste, pose des clôtures dans la zone de croisement, marquage de la servitude **E**, puis enfin déclassement du tronçon **D** du chemin agricole innomé ;
3. Vers 2042, lorsque la fosse Nord-Ouest de la carrière couvrira la moitié de la surface prévue (évolution Nord-Est → Sud-Ouest) : aménagement du tronçon **F** en limite Est de ladite fosse, déclassement du tronçon **G** du chemin agricole innomé et du tronçon **H** du chemin n°39.

L'exploitant de la carrière de Préalle, demandeur des présentes modifications, n'a pas encore acquis toutes les parcelles nécessaires à ses projets : certains propriétaires préfèrent poursuivre leur usage agricole aussi longtemps que possible. Dès lors, nous proposons que des contraintes soient imposées dans la délibération communale, permettant d'entamer rapidement chaque phase de travaux tout en assurant à la commune la réalisation complète de ceux-ci. Ces conditions pourraient s'écrire ainsi :

- Pour la création du tronçon **A** et le déclassement du tronçon **B** du chemin n°6 :

"Aussi longtemps que le tronçon nouveau n'est pas aménagé totalement sur le tracé prévu aux plans (que ce soit pour des raisons foncières, techniques ou économiques), l'exploitant de la carrière entretient ce chemin et y assure en tous temps un niveau de viabilité égal à celui prévu aux plans, soit un chemin rural empierré d'une largeur de 3 mètres, non orniéré, ne présentant pas de virage plus serré que ceux du tronçon inchangé du chemin n°6, situé à l'Est du tronçon à déclasser. Il ne peut ni demander la réception des travaux et l'échange d'emprises, ni entamer les travaux prévus sur les autres chemins, tant que les travaux ne sont pas finalisés sur le tracé définitif A.

- Pour la création du tronçon **C**, l'établissement de la servitude **E** et le déclassement du tronçon **D** du chemin agricole innomé, au Nord du menhir :

"Aussi longtemps que le tronçon A nouveau n'est pas aménagé totalement sur le tracé prévu aux plans (que ce soit pour des raisons foncières, techniques ou économiques) et réceptionnés, et que cumulativement il n'a pas aménagé le tronçon C au départ du tronçon A, l'exploitant de la carrière ne peut étendre la fosse de carrière vers le Nord-Est au point de rendre impossible la circulation sur le tronçon D. De plus, aussi longtemps que le tronçon C nouveau n'est pas aménagé totalement sur le tracé prévu aux plans (que ce soit pour des raisons foncières, techniques ou économiques), l'exploitant

entretient ce chemin et y assure en tous temps un niveau de viabilité égal à celui prévu aux plans, soit un chemin rural empierré d'une largeur de 3 mètres, non orniéré, ne présentant pas de virage plus serré que ceux du tronçon D à déclasser. Il ne peut ni demander la réception des travaux et l'échange d'emprises (C – D), ni entamer les travaux prévus sur les autres chemins, tant que les travaux ne sont pas finalisés sur le tracé définitif C.

- Pour la création du tronçon **F** en limite Est de la carrière et le déclassement des tronçons **G** (chemin innomé) et **H** (chemin n°39) :

*"Aussi longtemps que le tronçon **F** nouveau n'est pas aménagé totalement sur le tracé prévu aux plans (que ce soit pour des raisons foncières, techniques ou économiques) et ces travaux réceptionnés, l'exploitant de la carrière ne peut étendre la fosse de carrière vers le Sud-Ouest au point de rendre impossible la circulation sur le tronçon **G**. De plus, aussi longtemps que le tronçon **F** nouveau n'est pas aménagé totalement sur le tracé prévu aux plans (que ce soit pour des raisons foncières, techniques ou économiques), l'exploitant entretient ce chemin et y assure en tous temps un niveau de viabilité égal à celui prévu aux plans, soit un chemin rural empierré d'une largeur de 3 mètres, non orniéré, ne présentant pas de virage plus serré que ceux du tronçon **G** à déclasser, et assure la présence d'une clôture en limite de fosse de carrière longeant le chemin. Il ne peut ni demander la réception des travaux et l'échange d'emprises (**F – G - H**), tant que les travaux ne sont pas finalisés sur le tracé définitif **F**.*

16.6. NOTICE D'EVALUATION PREALABLE DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Conformément au principe de l'unicité de la procédure, la demande de modification de voirie est intégrée à la demande de permis unique, induisant par ailleurs "une procédure dans la procédure" en matière d'instruction.

Dès lors, l'évaluation des incidences environnementales de ce projet de modification des chemins est assurée par l'étude d'incidences visant la demande de permis unique, confiée au bureau agréé ARCEA, et plus particulièrement son chapitre 15 traitant de charroi et mobilité.

Nul n'est donc besoin de joindre une notice d'évaluation préalable comme nous l'avions fait pour la demande "solo" en 2022.

Au point suivant, nous prenons d'ailleurs position vis-à-vis des recommandations de cette étude d'incidences en matière de chemins, tandis que celles relatives au charroi (lié à l'exploitation de la carrière) sont traitées en ANNEXE 21.

16.7. POSITION DU DEMANDEUR VIS-A-VIS DES RECOMMANDATIONS DE L'EIE

L'étude d'incidences consacre son chapitre 15 à la mobilité au sens large.

Nous ne visons ci-dessous que les recommandations de ce chapitre en lien avec la mobilité douce. Les recommandations relatives au charroi (camions essentiellement + cohabitation avec le trafic routier local) sont reprises en fin d'ANNEXE 21.

Recommandations EIE	Position du demandeur
Accès aux parcelles agricoles, continuité des chemins et parcours touristiques	
<i>Création d'un chemin agricole au Nord de la nouvelle fosse (zone 4) pour maintenir notamment l'accès aux parcelles localisées au nord de la nouvelle fosse</i>	Etablir un chemin de + de 400 m pour desservir quelques hectares nous semble excessif, une servitude de passage dans les parcelles accessibles depuis l'Ouest (via chemin n°22) ou par l'Est (via chemin existant) suffirait. .
<i>Création d'un chemin agricole au Nord de la nouvelle fosse (zone 2) et le long de la piste de liaison pour maintenir l'accès aux parcelles localisées en bordure Ouest de la piste de liaison.</i>	Idem : la parcelle agricole mise en évidence comme inaccessible représente moins d'un hectare.
<i>Prolonger le chemin "au sud de la zone 4 (= accédant au menhir) jusqu'à la déviation du chemin n°6</i>	Recommandation suivie, mais limitée à une servitude de passage (sentier) le long de la clôture surplombant la piste de liaison
<i>Prévoir une largeur de chemin suffisante pour le charroi agricole (3 m) et des matériaux drainants comme revêtement de sol</i>	OK, c'est bien prévu ainsi
<i>Créer, si possible, un sentier cyclopédestre en limite Sud de la fosse actuelle sachant que des portions de chemins et sentiers existent de fait</i>	Impossible, , les sentiers existants de fait ne sont que des pistes d'accès au chantier photovoltaïque
<i>Déclasser le tronçon du chemin n°39 supprimé</i>	OK ; La demande indique "déplacement sur des tronçons existants..." la législation n'est pas claire à ce sujet, certains fonctionnaires préfèrent le terme "déplacement" même s'il s'agit de report sur un chemin existant !
<i>Remettre en état les chemins et sentiers (privé et public) qui parcourent les alentours proches du site carrier par les gestionnaires qui sont en charge de leur entretien</i>	Recommandation s'adressant à la Ville de Durbuy ! Cela étant, la carrière a quelques fois procédé gracieusement à l'entretien du chemin n°6
<i>Aménager deux points de vue sur des chemins existants et projetés afin de profiter des vues d'exception au terme de l'activité extractive.</i>	Le point de vue "Sud" près du pont de Tour existe déjà. Celui près du menhir pourrait aisément être aménagé en fin d'exploitation (mis vue globale sur la fosse possible au travers le grillage durant l'exploitation)
Sécurisation de la déviation du chemin n°6 et de la traversée de la piste de liaison	
<i>Déviation du chemin n°6 réalisée en site propre, et donc isolée de la carrière par une limite physique (haie ou clôture)</i>	OK la clôture est obligatoire autour d'une carrière et le chemin n°6 dévié est bien à l'extérieur de celle-ci (la piste interne à la carrière étant par ailleurs en contrebas, donc physiquement inaccessible depuis le chemin)

Recommandations EIE	Position du demandeur
<i>Traversée de la piste interdite aux véhicules motorisés, même agricoles</i>	Pas OK, mais traversée réservée aux quelques agriculteurs locaux (autorisation précaire), qui devront ouvrir et refermer les barrières à chaque passage. Hors période d'ouverture de la carrière, ces mêmes barrières fermeront l'accès à la piste.
<i>La traversée cyclo-pédestre de la piste doit être signalée, suffisamment tôt, par des panneaux adaptés de part et d'autre de la piste</i>	OK mais en heure d'ouverture de la carrière, le passage pour cyclistes et piétons sera étroit, imposant donc la vigilance. La piste elle-même sera rétrécie à cet endroit, forçant les dumpers à rouler lentement et interdisant qu'ils s'y croisent.
<i>La vitesse sur le site carrier, y compris la piste de liaison, doit être limitée à 20 km/h</i>	Limitation excessive pour la piste de liaison, qui est en site propre sans danger au nord du croisement
<i>Aménagement de la traversée : chicanes et panneaux cédez le passage", barrières et clôtures, marquer la traversée par un changement de matériaux...</i>	OK pour les principes, notre projet final détaillé est légèrement différent du fait de la possibilité (limitée) de traversée par engins motorisés. Le marquage au sol de la piste est matériellement impossible (non durable).

Nous nous permettons de faire remarquer que dans une situation similaire mais avec un charroi carrier plus lourd (production annuelle supérieure à 1.000.000 tonnes) :

- ✓ A Jemelle, sur le plateau agricole du Gerny, le charroi motorisé peut traverser la piste de liaison de la carrière Lhoist, dont l'accès n'est pas barré en dehors des heures de travail ;
- ✓ A Marche-les-dames, les dumpers traversent la route de Wartet empruntée par de nombreuses voitures.