

PLAN LOCAL D'URBANISME



PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

PADD

2

TABLE DES MATIÈRES

1 LES OBJECTIFS GENERAUX	
LE PADD ET LE PLU.....	1
MUTATION DU CONTEXTE GENERAL.....	2
1.1 MUTATION DU CONTEXTE RAPPROCHE.....	2
1.2 OUVRIR LES CHANTIERS DE L'AVENIR.....	2
2 LES OBJECTIFS PARTICULIERS	
2.1 LA STRUCTURE URBAINE.....	7
LA POLITIQUE DE L'HABITAT ET DU LOGEMENT.....	28
2.2 L'USAGE ECONOMIQUE DU TERRITOIRE.....	33
2.3 LA POLITIQUE DU PAYSAGE ET DES MAILLAGES VERTS.....	40
3 LES ANNEXES	
3.1 LES PROTECTIONS PATRIMONIALES.....	49
3.2 LES SCHEMAS D'ORIENTATIONS.....	58
3.3 LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE.....	64

PRELIMINAIRE

Organisation des chapitres

La première partie « objectifs généraux », constitue la partie introductive du dossier. Elle définit les grands chantiers de la ville de Charleville-Mézières.

La seconde partie « objectifs particuliers », constitue le corps de l'étude. Elle est structurée en quatre parties qui correspondent aux grands thèmes d'étude :

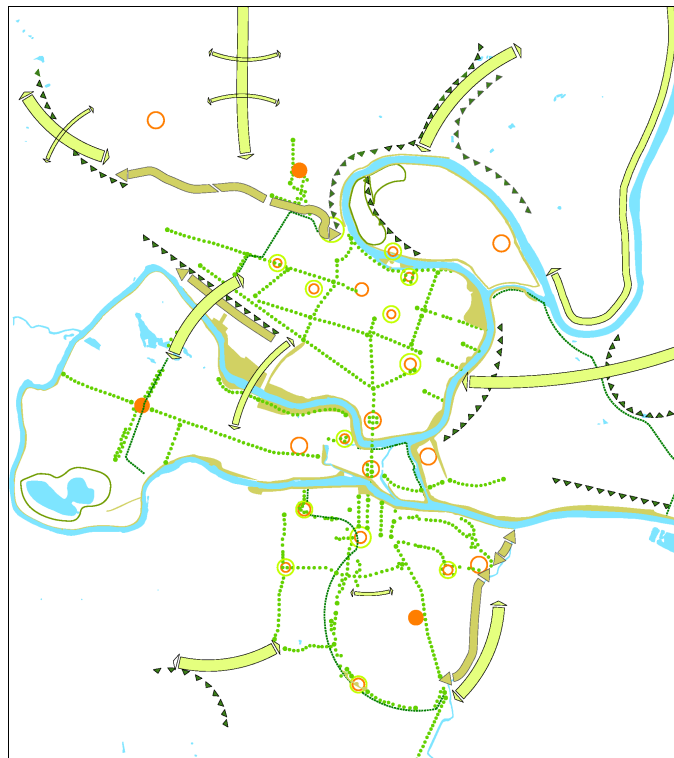
- la structure urbaine ;
- la politique de l'habitat et du logement
- l'usage économique du territoire ;
- la politique du paysage et des maillages verts.

Chacun de ces ensembles comprend deux parties, les orientations générales (repérées par des puces) et les orientations particulières (numérotés de manière continue au travers du texte). Ces dernières déterminent et localisent les différentes actions à mener.

AVERTISSEMENT : les orientations particulières mentionnées dans le .P.A.D.D ne relèvent pas des dispositions des articles L.123-1 et R.123-3-1 du Code de l'Urbanisme et dès lors, elles ne sont pas des « orientations d'aménagement ». Les schémas qui en sont le corollaire ne constituent pas des avant-projets mais de simples illustrations. De ce fait, les orientations particulières ne sont pas opposables aux tiers.

1

LES OBJECTIFS GENERAUX



LE PADD ET LE PLU

L'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable et du Plan Local d'Urbanisme traduit la volonté de la Ville de Charleville-Mézières de définir un projet de territoire, pour une ville durable et solidaire.

Cette politique s'appuie sur :

- Le diagnostic qui a permis, d'une part, de dresser un état des lieux objectifs, en concertation avec la population, les administrations concernées, les chambres consulaires et les acteurs économiques et associatifs, et d'autre part, de dresser des perspectives à traduire dans le futur plan local d'urbanisme,
- Des démarches similaires en cours, tant au niveau de l'élaboration du futur Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) que du projet d'agglomération et des études en liaison notamment avec les domaines de l'habitat, des déplacements, conduites par la Communauté d'Agglomération,
- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (orientations générales d'aménagement et d'urbanisme ainsi que particulières à certains quartiers ou secteurs) qui définisse les orientations stratégiques pour un projet de territoire,
- Un Plan Local d'Urbanisme, qui en est la traduction réglementaire en vue de dessiner un projet urbain portant sur l'ensemble du territoire communal, d'une part, et définir ses modalités d'application, d'autre part.

Cette démarche reflète la volonté de la Ville de Charleville-Mézières d'établir la cohérence de son projet urbain et social avec ceux qui se définissent en parallèle, à des échelles différentes.

Il s'agit de créer une convergence des territoires nécessaire afin d'asseoir une politique de projets, d'aménagement et de développement.

MUTATION DU CONTEXTE GÉNÉRAL

Dans le contexte mondial et européen de l'après-guerre et des évolutions récentes, la question du territoire, de ses solidarités et de son avenir s'inscrit face à des mutations qui défient la recherche de la vision cohérente : globalisation des échanges (mondialisation), exigence accrue de flexibilité, mise en concurrence, individualisme de la vision sociale, fragmentation des gestions. En toile de fond, la menace environnementale est désormais bien documentée, qu'il s'agisse des pollutions ou du réchauffement climatique planétaire.

1.1 MUTATION DU CONTEXTE RAPPROCHÉ

La forte diminution du temps de parcours Paris – Charleville par le TGV inclut à l'horizon 2007 Charleville-Mézières dans le grand bassin parisien. La réalisation annoncée pour 2012 de la branche Ouest de l'Y ardennais comme équipement routier transfrontalier rétablira l'attractivité du territoire ainsi désenclavé grâce à la création d'un nouvel axe européen Nord Sud¹. La réalisation de l'A34 sera accompagnée localement par la création d'une rocade Nord de contournement de Charleville-Mézières, à l'initiative du Conseil Général, qui mettra en relation l'échangeur autoroutier, l'agglomération carolomacérienne et la vallée de la Meuse.

Cette conjonction d'équipements crée les conditions nécessaires à un nouveau développement fondé sur une diversification des activités productives (*industrie, services aux entreprises, transport logistique*) mais aussi touristiques du territoire.

Forte de ces nouveaux atouts, qui constituent une remise à niveau, l'agglomération carolomacérienne doit trouver sa voie au sein de la concurrence des villes et des territoires car Reims, agglomération la plus importante de la Région Champagne-Ardenne, est mue par un dynamisme qui tend à concurrencer Charleville-Mézières au Sud de son aire d'influence. Il appartient à la ville préfecture des Ardennes de se conforter au moyen d'une contribution propre, qui est d'être la fenêtre sur le monde de l'aire plus vaste qu'elle anime et dont son économie est aussi tributaire.

1.2 OUVRIR LES CHANTIERS DE L'AVENIR

Les réponses aux incertitudes provoquées par l'évolution contextuelle sont à trouver à l'échelle des continents en même temps qu'à l'échelle de l'action locale. C'est notamment à travers la politique de la ville qu'il est possible de poursuivre des objectifs de durabilité environnementale, de qualité de la vie et de cohésion sociale. Trouver des réponses aux incertitudes, écarter les menaces est la motivation essentielle de ce qu'on pourrait résumer par « **ouvrir les chantiers de l'avenir** », les chantiers par lesquels on retrouve prise sur l'avenir à l'échelle communale du P.L.U. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) définit donc les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme pour les années à venir suivant l'énoncé de **3 chantiers majeurs** :

- **L'excellence de Charleville-Mézières**
- **L'attractivité et la viabilité de la ville**
- **Le projet de haute qualité environnementale**

¹ Dans ce registre, la coopération avec la Région Wallonne apparaît comme une priorité pour le territoire, afin de garantir la réalisation d'une infrastructure autoroutière Nord Sud de bout en bout (*Réseau du Benelux - Charleroi – Charleville-Mézières – Reims*).

PREMIER CHANTIER :

L'EXCELLENCE DE CHARLEVILLE-MÉZIÈRES

Une excellence propre

Il y a donc lieu de cultiver une excellence propre à Charleville-Mézières, entendue ici au sens générique de « Grande Ville » dans la concurrence européenne, assimilée à la conurbation Charleville-Mézières / Sedan et rayonnant sur un territoire plus vaste encore. Les caractéristiques urbaines et l'aménagement de la ville centre sont envisagés comme l'initiateur d'une dynamique urbaine ou comme contribution à une dynamique du territoire.

L'intégration des différentes échelles

Ce chantier se traduit dans la capacité d'intégration des diverses échelles de gestion territoriale : Région, Département, SCoT, Communauté d'agglomération, ville centre. Au cœur de cette dernière, le secteur clé de la gare TGV et des anciennes Forges Saint-Charles apparaît comme l'enjeu premier du dialogue avec l'extérieur, mais les sites clé de Mohon et de la Macérienne lui sont complémentaires de par leur capacité et leur disposition dans l'ensemble bâti.

Inscription dans le développement économique durable

L'excellence revendiquée de Charleville-Mézières est avant tout de s'inscrire dans un développement économique durable, porteur d'avenir pour les habitants présents et futurs. Même si Charleville-Mézières conserve des activités de transformation dans son tissu urbain ou peut encore développer des sites d'accueil d'activités de transformation ou de logistique à la périphérie du territoire communal, une forme de spécialisation de la ville centre rencontrée dans d'autres territoires dynamiques s'amplifiera et confèrera à Charleville-Mézières une vocation de pôle tertiaire.

Le renforcement par la diversification des formations du pôle d'enseignement supérieur est nécessaire afin de former sur place les nouvelles générations ou d'attirer à Charleville-Mézières de nouvelles forces vives. Ainsi, l'esprit d'entreprise doit promouvoir les ressources du territoire, en termes de matières premières, savoir faire ou de filières éducatives, afin d'exporter des productions et services fondés non sur l'exploitation abusive mais bien sur la mise en valeur et l'ennoblissement des ressources et du territoire.

Par ailleurs, tout en renforçant sa spécialisation, la ville centre souhaite contribuer à l'édification d'un territoire plus ancré sur les ressources propres du territoire agricole et sylvicole environnant (par exemple la filière du bois).

Assurer la promotion du territoire

L'amélioration des communications routières et ferroviaires doit être mise à profit pour promouvoir ce territoire sur le secteur logistique et le tourisme ainsi que le nécessaire développement du tertiaire-bureau et en particulier des services aux entreprises.

Le secteur logistique s'appuie en premier lieu sur le développement routier, les implantations devant se situer à l'extérieur de la ville centre. L'émergence de cette filière typiquement suburbaine laisse supposer des retombées sous forme d'activités secondaire et tertiaire connexes plus aisément localisables dans les franges du tissu urbain.

Le développement touristique doit être compris à la fois comme une ressource créatrice d'emploi et comme une mutation de l'image et du positionnement du territoire vis-à-vis de deux bassins de clientèle, le bassin parisien et les voisins du nord, Belgique et Pays-Bas (voire l'Allemagne proche). Charleville-Mézières apparaît comme le pôle d'animation, la ville historique d'un paysage intact fait de fleuves, forêts et collines. Dans ce tableau, il faut valoriser l'exceptionnelle richesse patrimoniale et urbanistique carolomacérienne avec l'ensemble de Charleville, le vieux Mézières et le corridor monumental de l'axe majeur qui les unit, porteur d'un patrimoine architectural remarquable. À l'exemple du festival international de la marionnette, les circuits et aménagements de mise en valeur du patrimoine architectural et paysager sont un axe porteur d'avenir.

DEUXIÈME CHANTIER : ATTRACTIVITÉ ET VIABILITÉ DE LA VILLE

Si l'économie est désormais urbaine et crée l'urbain lorsqu'elle densifie sa trame, il y a loin de l'urbain à la ville. Dans l'espace décrit généralement comme urbain, on doit donc distinguer le sub-urbain et la ville (l'urbain dense).

Les espaces suburbains

Le suburbain n'a pas vocation à être un espace résidentiel, en dehors des noyaux d'habitat rural et d'un certain résidentiel touristique. En revanche, les parcs d'activités peu denses d'emploi et fortement générateurs de trafic lourd, dont les exigences fonctionnelles sont peu compatibles avec la ville habitée, trouvent par essence place dans l'espace suburbain, en liaison avec l'équipement routier adéquat, moyennant un travail d'intégration paysagère.

La ville, espace de densité

La ville est donc par définition un espace de densité. La ville est un espace dimensionné à l'échelle de la personne humaine (du piéton), dans des modulations variables.

Les extensions urbaines

Tout habitat tendant à se développer aux franges de la ville doit acquérir à terme les qualités minimales de celles-ci. Les extensions urbaines visent à offrir également des surfaces destinées aux activités, surfaces situées au contact de l'aire habitée, de manière à limiter l'ampleur des déplacements générés et de ne pas inciter à la diffusion en cascade de l'habitat hors du cadre de la ville.

En opposition à la pratique jusqu'ici dominante, il convient que les franges extérieures de la ville soient mises en dialogue avec le paysage naturel et agricole qui les entoure. De cette manière s'illustre clairement, face à la préservation du capital paysager, le choix de l'habiter en ville, durable et responsable, car économe de sol et de consommation énergétique.

La ville durable : « créer de la ville »

L'idée maîtresse de la ville durable consiste à « créer de la ville » plutôt qu'un assemblage de fonctions disjointes (logement, équipement, activités). Il s'agit de proposer le développement de quartiers mixtes autant que possible, aux caractères variables, centrés sur la qualité de la vie. C'est sur la base de la notion de « **salaires urbains** » qu'est réfléchi la structuration fine de la ville, organisée de façon cohérente en fonction des spécificités du territoire, pour permettre à tout habitant de trouver place dans la ville centre de l'agglomération.

Dans cette vision, l'espace de la ville carolomacérienne doit s'aménager de manière à accueillir les ménages dans les diverses phases du parcours résidentiel typique (être enfant, jeune adulte, parent, retraité). L'usage du sol, l'immobilier carolomacérien peut répondre à ces parcours résidentiels dans des déclinaisons de densité emboîtées, réservant le choix de chacun d'inscrire son projet familial ou individuel dans plusieurs modes de ville. Il en résulte la définition de trois milieux urbains typiques : *la ville centrale, la ville intérieure, la ville extérieure*, offrant les variantes du salaire urbain dans des quartiers tendant à rencontrer les critères de la haute qualité environnementale (HQE). De cette manière, l'offre diversifiée des types de logements s'adapte aux besoins des projets individuels et familiaux, ne craignant pas d'organiser au sein de l'espace de la ville la concurrence entre les types de quartiers, en vue d'accueillir à Charleville-Mézières de nouvelles populations.

Le partage entre ville intérieure et ville extérieure

L'attractivité de la ville tient aussi dans le partage avec les sites suburbains du **redéploiement de la vie économique**. Les activités tertiaires ont vocation à se localiser dans les espaces en friches ainsi que dans les bâtiments à reconverter du tissu urbain. Le choix des localisations s'effectue en tenant compte de la compatibilité avec les critères environnementaux du quartier concerné. Les activités générant l'emploi le plus sédentaire et le plus dense trouvent a priori place dans le périmètre de la ville centrale, en relation avec l'offre importante des transports publics. De plus, la mise à disposition par création ou rénovation d'une offre de surfaces dédiées au secteur tertiaire en ville centrale peut contribuer à libérer pour le logement le patrimoine des maisons de ville.

TROISIÈME CHANTIER : UN PROJET HQE

L'espace urbanisé de l'après guerre a été majoritairement produit après les années 50. Distendu progressivement à l'échelle de la motorisation, il a largement implanté les logements et les équipements sans l'articulation d'une forme urbaine complète. Le salaire urbain tend à y être assuré via l'assemblage des éléments épars souvent extra urbains, au moyen de la mobilité individuelle motorisée. L'habitant a donc tendance à trouver satisfaction à ses besoins d'équipement, d'image positive et de délasserment au moyen de déplacements automobiles au sein d'un vaste espace d'éparpillement. Il est de plus en plus retranché dans le cadre particulier de sa propriété sub-urbaine, refuge face à l'absence d'une satisfaction dans l'espace collectif du quartier.

La ville dense : un espace HQE

Opposée à cela, la ville plus dense et plus cohérente des piétons contient encore en elle-même le **salaire urbain** : l'animation commerciale, le cadre monumental et paysager et les espaces de délasserment que sont les squares et parcs. Cet espace est HQE, en ce qu'il est **compact et mixte**, est donc faiblement générateur de consommation environnementale tout en maintenant le lien social.

S'il est illusoire de revenir à un espace urbain tel qu'il a existé dans le passé, il est nécessaire de **limiter l'étalement urbain en organisant la mobilité de manière multimodale**. En effet, une société reposant fortement sur « l'automobilité » n'a de sens que si elle s'inscrit dans un espace très dilué, à condition ne pas y rapporter les conséquences environnementales, énergétiques en particulier. À l'opposé, la prise en compte du coût énergétique et environnemental de la consommation d'espace recommande la **compacité** de l'espace urbain en même temps qu'elle incite à une mobilité multimodale.

La démarche HQE portée à l'échelle de toute une agglomération où à celle de l'urbanisme consiste à restituer autant que possible tous les éléments du salaire urbain dans l'espace concentré du tissu urbain, de manière à ce que le mode de vie économe de nuisances (piéton/durable) y soit un choix qualitatif et non contraint.

Le projet spatial carolomacérien peut se présenter comme suit :

- un noyau de **ville centrale** historique et actif restant attractif pour les habitants au mode de vie très urbain, porteur de l'image extérieure au premier abord ;
- une **ville intérieure** où il est possible de **vivre sans voiture** ;
- une **ville extérieure** où il est possible de **vivre avec une seule voiture** par ménage.

Une définition du **salaire urbain durable** peut donc être avancée autour de la dimension piétonne de l'espace de la ville, lorsqu'on agit à l'échelle de l'agglomération urbaine. Ainsi, il sera opportun d'envisager une composition du tissu urbain telle que tout quartier devra raisonnablement réunir les qualités suivantes :

- équipement commercial de proximité ;
- espace vert récréatif de type square, jardin public, parc ;
- espace-rue convivial adapté à l'usage piéton ;
- desserte par les transports publics fréquente, ou suffisant à se déplacer vers la centralité urbaine ;
- valeur affirmée du cadre architectural (qualité constructive, style, qualité d'ensemble, soit apportant une image positive).

En synthèse, il s'agit de conférer à l'environnement proche du logement des qualités fonctionnelles et symboliques qui procurent la satisfaction de l'habitant quant à son milieu de vie et lui épargnent de dépendre de l'automobile afin de reconstituer cette qualité autour de ses trajets. On doit pouvoir sortir de chez soi et trouver à petite distance les commerces de base, l'arrêt de bus donnant accès au travail et à la centralité urbaine, l'espace vert apte au délasserment quotidien. Les établissements d'enseignement du premier et du deuxième degré doivent être accessibles aisément selon l'autonomie de chaque classe d'âge, de manière à libérer au maximum les parents de la dépose automobile. La rue doit être accueillante, si possible exempte de fortes nuisances sonores, de danger, l'image du bâti doit refléter l'estime de soi des habitants.

Le sens de la notion de salaire urbain durable est donc la disponibilité combinée de ces services typiques de la densité urbaine. Il s'agit bien de constituer, dans les secteurs qui ont été urbanisés sur base de l'automobilité dominante, ce qui fait l'agrément de la vie en ville.

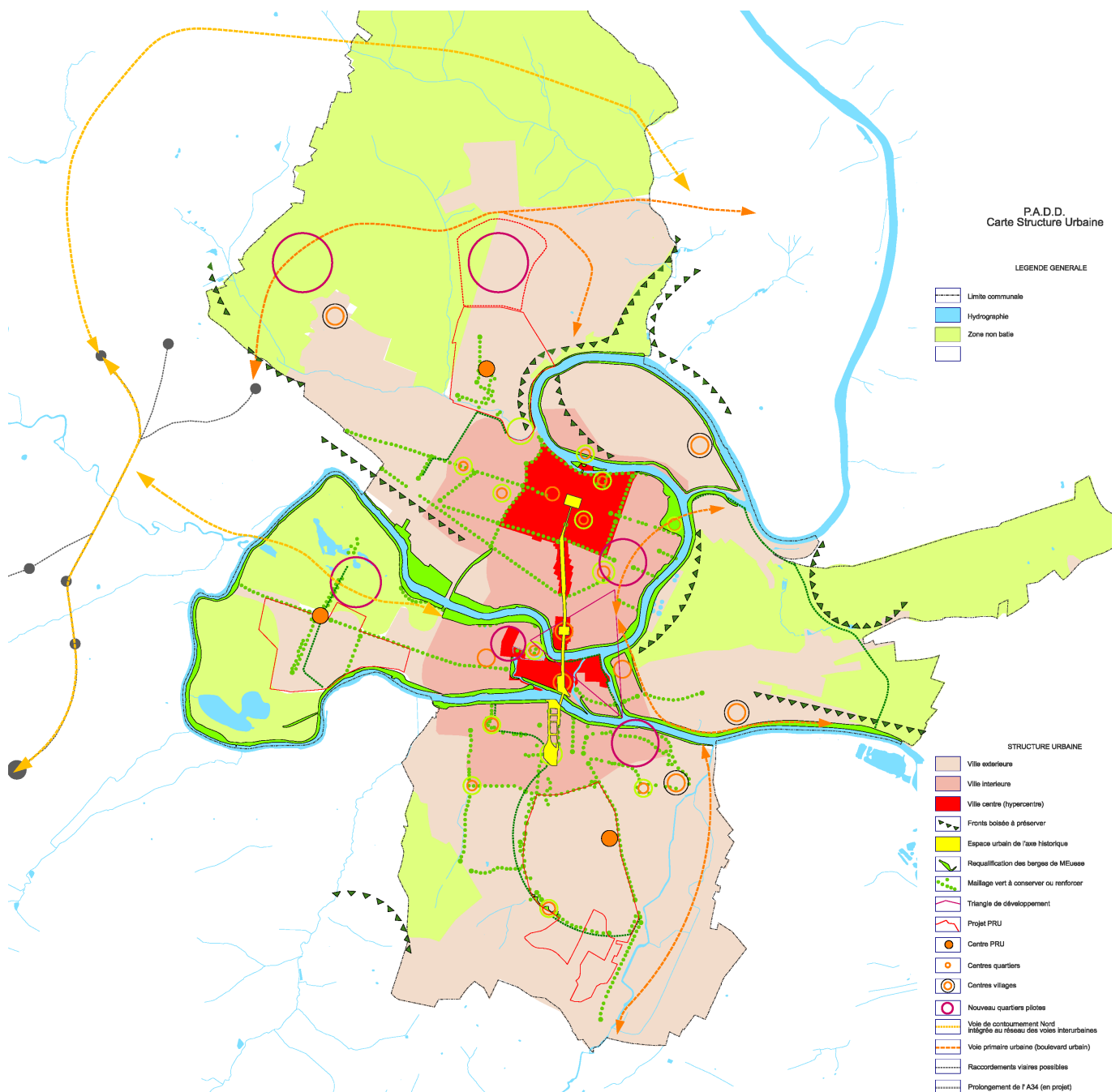
2

LES OBJECTIFS PARTICULIERS



2.1 LA STRUCTURE URBAINE

CARTE DE LA STRUCTURE URBAINE



ORIENTATIONS GENERALES

Au-delà de la formation des villes anciennes dimensionnées à l'échelle de la marche à pieds, la ville moderne est de fait une agglomération générée par la faculté des déplacements rapides et mécanisés : tramways, autobus, deux-roues, voitures particulières et véhicules poids lourds. La gestion de la mobilité et des transports est donc consubstantielle à la gestion de la ville moderne en tant qu'agglomération urbaine. À Charleville-Mézières tout particulièrement, deux noyaux historiques développent des faubourgs propres et intermédiaires, unifiés et articulés par des espaces publics significatifs. La structure du réseau des transports publics doit intégrer la dualité des centralités tout en unifiant l'agglomération.

Corollairement, l'extension géographique de l'agglomération produit un kaléidoscope de paysages bâtis entremêlé d'une trame verte résiduelle ou affirmée selon les sites. Le cours de la Meuse et les pentes fractionnent l'agglomération en un « archipel » de quartiers articulés par des détroits limités. Cette composition paysagère en îles produit une forte individualisation des parties de l'agglomération, où s'affirment, en alternance avec les séquences vertes, les entités architecturales très présentes au gré de la croissance historiques, avec des ensembles urbanistiques anciens et modernes, ainsi que les compositions des voies principales.

La structure urbaine carolomacérienne est donc envisagée sous trois dimensions emboîtées :

- la gestion et la création des voies principales autour desquelles se génère le tissu urbain ;
- la qualité représentative des « espaces structurants » de la ville et de ses entrées ;
- la protection et la génération d'ensembles urbanistiques et architecturaux qui manifestent la qualité de la ville, ainsi que la protection des insertions vertes dans le paysage urbain.

• Espaces structurants

La notion d'espaces structurants dépasse celle de voiries structurantes qui le sont en raison des flux de circulation importants qui les utilisent. On regroupe sous cette appellation les voies essentielles à la ville et à ses quartiers, les places publiques et sites d'importance historique ainsi que les espaces verts publics. Il s'agit de l'ensemble des voies et sites qui forment le visage essentiel de l'espace urbain et de ses abords immédiats.

La politique des espaces structurants consiste à :

- affirmer les fronts bâtis en relation avec le gabarit de la voirie concernée, mais aussi faire contribuer les volumes bâtis à la perception de l'espace rue dans le retrait ou l'absence de retrait sur l'alignement ;
- promouvoir une expression architecturale authentique et adaptée au statut de l'espace où elle s'érige ;
- aménager les espaces verts publics en relation avec la densité d'usage attendue et les faire contribuer à la valorisation du tissu urbain proche.

Les espaces structurants sont par définition des sites et voiries aménagés dans un esprit de convivialité entre types d'usagers, où le piéton doit trouver une place suffisante.

• Une structure linéaire

Charleville-Mézières est constituée de 3 entités principales (centrales), Charleville, Mézières et le Faubourg de Pierre qui se développent linéairement le long de l'axe historique. Cet « axe fondateur » constitue l'armature historique de la ville qui relie les « 3 rives » de la Meuse. Ces trois ensembles constituent la ville centrale, l'hypercentre dont les limites sont celles définies par le plan de sauvegarde et de mise en valeur. A chacune de ces entités, correspond une centralité particulière et les développements vers les autres quartiers de la ville :

- Place Ducale-gare : Etion, la Houillère, Montcy St Pierre, Béclair ;
- Mézières : Manchester, le Theux, le plateau de Berthaucourt ;
- Faubourg de Pierre : Mohon, Ronde couture.

La Meuse constitue à la fois l'élément de rupture et de liaison de ces parties de ville. Elle présente des ruptures qui matérialisent des séquences, et dans la direction opposée, ses berges constituent des liaisons à plusieurs échelles urbaines.

A cette structure linéaire Nord/sud se superpose l'organisation concentrique traditionnelle de la ville déclinée en couronnes. La superposition de ces deux structures, linéaire le long de l'axe central et concentrique sur l'ensemble de l'espace communal, renforce la cohésion de l'espace urbain.

● La notion de couronnes urbaines : la ville concentrique

Le concept de la structuration des territoires urbains en couronnes emboîtées vise à répondre à la diversité des projets de vie dans la déclinaison de l'urbain en plusieurs milieux. Ces milieux sont déterminés à la fois sur base de l'analyse de l'évolution de fait et sur base du projet pour l'agglomération.

La structure du territoire s'organise de façon concentrique, en couronnes, depuis le(s) centre(s) historique(s), délimités par le secteur sauvegardé, vers la périphérie de la ville. Les trois aires concentriques répondent à des critères d'habitabilité, de typologie et d'aménagement propres. De façon synthétique, on passe de quartiers les plus denses, de centre ville, aux quartiers les plus aérés en bordure des espaces ouverts/ruraux ou fermés/sylvicoles. L'enjeu principal ici est de régénérer le tissu urbain en construisant de la ville, quelle que soit l'aire dans laquelle on se situe, en favorisant la mixité tant sociale que fonctionnelle et en organisant les transitions entre chaque site. Sur le même principe, les héritages historiques, telle la présence de sites industriels au cœur du tissu urbain, doivent être intégrés et organisés de manière à ne pas créer de ruptures au sein des diverses entités et/ou quartiers. Les héritages urbains et patrimoniaux doivent participer au processus.

La ville centrale contient les activités (commerces, loisirs, équipements...) de centre ville à l'échelle de l'agglomération, à l'échelle du centre de la ville et à l'échelle locale. La ville centrale est le point de rencontre et d'identification de l'agglomération. Elle accueille les fonctions qui doivent être le plus aisément accessibles à tous et ne peuvent trouver place dans le tissu urbain des quartiers. Cette centralité conserve cependant une forte vocation résidentielle à l'attention de tous ménages qui en acceptent ou en souhaitent les caractéristiques de densité et d'animation.

Au nord, le pôle de la gare et ses développements est un élément déterminant du centre ville lié à l'aménagement du quartier des Forges Saint Charles. L'ouest de la place Ducale, en direction de la place Bozzi présente des opportunités d'aménagement.

Au centre, le quartier d'Arches présente des opportunités de développement des activités (le long de l'axe majeur et autour de la place). Mézières est un centre à affirmer.

Au sud, l'axe central, dédoublé, abouti au square du 91^{ème} RI dans un secteur dont la centralité est à affirmer, notamment en liaison avec les développements sud de la ville, et qui présente déjà un développement d'activités commerciales (rue du Faubourg de pierre).

La ville intérieure. Les quartiers repris comme « la ville intérieure » le sont sur base de la densité, de l'ancienneté, de la mixité. Il y a lieu de l'identifier comme « la ville des piétons et des transports en commun » présentant de fait ou à terme équipement en commerces, sites de qualité, espaces de délasserment, mixité résidence – travail. Elle est constituée de typologies relativement homogènes et l'équilibre entre les différents types de bâtis est assuré. La zone ménage encore quelques sites constructibles dont l'urbanisation devrait renforcer l'homogénéité de l'ensemble.

Les limites intègrent aussi des parties de ville qui pourraient appartenir à la ville intérieure moyennant un développement ou renouvellement urbain.

La ville intérieure concentre le bâti à caractère patrimonial. Certains bâtiments ou ensembles bâtis hors secteur sauvegardé nécessitent des mesures de protections.

La ville extérieure est un espace en devenir. D'abord pensée comme faubourgs monofonctionnels à densité aléatoire, elle est trop compacte pour ne pas être urbaine, trop peu dense et/ou mixte pour assurer un espace formaté à la dimension de la personne humaine. Son programme est l'évolution graduelle vers une qualité urbaine aussi homogène que possible, quoique dans une densité moindre que la ville intérieure, même si elle connaît ses centralités locales. La ville extérieure inclut les extensions de ville potentielles.

Ce périmètre sépare en une façade affirmée l'urbain du paysage agricole / sylvicole ou du sub-urbain. La croissance de l'habitat sub-urbain sous forme de lotissements composés de maisons individuelles n'est pas encouragée. Les secteurs agglomérés qui ne peuvent répondre au projet durable de la seconde couronne doivent être versés en espace sub-urbain et gérés comme tels. Les aires de seconde couronne se caractérisent par une densité d'habitat moyenne s'exprimant architecturalement, pour les nouvelles créations, par la forme de la maison de ville (2 ou 3 façades). L'objectif est l'aménagement d'un tissu urbain plus aéré mais à densité

urbaine, destiné au « projet familial ». Localement, une densité supérieure ou inférieure est comprise dans le projet, à l'occasion de quartiers anciens ou de centralités locales. En frange du territoire de la ville, les extensions décidées de la seconde couronne doivent organiser de façon harmonieuse le dialogue entre la ville et l'espace ouvert du paysage, ceci concerne particulièrement les secteurs d'Etion, de la Houillère Nord et de Manchester.

La définition programmatique de ces trois ordres de ville implique de gérer l'espace sub-urbain en corollaire, tandis qu'un certain nombre de fonctions et équipements ne peuvent trouver place que dans des aires spécifiques qui échappent à la définition d'un tissu urbain mixte et continu.

● **Les centralités locales et la cohésion urbaine**

L'agglomération carolomacérienne constitue un archipel urbain organisé autour de centralités locales plus ou moins affirmées. Les parties constituant l'agglomération sont contraintes par des ruptures naturelles (Meuse, relief...) et artificielles (chemin de fer, rocade...). A l'opposé, la centralité de l'axe historique et l'organisation concentrique participent à l'unité de l'ensemble. L'équilibre entre ces deux pôles est un élément déterminant du caractère de la ville. Le développement des centralités locales peut se faire dans le cadre du renforcement de la structure urbaine générale.

La cohésion urbaine est assurée par le renforcement de la compacité de la ville et le renforcement / développement du maillage viaire. Ce renforcement de l'urbanisation participe de la volonté de reconquête des centres urbains. Charleville-Mézières contient des zones urbanisables, souvent fractionnées en unités plus ou moins grandes mais dont le traitement participe au développement de la ville dans son ensemble. La compacité raisonnée de la ville permet le développement et l'affirmation des centres locaux dont les places squares ou avenues se trouvent par contrastes renforcés. Le maillage viaire relie les différentes échelles de centralités.

● **Consommation de l'espace et densification urbaine**

L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires dans et en bordure de l'agglomération existante doit être mise en relation avec les hypothèses démographiques et une évaluation des besoins en termes de création de logements et d'espaces d'activités ou d'équipements.

D'une part, on répondra aux besoins par la création de logements en contexte urbain, d'autre part, on mettra en œuvre des extensions de l'agglomération en périphérie de l'espace urbanisé existant. Il convient aussi d'éviter d'urbaniser en une fois l'ensemble des réserves foncières de la Ville. La création des extensions périphériques s'effectuera par phases raisonnées en liaison avec la capacité à densifier le tissu urbain constitué ainsi qu'en liaison avec l'offre de secteurs centraux à développer. La consommation de l'espace s'envisage de manière à faire face aux besoins de création de logements neufs nécessaires dans deux hypothèses :

- à population égale, offrir les surfaces convenant à l'augmentation du nombre de ménages ;
- rencontrer les besoins dans le scénario d'un redressement démographique accompagnant le renouvellement économique de Charleville-Mézières.

Les extensions de ville se présentent sous forme de quartiers directement viables à l'intérieur de chaque phase. L'organisation de ces quartiers doit traiter le problème de la limite et proposer une interface claire entre le développement urbain et le paysage.

Chaque nouvelle phase d'extension est articulée à la précédente suivant un plan global de développement déterminé.

En parallèle à l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs, il s'avère important d'accompagner cette démarche, par une politique volontariste et dynamique, de reconquête du parc immobilier ancien, en centre ville. Les études engagées par la Communauté d'Agglomération de Charleville-Mézières, par des approches complémentaires, au titre, soit du Programme Local de l'Habitat, soit de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat, soulignent l'importance du parc immobilier vacant, souvent vétuste, en situation d'insalubrité, d'habitat indigne ou indécent.

Ce parc immobilier est présent notamment dans certains secteurs du centre de Charleville, parfois, au sein d'immeubles anciens qui présentent une certaine qualité architecturale. La réhabilitation du parc ancien est une priorité pour la Ville, dans le cadre d'une approche d'ensemble de son projet urbain et social.

Cette approche forte de l'habitat ancien relève des principes qui animent le plan local d'urbanisme en vue « dessiner « une ville durable et solidaire » s'exprime notamment par le fait de :

- Limiter l'étalement urbain et prôner une utilisation économe de l'espace ;
- Reconquérir les centres villes afin de renouveler la ville sur elle-même
- Permettre une mixité urbaine, intergénérationnelle et sociale
- Faciliter l'accès aux services et aux équipements, aux transports collectifs, tel que cela se traduit par la notion de « salaire urbain ».

• Les extensions urbaines

Les extensions de l'urbanisation sont principalement situées dans la ville extérieure (Etion, Manchester, la Houillère nord et une partie limitée sur le plateau de Berthaucourt).

L'extension ou le développement se fait par quartier identifié à un noyau propre : noyau de village, square central, centre de services et commerces.

La caractéristique urbaine fondamentale du développement de ces espaces est constituée par la continuité de la trame viaire, de manière à permettre et encourager la percolation piétonne d'un quartier à l'autre.

Le noyau central de chaque nouvelle entité / quartier fait l'objet d'une démarche volontariste relative à son noyau caractérisant : espace public central et/ou module bâti de type équipement et centre commerce / appartements. Il s'agit de mettre en place l'image, la marque de repère positive qui situe l'ambition qualitative de l'architecture des volumes d'habitat construits à l'initiative privée, en même temps que de poser initialement le repère et l'identité pour les habitants. Ces extensions se prêtent donc à la mise en œuvre du concept de **quartier pilote**.

Le site d'Etion présente par la persistance de sa structure agraire de grandes surfaces non bâties. Le développement du secteur s'effectue par un urbanisme raisonné, planifié par phases autonomes, prévoyant des zones de réserves foncières. Le mode d'urbanisation tient compte de la structure foncière matérialisée par les haies bocagères et son échelle doit assurer son équilibre avec les données paysagères et agricoles. La préservation et le confortement de zone d'activité agricole définie pérennisent une ceinture verte autour de la ville et assurent la transition avec les espaces forestiers. L'urbanisation s'effectue autour du centre existant qui est protégé. Elle est structurée par le boulevard urbain qui relie Etion au centre ville et dessert une zone d'activité limitée. Le bâti s'organise avec une densité raisonnée autour des îlots verts suivant le modèle des quartiers pilotes.

Au-delà de ces orientations d'aménagements qui définissent la manière dont pourrait se faire l'urbanisation progressive et raisonnée d'Etion, il convient dès à présent de se rattacher à ses modalités de desserte par les équipements d'infrastructures, notamment voirie et réseaux, dont il importe de souligner qu'à ce jour, ils s'avèrent soit absent en très grande partie, soit insuffisant à proximité du village ancien, afin de desservir les futures constructions de la zone d'Etion.

Cet état de fait motive un classement en zone II AU dont l'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une modification ou d'une révision du plan local d'urbanisme. Cette situation ne constitue pas un handicap pour la Ville dans la mesure où cela permet d'engager, en priorité, l'ouverture à l'urbanisation sur des zones (de types I AU) qui sont desservies par ces équipements d'infrastructures. Ce qui permettra pendant ce temps d'engager les études nécessaires, et d'être en plein accord avec le caractère de développement durable du plan local d'urbanisme.

(Le quartier d'Etion : **annexe plan particulier D**)

Le secteur de Manchester présente de fortes opportunités de développement dans sa partie Nord, laquelle comprend une importante zone non inondable (hors PPRI). Le développement maîtrisé de ce secteur de la ville aurait comme effet un renforcement général de tout le quartier de Manchester et créerait un rééquilibrage de la composition sociale par l'introduction de logement notamment de moyen standing en fonction de la réalité immobilière. L'aménagement du quartier pilote est structuré par le nouveau boulevard urbain. La mixité raisonnée permet l'organisation d'un secteur d'activité le long du boulevard.

Ce secteur présente l'avantage de s'inscrire également dans un contexte à la fois urbain et naturel (secteurs agricole, sensible de type ZNIEFF ou inondable, proximité de la Meuse, etc) dont il convient d'assurer à la fois l'articulation et la cohérence des aménagements et constructions et la liaison à la ville.

Il répond également au projet urbain important qui se dessine sur la partie Sud du quartier au titre du programme de renouvellement urbain.

En outre, l'état de la desserte par les équipements d'infrastructures situés à proximité permet d'envisager son ouverture à l'urbanisation dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, sous la forme notamment d'une zone d'aménagement concerté, au sujet de laquelle le conseil municipal s'est prononcé sur les modalités de la concertation préalable. Pourquoi ne pas profiter de ce contexte pour y développer un éco-quartier ?

Des phasages sont à prévoir afin de bien maîtriser le projet urbain. La Ville dispose d'une maîtrise foncière très importante, ce qui renforce l'opérationnalité à court terme de ce site.

(Le quartier de Manchester, partie nord : **annexe plan particulier C**)

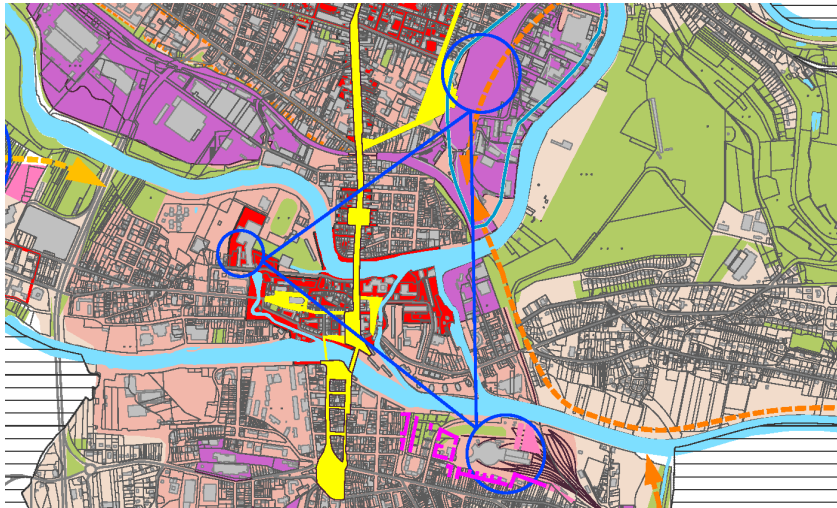
Le secteur nord Houillère présente des potentialités d'urbanisation. Ce secteur permet de proposer un urbanisme différencié suivant la localisation : complément entre ensembles déjà bâtis (lotissements), structuration urbaine plus prononcée, entrée de ville... D'une manière générale on peut proposer des organisations spatiales présentant une plus grande densité et instaurer un dialogue entre zones bâties et zones naturelles boisées. Une densité raisonnée permet aussi de traiter l'entrée de ville en marquant nettement la limite entre la ville et la forêt.

Ce secteur présente aussi des contraintes de site, notamment entre ses parties Nord Est où la desserte par les équipements d'infrastructures est suffisante afin d'y admettre des constructions dont un EPHAD vient d'y être autorisé (classement en zone I AU), d'une part, et Nord Ouest où les équipements ne sont pas suffisants (classement en zone II AU) à l'exception de la partie basse, où la desserte est suffisante. (I AU).

Le triangle de développement.

Les extensions-mutations concernent principalement les secteurs à enjeux de la gare, des Forges Saint Charles, la rotonde de Mohon (en liaison avec le place de Mohon) et le site de la Macérienne. Cet ensemble en mutation constitue le triangle de développement.

La réaffectation, réorganisation de ces ensembles est importante en terme de régénération du tissu urbain, d'utilisation économe des sols et de complément du tissu constitutif de la cité. Ces sites se présentent souvent comme des obstacles isolant d'autres parties de ville. Le développement de la Rotonde de Mohon, par exemple, a des incidences sur la place de Mohon et l'ensemble du Faubourg de Pierre.



Le triangle de développement : la Macérienne, la Rotonde de Mohon, les Forges St Charles

Le site de la gare et les Forges Saint Charles (boucle de Meuse), l'enjeu consiste à permettre la mise en œuvre du pôle d'échanges et d'assurer les développements immobiliers liés. L'aménagement du site devrait permettre l'implantation d'équipements tertiaire à l'échelle de l'agglomération. Pour l'ensemble du quartier de prévoir la rénovation/réorganisation urbaine et la restructuration du site en intégrant les préoccupations paysagères liées à l'échelle du secteur.

(le site de la Gare et des Forges Saint Charles : **annexe plan particulier A**)

Le site de la Rotonde de Mohon, l'objet consiste à restructurer une partie de ville autour d'un élément patrimonial en assurant les différentes coutures urbaines avec les quartiers environnants.

(le site de la Rotonde de Mohon : **annexe plan particulier B**)

Le site de la Macérienne, l'enjeu est la réaffectation économique du site avec conservation des éléments architecturaux de valeur ainsi que le développement de la structure viaire vers la Meuse et les secteurs isolés par la Rocade. La réaffectation économique peut être accompagnée par le développement d'activités culturelles et de logement, sous des formes adaptées.

● **Reconstruction de la ville sur elle-même**

Une fois fixée la limite du périmètre d'agglomération, à savoir la limite extrême de croissance de la ville extérieure, il doit être envisagé que :

- la consommation du sol s'effectue avec économie, en fonction de la limitation définitive du périmètre
- les besoins futurs éventuels devront être rencontrés au moyen de la densification de secteurs sous densifiés ou exposés par le marché porteur à la spéculation : soit les confins de type pavillonnaires, soit les secteurs non protégés de la ville intérieure

De toute manière, la reconversion de friches immobilières et de quartiers délaissés constitue la meilleure utilisation de sols inclus dans le périmètre d'agglomération et doit concurrencer, autant que possible, les extensions périphériques. Le développement de ces sites permet leur intégration au tissu urbain et participe à la cohésion de l'ensemble ville.

● **Le PPRi comme élément structurant**

Le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPR cf. rapport de présentation), issu de la loi de 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, vise essentiellement trois objectifs :

- Interdire les nouvelles implantations humaines dans les zones les plus dangereuses ;
- Préserver les capacités de stockage et d'écoulement des crues ;
- Sauvegarder l'équilibre et la qualité des milieux naturels.

Le PPR doit être respecté dans sa lettre et compris dans son esprit. En effet s'il apparaît contraignant pour l'implantation de l'habitat, son rôle consiste aussi à préserver les capacités de stockage et d'écoulement des eaux et de préserver certains milieux naturels sensibles.

La Meuse fait partie intégrante de la ville de Charleville-Mézières. Les travaux en zone inondable doivent être de nature à favoriser l'écoulement des eaux et ne pas s'opposer à l'expression du fleuve dans les secteurs naturellement inondables. Nonobstant les éléments de patrimoine situés en zone inondable, cet effort vise à garantir de meilleures conditions aux quartiers pérennisés tel le quartier d'Arches.

Une organisation favorisant l'écoulement de l'eau permet de regagner certains terrains dans des secteurs stratégiques sur base de projets cohérents.

La limite du PPR n'est pas figée, elle dépend de la hauteur des crues et serait susceptible de se modifier dans le temps (travaux en amont, ouvrages particuliers, zones d'expansion, voies inondables, dispositions favorisant l'écoulement...). Pour cette raison la représentation des zones urbaines sur les plans doit se poursuivre au delà de la limite du PPR.

Ces dispositions permettent aussi d'utiliser la limite du PPR comme réserve à l'urbanisation et favorise les projets globaux et localisés.

Au niveau de la protection des espaces naturels le PPR permet la conservation de secteurs naturels en milieu urbain. Les berges de Meuse se trouvent protégées sur la quasi-totalité du territoire communal, ainsi que la partie nord de Manchester, projetée comme zone agricole dans le PADD.

● La protection du patrimoine bâti

La ville de Charleville présente de grandes qualités patrimoniales architecturales et paysagères. Des dispositifs de protection sont en place (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, bâtiments ou ensembles classés, rayon de protection, réserve naturelle, ZICO, ZNIEF, EBC...pour les sites naturels). L'objectif de préservation du patrimoine naturel et paysager consiste à renforcer et à compléter les dispositions de protection en dehors du périmètre du PSMV.

Le Secteur Sauvegardé

Le principal document de protection du patrimoine est le Plan de Sauvegarde et de Mise en valeur (PSMV). Le périmètre du secteur sauvegarde est défini depuis 2001 et le plan de sauvegarde et de mise en valeur est en cours de réalisation. Ce document s'imposera aux autres règlements dans son périmètre. Le périmètre du secteur de centre ville du PADD et du futur plan de zonage (PLU) doit correspondre à celui du PSMV de manière à assurer la cohérence réglementaire sur ce secteur. La protection des centres des anciens villages doit être assurée réglementairement de manière à compléter la protection et la mise en valeur du PSMV à l'échelle de l'agglomération.

La protection du patrimoine urbain, architectural et paysager fait l'objet d'une carte particulière, sur base de la carte du présent rapport qui appartiendra au dossier du Plan Local d'Urbanisme. Cette carte est soutenue par un rapport d'inventaire du patrimoine architectural et paysager (annexe 1 du PADD) :

- à Mézières, la mise en valeur des trois faubourgs de Mézières, entrées de la ville historique, participe à l'accompagnement de la mise en valeur du secteur sauvegardé
- à Charleville, l'inventaire du Patrimoine Architectural et Paysager tend à accompagner et compléter la politique de protection mise en place au sein du Secteur Sauvegardé
- à Mohon, la centralité correspondant au coeur de l'ancien village est à renforcer par une protection et une mise en valeur du bâti et des devantures commerciales. L'ancien village de Mohon correspond à une typologie de village s'articulant autour d'une place centrale
- à Montcy Saint Pierre la centralité correspondant au coeur de l'ancien village est à renforcer par une protection et une mise en valeur du bâti et des devantures commerciales autour de la place
- à Etion la centralité est à renforcer par une protection et une mise en valeur du bâti
- le Theux correspond a cette typologie de « village rue » unique dans la ville
- l'ancien village de Bélair situé à une des entrées nord de la ville sur une ligne de crêtes dominant la boucle du fleuve de Montcy Saint Pierre est constitué d'un habitat bourgeois remarquable méritant protection
- la coulée verte du vallon Vivier Guyon, marque l'entrée de ville à l'est est, encore intacte, elle constitue un espace naturel remarquable. La préservation de cet espace de tous types de construction, de remembrement, de transformation des milieux naturels et paysagers est nécessaire pour qu'il puisse garder toute son authenticité et sa qualité

La protection d'ensembles bâtis

Ces ensembles, répertoriés par zones sur la carte du patrimoine (1), présentent de grandes qualités, à la fois, urbaines et architecturales. Ils appartiennent pleinement au patrimoine de la ville de Charleville Mézières dont ils sont constitutifs de la structure. La notion d'ensemble est la caractéristique première de ces éléments qui constituent des séquences urbaines homogènes. Qu'il s'agisse d'architectures traditionnelles locales, de cités ouvrières, d'ensembles urbains, ils ont comme point commun de constituer une partie de ville. Ces ensembles de part leur disparité historique sont les témoins de différentes époques et de différentes manières d'habiter et d'organiser l'espace privé et public. Ces ensembles perdurent et continuent d'assurer leur fonction urbaine d'une manière totalement actuelle.

La protection de ces sites doit concerner l'organisation spatiale des ensembles, les interrelations qu'ils entretiennent, l'espace public qu'ils induisent et leurs caractéristiques architecturales propres.

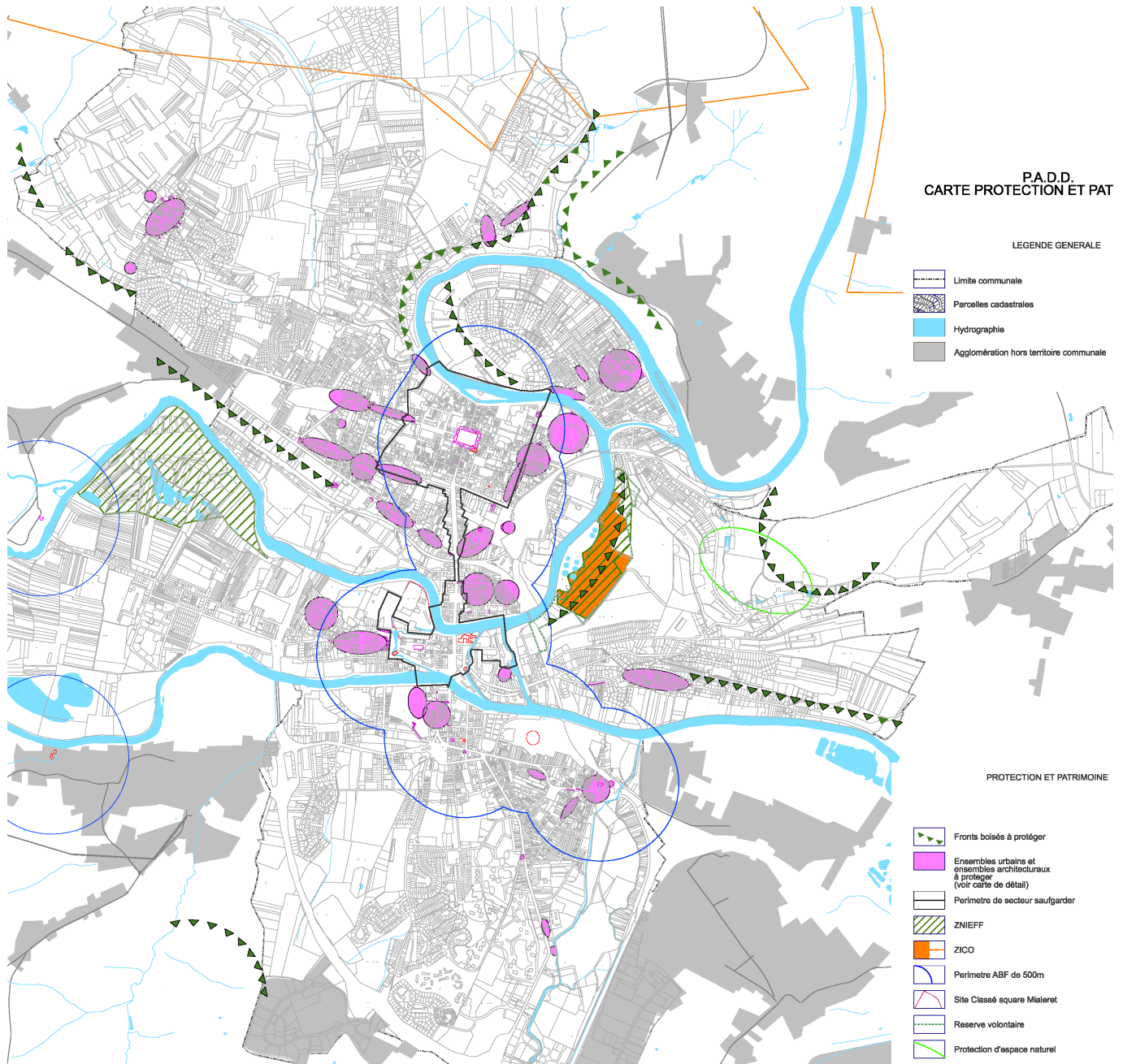
La protection d'éléments architecturaux

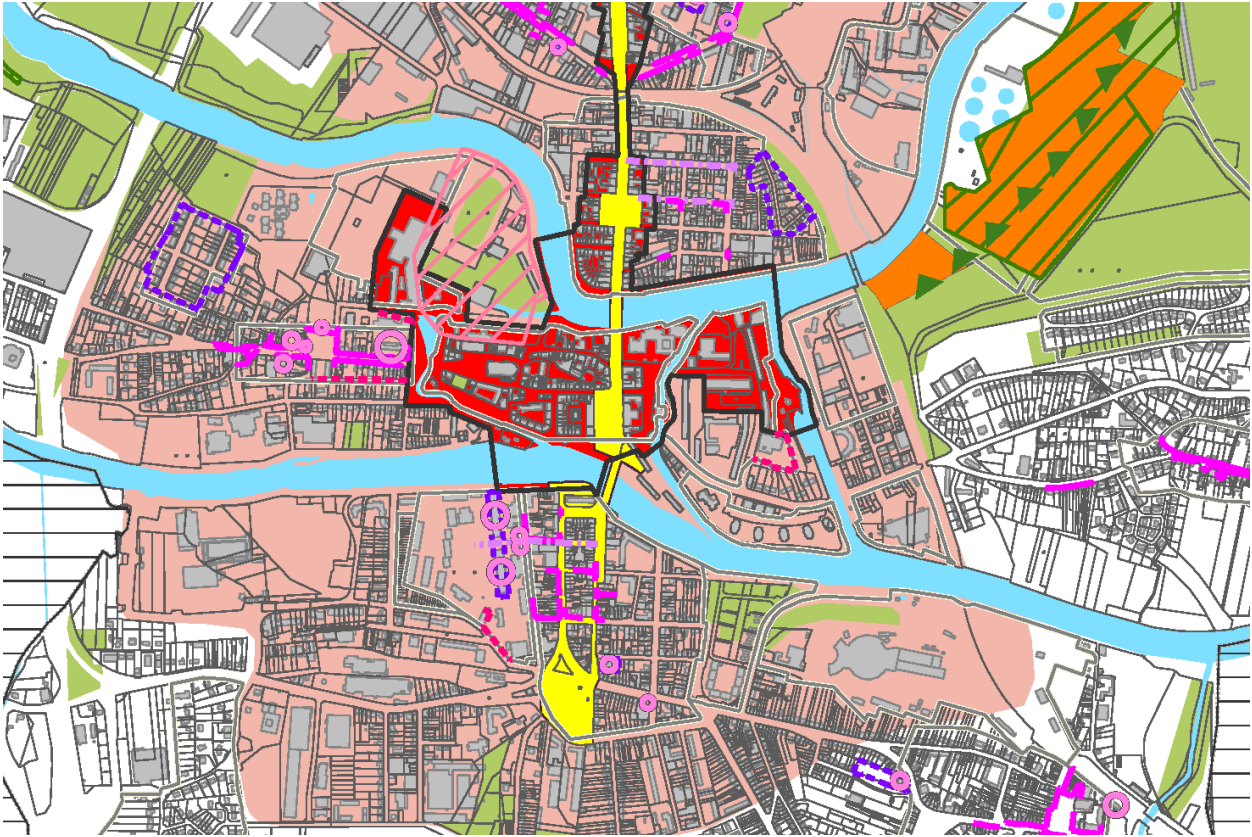
De nombreux bâtiments, répertoriés par zones sur la carte du patrimoine (1), possèdent de grandes qualités architecturales et/ou patrimoniales. Leur situation dans la ville, ou leurs caractéristiques formelles plus modernes

(1) Les ensembles urbains et architecturaux protégés sont situés par ensembles sur la carte du patrimoine (ci après) et précisés sur la carte détaillée (carte de protection du patrimoine architectural et paysager). Voir annexes chapitre 3.1 Inventaire du patrimoine architectural






les soustraie à toutes formes de protection. Ces constructions appartiennent pourtant complètement au patrimoine urbain de la ville. Ils doivent être protégés d'une éventuelle destruction, d'une modification irréversible de leur architecture ou de leurs caractéristiques formelles. Certains doivent aussi pouvoir être mis en valeur ou protégés dans leur environnement.

CARTE DES PROTECTIONS ET DU PATRIMOINE





Détail de la carte des protections et du patrimoine (secteur du centre de Mézières)

	Façades à préserver
	Elements architecturaux à préserver
	Perspectives et alignements
	Ensembles à préserver
	Constructions à préserver

● L'évolution du visible

L'identification positive, gage de respect et de durabilité des réalisations urbaines, se traduit au moins à deux échelons :

- la ville dans son environnement ;
- le bâti dans l'environnement de la rue ou du quartier.

En ce sens, la politique de l'habitat sera déterminante dans l'aspect des constructions à l'échelle du quartier et dans l'aspect de l'agglomération telle qu'elle se laisse voir à l'échelle du paysage.

On peut lier à la gestion par aires concentriques une pratique spécifique de la bâtisse qui s'exprime dans :

- les modes d'implantation ;
- les gabarits ;
- les formes de toiture ;
- les matériaux de construction et les teintes.

Si la contribution à l'espace rue (implantation) et l'harmonie des gabarits doivent être réaffirmées, il y aura lieu d'initier une politique plus volontariste en matière de teintes et matériaux apparents.

Dans la ville centrale, on préconisera la poursuite de la tradition de la ville ducale dans le choix des matériaux apparents et des formes de toitures. Ceci ne s'opposera pas à l'expression contemporaine de l'architecture. La politique générale visera à maintenir le sentiment d'homogénéité qui sera la marque de l'hypercentre. Ce principe sera subsidiaire aux prescrits spécifiques du futur PSMV.

Dans la ville intérieure, l'affirmation des matériaux et teintes de la ville ducale devrait s'imposer le long des voiries structurantes, selon les mêmes modalités que celles préconisées en hypercentre (ville intérieure).

Dans la ville extérieure, les pratiques inspirées de la tradition régionale pré Ardennaises devraient prévaloir sur les pratiques par trop banales. Ce principe vaudra surtout pour les teintes générales. Il pourrait s'imposer préférentiellement via le recours à des matériaux régionaux, sans s'opposer à un langage architectural contemporain. Il s'agira, au moins pour les nouvelles extensions d'habitat, de promouvoir face au paysage un bâti « du lieu » à opposer à un bâti « de partout et nulle part ».

● **Gestion multimodale des déplacements**

On ne peut dissocier la gestion urbanistique des voiries structurantes de la gestion des flux les parcourant, pas plus qu'on ne peut en dissocier cette structure viaire des entités visuelles bâties ou vertes qui se distribuent à partir d'elle.

Dans le sens de la distribution linéaire des centralités, **un métrobus** concrétise la volonté de promotion des déplacements par transport public dans l'agglomération. Le métro-bus est la colonne vertébrale d'une **politique de multimodalité** caractérisée par :

- une offre de stationnement central et périphérique, sous forme de parcs de stationnement centraux et de transfert modal ;
- une politique des deux-roues qui selon les sites restitue aux vélos une place dans l'espace partagé de la voirie, outre le développement d'un réseau autonome ;
- une diversification des axes routiers à la faveur des extensions urbaines programmées et de l'équipement général du territoire.

Les axes routiers projetés

(Voir carte de la structure urbaine en tête de chapitre)

Autour de l'agglomération carolomacérienne se met en place un équipement routier de type interurbain, l'A34 complété par une rocade nord destinée à capter les flux de transit sans assurer le rôle de desserte urbaine. La création de ces routes rapides à distance doit tendanciellement générer un important trafic d'échanges avec la rocade existante. De manière à canaliser le trafic d'échanges tout en épargnant les axes d'entrée de ville existants, il est nécessaire de compléter le dispositif par de **nouvelles voiries radiales**.

Cette extension de l'équipement routier interne à l'agglomération est le moyen par lequel il est possible d'apaiser et requalifier les grands axes existants, ainsi qu'un outil de desserte et mise en valeur des secteurs en (re)développement :

- nouveau « Boulevard de Manchester » dédoublant la rue de Warcq au nord ;
- nouvelle entrée est le long la rive de Meuse en dessous du Theux, débouchant dans la boucle de la Meuse à l'est de la gare de Charleville. Dispositif complétée au sud par une voie dans la vallée de la Vence.

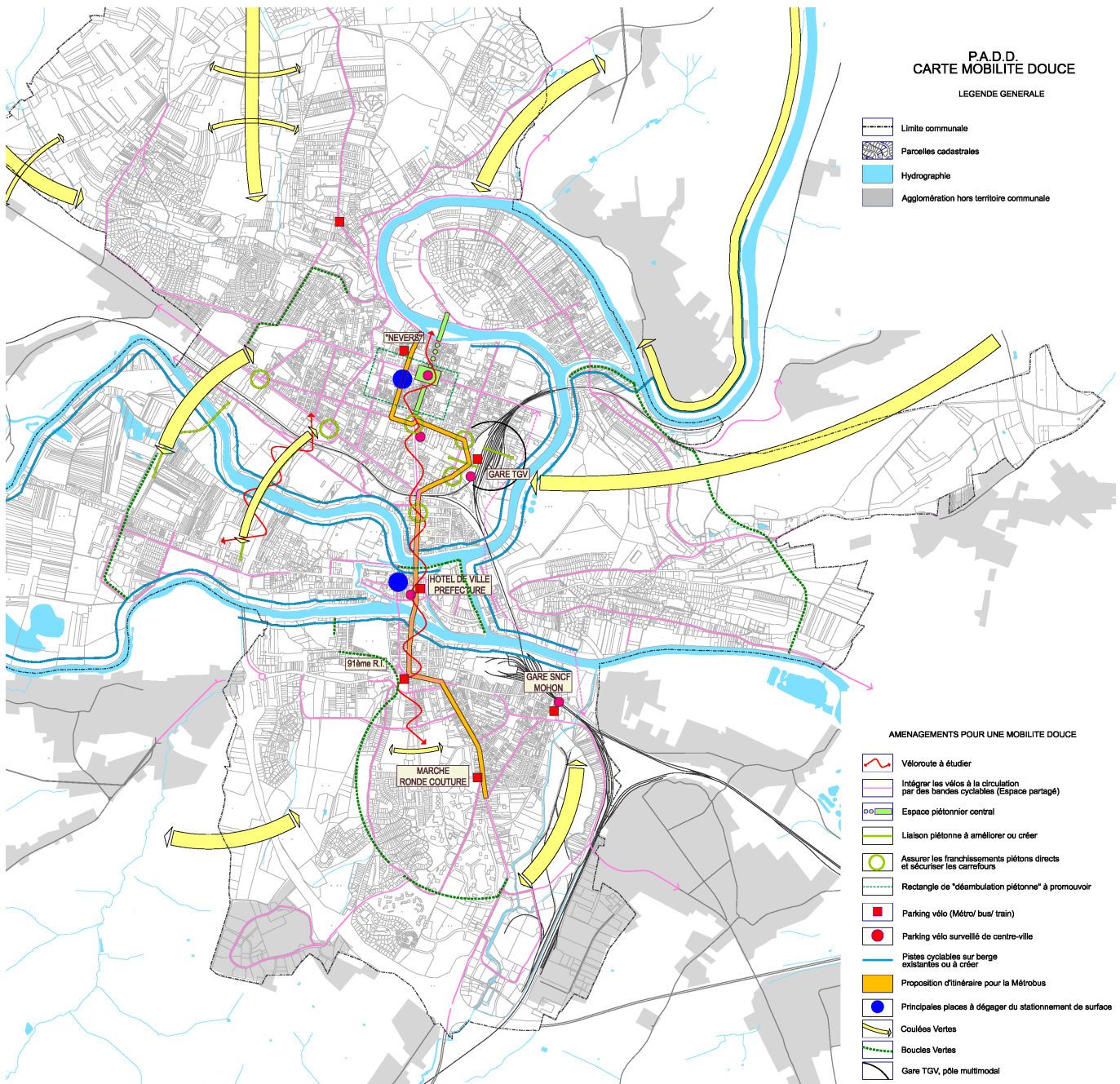
À ces deux dispositifs s'ajoute la création d'un boulevard urbain à Etion, corollaire indispensable au développement urbain du site.

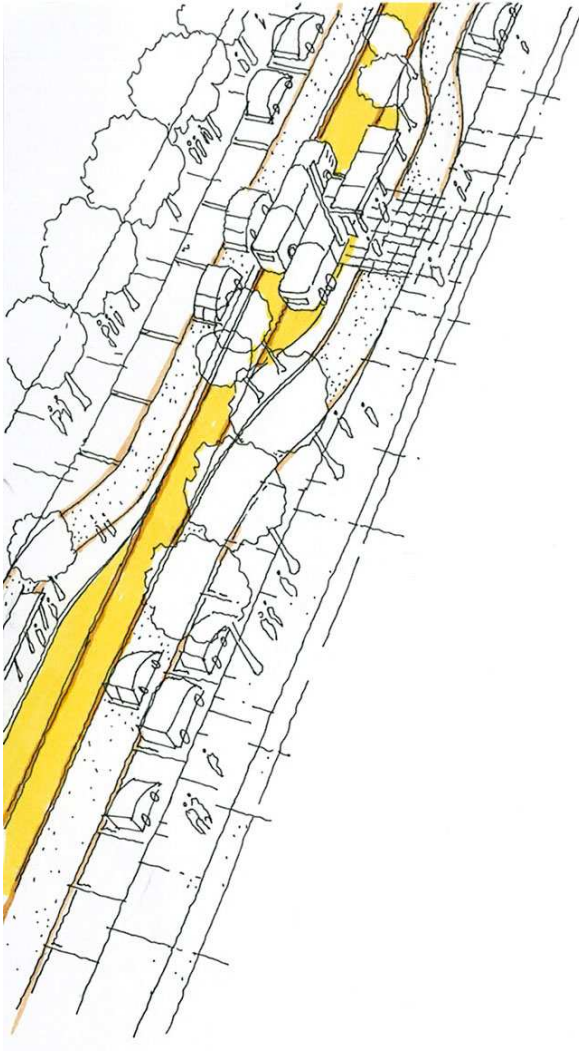
L'objectif fondamental poursuivi est de ne pas générer d'augmentation globale des flux automobiles dans la ville, même compte tenu de la régénération économique et du développement résidentiel envisagé. Les créations de voies nouvelles visent donc à répartir autrement les flux de circulation qui accaparent au départ les voies centrales de la ville, sans que ces créations entraînent l'augmentation du volume de la circulation automobile. Cette volonté de non augmentation, voire de diminution, des flux automobiles devrait s'imposer en tant qu'objectif prioritaire du futur plan de déplacements urbains (PDU).

L'espace public des axes structurants

En conséquence, et en cohérence avec ce projet multimodal, il s'impose une rénovation de l'espace public des axes structurants de l'agglomération, par redistribution de l'espace entre les différents types d'usagers, avec mise en valeur du cadre architectural.

CARTE DE LA MOBILITE DOUCE





Le concept Métro-bus

L'esprit présidant à la mise en œuvre du métro-bus est la parfaite coopération de la ville et du transport public dans l'insertion et la mise en évidence de celui-ci au sein de l'espace urbain. Le principe est à intégrer au PDU en révision.

On entend par « métro-bus » un fonctionnement du réseau des autobus urbains où ceux-ci offrent sur un ou plusieurs axes :

- fréquence élevée : de préférence une base cadencée de 6 passages/h en heures creuses et 10 passages/h en heures de pointe
- fiabilité / régularité des dessertes
- confort d'attente et installation en forme de station
- forte identification dans l'espace urbain

Le métro-bus offre, sur les tronçons identifiés comme tel, la fiabilité et l'agrément que procurent les métros des grandes agglomérations. Les tronçons identifiés métro-bus concentrent plusieurs lignes sur un parcours commun le plus long possible. Autant que faisable, les autobus circulent en site protégé, les stations sont de véritables stations réservées au design propre répété sur toute le tronçon, pourvues de mobilier et autres aménagements spécifiques.

Exemple de ligne de métrobus avec une seule voie de transport en commun à double sens

La politique deux-roues

Favoriser de l'usage du vélo en ville consiste dans la mise en œuvre des priorités suivantes.

- De manière générale, intégrer le vélo dans un espace de voirie partagé, au moyen de surlargeurs marquées, de contresens cyclistes en voies à sens unique, de sas deux-roues aux carrefours à feux, etc.
- Réaliser des itinéraires préférentiellement autonomes identifiés comme « véloroutes » convenant aux usages du quotidien. Ces itinéraires doivent faciliter et sécuriser les déplacements rapides en ville pour les cyclistes quotidiens.
- Étendre un réseau autonome de pistes cyclables à vocation cyclotouristique, en utilisant principalement les berges des cours d'eaux et les chemins de raccord. Ce réseau cyclotouristique vise à faire découvrir le patrimoine urbain et paysager de Charleville-Mézières. Etablir le lien avec le grand paysage par des raccordements aux infrastructures existantes.
- Créer des parkings deux-roues aux points clés du centre-ville ainsi qu'aux stations principales du réseau des transports publics (SNCF, autobus).
- Intégrer des espaces deux-roues sur le domaine des entreprises, équipements publics et administrations, ainsi que dans les immeubles de logements multiples, à l'usage des visiteurs et des résidents.
- Promouvoir l'usage du vélo par l'information et la communication.

Modulations de la politique des aménagements piétons

- Extension des espaces piétonniers centraux : l'augmentation du domaine piéton ou du confort piéton en hypercentre accompagne la requalification des espaces publics et doit être liée à une accentuation de l'attractivité commerciale et culturelle des espaces.

- Confort piéton dans les voies principales : au sein des « espaces structurants », les voies de circulation principales, et notamment les artères commerçantes et actives doivent ménager des largeurs de trottoir minimales, propres à accueillir le flux piéton.
- Principe d'accessibilité et de continuité : aux carrefours et croisements, les traversées protégées sont préférentiellement tracées dans la meilleure continuité du cheminement piéton. Toutes les traversées sont adaptées à la circulation des personnes à mobilité réduite.
- Modulation de l'espace résidentiel : en fonction du gabarit de la voie ainsi que de son usage, l'espace public peut être modulé dans les déclinaisons résidentielles de piétonnier, semi-piétonnier et voirie traditionnelle (séparant nettement trottoir, stationnement et chaussée carrossable).

Modulations de la politique du stationnement automobile

La politique du stationnement est un des points essentiels du futur PDU. En termes d'urbanisme, plusieurs axes balisent les politiques à mettre en œuvre.

- Principe de rationalisation de l'offre : autant que possible, l'offre de stationnement en voirie doit être optimisée dans le diagramme des 24 heures au moyen du stationnement payant incitant à la rotation. Les parcs de stationnement hors voirie peuvent être utilisés sur plusieurs plages horaires par des clientèles successives
- Principe de valorisation : les sites principaux de l'espace public méritent d'être dégagés de tout ou partie du stationnement existant (place Ducale, place d'Arches, place de l'Hôtel de Ville...). Les solutions alternatives de stationnement s'envisagent dans une variété de possibilités, le parc souterrain ne s'imposant qu'à défaut d'une solution moins onéreuse admissible du point de vue du bon aménagement.
- Principe de report ; en relation avec le développement de l'offre des transports publics, des implantations réalistes de parcs relais liés aux stations principales sont intégrées à l'offre globale.

ORIENTATIONS PARTICULIERES

LES ESPACES PUBLICS ET LES CENTRALITÉS

Les axes et centralités à créer ou renforcer : liés aux centres locaux du projet urbain et aux noyaux du parc système (réseau de parcs) depuis l'échelle de l'agglomération, à l'échelle locale.

1 Requalification de l'axe historique (majeur) et des espaces publics liés

Requalification de l'axe historique du Musée Rimbaud au Faubourg de Pierre. Les objectifs sont la mise en valeur du patrimoine architectural des rives construites et la redistribution de l'espace au profit des modes doux (piétons, vélos) et transports publics (intégration totale du métro-bus). La requalification de l'axe doit être adaptée au caractère des différentes séquences qui le constituent en terme de fonctionnalité, de patrimoine et de gabarit.

Les séquences principales sont :

- la rue du Moulin (musée Rimbaud, place Ducale)
- la partie piétonne du cours A. Briand
- le cour A. Briand et le carrefour de Gaulle-Leclerc
- l'avenue d'Arches dans la section du quartier d'arches et la place
- L'avenue d'arches et la place de l'hôtel de ville jusqu'au pont de la victoire

La séquence à renforcer et à poursuivre dans un objectif de liaison avec les développements au sud de la ville est constituée par la structure des rues Saint Louis et du Faubourg de pierre et la requalification du square du 91ème RI.

2 Politique de mise en valeur des espaces structurants

Requalification, avec une ambition modulée suivant les enjeux identifiés, des voies, des places et espaces verts publics qui relèvent des espaces structurants de la ville. La mise en valeur de ces espaces s'effectue dans le cadre du maillage général, à l'échelle de la ville, des espaces publics, des liaisons vertes, et de la mobilité, et à l'échelle locale en liaison avec les centralités des quartiers et les maillages verts locaux. Un des objectifs principaux concerne le maillage général du commerce.

Le traitement des espaces structurants concerne :

- les principales voiries de circulation structurant l'espace urbain dans un esprit de partage équitable entre usagers (compris les entrées de ville),
- les principales places, parcs et centralités à l'échelle de la ville ;
- les espaces publics du secteur sauvegardé de manière à manifester la cohérence et la valeur d'ensemble
- les noyaux de village de Place de Mohon, le centre d'Etion, le centre de Montcy-Saint-Pierre, le centre du Theux...

3 Politique générale d'aménagement de l'espace public résidentiel

En terme de gestion et d'aménagement, il convient d'assurer le traitement adapté au profil de la mobilité et végétalisation adaptée. L'objectif est d'assurer un contrôle de l'habitant sur l'environnement de son logement.

- Adapter la typologie de l'espace public au profil de mobilité et de gabarit entre alignement (semi piétonnier, séparation trottoir/ chaussée).
- Transversalement, assurer la végétalisation raisonnée en fonction du gabarit de la voirie.

LE DÉVELOPPEMENT ET LA RESTRUCTURATION DES QUARTIERS A ENJEUX

4 Le site de la gare et des Forges St Charles (boucle de Meuse)

Dans la mise en œuvre du pôle d'échanges et l'ambition du développement immobilier tertiaire, les objectifs principaux sont :

- organiser les échanges multimodaux entre TGV, TER et autres modes de déplacement ;
- étudier le développement immobilier en liaison avec le pôle de la gare, en complément aux activités du centre de Charleville-Mézières.

Pour la boucle de Meuse comprenant le site des forges Saint Charles, les objectifs premiers seraient :

- assurer la rénovation urbaine et la restructuration du site dans la globalité de la boucle de Meuse ;
- préfigurer la structure viaire permanente compatible avec les scénarios de développements ainsi que les liaisons avec le centre ville ;
- prévoir l'ouverture paysagère du site, les passages sur Meuse en liaison avec le boulevard est, suivant différents scénarios faisant l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité ;
- prévoir l'implantation d'équipements tertiaire à l'échelle de l'agglomération.

(Annexe plan particulier A)

5 Le site de la rotonde de Mohon

Le développement du site de la rotonde de Mohon suit les principes définis pour les quartiers pilotes en liaison avec les centres locaux :

- à l'ouest, continuité de la structure en damier du Faubourg de pierre ;
- au nord, développement du lien avec la Meuse et affirmation du quai Albert 1^{er} ;
- au sud et à l'est, intégration du bâti dans la trame foncière du quartier et organisation de la percolation des voies en liaison avec la place de Mohon.

La restructuration du quartier est caractérisée par le découpage des parcelles en lanières, la mise en place d'une typologie de densité urbaine, la création de percées viaires, la mixité de fonction et l'organisation de la structure générale autour d'un centre à l'échelle de la ville, la Rotonde et les bords de Meuse.

(Annexe plan particulier B)

6 Le site de la Macérienne

La réaffectation économique du site se conçoit avec conservation des éléments architecturaux de valeur. En outre, il convient d'étudier les possibilités de construction nouvelles en fonction du PPRI, établir le profil des activités à implanter (tertiaire, culturel et éventuellement logement), ainsi que d'assurer (organiser) le maillage et les liaisons avec la place de Saint Julien, les rives de la Meuse et la partie du quartier des forges Saint Julien situé contre la rocade.

7 Le quartier de Manchester

Organisation du développement de la partie nord de Manchester le long du nouveau boulevard urbain (nouveau « boulevard de Manchester ») en continuation du PRU dans les zones constructibles hors PPRI.

La cohésion de l'extension du quartier est assurée par :

- le développement et la hiérarchisation du réseau viaire intégrant les maillages verts et les chemins piétons/vélos ;
- la création de liaisons nouvelles vers le centre ville ;
- la mixité et l'organisation des affectations : les secteurs d'habitation disposés en continuité de la structure existante dans les parties centrales pour conforter l'équilibre du quartier, les secteurs d'activités disposés le long du nouveau boulevard urbain ;
- le traitement des limites de l'urbanisation et du rapport aux zones agricoles préservées et renforcées dans les zones inondables.

(Annexe plan particulier C)

8 Le quartier d'Etion

Le développement du quartier d'Etion est principalement structuré par le noyau de village existant, le boulevard urbain de liaison (rendu obligatoire par la position du contournement nord) et la structure paysagère des espaces agricoles qui constituent son environnement (ainsi que l'image de l'entrée de ville depuis le nord ouest).

Le bâti a principalement une organisation de type villageoise (maisons groupées, petits collectifs, maison mitoyennes ou semi mitoyennes). Il s'organise dans la trame viaire elle-même dépendante de la trame foncière existante. Le boulevard urbain constitue l'armature du système. Il irrigue une zone d'activités en site urbain disposée dans la partie nord de l'ensemble.

(Annexe plan particulier D)

9 Le secteur de la Houillère Nord

Le secteur de la Houillère Nord présente une structure fractionnée dont les limites sont constituées principalement par des lotissements qui assurent l'interface ville/espaces naturels. Les aménagements du secteur doivent tenir compte des spécificités des différents sous secteurs en proposant :

- des organisations destinées à combler les vides entre lotissements tout en proposant des alternatives plus ouvertes d'organisation
- d'instaurer un dialogue avec la nature par des systèmes ouverts sur les espaces forestiers pour le bâti situé en limite de ville
- d'organiser le bâti en fonction de la trame parcellaire rurale encore présente
- de densifier les ensembles plus urbains ou situés en entrée de ville

Dans tous les cas d'intégrer dans le développement la notion d'interface et de limite de ville pour constituer une limite franche permettant de traiter de manière urbaine les entrées de ville.

10 Le plateau de Berthaucourt

Le plateau de Berthaucourt présente des opportunités limitées de développement urbain de part sa position en crête et son relatif isolement. Néanmoins des opérations modestes peuvent être envisagées en liaison avec les lotissements existants et la salle de tennis de table. Ces ensembles doivent tendre à respecter les limites visuelles destinées à la préservation des crêtes et constituer une limite franche dans la partie est pour matérialiser les limites de l'urbanisation.

Ce secteur est suffisamment desservi par les équipements d'infrastructures et permet dès lors une ouverture à l'urbanisation de type I AU sous réserve de s'inscrire dans une opération d'ensemble afin de maîtriser son aménagement et de l'articuler en cohérence avec le caractère à la fois naturel et urbain du site, en toute compatibilité, avec le PADD du futur SCOT.

LA PROTECTION DU PATRIMOINE

11 Mesures de protection d'ensembles particuliers

Les protections d'ensemble portent sur la forme et l'organisation générale de la composition. La protection porte aussi sur la structuration du/des bâti(s) et des espaces libres, les caractéristiques formelles et architecturales des constructions, de leur modénature, des éléments d'accompagnement et leur rapport à l'espace public. La destruction de tout ou partie de l'ensemble ne peut être autorisée.

Les ensembles urbains et architecturaux sont, spécifiés et inventoriés dans le rapport d'inventaire patrimonial constituant l'**annexe 1** du rapport de PADD (**chapitre 3.1**)

Ce rapport est complété par la carte de protection du patrimoine architectural et paysager qui détermine et situe les ensembles et les éléments à protéger.

12 Mesures de protection d'éléments architecturaux

Il est important d'établir des mesures de protection complémentaires concernant les éléments architecturaux, non couverts par les protections existantes. Ces mesures concernent la forme architecturale de l'édifice ou de la construction ainsi que son rapport à l'espace public. La protection est étendue aux modénatures et éléments décoratifs et annexes. La destruction de tout ou partie de ces constructions ne peut être autorisée.

Les éléments architecturaux majeurs (situés hors périmètre du PSMV) sont, spécifiés et inventoriés dans le rapport d'inventaire patrimonial constituant l'**annexe 1** du rapport de PADD (**chapitre 3.1**)
Ce rapport est complété par la carte de protection du patrimoine architectural et paysager.

LA STRUCTURE VIAIRE À L'ÉCHELLE GLOBALE

13 Le contournement Nord (barreau nord)

Le contournement Nord s'ajoute à l'A 34 de manière à former un grand dispositif destiné à éviter l'agglomération. Ce contournement est tracé à l'écart du tissu urbain existant et de ses extensions possibles.

14 La rocade urbaine d'Étion à la Houillère Nord et Bélair

Sous forme d'un tracé de principe, un boulevard assurant la distribution des circulations est envisagé entre Étion et la Houillère, condition nécessaire du développement immobilier d'Étion. Cette liaison routière devrait prendre l'aspect d'un boulevard paysagé comportant une voie par sens de circulation. Sa réalisation s'effectue en phase avec l'urbanisation des réserves foncières disponibles.

15 Le nouveau « boulevard de Manchester »

Depuis le futur échangeur de Warcq jusqu'à la rocade existante, un nouveau boulevard devrait assumer plusieurs rôles.

- Reprise et distribution des flux de circulation en provenance de l'A34, vers le sud et vers le nord via la rocade existante, en délestage de l'avenue De Gaulle et surtout de la rue de Warcq.
- Entrée de ville majeure.
- Limite nord et façade de l'extension urbaine de Manchester, face à l'espace ouvert de la boucle de Meuse

Cette infrastructure se présenterait donc comme un boulevard principal, dont le gabarit sera adapté aux flux estimés. Le boulevard sera paysagé, avec terre-plein végétal et arbres d'alignement. Il fera sa jonction avec la rocade existante au moyen soit d'un carrefour à feux, soit d'un rond-point.

Des contre-allées pourront être prévues à l'usage de la desserte des rives bâties.

En parallèle, la rue de Warcq doit être réservée à la desserte locale et aux transports publics.

16 Entrée de ville est / sud et nouveau « boulevard Saint-Charles »

La mise en place progressive du nouveau dispositif viaire à l'est du centre-ville a pour objectif de

- structurer l'espace de la boucle de Meuse gare – ancienne Forges St-Charles ;
- dédoubler les voies de l'axe majeur Mézières-Charleville, afin de les délester et de permettre leur requalification ;
- créer une nouvelle visibilité et une nouvelle accessibilité à la boucle de Meuse ainsi qu'au secteur de la Vence.

Le « boulevard Saint-Charles » est une voie de prestige, qui crée des façades aux îlots bâtis, en même temps que des vues vers le paysage boisé proche. Il est prolongé au Nord par un franchissement de la Meuse qui le raccorde à la rue des Deux-Ponts. De cette manière, il peut capter une bonne partie des flux

qui transitent par le pont de Montcy. Au Sud, le boulevard franchit la Meuse de manière à se prolonger par la branche Est en direction de Sedan, rejoignant la D5 par la rive du fleuve, en évitement du Theux. En direction de Mohon, un raccordement à la chaussée de Sedan par le deuxième franchissement de la Meuse crée à terme la branche Sud, une avenue de desserte de la vallée de la Vence. Cette avenue assure la distribution des flux de tout ce secteur d'activités et se raccorde à la route de la Francheville, formant une dérivation possible pour le trafic de l'avenue Carnot.

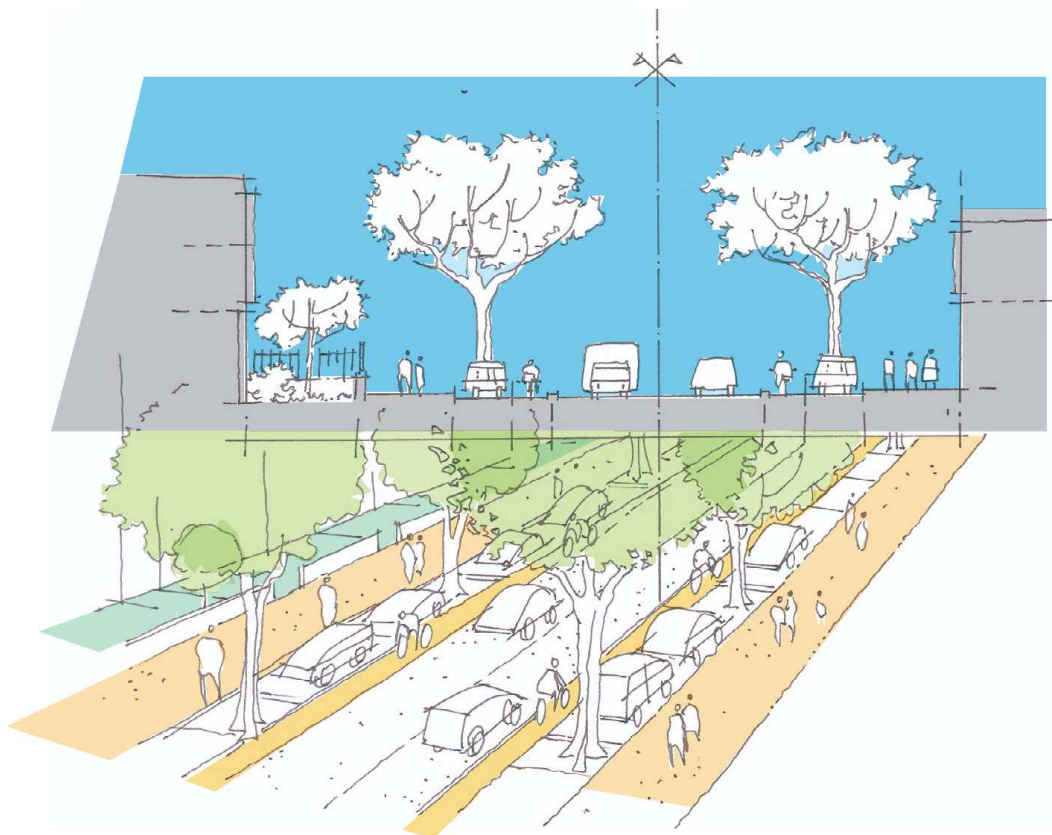
Les branches Est et Sud du dispositif sont conçues comme voies inondables.

La phase prioritaire est le boulevard Saint-Charles et la branche Est. La mise en œuvre de la branche Sud s'effectue progressivement en tant qu'avenue de liaison, au gré des opportunités. À l'intérieur du secteur d'activités de la Vence il s'agit de la mise en continuité et de la requalification de voies existantes.

Dans leurs gabarits respectifs pertinents, le boulevard, la branche Est et la branche Sud doivent être réalisés sous forme de voiries paysagées mettant en scène les contextes urbains mosans et industriels parcourus.

17 Mutation de la rocade

La rocade existante doit subir une mutation vers un profil plus urbain. L'infrastructure continuera d'accueillir des flux très importants, cependant, il s'agira plus d'un trafic de distribution interne à l'agglomération, les flux de transit interurbain étant repris par l'A34. La rocade a donc vocation de voie primaire urbaine dialoguant avec le paysage variable traversé, dans la modération des vitesses. Il peut être envisagé d'aménager des carrefours à niveau ou des ronds points aux points d'échanges avec les autres voies primaires. La requalification de la voirie pourrait prévoir un terre-plein planté, tandis que des trottoirs seraient créés au minimum le long des sections qui se prêtent à des cheminements piétons directs, telle la section située entre la rue de Warcq et l'avenue De Gaulle. Le carrefour De Gaulle est à retraiter en relation avec la requalification de l'avenue De Gaulle.



Exemple de boulevard urbain à 2 voies de circulation automobile, piste cyclable, stationnement, trottoirs dimensionnés et zone de recul du bâti.

18 Entrées de ville Nord / Sud / Est de la ville

Avenue Charles de Gaulle

L'entrée de ville depuis l'ouest est caractérisée par un linéaire continu et disparate d'activités qui li Charleville-Mézières à une partie de Warcq. Un traitement spécifique et unitaire de l'espace public et une imposition de gabarits peuvent être envisagés. Mais la réelle entrée de ville est constituée par les paysages de grande qualité qui apparaissent sur le relief d'Etion. C'est l'élément déterminant qui caractérise l'arrivée sur la ville depuis le nord ouest. La protection de ces espaces ainsi que le vallon du chemin des Peupliers (ruisseau Moulinet) constitue la meilleure entrée de ville.

Route de Monthermé

L'entrée de ville route de Monthermé est liée à l'urbanisation du secteur. L'organisation d'une disposition plus dense du bâti suivant un alignement structuré, avec un important recul sur alignement ménageant trottoirs, espaces verts et contre-allée locale avec des alignements arborés de hautes futées permet de traiter la face urbaine du secteur. En opposition dans la partie forestière, des compléments de plantation et une limitation des espaces urbanisables auraient pour objet de favoriser le contraste entre ces ensembles différents et marqueraient le passage dans la ville.

Cette route est le seul espace viaire de Charleville-Mézières soumis aux dispositions de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme relatif à la politique des entrées de Ville (dit amendement Dupont).

Les principes d'aménagement définis ci-dessus ont pour objectifs d'être à la fois repris dans le règlement des futures zones I AU et II AU qui se situent de part et d'autres de la route de Monthermé.

Rue de Warcq

Le projet du nord de Manchester intègre dans sa structure la notion d'entrée de ville. Le nouveau boulevard sépare dans sa partie initiale (coté ouest) les espaces agricoles de la zone urbanisée.

Route de la Francheville

Traitement de l'entrée de ville par la mise en place de larges trottoirs intégrant des alignements d'arbres. Un projet paysager spécifique structurant et densifiant l'espace au moyen de végétaux permettrait de créer une séquence particulière d'entrée de ville.

Route de Berthaucourt

Traitement de l'entrée de ville par la mise en place d'une séquence verte en entrée de ville de manière à assurer une coupure nette dans la discontinuité bâtie. La séquence est caractérisée par une forte densité d'arbres de hautes futées de part et d'autre de la voie sur une profondeur importante

19 Le visuel des pénétrantes ferroviaires

L'image de Charleville-Mézières se construit en partie sur l'aperçu des espaces urbains depuis les voies de chemin de fer lorsqu'un train entre en ville. Il y a donc lieu de maîtriser le traitement de ces espaces au moyen d'interventions ponctuelles ou de la réglementation :

- soin apporté au revêtement des façades arrière
- entretien des surfaces jardinées ou agricoles
- qualité des volumes bâtis tels hangars, entrepôts, garages etc.
- élimination des dépôts sauvages
- clôture architecturée ou végétale des surfaces à usage peu dense tels parkings, dépôts de matériaux etc.

INSCRIPTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC

20 Le développement d'un « métrobus »

Le concept de métrobus adapté à la réalité carolomacérienne se veut d'abord l'optimisation du réseau existant, tel qu'elle se dégagera du futur PDU de la Communauté d'agglomération. Le métrobus est la partie du réseau où l'utilisateur dispose d'un service de niveau urbain particulièrement performant et fiable, en raison de la concentration des lignes.

Le principe métrobus tel qu'il s'inscrirait dans l'espace public peut s'étendre jusque dans les voiries principales de l'aire de ville extérieure, en direction de la Houillère au Nord et de la Ronde Couture au Sud. Les voies concernées sont au minimum celles de l'axe majeur via la gare TGV. La requalification des espaces publics intègre les aménagements de stations et sites propres.

Cependant, la lisibilité du métrobus dans l'aménagement doit rester spécifique, reposant sur les matériaux du tracé et/ou la signalétique et le design liés aux stations.

21 L'intégration dans l'urbanisation

Les tracés viaires des extensions urbaines nouvelles doivent permettre des circuits économes aux lignes d'autobus. Les circuits économes sont ceux qui ne nécessitent pas de scinder les dessertes en antenne divisant les fréquences, et se situent préférentiellement au cœur de l'espace habité, constituant leur colonne vertébrale.

INSCRIPTION DES DEUX-ROUES

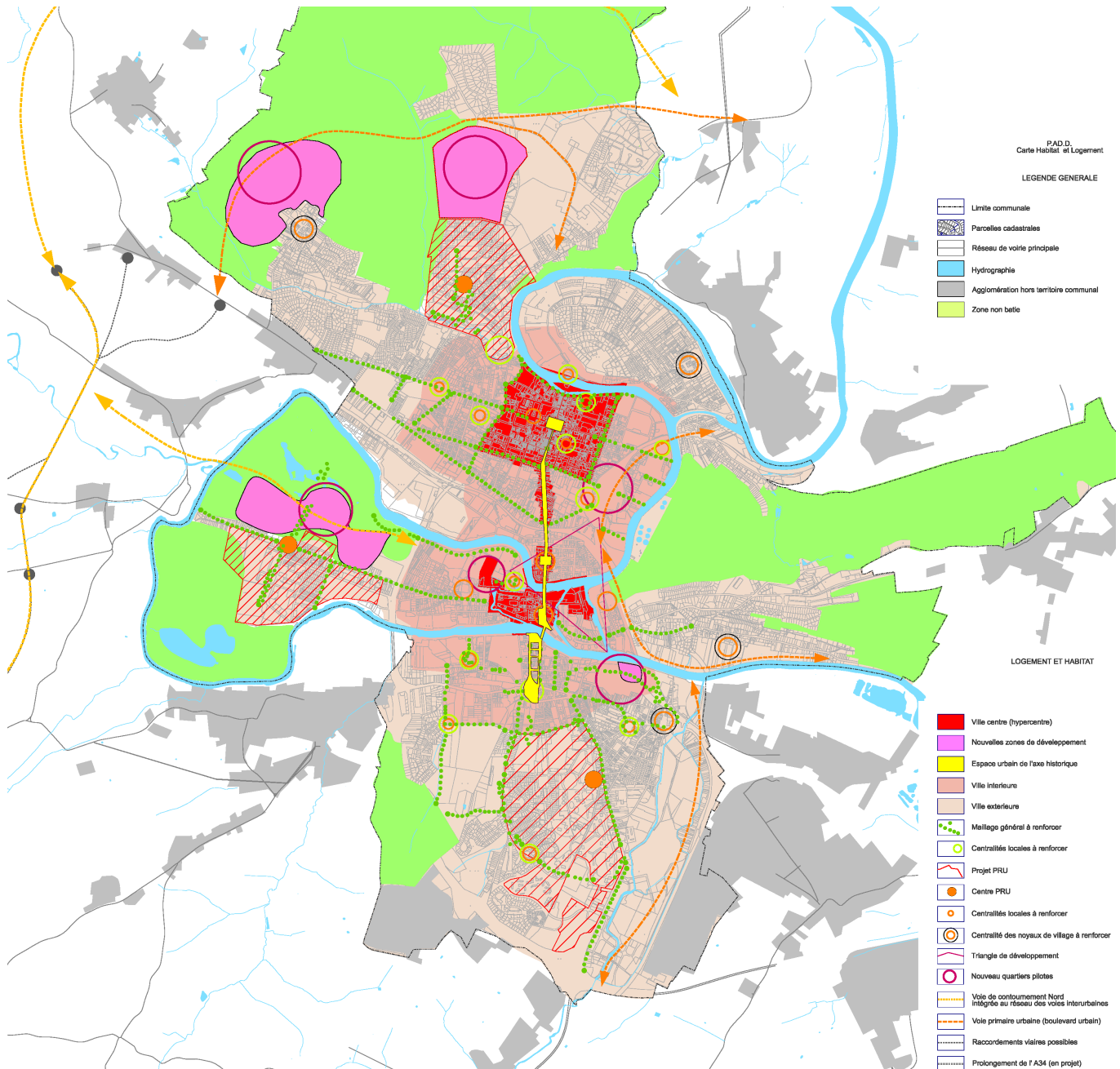
22 Le réseau autonome de pistes cyclables à vocation cyclotouristique

Les itinéraires aménagés existants méritent d'être étendus et mis en cohérence, en particulier

- le long des berges de la Meuse
- le long du ruisseau Moulinet, le long de la Vence, dans la ZI Montjoly
- le long de la rue de Belair, entre la Houillère et Etion, vers le futur parc maraîcher de Manchester, vers la réserve du Bois en Val

LA POLITIQUE DE L'HABITAT ET DU LOGEMENT

CARTE HABITAT ET LOGEMENT



ORIENTATIONS GENERALES

- **Une politique de l'habitat**

La politique de l'habitat envisage plus que la seule question du logement. Par habitat, on entend le tissu urbain dont la fonction essentielle est d'offrir aux habitants le logement et les services de la vie quotidienne dans un rayon convenant à la marche à pieds.

- **Organiser la concurrence entre l'habitat en ville et les extensions périurbaines**

Face à l'évolution centrifuge de l'habitat, le projet durable carolomacérien affirme la validité du milieu urbain en tant qu'habitat. Dans le dialogue avec les territoires entourant la ville-centre de Charleville-Mézières, celle-ci mène une politique de l'habitat permettant d'accueillir les ménages variés qui composent la population dans des quartiers structurés de la ville, ville déclinée dans les trois aires emboîtées de la *ville centrale*, la *ville intérieure* et la *ville extérieure*. Ces trois aires concentriques répondent à des critères d'habitabilité, de typologie et d'aménagement propres. De façon synthétique, on passe de quartiers les plus denses de centre ville, aux quartiers les plus aérés en bordure des espaces ouverts/ruraux ou fermés/sylvicoles.

L'enjeu principal ici est de régénérer le tissu urbain en construisant de la ville, quelle que soit l'aire dans laquelle on se situe, en favorisant la mixité tant sociale que fonctionnelle. Les actions possibles concernent la typologie et la qualité des logements, les services de proximité, l'architecture et l'espace public, l'amélioration de l'environnement. Elles visent à répondre, sur le territoire carolomacérien et dans les limites du périmètre d'agglomération, aux besoins des différentes manifestations du parcours résidentiel : jeunes adultes, petits ménages, ménages avec enfants, retraités. Il s'agit d'amener les ménages à faire le choix des densités urbaines en échange des avantages du salaire urbain. De cette manière, la concurrence entre habitats ne concerne pas seulement l'opposition ville / suburbain, elle envisage la concurrence entre les avantages spécifiques des trois aires de ville précitées.

La croissance de l'habitat suburbain sous forme de lotissements composés de maisons individuelles n'est de toute manière pas encouragée. Les secteurs agglomérés qui ne peuvent répondre au projet durable doivent être versés en espace suburbain et gérés dans l'objectif d'une croissance limitée.

- **L'économie du sol**

Les extensions urbaines sont programmées en cohérence avec l'offre estimée de logements dans le tissu urbain constitué, en particulier l'offre des quartiers de la ville intérieure. Cependant, la création des nouvelles extensions répond en priorité à rencontrer les besoins de logements neufs destinés à intéresser des ménages peu susceptibles de s'installer en milieu urbain plus central. Ces extensions s'effectuent par phases nettes, de manière à permettre l'émergence de nouveaux quartiers autosuffisants en termes de salaire urbain ou suffisamment appuyés aux quartiers préexistants.

- **Aire de la ville centrale**

C'est la ville historique identifiée au secteur sauvegardé, composée des centralités de Charleville et Mézières, reliées par l'axe historique.

En termes d'offre de logements, l'objectif dans ces aires n'est pas la surdensification. On vise cependant à répondre à la demande spécifique des « urbains » tout en conservant l'habitabilité à l'égard des familles. En conséquence, les réalisations immobilières (transformations et nouvelles constructions envisageables) s'effectuent plutôt sous forme d'habitat collectif, immeubles à appartements de qualité destinés davantage aux petits ménages. Cependant, le maintien d'appartements et de maisons adaptés à la demande de plus grands ménages reste un volant de la politique de l'hypercentre habité, en relation avec une demande diagnostiquée en s'appuyant pour cela sur les politiques qui émergeront tant du Programme Local de l'Habitat que de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat, d'une part, et du secteur sauvegardé, d'autre part.

● Aire de la ville intérieure

Cette aire est constituée de typologies relativement homogènes et l'équilibre entre les différents types de bâtis doit être assuré. Dans l'aire, l'habitat est dense, organisé principalement sous forme de maisons de ville ainsi que de petits collectifs compatibles avec le contexte urbanistique, architectural et patrimonial existant. La ville intérieure ménage encore des sites constructibles et de reconquête dont l'urbanisation devrait renforcer l'homogénéité de l'ensemble et offrir une extension de l'offre de logements en quartiers moyennement denses. L'organisation urbaine de l'aire favorise la mixité d'activité (logement, commerce, équipement, etc.) modulée selon le secteur dans lequel on se situe et les potentialités du renouvellement urbain.

● Aire de la ville extérieure

La délimitation de l'aire de ville extérieure inclut les extensions de ville potentielles. Le périmètre sépare en une façade affirmée l'urbain du paysage agricole / sylvicole ou du suburbain. Les aires de ville extérieure se caractérisent par une densité d'habitat moyenne s'exprimant architecturalement, pour les nouvelles créations, par la forme de la maison de ville (2 ou 3 façades). L'objectif est l'aménagement d'un tissu urbain plus aéré mais à densité urbaine, destiné au « projet familial ». Localement, une densité inférieure est admise à titre conservatoire ou de transition, et des densités supérieures sont intégrées, à l'occasion de quartiers anciens ou de centralités locales, tel le centre de la Ronde Couture ou la Houillère. En frange du territoire de la ville, les extensions décidées de la ville extérieure doivent organiser de façon harmonieuse le dialogue entre la ville et l'espace ouvert du paysage. Les franges d'extension sont principalement situées à Etion, Houillère Nord, Manchester et une partie du plateau de Berthaucourt.

L'extension ou le développement se fait par quartier identifié à un noyau propre : square central, ou rue / avenue bordés de services et commerces. La caractéristique urbaine fondamentale du développement de ces espaces est constituée par continuité de la trame viaire, de manière à permettre et encourager la percolation piétonne d'un quartier à l'autre.

Le noyau central de chaque nouvelle entité / quartier fait l'objet d'une démarche volontariste relative à son noyau caractérisant : espace public central et/ou module bâti de type équipement et centre commerce / appartements, voire face bâtie en vis-à-vis d'un espace vert. Il s'agit de mettre en place l'image, la marque de repère positive qui situe l'ambition qualitative de l'architecture des volumes d'habitat construits à l'initiative privée, en même temps que de poser initialement le repère et l'identité pour les habitants. Ces extensions se prêtent donc à la mise en œuvre du concept de quartier pilote défini après.

● Les quartiers pilotes

La création de quartiers pilotes d'habitat s'inscrit dans une politique volontariste de revalorisation urbaine et dans un esprit de développement ou de ville durable, signifiant par là l'intégration des dimensions environnementales et urbaines dans la viabilité de ces quartiers.

Le concept de quartier pilote désigne une opération de création, de renouvellement ou de densification de l'habitat urbain d'une densité urbaine significative à même d'offrir un salaire urbain comprenant une mixité fonctionnelle relative par la présence de petits équipements, espaces verts, commerces de proximité et par la mise en œuvre de solutions innovantes dans les domaines suivants :

- une accessibilité réfléchie et équilibrée par les différents modes de déplacements (piétons, cyclistes, transports publics et automobile), et une liaison claire et organisée vers le centre ville ;
- un cadre de vie maximisant la composante verte et valorisant les espaces publics ;
- un recours maximum à des techniques écologiques de constructions et de production ou d'économie de l'énergie ;
- une variété des types de logements, dont une part importante de logements de 2 à 4 chambres ;
- une recherche de mixité sociale ;
- une participation des candidats habitants à l'élaboration du projet le plus en amont possible.

Ces quartiers auront une visibilité externe permettant de mettre en évidence le dynamisme urbain de la ville et attirer les habitants intéressés par la démarche, avec pour ambition d'enclencher le mouvement de retour à la ville.

ORIENTATIONS PARTICULIERES

Les actions et politiques présentées ci-dessous se recoupent nécessairement avec les actions et politiques des chapitres de la structure urbaine et des maillages verts, par lesquels elles sont examinées sous l'angle plus spécifique de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Seuls les points concernant spécifiquement la politique de l'habitat et du logement sont repris ci après.

MUTATIONS DU TISSU URBAIN EXISTANT

23 Renforcement des centralités existantes (noyaux de villages)

Une politique de cohésion des fronts bâtis, de comblement des espaces vides dans le cadre des centres de villages et de quartiers aurait pour objectif d'augmenter l'offre de logements au moyen de produits en morphologie compact (maison de ville, petits collectifs intégrés au cadre urbain. Cette politique se conçoit en renfort du soutien aux centralités (maillage).

24 Densification et « couture urbaine »

Principalement dans l'aire de la ville intérieure, les lisières ou abords de quartiers existant conservent des possibilités constructives. L'utilisation de ces possibilités répond à un objectif de revitalisation des quartiers et ce faisant vise à mettre à disposition une offre de logements urbains, relativement centrale et compétitive. Il s'agit notamment des abords du Square du 91^{ème} RI, de la rue des Sources et des quais du Canal de l'Est...

25 Mutation de la typologie

La mutation de typologie de bâti, souvent organisée autour d'un parc et/ou d'un espace vert ou le long d'une voirie principale, se conçoit dans l'objectif de proposer une augmentation raisonnée des gabarits en relation avec l'attractivité et les caractéristiques urbaines du site. En encourageant la dynamique privée à mettre sur le marché des logements moyens et hauts de gamme.

RECONVERSIONS

26 Reconversion des friches

Au cas par cas les sites d'activités laissés vides par le départ d'une entreprise qui se desserre d'un contexte contraignant, feront l'objet d'études par laquelle on détermine le programme de réaffectation. Ce programme peut comporter tout ou partie de logements neufs dans le respect des contraintes environnementales (pollution du sol).

27 Réinvestissement de la ville centrale

La ville centrale identifiée au périmètre du secteur sauvegardé est le secteur où les différents patrimoines architecturaux se prêtent à un réinvestissement par une population recherchant les avantages du milieu urbain central. À la faveur de la création d'une offre immobilière destinée aux activités tertiaires, il s'indique de soutenir le réinvestissement par le logement des surfaces libérées en vue de répondre à la demande de logements de standing en centre-ville.

LES NOUVELLES ZONES D'URBANISATION

28 Délimitation des secteurs d'urbanisation

Etion : L'offre de logement consiste pour l'essentiel en maisons de ville de deux ou trois façades mises sur le marché dans des quantités phrasées dans la coordination des besoins globaux de l'agglomération. Des ensembles de petits collectifs, d'habitat intermédiaire ou individuel pourront être envisagés.

Manchester : L'offre de logement consiste pour l'essentiel en maison de ville de deux ou trois façades organisées en îlots de densité variable, de petits collectifs ou intermédiaires hauts et moyens de gamme (type villa urbaine) ou de l'habitat individuel. Le développement de Manchester pourrait s'effectuer prioritairement à d'autres secteurs en liaison avec le nouveau boulevard. Cette extension urbaine tendra à diversifier la composition sociale du quartier de ville.

La Houillère nord : Il s'agit dans ce secteur de combler les espaces vides en proposant des logements de moyen et haut de gamme suivant les localisations et les particularités des sous secteurs. D'une manière générale l'urbanisme privilégiera la construction à proximité des voies dans la zone urbaine et limitera l'urbanisation des parties forestières. Des bâtiments collectifs de faible hauteur pourront être implantés pour structurer le secteur.

Le plateau de Berthaucourt : Le programme proposé sur le plateau de Berthaucourt consiste à proposer un urbanisme d'accompagnement des lotissements existants par une offre de logement trois et quatre façades.

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET CONSTRUCTION

29 Une organisation favorisant la qualité environnementale

Les espaces urbains en mutation et des nouveaux secteurs d'urbanisation intègrent la qualité environnementale dès les phases d'étude. Cette volonté durable se traduit, dans les projets par :

- la recherche d'une disposition adaptée et d'une densité raisonnée
- la recherche d'orientations favorables
- la promotion de systèmes de chauffages collectifs, et de nouvelles formes d'utilisation d'énergies renouvelables : cogénération, centrales solaires, chauffage bois...
- la réduction de la surface de voirie et d'équipement par des organisations bâties plus compactes
- la mise en place de dispositifs communs à l'échelle des ensembles : doubles réseaux d'eau, citernes et dispositifs de recueil des eaux de surface
- la mise en place de revêtements perméables
- la mise en place de systèmes d'épuration collectifs qui peuvent être liés aux espaces verts
- la promotion de matériaux locaux, notamment liés à la filière bois (bois comme matériaux de construction, déchets de bois comme combustible)
- le renforcement de l'isolation des bâtiments

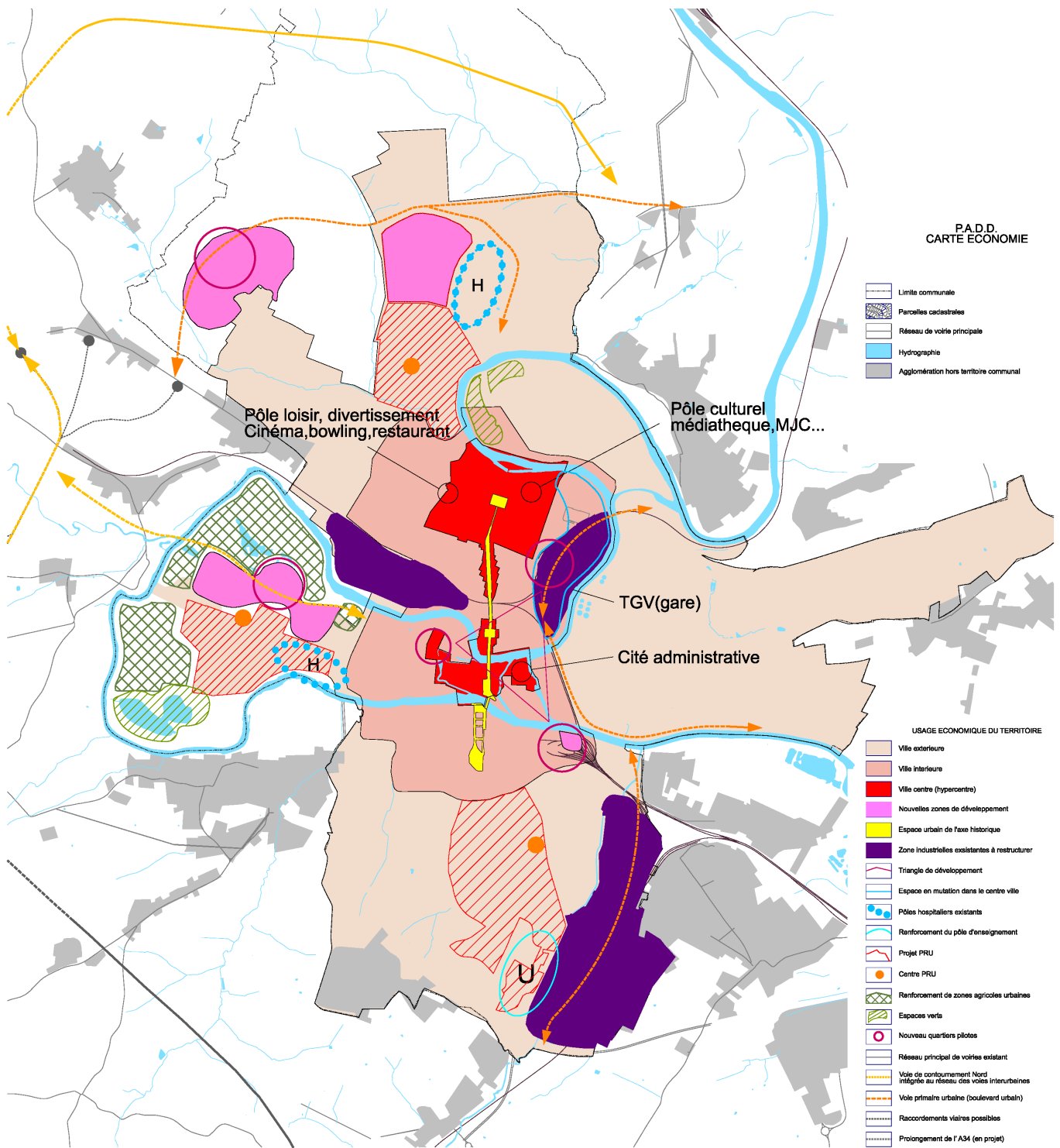
30 Des modes constructifs écologiques

Les constructions nouvelles et les réhabilitations de bâtiments dans une juste mesure intègrent la haute qualité environnementale. Ces actions se traduisent par :

- la disposition et l'orientation des bâtiments
- Flexibilité d'usage dans la conception des bâtiments
- le renforcement de l'isolation thermique des bâtiments
- la promotion de matériaux de construction locaux, notamment le bois lié au développement de sa filière
- la promotion de systèmes de chauffages efficaces et de systèmes de récupérations de chaleur
- la promotion des systèmes de régulations énergétiques
- la promotion des systèmes limitateurs en matière de consommation d'eau
- la promotion de systèmes de récupération de l'eau (citernes...)
- l'utilisation de matériaux de construction neutre au niveau de l'impact sur la santé
- de promouvoir les matériaux de construction durables : énergie grise, durée de vie et recyclage

2.2 L'USAGE ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

CARTE ECONOMIE ET ACTIVITE



ORIENTATIONS GENERALES

• Pour un tissu urbain mixte accordé aux couronnes urbaines

La relation de proximité lieu de travail – domicile est un élément fort de la qualité de la vie en ville en termes de salaire urbain et de durabilité environnementale. Dans ce sens, il convient de favoriser l'inscription des activités dans le cadre de quartiers mixtes, pour autant que les acteurs économiques y trouvent un avantage suffisant et que les quartiers considérés soient préservés des nuisances environnementales incompatibles avec l'attractivité résidentielle.

Le profil d'activités des trois couronnes urbaines s'établit comme suit.

- La ville centrale privilégie les moyens et grands plateaux d'activités tertiaires-bureaux, les commerces de centre-ville, les administrations et les équipements à forte densité d'emploi et importants échanges avec le public.
- En ville intérieure s'inscrivent les unités d'activités disposant d'un immobilier adapté, susceptibles de ne pas nécessiter de conditions d'accessibilité, ou de pas générer de nuisances environnementales incompatibles avec le quartier considéré, ainsi que les petites unités d'activités susceptibles de se localiser dans les immeubles de logements sans mettre en péril leur vocation résidentielle première. Les friches industrielles peuvent être reconverties soit en habitat, soit en complexes mixtes de logements et d'activités, soit encore reconverties en plateaux tertiaires.
- La ville extérieure accueille toutes les activités à faible impact environnemental qui peuvent trouver place dans la morphologie du tissu urbain résidentiel. Les extensions urbaines en franges de la ville extérieure comportent des surfaces réservées aux activités sur le modèle d'îlots dédiés intégrés à la composition urbaine et paysagère générale.

La présence de commerces et équipements de proximité est encouragée dans les espaces structurants que sont les places et voies principales de la ville intérieure et de la ville extérieure, de manière à distribuer ceux-ci au sein des quartiers à l'échelle de la marche à pieds.

Outre la capacité de la ville à intégrer les activités dans le tissu urbain ou en étroite liaison dans la gestion de sa croissance extérieure, il est important de confirmer les deux grandes zones d'activités existantes (Val de Vence et Moulin Leblanc). La zone de la Vence est appelée à être unifiée par une voie de liaison interne qui en améliorera l'accessibilité et la visibilité.

• Diversification du tissu économique par le tertiaire

Charleville-Mézières a un potentiel d'augmentation des activités de tertiaire-bureaux ainsi que de développement des services, notamment par les créations d'entreprises appuyées au pôle d'enseignement supérieur. La diversification des formations offertes dans les niveaux d'enseignement supérieur est un outil de développement du territoire qui ne peut être absent d'une politique au long terme.

Dans le court terme, la création par construction neuve ou reconversion de surfaces d'activités tertiaires est admise aux franges de l'urbanisation en l'absence d'offre disponible plus centralement ainsi qu'au titre de la reconversion de bâtiments industriels désaffectés.

Aux moyen et long termes, la mise à disposition des surfaces de planchers de tertiaire-bureaux s'effectue préférentiellement par une offre nouvelle créée autour de la gare TGV. En effet, la vocation tertiaire de Charleville-Mézières s'exprime en particulier dans la création d'un pôle d'excellence lié à la gare TGV de Charleville, pouvant potentiellement s'étendre dans l'espace compris entre les voies SNCF et le cours de la Meuse, qui comprend notamment les anciennes Forges Saint-Charles.

Cette vocation tertiaire concerne aussi la reconversion de friches et bâtiments en ville centrale. Ces mises à disposition doivent libérer une partie de l'immobilier à typologie résidentielle au profit d'une reconquête par le logement. L'inscription en ville centrale des activités à haute densité d'emploi s'appuie sur la desserte forte des transports publics, en vue d'une accessibilité multimodale équilibrée.

Outre les anciennes Forges Saint-Charles, le périmètre de ville intérieure comporte deux sites qui forment avec ces dernières un triangle de développement : l'ancienne usine La Macérienne et la rotonde ferroviaire de Mohon. Dans les deux cas, l'architecture initiale doit être préservée dans ses traits essentiels et caractéristiques. Nonobstant les coûts de décontamination et la prise en compte des risques d'inondation, ces deux sites se prêtent à une mise à disposition rapide de plateaux d'activités tertiaires. Ils présentent l'avantage supplémentaire d'être bien connectés aux quartiers d'habitat et proche de l'offre des transports publics.

● **Stratégies d'image et d'attractivité**

Il est nécessaire d'investiguer et soutenir le développement d'activités valorisant les ressources de l'environnement local avec ennoblissement du produit. Il s'agit de filières telles la transformation du bois ou l'agro-alimentaire mais aussi de l'ancrage à Charleville-Mézières d'un développement touristique du département.

- Stratégie pour le commerce en centre ville : favoriser une diversification des espaces de chalandise, diversification porteuse de spécialisation commerciale par lieu, à la faveur de l'embellissement de l'espace public.
- Stratégie pour l'animation nocturne et l'attractivité touristique du cœur historique (offre hôtelière sur la place Ducale ou à proximité).

En ce sens, la stratégie de développement de l'économie carolomacérienne s'appuie sur les mutations liées à l'accessibilité générale du bassin urbain ainsi que sur les actions liées à la structure urbaine dont fait partie l'accessibilité multimodale et de mise en valeur du cadre.

ORIENTATIONS PARTICULIERES

Les actions et politiques présentées ci-dessous se recoupent nécessairement avec les actions et politiques des chapitres de la structure urbaine, de l'habitat et des maillages verts, par lesquels elles sont examinées sous l'angle plus spécifique de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Seuls les points concernant spécifiquement les activités et l'usage économique du territoire sont repris ci après.

ORGANISER LA RECONVERSION DE CERTAINS SITES

31 Reconversion des sites

Trois sites remarquables sont particulièrement en vue pour une reconversion tertiaire :

La Macérienne

L'ancienne usine de la Macérienne est à reconvertir principalement en plateaux d'activités tertiaires ou par des surfaces destinées à des activités culturelles, dans le respect de ses caractéristiques patrimoniales. Le site peut également être étendu par des constructions neuves.

La rotonde de Mohon, bâtiment remarquable au sein d'un secteur urbain appelé à se densifier et à se restructurer.

Le centre hospitalier Corvisart

Il est situé dans le centre ville de Charleville, au sein du secteur sauvegardé, dans un espace urbain et architectural de qualité. Le transfert des activités de l'hôpital vers celui du quartier de Manchester est en cours et devrait s'achever en 2009. La mutation urbaine de ce site doit être pensée par anticipation.

Le futur Plan Local d'Urbanisme devrait y inscrire une servitude dite de « secteur à projet » (article L 123-2.a du Code de l'Urbanisme) pour une période de cinq ans en vue d'y conduire les études nécessaires la réalisation d'un projet d'aménagement global. Le plan de zonage et règlement comportent les mesures d'application.

En outre, le Conseil Municipal du 3 décembre 2007 a acté de la nécessité d'anticiper le devenir de ce secteur urbain central et sensible eu égard aux fonctions qui peuvent s'y développer, en accompagnement d'un pôle culturel qui vient de se mettre en place (médiathèque, projet de MJC), de l'étude relative à l'implantation d'une auberge de jeunesse (CACM) et des perspectives de continuer l'aménagement du centre ville.

LA CRÉATION DE PÔLES D'ACTIVITÉS

32 Création d'un immobilier lié à la gare TGV

Les abords immédiats de la gare TGV se prêtent au développement d'un immobilier tertiaire destiné à pallier au manque d'offre de l'agglomération carolomacérienne. Cette perspective s'inscrit dans la continuité des études en cours quant à l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal autour de la gare TGV de Charleville-Mézières (CACM, VILLE, SNCF et RFF, etc...), accompagné par la création d'un pôle tertiaire à proximité.

33 Redéveloppement de la boucle de Meuse centrale

La boucle de Meuse et les anciennes forges Saint-Charles sont destinées à étendre les activités voire l'habitat de ville intérieure en prolongement du centre-ville, en fonction des opportunités révélées par l'étude de la Communauté d'agglomération, dans le cadre de phasage et scénario pertinents.

LE RENFORCEMENT DE PÔLES EXISTANTS

34 Vallée de la Vence

La partie occidentale de la vallée doit être unifiée par la jonction des voies de desserte. À terme, les voiries de desserte Nord-Sud s'inscriront dans une avenue de liaison entre la route de la Francheville et l'arrière de la gare TGV, en fonction des opportunités. La zone peut accueillir une offre de surfaces destinées aux activités tertiaires en liaison avec le CRITT voisin.

35 Zone industrielle Montjoly - Tivoli

En fonction de la requalification de l'avenue De Gaulle et de la Rocade, la zone peut être mieux raccordée à la rocade et à l'A34 par la réorganisation du « carrefour de l'avenue Charles de Gaulle ». Ce secteur peut être remaillé par l'ouverture de liaisons vertes et la mise en valeur des espaces boisés (anciens délaissés), une densification de l'usage peut être étudiée.

IMPLANTATIONS NOUVELLES EN URBANISATION MIXTE

36 Etion

Dans le phasage du développement potentiel d'Étion, la création d'un boulevard de rocade urbaine d'Étion à la Houillère rend intéressant l'inscription de surfaces d'activités. Il peut s'agir de l'équipement commercial proportionné à la croissance démographique locale ainsi que d'îlots urbains dédiés aux activités. La capacité envisagée n'excède pas 8 hectares, dans une inscription spatiale de type entrée de ville / rocade maîtrisée. La création de ces surfaces relève d'un arbitrage entre les développements en extension urbaine et les développements de sites plus éloignés.

Ce développement urbain s'inscrit dans la nécessité absolue de réaliser en amont les équipements d'infrastructures qui sont indispensables et de s'intégrer dans une opération d'aménagement d'ensemble, comme cela a été développé par ailleurs au sein du PADD.

37 Manchester (partie nord)

L'extension urbaine possible au nord de la rue de Warcq sera limitée au Nord par un nouveau « boulevard de Manchester » assurant accessibilité et visibilité. Dans ce cadre, il est intéressant de créer des îlots urbains dédiés aux activités, intéressant notamment les entreprises désirant se desserrer de sites contraignants. La capacité envisagée n'excède pas 5 hectares, dans une inscription spatiale de type entrée de ville maîtrisée. La création de ces surfaces relève d'un arbitrage entre les développements en extension urbaine et les développements de sites plus éloignés.

ACTIVITÉS AGRICOLES ET MARAÎCHÈRES

38 Confirmation de zones d'activités agricoles

Les zones agricoles en périphérie urbaine, notamment dans la partie nord, nord ouest autour d'Étion demandent à être confirmées et renforcées. Les terrains situés en zone urbanisable du plan d'occupation des sols précédant le PLU en élaboration qui n'ont pas vocation à être urbanisés à moyen ou long terme doivent être confortés dans leur destination agricole.

39 Zones d'activités maraîchères en milieu urbain

Les interrelations entre la ville et les activités sont à étudier en termes de complémentarité des activités : parc, paysage, maillage, circulation... Le secteur inondable qui entoure la partie centrale de Manchester, est confirmé comme zone agricole (aire de culture maraîchère) moyennant son intégration dans le maillage vert. L'ensemble agricole de Manchester est lié aux zones agricoles qui l'entourent sur la commune de Warcq. Cet ensemble agricole peut comprendre des parties de potagers pour particuliers.

ORIENTATIONS À SOUTENIR ET À ÉTUDIER

40 Enseignement supérieur

De nouvelles formations supérieures devraient s'ajouter à celles qui sont offertes. Cet effort important aurait pour objectifs de :

- répondre aux besoins de nouvelles activités potentiellement intéressées par le territoire
- fixer une plus grande part des jeunes et attirer de nouveaux jeunes adultes
- travailler en appui du développement de filières nouvelles

41 Formation continue

L'organisation de cours et formations destinés aux adultes doit être renforcée, afin de soutenir les efforts de reconversion des demandeurs d'emploi, mais aussi en vue d'augmenter les compétences (en particulier linguistiques et commerciales) permettant l'ouverture sur les marchés voisins.

42 Étude de filières locales

La première filière appuyée aux ressources du territoire est à priori la filière du bois : Sylviculture, entreprises de transformation, spécialisation, enseignement, utilisation des déchets (énergie), mise en valeur et tourisme... La recherche devrait également porter sur les ressources de la tradition ardennaise, potentiellement porteuse d'images positives, mais encore sur le soutien de nouvelles activités agro-alimentaires (pisciculture, nouveaux produits du terroir...). Dans ce cadre, Charleville-Mézières peut jouer le rôle de marché comme de centre de recherche et de formation.

43 Équipement des quartiers

Il y a lieu de favoriser et soutenir l'inscription de commerces et services de proximité dans le cadre des centres des quartiers et le long des voies principales qui les structurent.

44 Développement touristique

Plusieurs thèmes de recherche s'indiquent.

- Mieux situer Charleville-Mézières dans le parcours des touristes bénéluxiens et allemands, en fonction d'itinéraires hors sentiers battus à promouvoir.
- Un tourisme de séjour hivernal fondé sur l'image d'une ville riche en patrimoine au cœur d'un territoire préservé, avec en soutien l'organisation d'événements d'hiver, dans le sillage du Festival International de la Marionnette.
- Charleville-Mézières comme centre de référence de l'offre d'un immobilier de vacances estival intégré au paysage forestier et fluvial du nord du département, ainsi qu'aux paysages ruraux intacts du Porcien et de la Thiérache. Cette offre peut potentiellement intéresser la clientèle bénéluxienne (une Ardenne intacte) et parisienne (confins naturels les plus proches).
- Valorisation du patrimoine architectural (édition de guides et plaquettes thématiques, visites guidées, signalisation, aménagements).
- Développement du tourisme fluvial, conjoint à la mise en valeur des rives.

45 Développement ferroviaire

- Obtenir une augmentation des allers-retours TGV directs vers Paris : objectif de 4 allers-retours par jour.
- Cadencer l'offre TER vers Reims (un train par heure de 6h à 19h)
- Réouverture de la liaison vers Namur : actions conjointes Région Champagne-Ardennes – Région Wallonne - Province de Namur auprès de la SNCB. L'objectif premier serait d'ordre touristique. L'exploitation par acteur privé ne peut être exclue.
- Amélioration des liaisons vers Lille et la Lorraine / Luxembourg. Restituer au minimum deux allers-retours rapides par jour ouvrable.
- Liaison quotidienne vers Bruxelles : en combinaison avec les relations vers Lille via Aulnoye-Aymeries et Mons, au moyen de la coordination des horaires.

- RER Charleville-Sedan en pierre angulaire d'un partenariat renforcé Charleville-Mézières – Sedan. Il pourrait s'agir d'une amélioration progressive de la desserte existante à cadencer, voire d'une orientation tram-train dans le cadre d'une politique d'intégration du bassin urbain.

46 Développement des centralités de Charleville et Mézières

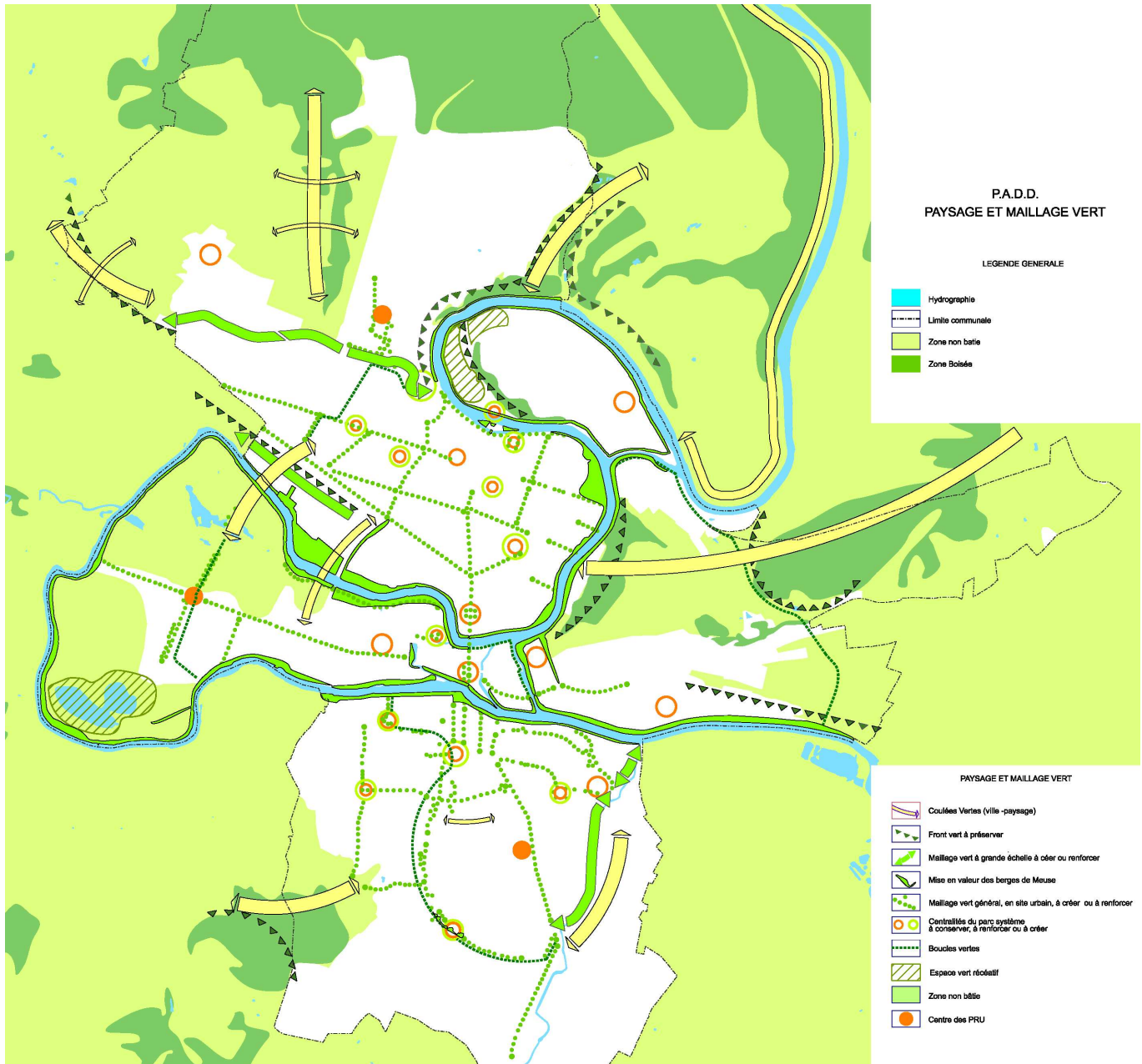
- Soutien du centre commerçant de Charleville : diversification et accessibilité via le plan de circulation dans le PDU. Il s'agit moins d'étendre le domaine piétonnier que de rénover les espaces publics et ajuster l'accessibilité, entraînant ainsi une dynamique commerciale pionnière à soutenir.
- Valorisation de la place Ducale et du cœur historique : la rénovation du patrimoine bâti doit aller de pair avec une mutation des activités pour un centre historique attractif. Les commerces hauts de gamme et une offre hôtelière de caractère sont à encourager dans le patrimoine rénové.
- Le redéveloppement commerçant de Mézières doit être envisagé à la faveur de la rénovation urbaine et de la valorisation du cadre historique. En ce, la citadelle de Mézières peut concurrencer d'autres noyaux anciens.
- Soutenir et développer l'économie de la nuit : avec le Théâtre et les autres salles de spectacles et d'événements ainsi que les outils culturels, une politique d'animation en soirée peut contribuer à étoffer le secteur restauration-café en soirée. L'animation en soirée est par ailleurs un facteur d'attractivité pour le territoire.

47 Activités dans l'espace public

L'espace des places publiques restaurées et restituées au piéton à vocation à être occupé et animé de manière régulière : marchés ordinaires et spécialisés, événements culturels et commerciaux.

2.3 LA POLITIQUE DU PAYSAGE ET DES MAILLAGES VERTS

CARTE DES MAILLAGES VERTS



ORIENTATIONS GENERALES

● Composer avec le paysage

Le visage de la ville de Charleville-Mézières a été en grande partie façonné par les réponses urbaines aux particularités du site. La géographie est intimement liée au dessin de la ville dont elle façonne la structure et oriente les développements. L'élément urbain majeur, l'axe historique, constitue la réponse humaine en terme de croissance et de liaison des centres aux obstacles que constituent méandres de la Meuse. Mais bien au delà du simple aspect pratique c'est l'image de la ville qui se façonne en s'appuyant sur cette structure. De la même manière le développement urbain dans les sites propices a créé cet urbanisme à la fois compact et aéré qui caractérise la ville en ménageant les reliefs verts.

Les réponses purement techniques qui permettent de se libérer des contraintes géographiques doivent être évaluées dans le temps et de manière globale pour ne pas devenir elles mêmes des obstacles futurs. La rocade se présente maintenant comme une limite de ville alors que son intérêt en terme de mobilité se trouve reporté à l'extérieur.

Le grand paysage est caractérisé par les massifs forestiers, les grandes ruptures dues au relief et les espaces agricoles en bocages. Ces derniers sont structurés par des impératifs physiques auquel l'homme a apporté des réponses douces : orientation des parcelles, écoulements, voies agricoles... Les espaces agricoles constituant la meilleure transition entre l'espace urbain et l'espace forestier. L'ensemble que nous appelons grand paysage doit participer à la structuration de la ville par les limites, les interfaces et les pénétrations en liaison avec les maillages verts internes à la ville et ne plus constituer un simple extérieur.

● La notion de limites et d'interface

L'ensemble modulé appelé « le grand paysage » s'intègre dans la structure de la ville par la déclinaison espace forestier / espaces agricole / ville extérieure / ville intérieure. La gestion et l'organisation de ces différents espaces implique la mise en place de limites précises pour chaque composante. La notion d'interface ville / espaces naturel est alors pensée comme travail sur les interactions qu'entretiennent différents fronts de chaque ensemble. L'affirmation de limites claires et identifiables permet d'affirmer la réalité d'un espace particulier et de définir ses caractéristiques.

Le travail sur les secteurs de transition espaces urbains / espaces naturels passe par le traitement des fronts (limites), fronts bâtis, fronts boisés et les interfaces. Les limites des fronts forestiers sont organisées par les espaces agricoles qui ménagent des zones intermédiaires à l'intérieur desquelles peut être envisagé le fauchage tardif. Les fronts bâtis actuels, prennent souvent la forme de structures interiorisées fermées sur l'extérieur (lotissements) alors que l'on peut envisager des modes d'implantation en dialogue avec les espaces naturels et confortant la transition avec ceux-ci.

● Le maillage vert écologique

Le maillage vert écologique est constitué des espaces naturels et cultivés qui servent de biotope à la flore et à la faune, et dont la mise en communication permet à cette dernière de circuler à travers l'espace urbanisé sans que celui-ci ne lui oppose une barrière telle que les biotopes se fractionnent et, soit menacent la viabilité de poches particulières, soit vident excessivement le milieu urbain des espèces qui peuvent sinon s'y maintenir. Les éléments déterminants du maillage vert écologique sont, outre les parties moins jardinées des parcs et jardins publics, les plantations en voirie, en cours et jardins, les espaces naturels interstitiels du type pentes, zones humides, berges naturelles et talus ou terre-pleins à fauche tardive ainsi que « les tournières ».

● Le maillage vert récréatif

Le maillage vert récréatif est constitué des espaces verts publics et des aménagements et/ou itinéraires privilégiés qui les relient. Autant que possible, les divers parcs, jardins publics et domaines verts accessibles doivent se répartir dans l'espace urbain de manière à ce que chaque quartier bénéficie de leurs qualités récréatives. Il est ainsi nécessaire de tendre vers un équipement des quartiers en espaces verts publics chaque

fois qu'une opportunité se présente. La mise en relation visuelle des espaces verts est intéressante au moyen de plantations de voirie lorsqu'il est possible de constituer un véritable « parc-système » au sein des quartiers dont la configuration s'y prête. La mise en relation des espaces verts publics par des promenades aménagées ou des itinéraires de promenade ou de liaison à l'usage des modes doux renforce la lisibilité et l'agrément de cette trame dans l'agglomération.

Les politiques visant à renforcer le maillage vert écologique et le maillage vert récréatif se recoupent au sein de divers types d'actions. Ainsi, la végétalisation des voiries contribue aux deux maillages.

• Les secteurs agricoles

Les secteurs agricoles sont définis ici en termes de paysage et non en tant que secteurs d'activités. Les secteurs agricoles situés en périphérie urbaine constituent un espace fortement structuré, matérialisé par la trame foncière.

Cette trame, généralement ancienne, constitue un ensemble de haute qualité environnementale (bien avant la terminologie) dans le sens où la structure est intimement liée au site et présente un aménagement durable :

- dimension et équilibre des unités (parcelles)
- orientation et forme des parcelles par rapport au relief
- traitement des écoulements
- haies bocagères permettant une persistance naturelle
- réseau viaire adapté
- utilisation adaptée suivant la situation : champs, pâturages, prés de fauche...

Le nord, le nord ouest et l'ouest de la ville présentent des secteurs agricoles importants en limite directe de la ville. Ces espaces constituent, de part leur organisation, la transition naturelle avec la ville bâtie, pour autant que le mitage par des constructions soit limité. Ils forment le territoire d'entrée de ville.

Ces zones agricoles présentent de grandes qualités environnementales et paysagères, notamment autour d'Etion et de Warcq. La matérialisation de la structure agraire par les haies bocagères et les espaces boisés persistants constitue un paysage à préserver et à valoriser.

Pour subsister et pour conserver leurs activités, ces territoires ont besoin de surfaces suffisantes et d'un statut défini. L'organisation territoriale de ces zones dans les secteurs à enjeux, Etion notamment, doit être évaluée globalement à l'échelle du territoire.

• L'échelle des maillages, leur organisation

Les différents maillages proposés sur l'espace communal constituent les déclinaisons à différentes échelles d'une organisation générale de l'espace vert depuis la forêt au jardin de ville. La continuité est assurée par l'organisation de la déclinaison du maillage et la continuité de celui-ci.

La coulée verte entre Etion et la Houillère au nord, par exemple, se poursuit dans l'espace urbain par le maillage le long du ruisseau martinet (à l'ouest) et par le mail central prévu au projet PRU de la Houillère (à l'est) pour aboutir au parc des Droits de l'homme lui-même en liaison avec le maillage des bords de Meuse et/ou les espaces publics du centre ville.

Organisation et continuité des maillages par échelle décroissante :

- l'espace boisé des forêts (nord et sud ouest de la ville)
- les pénétrations vers la ville par la transition des espaces agricoles bocagés ou des pâturages
- les espaces verts de grande dimension en situation périphérique (Plaine de jeux du Mont Olympe, Plaine de jeux de la Warenne...)
- les éléments linéaires en site urbain les bords de la Vence au sud, le ruisseau Moulinet au nord, les quais de Meuse, les délaissés du chemin de fer...
- les alignements arborés des voies
- les centralités vertes prévues dans les différents PRU en périphérie du centre ville
- les parcs et jardins urbains
- les espaces verts (ou minéraux) d'échelles locales

● **Le concept de maillage et de système - parc**

Le « parc-system » est le maillage d'espaces verts publics présentant les diverses échelles de parcs, jardins publics et squares nécessaires à l'expression des besoins de délasserement quotidiens et hebdomadaires des habitants ainsi qu'à l'expression de l'organisation d'un espace urbain de qualité, structuré et aéré. On parle de système lorsque ces espaces verts sont mis en relation par des continuités vertes telles que boulevards arborés et promenades plantées.

Le parc-system est d'abord réalisable à l'échelle d'un secteur d'agglomération. Idéalement, les espaces verts du système doivent être proches, de manière à favoriser leur mise en relation visuelle, de manière à ce que la présence du système vert soit perceptible en un maximum de points du quartier, même dense.

Le concept de parc-système est une notion transversale dans l'étude qui est intimement aux maillages verts, réseaux de mobilités, au renforcement des centralités locales, à la notion de quartier pilote. L'objectif est la création d'un maillage général sur les différentes échelles de la ville qui constituerait une trame urbaine de haute qualité environnementale.

● **La protection du patrimoine naturel**

La ville de Charleville présente de grandes qualités paysagères. Des dispositifs de protection sont en place (réserve naturelle, zones de protections naturelles, espaces boisés classés, espaces boisés classés, ZICO, ZNIEF...)

L'objectif de préservation du patrimoine naturel consiste à renforcer et à compléter ces dispositions de protection en constituant des ensembles homogènes, caractérisés, objet de prescriptions particulières destinées au maintien de ces espaces.

Ces espaces sont de plusieurs types :

- les ensembles forestiers situés, en partie nord et sud ouest de la commune ;
- les espaces naturels en milieu urbain ;
- les ensembles ponctuels à protéger, renforcer ou créer.

L'organisation du zonage dans les territoires constitue un élément majeur de protection et de renforcement des territoires. Le statut de zone agricole ou de zone verte assure le maintien et permet le développement de ces espaces.

L'objectif du PADD est de renforcer les protections sur des secteurs existants en intégrant ces espaces dans des ensembles cohérent plus important :

- la ZNIEF de Manchester (près de Savigny) est incluse dans un espace à vocation agricole, elle est aussi liée à la protection des berges de Meuse ;
- la ZNIEF du bois en val est intégrée aux espaces naturels de la partie est de la commune.

A une autre échelle, Charleville-Mézières constitue la porte d'entrée du Parc Naturel Régional (PNR). Ce statut lie la ville et ses espaces naturels protégés à l'ensemble constitué par le parc naturel.

ORIENTATIONS PARTICULIERES

ECHELLE DU PAYSAGE : PROTECTIONS DES GRANDS ENSEMBLES BOISÉS

48 Les limites

Etablir des limites franches entre les zones urbanisables ou d'urbanisation future et les espaces préservés présentant des qualités écologiques et paysagères, naturels ou agricoles. L'organisation de ces quartiers doit traiter le problème de la limite et proposer une interface claire entre le développement urbain et le paysage.

49 Protéger les grands ensembles boisés

Assurer la protection des grands ensembles boisés situés dans la partie nord et la partie sud ouest du territoire communal.

Définir les limites entre les parties destinées à l'activité sylvicole et les parties « naturelles ».

50 Assurer la mise en valeur des ensembles boisés

Assurer la mise en valeur des espaces boisés ou parties de ceux-ci par :

- la gestion des différents ensembles constitutifs des espaces boisés : les espaces dits naturels et les sites exploités (sylviculture) ;
- l'entretien des fronts boisés ;
- l'entretien des chemins ruraux et communaux ;
- le développement d'activités sylvicoles et forestières liées à la filière bois ;
- le développement d'activités touristiques.

51 Les fronts boisés et les limites forestières

Assurer l'entretien des fronts boisés par le développement des tournières et l'organisation du fauchage tardif.

Le maintien des espaces agricoles en limite des fronts boisés facilite ces dispositions, ainsi que les dispositions d'occupation des sols organisant la transition ville-forêt par les espaces agricoles organisés en bocage.

52 Les entrées de ville

Appuyer les dispositions urbaines relatives à l'organisation des entrées de villes par des plantations ou des densifications des massifs forestiers. De la même manière participer au traitement du rapport espace bâti / espace boisé dans la partie nord de l'agglomération en liaison avec la structure urbaine particulière des zones de limites.

LES ESPACES AGRICOLES

53 Assurer la protection et la mise en valeur de la structure agricole existante

Afin d'assurer la protection des paysages en périphérie de la ville, cette protection est étendue aux caractéristiques spatiales des champs matérialisées par la trame foncière.

Éléments de structuration du paysage : les haies bocagères, les massifs boisés, les chemins agricoles, les ouvrages d'écoulement des eaux, les ruisseaux, les alignements d'arbres sont également protégés.

54 Protection paysagère autour d'Étion.

Le secteur d'Étion présente de grandes qualités paysagères de part le développement de sa structure bocagère sur un relief vallonné fortement visible. Le développement de ce secteur doit intégrer les mesures de préservation et de protection de sa structure agricole dans les secteurs où elle sera conservée. Les projets d'aménagements sur le secteur doivent être intégrés à la trame foncière qui marque fortement le paysage et définit son organisation. L'échelle des développements est à définir globalement et comprend des phasages liés aux autres axes de développement de la cité. L'échelle des territoires ouverts à l'urbanisation doit être compatible avec le maintien d'espaces agricoles viables.

55 Protection du vallon du ruisseau Moulinet

Ce site n'est pas situé sur la commune de Charleville-Mézières mais il en constitue l'entrée de ville dans la partie nord ouest. De plus, il constitue le point de départ du maillage vert le long du ruisseau Moulinet vers la ville centre. La partie du site appartenant au territoire communal carolomacérien doit être protégée.

56 Protection de la coulée verte entre Étion et la Houillère

Le vallon situé entre Étion et la Houillère constitue une coulée verte importante mettant en relation l'espace urbain et les espaces forestiers et agricoles. Cette coulée se poursuit jusque dans la ville centre par le maillage le long du ruisseau Martinet et aboutit aux bords de Meuse.

Il y a lieu de

- protéger les coulées vertes en favorisant et en pérennisant les espaces agricoles existants ;
- conserver les caractéristiques formelles de ces espaces et les intégrer à des dispositifs à l'échelle de la ville dans son ensemble : chemins piétons, pistes cyclables, ouvrages de récupération et de gestion des eaux de ruissellement, etc.

LES ESPACES « NATURELS » ET AGRICOLES EN MILIEU URBAIN

57 Développement du secteur agricole de Manchester

Situés principalement dans la zone inondable du quartier de Manchester, les espaces agricoles existants conservent leur vocation de terres cultivées et leurs structures liées à l'activité maraîchère. Le renforcement et le développement de l'activité agricole à Manchester se situe dans une vision globale du site et englobe les zones agricoles situées à Warcq, tout autour du site. Le développement agricole de ce secteur permet à la fois de traiter l'entrée ouest de la ville et de proposer un environnement de qualité au projet de développement du quartier.

Des cheminements complétant les voies existantes sont organisés en fonction d'itinéraires piétons et cyclistes favorisant le désenclavement du site.

58 Protection et mise en valeur de la réserve du Bois-en-Val

Ce secteur, déjà protégé, demande à être renforcé et valorisé. Son importance risque de croître en raison de sa position centrale dans le cadre du développement de la boucle de Meuse et du pôle de la gare ainsi que de la mise en valeur des berges de la Meuse. C'est aussi un élément déterminant la présence verte en centre ville de par sa position frontale (relief).

59 Protection de la zone verte du chemin sous les roches

La partie verte du chemin sous roche constitue un front vert important en termes de vues depuis la ville.

60 Protection des espaces verts situés en crête

Le relief particulier du site met en scène les espaces verts situés en Crête. Au niveau urbain, ces dispositions qui appartiennent à la structure de la ville participent à l'image de celle-ci. Elles constituent un aboutissement vert aux perspectives de nombreuses rues. La protection des crêtes permet la préservation de ces dispositions urbaines notamment dans le cas du plateau de Berthaucout et du Mont Olympe.

LES BERGES ET LES RIVES

61 Les bords de Meuse

Mise en valeur des berges de la Meuse par la mise en place d'un maillage continu, à dominante verte. Cet aménagement fait partie intégrante du maillage vert à l'échelle de la ville. Le traitement continu des berges permet de compléter la structure viaire globale en proposant des itinéraires piétons et vélos supplémentaires, de compléter le dispositif d'espaces publics, de favoriser le désenclavement de certains quartiers ou sites, de proposer un visage différent de la ville perçu depuis la Meuse et de s'intégrer dans le développement de certains sites (Forges Saint Charles et la Boucle de Meuse).

62 Les bords de la Vence

La mise en valeur des berges de la Vence s'inscrit dans le cadre du maillage vert à l'échelle de la ville comme pénétrante naturelle. Le traitement des bords de Vence permet de compléter le dispositif viaire en proposant une circulation douce qui relie le sud de la ville à Mohon. Ce traitement agit aussi comme élément de requalification de la zone d'activités qu'il traverse.

63 Les bords du Moulinet

La préservation et l'aménagement de la continuité verte le long du ruisseau Moulinet (au nord de la ville) constitue une portion importante des pénétrantes écologiques du maillage. Cet aménagement s'appuie sur la structure existante du ruisseau et des berges. La pénétrante verte trouve son origine dans le vallon en entrée de ville le long de l'avenue Charles de Gaulle. Elle relie les ensembles écologiques à la ville centre.

LA PROTECTION DES VUES, DES FRONTS VERTS ET DES PERSPECTIVES

64 Protection des vues

La présence de reliefs naturels en secteur urbain met en évidence l'importance des vues frontales sur ces espaces verts. La mise en place de mesures de protection des vues (perspectives, hauteurs, gabarits, alignements...) permet de préserver ces perspectives qui font partie intégrante de l'image de la ville.

PROTECTION DES ESPACES NATURELS

65 Protection des espaces naturels

L'objectif de préservation du patrimoine naturel consiste à proposer des mesures de protection adaptées aux différents sites. Il peut s'agir de définir précisément les limites des ensembles et de leur conférer le statut de zones vertes ou de préciser les mesures réglementaires destinées à assurer la protection de ces ensembles.

- Répertoire des ensembles ;
- Espaces naturels en milieu urbain ;
- le parc Pierquin ;
- la réserve du Bois en Val ;
- l'espace vert du Chemin Sous Roches ;
- ...

Les protections de vues concernent les gabarits et dimensions du bâti depuis des angles de vue particuliers.

Les fronts verts sont principalement :

- le relief du Chemin sous Roches ;
- le relief du mont Olympe ;
- le relief du Bois en Val ;
- la ligne de crête du plateau de Berthaucourt ;
- ...

L'INTÉGRATION DES ESPACES VERTS PROJETÉS DANS LE PRU

Le maillage vert global intègre et poursuit les différentes structures vertes prévues dans les Projets de Rénovations Urbaines.

66 La Houillère

Le projet du PRU de la Houillère s'articule autour d'un mail central lié à des espaces verts publics. Le maillage vert à l'échelle de la ville propose la liaison du mail avec la coulée verte du ruisseau Moulinet. Et dans la direction est ouest le raccordement du mail avec les secteurs agricoles d'Étion par la mise en valeur des chemins existants.

67 Manchester

Le mail central prévu au projet de PRU est intégré au projet de développement de la partie nord du quartier. Ce mail est poursuivi et sert d'armature urbaine au développement du site. Il est mis en relation avec les cheminements qui, au travers des parties agricoles, mènent aux berges de la Meuse, et au centre ville par le maillage viaire proposé.

68 La Ronde Couture

Le projet de restructuration du quartier de la ronde couture dans le cadre du PRU intègre fortement la dimension verte. Dans la partie nord (Briqueterie, stade Salengro) les espaces verts sont prolongés sous forme de maillage vers le square du 91ème RI. A l'est la place du marché est mise en relation avec la pénétrante verte des berges de la Vence.

3

LES ANNEXES



3.1 LES PROTECTIONS PATRIMONIALES

Situation et justifications des protections d'ensembles urbains et d'ensembles et éléments architecturaux situés en dehors des zones de protections existantes ou en cours d'élaboration.

L'inventaire est complémentaire de la carte de protection du patrimoine architectural et paysager.

INVENTAIRE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Mézières

Faubourg d'Arches

Faubourg Saint Julien

Faubourg de Pierre

Quartier de la Citadelle

Charleville

Est du secteur sauvegardé : quartier Forest – Saint Charles

Sud du secteur sauvegardé : quartier gare

Ouest du secteur sauvegardé : quartier De Gaulle – Gambetta – Corneau

Nord du secteur sauvegardé : quai du Moulinet

Les entités villageoises

Le village de Mohon

Le village de Montcy Saint Pierre

Le village d'Etion

Le village du Theux

Le village de Bélair

Protection d'un espace naturel : le vallon du Vivier Guyon

● MEZIERES

La mise en valeur des trois faubourgs de Mézières, entrées de la ville historique, participe à l'accompagnement de la mise en valeur du secteur sauvegardé.

FAUBOURG D'ARCHES

Perspectives et éléments de composition urbaine :

- au n° 20 et 38 côté pair boulevard Poirier : les maisons participant à la composition du quartier d'Arches dans l'axe de la perspective du boulevard du Préfet Frain et de la rue de Lorraine
- au n° 6 boulevard Georges Poirier : grille remarquable et monumentale (en fer forgé) d'entrée du parc préexistant
- au n° 18 et 30 rue de Lorraine côté pair : les jardins participant à la composition du quartier à l'angle de deux rues seront préservés de constructions

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

- le lotissement Périn situé à l'extrémité Est du quartier d'Arches est un ensemble cohérent d'une grande qualité architecturale avec un travail sur la modénature de brique et de céramique. Ce lotissement est le témoin à l'échelle de la ville d'une recherche de qualité pour le logement ouvrier au début du XX^{ème} siècle. Ce lotissement comprend l'ensemble des habitations de la rue Paul Laurent et l'ensemble des habitations de la rue Albert Périn
- l'alignement d'immeubles et de maisons du quai Roussel nécessitent une protection par la qualité et la cohérence de l'ensemble et caractérise l'image du quartier d'Arches à l'Est par la respiration paysagère de la Meuse face à la préfecture et au centre historique du secteur sauvegardé de Mézières

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- n°18 et 20 rue Colette : les deux dernières maisons historiques du premier faubourg d'arches avant la restructuration complète de la fin du XIXème suite au déclassement de la place de Mézières.

FAUBOURG SAINT-JULIEN

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

L'avenue de Saint Julien constitue l'entrée vers la cité fortifiée de Mézières dans l'axe de la basilique. Cette perspective monumentale est décomposée en trois séquences de développement urbain caractéristique de l'évolution de la cité de Mézières que nous proposons de protéger afin de maintenir la qualité de la perspective et de mettre en place une transition urbaine adaptée vers le secteur sauvegardé.

Première séquence urbaine :

Tout d'abord à partir du faubourg le plus ancien entre la rocade actuelle et l'intersection avec la rue Bahut correspond à des ensembles de maisons de faubourg début XIXème groupées fondées sur un parcellaire ancien (présence supposée à partir du XIIIème) :

- du n°6 à 18 côté pair et 3 à 9 côté impair rue de Warcq
- du n°20 à 34 puis 46 à 50 puis 60 et 62 côté pair avec du côté impair du 31 à 55 avenue de Saint Julien
- du 1 au 9 rue du Bahut

Deuxième séquence urbaine :

La seconde séquence correspond à la place Saint Julien qui marque la limite entre le faubourg moderne (postérieur au déclassement de la place de Mézières) et l'ancien. Elle définit un espace à l'échelle du quartier qui mériterait d'être requalifiée et renforcée en terme de densité :

- les bâtiments ayant une façade donnant sur la place.

Troisième séquence urbaine :

La troisième séquence correspond à un ensemble de maisons et immeubles bourgeois, post déclassement de la citadelle de Mézières, qui se développent à partir de la fin du XIXème (ainsi que le lycée Monge) installés le long d'un boulevard planté sur l'ancienne zone de plateformes d'artillerie et de bastions de la ville :

- du 5 au 25 avenue côté impair et du 4 au 14 côté pair avenue de Saint Julien ainsi que le lycée Monge (le bâtiment en pierre sur rue ainsi que son jardin sur rue et la clôture) au 2 avenue de Saint Julien.

La cité de la Macérienne :

La cité ouvrière de la Macérienne est un des témoins de l'urbanisation industrielle des faubourgs au début du XXème. Elle fait partie d'un ensemble avec l'usine Clément-Bayard rue Louis Tirman située en secteur sauvegardé. Cette cité a un intérêt également pour elle-même par rapport aux qualités propres du bâti (construction en pierre, dessin des façades), la cohérence de l'ensemble et la relation que les constructions entretiennent avec les espaces non bâtis (petit jardin avant).

- toutes les maisons de l'avenue Clément Bayard,
- du n°5 au 27 côté impair et 10 au 26 côté pair rue Léon Blum

Architecture militaire :

Les murs des plateformes d'artillerie ou bastions en avant-corps situés entre le faubourg et l'enceinte urbaine :

- au 3 avenue Louis Tirman utilisé comme mur de soutènement des bâtiments du lycée Monge ;
- à limite du fond de parcellaire entre les n°8 à 42 rue du Bois d'Amour et les 1 à 21 avenue de Saint Julien.

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- au n°29 avenue de Saint Julien: maison bourgeoise remarquable art déco
- au n°4 place de Saint Julien : maison bourgeoise fin XIXème
- au n°10 et 12 avenue de Saint Julien : maison bourgeoise remarquable fin XIXème
- au n°19 avenue de Saint Julien : maison bourgeoise remarquable fin XIXème
- au n°2 avenue de Saint Julien : lycée Monge fin XIXème

FAUBOURG DE PIERRE

Ce faubourg constitue l'entrée sud vers la partie du secteur sauvegardé sur Mézières.

Perspectives et éléments de composition urbaine :

Les perspectives partant du square du 91^{ème} régiment d'infanterie situé sur un promontoire vers le secteur sauvegardé de Mézières via la rue du faubourg de Pierre, la rue Saint Louis et la rue Dumberbion (vers la basilique).

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Première séquence urbaine : le faubourg historique

Bien que particulièrement touché par les destructions de 1944, il subsiste un patrimoine bâti du faubourg historique (datant d'avant 1839) autour de la rue du faubourg de Pierre.

Architecture militaire :

- les deux grands bâtiments XIX^{ème} de casernements rue Dumberbion et les petits pavillons d'entrée de la caserne constituent un bel exemple d'architecture militaire sur la ville (dans l'axe de symétrie de la rue de Mars)
- le mur de rempart de la Couronne Champagne (servant de mur de clôture à la caserne) rue de la Vieille Meuse et quai de l'esplanade

Protection des immeubles du faubourg historique (habitat datant d'avant 1839)

- au n°6 et du 14 au 44 côté pair et les n°15 et 33 côté impair rue du faubourg de Pierre ;
- au n°18 et 20 côté pair, 21 et 25 côté impair rue Saint Louis
- du n°1 à 7 rue de Champagne
- du n°5 à 9 et 23 à 31 rue Dumberbion
- au n°10 et 12 rue de Mars
- au n°6 et 14 côté pair, 5 et 7 côté impair rue de Wailly

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

Les constructions fin XIX^{ème} et début XX^{ème} sur l'ancienne zone *non aedificandi* :

- au 26 avenue du 91^{ème} R.I. : le pavillon d'octroi en pierre de taille et brique
- au n°2 rue Savart : maison avec façades remarquables

Squares remarquables :

Le square du 91^{ème} RI constitue un espace paysager structurant pour le quartier dans l'axe du faubourg de Pierre.

QUARTIER DE « LA CITADELLE »

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Architecture militaire :

- protection du bastion sud de la citadelle en complément au plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé : ce bastion est situé sur le terrain des archives départementales au 10 rue de la porte de Bourgogne, à la limite avec le canal de l'Est et les terrains des habitations avenue des Martyrs de la Résistance (des numéros 15 à 33 côté impair).

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- au 4 et 6 avenue des Martyrs de la Résistance : maisons jumelles des années 50 d'une remarquable modénature en béton (façade clôture).

● CHARLEVILLE

Sur le secteur de Charleville l' inventaire du Patrimoine Architectural et Paysager tend à accompagner et compléter la politique de protection mise en place au sein du Secteur Sauvegardé.

EST DU SECTEUR SAUVEGARDÉ : QUARTIER FOREST–SAINT-CHARLES

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Les lotissements fin XIXème de la rue du Petit Bois dans l'axe de place Ducale.

La rue du Petit Bois est dans la perspective d'un des axes majeurs de la ville passant par la place Ducale jusqu'à l'extrémité nord de l'avenue Boutet.

- au n° 54, du 60 au 98 côté pair et du 45 au 57 côté impair rue du Petit Bois : ensemble de maisons de maître et immeubles de rapport de belle facture.

Les immeubles H.B.M. :

- rue Louis Fraison : ensemble de 4 immeubles de type H.B.M., exemple unique sur le territoire carolomacérien.

Les bâtiments industriels :

- au 34 et 36 rue de l'Abreuvoir : bâtiments de la Direction et de l'administration d'une importante fonderie du quartier des Forges Saint Charles, remarquable par son architecture néoclassique en brique et pierre de taille de la fin du XIXème
- rue Louis Fraison : le bâtiment à étages de l'usine Deville style art déco

Le lycée Chanzy, ancien haras royal :

- rue Delvincourt, rue du Gymnase, rue Louis Fraison : les bâtiments XIXème et la cour plantée du lycée Chanzy ancien haras royal

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- rue du Petit Bois : portail style art déco du stade du Petit Bois
- au 51 rue du Petit Bois : maison bourgeoise début XXème néo pittoresque à colombage
- au 60 rue du Petit Bois : maison bourgeoise fin XIXème remarquable par sa modénature
- au 80 rue du Petit Bois : immeuble de rapport fin XIXème remarquable par sa modénature
- au n°16 de la rue Tanton Bechefer : maison remarquable avec tourelle avec une belle stéréotomie

SUD DU SECTEUR SAUVEGARDÉ : QUARTIER GARE

Perspectives et éléments de composition urbaine :

- La perspective de la rue du Maréchal Leclerc de et vers la gare
- La perspective de la gare vers le carrefour (Jaurès, Forest, Corneau)
- La perspective de la gare (bâtiment voyageur) vers le kiosque du square

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

- du n° 8 au 24, du 28 au 32 et le 42 côté pair et le s 11,15,21,23,29,31 côté impair avenue de Maréchal Leclerc : Immeubles bourgeois de très belle facture cadrant la perspective vers la gare
- au n° 22, 24, 26 avenue Georges Corneau : Immeubles bourgeois de très belle facture face au square de la gare
- Le bâtiment voyageur de la gare en pierre datant du milieu XIXème avec sa halle en charpente métallique qui couvre les voies

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- Le kiosque de la gare structure l'organisation du square XIXème et entre dans le premier champs de vision à la sortie du bâtiment voyageur. Intérêt historique lié à la présence de Rimbaud qui est venu de nombreuses fois dans ce square
- au n°38 rue Jean Jaurès : hôtel particulier avec j jardin avec une marquise remarquable portée par deux cariatides

Squares remarquables :

- avenue Georges Corneau : le square de la gare et l'ensemble des sculptures, fontaines et monuments qui le constituent

QUEST DU SECTEUR SAUVEGARDÉ : QUARTIER DE GAULLE-GAMBETTA-CORNEAU

Les grands boulevards ou avenues de transition vers le secteur sauvegardé (nord-ouest /sud- est).

Secteur avenue du Général de Gaulle :

L'objectif de protection des ensembles architecturaux de cette avenue, qui constitue l'entrée vers le secteur sauvegardé, est d'affirmer la recherche d'une qualité urbaine qui s'exprimera par la requalification du bâti qui la borde.

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Ensemble d'immeubles côté impair:

- au n°5, 29,31,du 35 au 45, du 61 au 65, du 77 au 105,du 115 au 117 avenue du Général de Gaulle.

Ensemble d'immeubles côté pair:

- du n°12 au 22, du 26 au 32, du 40 au 48, du 56 au 64, du 72 au 90 avenue du Général de Gaulle + l'immeuble à l'angle de la rue Dubois Crancé au n° 63.

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- au 40 rue Madame de Sévigné : maison bourgeoise de très belle facture marquant l'articulation entre la rue Madame de Sévigné et l'avenue du général de Gaulle
- au n°23 avenue du Général de Gaulle : le temple protestant
- au n°29 avenue du Général de Gaulle : maison et dépendance néo pittoresque
- au n°135 avenue du Général de Gaulle : grande maison bourgeoise art déco
- au n° 24 avenue du Général de Gaulle : remarquable maison bourgeoise en pierre de taille (actuellement cachée par immeuble en front à rue)
- au n°79 avenue du Général de Gaulle : belle maison bourgeoise art déco

Secteur Boulevard Gambetta :

Ce boulevard bénéficie d'une grande cohérence au niveau des constructions (gabarit, typologies)qui est à maintenir et à renforcer. Les ensembles d'immeubles protégés sur cette partie du boulevard viennent compléter les ensembles déjà protégés au sein du secteur sauvegardé(sur ce même boulevard) dans un souci de cohérence.

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Ensemble d'immeubles côté impair:

- du n°71 au 155 Boulevard Gambetta.

Ensemble d'immeubles côté pair:

- du n° 48 au 60, du 64 au 94, du 98 au 100, du 106 au 114 Boulevard Gambetta + immeuble au 125 avenue Charles Boutet.

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- au n°48 Boulevard Gambetta : grande maison bourgeoise fin XIXème

Secteur Avenue Charles Boutet :

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Ensemble d'immeubles côté impair:

- au n°23, du 25 au 31, du 39 au 65, du 73 au 75 Avenue Charles Boutet

Ensemble d'immeubles côté pair :

- du n°6 au 20, du 48 au 54, du 62 au 72, du 78 au 86 Avenue Charles Boutet

Lotissement rue Villé :

Lotissement du début XXème d'une grande cohérence avec des qualités paysagères remarquables (jardins avant entourés de grille en fer forgé assurant la transition entre le bâti et la rue, architectures de belle facture).

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- Pavillon et portail du cimetière en haut de l'avenue Charles Boutet dans la perspective de la place Ducale
- au n° 48 Avenue Charles Boutet, maison bourgeoise fin XIXème de belle facture brique et pierre de taille
- au n°62 Avenue Charles Boutet, maison bourgeoise première moitié XIXème
- au n°65 Avenue Charles Boutet, maison bourgeoise fin XIXème début XIXème
- au n° 85 Avenue Charles Boutet, façade belle modénature en pierre de taille et brique évoquant un bâtiment civil
- au 54 rue des pépinières, maison remarquable art déco
- au 17 rue Lamartine, maison remarquable art déco
- au 10 rue Louis Tirman : maison à tourelle hors oeuvre en porte à faux sur rue (dans la même perspective qu'un immeuble ayant les mêmes caractéristiques au 2 rue Gervaise dans le périmètre du secteur sauvegardé)
- au 16 rue Louis Juvet : bâtiment principal et pavillon du gardien: grande maison de maître d'inspiration pittoresque à colombage

Squares remarquables :

- le parc Pierquin avec son portail d'entrée côté avenue Boutet et le pavillon du gardien.

NORD DU SECTEUR SAUVEGARDÉ : QUAI DU MOULINET

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

- Maison en schiste à flan de roche donnant sur la place du Moulinet, place qui constitue l'entrée dans le centre historique de la ville en venant du nord de la ville dans le même cône de vue que les vestiges de remparts de la place (forte) de Charleville.

Squares remarquables :

- Square Jules Cardot avec le pavillon du gardien 9 rue Jules Cardot.

• LES ENTITES VILLAGEOISES

LE VILLAGE DE MOHON

Une centralité correspondant au cœur de l'ancien village de Mohon est à renforcer par une protection et une mise en valeur du bâti et des devantures commerciales. L'ancien village de Mohon correspond à une typologie de village s'articulant autour d'une place centrale.

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Maisons du centre historique du village de Mohon construites avant 1839 (à partir du cadastre napoléonien) caractéristiques d'une architecture rurale du début du XIXème :

- du 22 au 32 rue Victor Hugo côté pair
- du 15 au 25 rue Victor Hugo côté impair
- du 35 au 39 rue Jean Moulin côté impair
- du 22 au 26 rue Jean Moulin côté pair
- du 5 au 17 rue Jean Moulin (donnant sur la place)
- du 2 au 8 rue Jean Moulin côté pair
- du 1 au 20 place de Mohon côté pair
- au 1 rue Monseigneur Loutil (donnant sur la place).

Perspectives et éléments de composition urbaine :

- au 1 rue Ferroul : immeuble avec tourelle situé à l'angle de l'avenue Carnot et de la rue Ferroul (à la jonction entre le quartier de la Ronde Couture et le quartier de Mohon).

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- au 51 chaussée de Sedan : garage art déco
- au 71 rue Jean Moulin : maison de maître située dans la perspective de la rue principale du quartier de Mohon, architecture remarquable de la fin du XIXème
- au 225 et 229 avenue Carnot : maisons bourgeoises des années 50

Prescriptions d'ordre général pour l'ensemble du quartier :

- Dans une logique d'accompagnement de la revitalisation commerciale du centre de Mohon une attention particulière devra être portée aux devantures commerciales qui participent à la convivialité de l'espace marchant. Ces devantures devront être en accord avec les bâtiments qu'elles « chaussent » tend au niveau des rythmes de composition de la façade que des matériaux utilisés.

Squares remarquables :

- square de la gare de Mohon.

LE VILLAGE DE MONTCY-SAINT-PIERRE

La centralité correspondant au coeur de l'ancien village de Montcy-Saint-Pierre est à renforcer par une protection et une mise en valeur du bâti et des devantures commerciales autour de la place.

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Bâti vernaculaire du coeur de l'ancien village de Montcy Saint Pierre à préserver :

- du 1 au 7 côté impair et du 2 au 16 Place de Montcy Saint-Pierre
- du 9 au 19 côté impair et du 6 au 12 côté pair rue de la poste
- du 5 au 31 côté impair et 2 à 58 côté pair rue Saint Aubin
- du 1 au 7 côté impair et 2 côté pair rue Madame Curie
- du 2 au 38 rue de Castrice (ancienne voie romaine)
- du 1 au 5 rue Edouard Letrange.

Les maisons bourgeoises sur le bord de Meuse, placées sur un promontoire donnant une vue sur l'ensemble du secteur sauvegardé de Charleville.

- du 11 au 25 rue Robert Coispine.

Les maisons vernaculaires en schiste à flan de rocher sur le bord de Meuse :

- du 1 au 9 rue Robert Coispine.

Ensemble des murs en pierre situé en bord de Meuse et sur les chemins d'accès à la berge en venant du centre du village :

- au pourtour de parcelles 46, 47, 48, 75 section BF du cadastre.

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- au 20 rue Edouard Letrange : bâtiment principal du Stand de tir
- avenue de Montcy-Notre-Dame : bâtiment du gardien de l'écluse
- au 2 rue Marie Curie : couvent avec son parc (arbres remarquables)
- rue Jules Ferry: église de Montcy
- Immeuble remarquable du début de siècle donnant sur la pleine du Mont Olympe (actuel hôtel-restaurant) : section BH parcelle 445 et 446.

Squares remarquables :

- square et monument aux morts sur la place de Montcy Saint Pierre ;
- square devant le stand de tir au 20 rue Edouard Letrange.

LE VILLAGE D'ETION

Une centralité correspondant au cœur de l'ancien village d'Etion à renforcer par une protection et une mise en valeur du bâti.

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Bâti vernaculaire du village d'Etion :

- du 2 au 14 côté pair et du 1 au 5 côté impair place du Paquis
- du 2 au 20 , du 32 au 36 et le 40 côté pair, du 1 au 9 côté impair rue de l'Avenir
- du 2 au 10 côté pair rue des Chennevières
- L'ensemble des habitations le long de la rue Saint Eloi
- du 3 au 13 rue côté impair et du 2 au 6 côté pair rue Herbière
- du 1 au 15 côté impair place d'Etion
- les maisons rue des Lavandières
- Deux fermes importantes et caractéristiques de l'architecture rurale vernaculaire qui marquent les limites actuelles du village avec le paysage : 64 rue de l'Avenir et sur le chemin de Damouzy à Etion(parcelle EK 33)

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- Le calvaire d'Etion rue du calvaire
- L'église place d'Etion
- L'ancienne mairie place d'Etion
- au 25 rue de l'Avenir : le lavoir

LE VILLAGE DU THEUX

Le Theux correspond a cette typologie de « village rue » unique dans la ville.

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

- Protection des grands murs en pierre de taille et moellons qui caractérisent le centre historique du Theux le long de la rue Ambroise Croizat : les habitations et jardins de la partie nord de la rue sont souvent surélevés par ces murs de soutènement en pierre locale
- du 18 au 40 côté pair rue du Theux : ensemble de maisons de ville avec un RDC surélevé en briques et pierre d'une grande cohérence. Exemple d'une réponse architecturale ancienne à la problématique des inondations
- L'ensemble de la cour au moine, coeur historique du village du Theux
- du 2 au 100 côté pair et du 1 au 81 côté impair rue Ambroise Croizat : ensemble tout en longueur du centre historique du village du Theux

LE VILLAGE DE BÉLAIR

L'ancien village de Bélaïr situé à une des entrées nord de la ville sur une ligne de crêtes dominant la boucle du fleuve de Montcy Saint Pierre est constitué d'un habitat bourgeois remarquable méritant protection.

Ensembles cohérents et fronts bâtis d'intérêt patrimonial :

Ensemble de maisons bourgeoises de Bélaïr le long de la rue de Nouzonville donnant la qualité à cette entrée de ville et caractérisant le centre du village de Bélaïr :

- au 104 rue de Nouzonville maison bourgeoise avec pigeonnier dans le jardin qui ouvre sur le paysage
- au 14 petite rue de Bélair maison bourgeoise néo classique
- au 98 route de Nouzonville belle maison bourgeoise
- demeure bourgeoise fin XIXème dans son parc, cône de vue depuis le portail d'entrée sur la rue de Nouzonville à maintenir (axe central)
- section cadastrale : AE parcelles cadastrales :43, 44, 46, 164 (bâtiments), 166, 169
- parcelle cadastrale 167 mail d'arbres à conserve
- Maison bourgeoise fin XIXème avec un dôme en zinc, inspiration japonisante style éclectique
- section cadastrale : AE parcelle cadastrale 143
- maison bourgeoise fin XIXème remarquable
- section cadastrale : AE parcelles 53, 25, 50
- au 20 et 22 rue de Nouzonville : maison bourgeoise fin XIXème en pierre taille remarquable

Ensemble des murs en pierre (en schiste) situé à la limite du domaine public dans le secteur de Bélair et notamment le long de la rue de Nouzonville :

- du 16 au 30, au 60, au 72, au 82 puis du 102 au 104 rue de Nouzonville
- mur le long de la rue de Nouzonville section AI parcelle 468
- au 4 petite rue de Bélair
- le long du sentier du calvaire

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

- l'église
- petite serre (« folie ») avec une couverture en forme de dôme parcelle 282 section AI le long du chemin sous les roches
- au 5 chemin sous les Roches, maison moderne des années 60-70 d'inspiration balnéaire

Squares remarquables :

- square avec calvaire section AI parcelle 265.

PROTECTION D'UN ESPACE NATUREL : LE VALLON DU VIVIER GUYON

Cette coulée verte, marquant l'entrée de ville à l'est est aujourd'hui encore intacte, constitue un espace naturel remarquable. La préservation de cet espace de tous types de construction, de remembrement, de transformation des milieux naturels et paysagers est nécessaire pour qu'il puisse garder toute son authenticité et sa qualité.

Les éléments paysagers remarquables :

- sections : BL, parcelles : 42 à 46, 62 et 63, 69,109 et 110, 139, de 150 à159 ;
- sections : BM, parcelles : 10 à 14, 24 à 29, 31, 33 à 35, 60, 69, 92, 93, 111, 114, 115.

Architectures remarquables d'intérêt patrimonial :

L'ensemble bâti de la ferme du Vivier Guyon de style néo médiévale ouvre sa cour sur le vallon protégé allant jusqu'à l'entrée du tissu urbanisé.

- sections : BM, parcelles : 80 à 87.

Le potentiel que représentent les bâtiments de l'ancienne ferme du Vivier Guyon est de nature à permettre sa mutation vers des activités liées au tourisme sous réserve de préserver son intérêt architectural et patrimonial.

3.2 LES SCHEMAS D'ORIENTATION

Les schémas d'orientations illustrent pour certains secteurs de la ville des esquisses d'aménagement à une échelle plus importante. Ces schémas d'urbanisme ont pour objet de permettre à la commune de visualiser les modalités d'aménagement de certains secteurs susceptibles de connaître un développement ou une restructuration particulière en raison du Renouveau urbain.

Ces schémas permettent d'illustrer les objectifs et les propositions du Projet d'Aménagement de Développement Durable. Il est rappelé qu'il ne s'agit que d'une illustration (voir l'avertissement qui figure au sein du PRELIMINAIRE au P.A.D.D.

Les secteurs :

- Le site de la Rotonde de Mohon,
- Le site d'Etion
- La partie nord de Manchester
- La « boucle de Meuse » : la gare et le secteur des Forges Saint Charles.

Le site de la Rotonde de Mohon

L'esquisse d'aménagement du site de la Rotonde de Mohon, qui appartient au triangle de développement, traite de la reconstruction de la ville sur elle-même, de la régénération du tissu urbain, du développement et de la requalification de certains secteurs de la ville.

L'objectif consiste à remailler le tissu urbain du secteur en assurant la continuité de la structure urbaine depuis le Faubourg de Pierre, en prolongeant les perspectives depuis la place de la Résistance le long des quais de Meuse et en assurant la liaison avec la place de Mohon. Cette restructuration des quartiers se fait autour d'un élément phare, le bâtiment de Rotonde de Mohon. La structure existante et marquée du Faubourg de pierre est continuée vers l'est par la création de voiries prolongées jusqu'à la place de Mohon.

Cette disposition permet de refermer les îlots urbains en proposant une face bâtie face à la Rotonde, qui devient un élément central. Suivant les cas, l'affectation, dans un objectif de mixité, favorise le logement (noté en rouge) ou les activités (notées en violet). Les zones situées entre la Rotonde et la Meuse restent des zones de réservations liées à la programmation future du bâtiment de la Rotonde.

Le site d'Etion

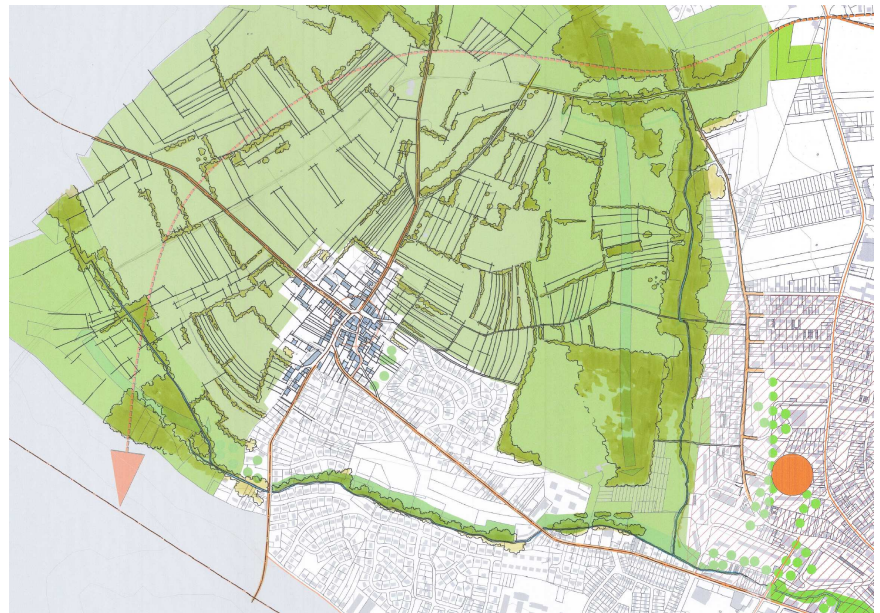
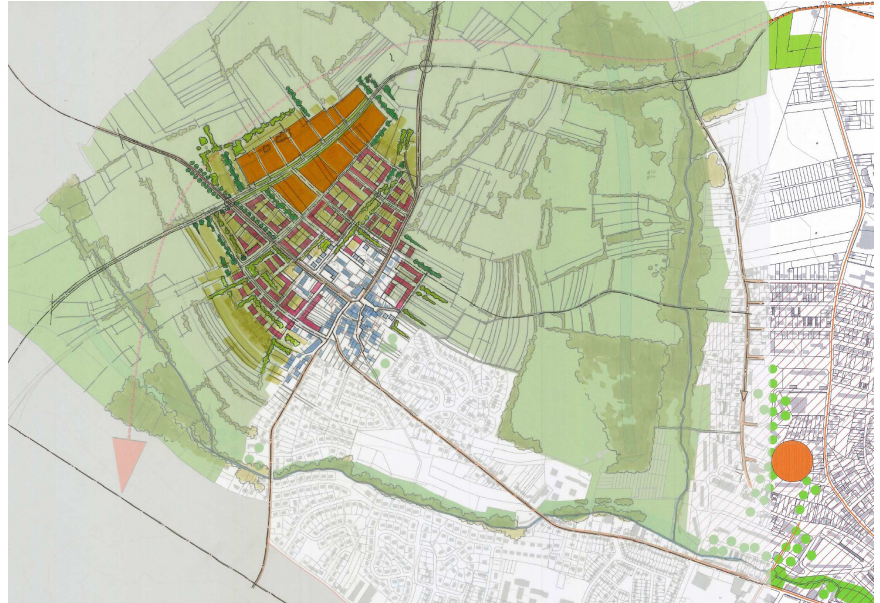
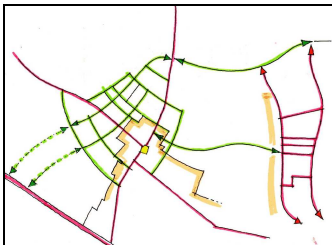
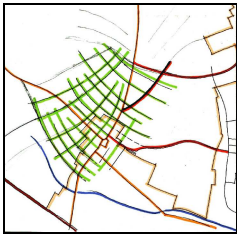
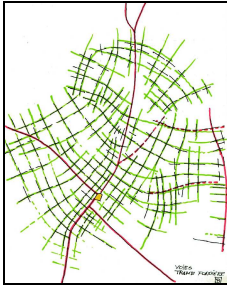
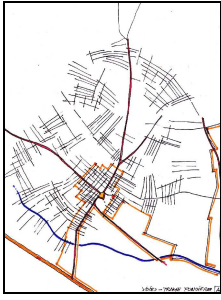
L'esquisse d'aménagement du site d'Etion propose un développement raisonné du secteur qui tient compte à la fois de l'échelle et de la situation du noyau de village par rapport à la ville centre et des qualités paysagères du site. Le projet s'articule autour du boulevard urbain nécessaire à l'accessibilité de la zone (les voies actuelles étant largement insuffisantes). L'organisation du bâti est de type urbaine avec des îlots ouverts et aérés. L'urbanisation, par phases, s'effectue depuis le centre de village existant et reste en équilibre structurel avec celui-ci. Une zone d'activité est proposée en partie nord, de part et d'autre de la voie (notée en violet). Un des objectifs majeur du projet est de proposer une urbanisation qui s'insère dans la structure parcellaire du site, matérialisée notamment par les haies bocagères.

Le bâti, en périphérie, reste ouvert sur le paysage en situant les faces principales des constructions vers les espaces naturels.

La partie Nord de Manchester

Le projet poursuit dans la partie nord de Manchester la mutation du quartier étudiée par le PRU. La maillage vert prévu au projet de PRU est poursuivi et constitue un axe de développement. Les quartiers se développent sous forme d'îlots urbains ménageant des places et des squares. Le boulevard urbain constitue une limite avec les zones agricoles. La face située contre le boulevard accueille des activités le long d'une contre allée.

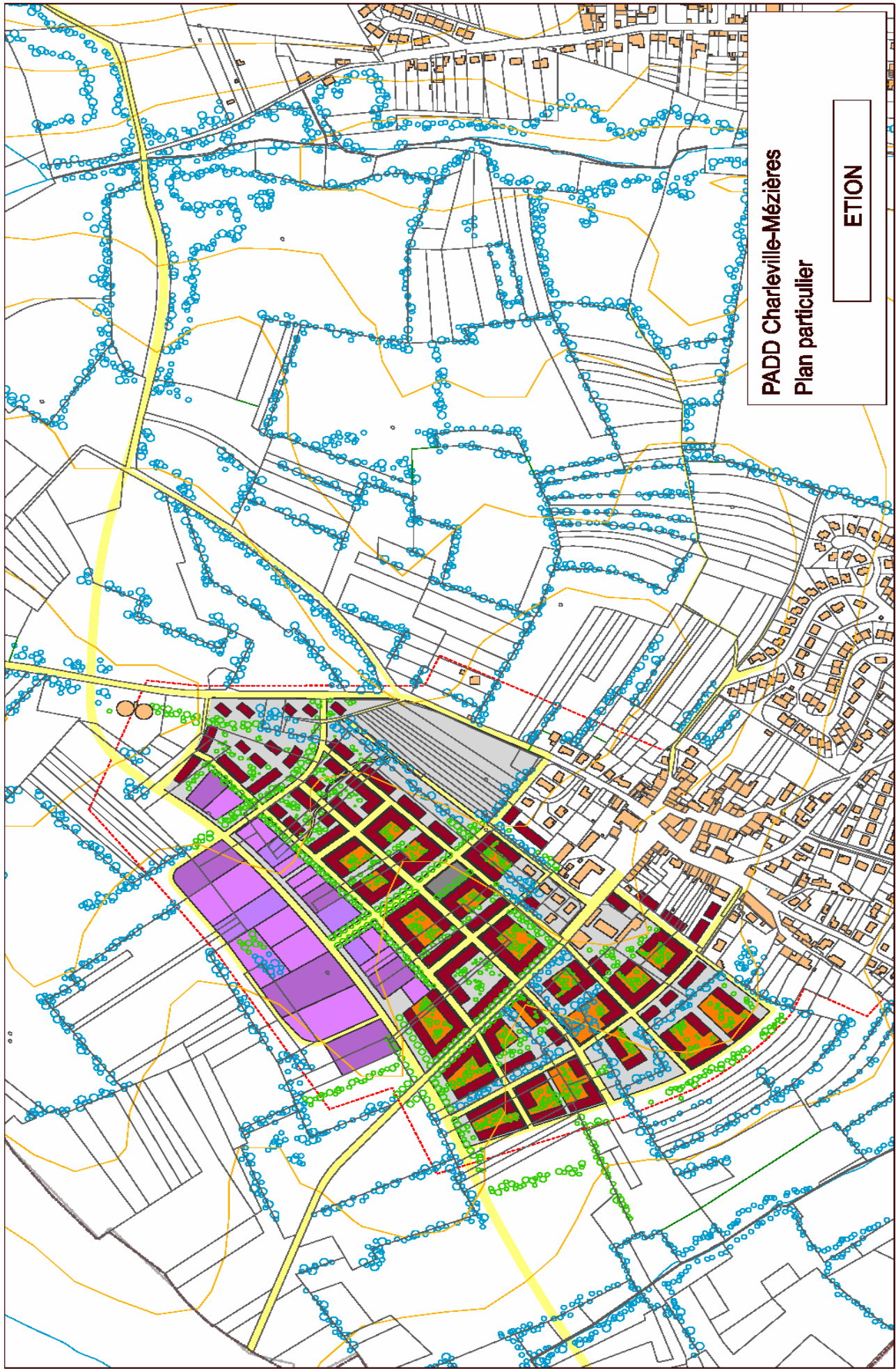
Les cheminements sont poursuivis vers les berges de Meuse et les liaisons avec la ville centre sont développées. Le développement de la partie nord du secteur permet un renforcement de la centralité du quartier le long de la route de Warcq.



Analyse paysagère du secteur d'Étion

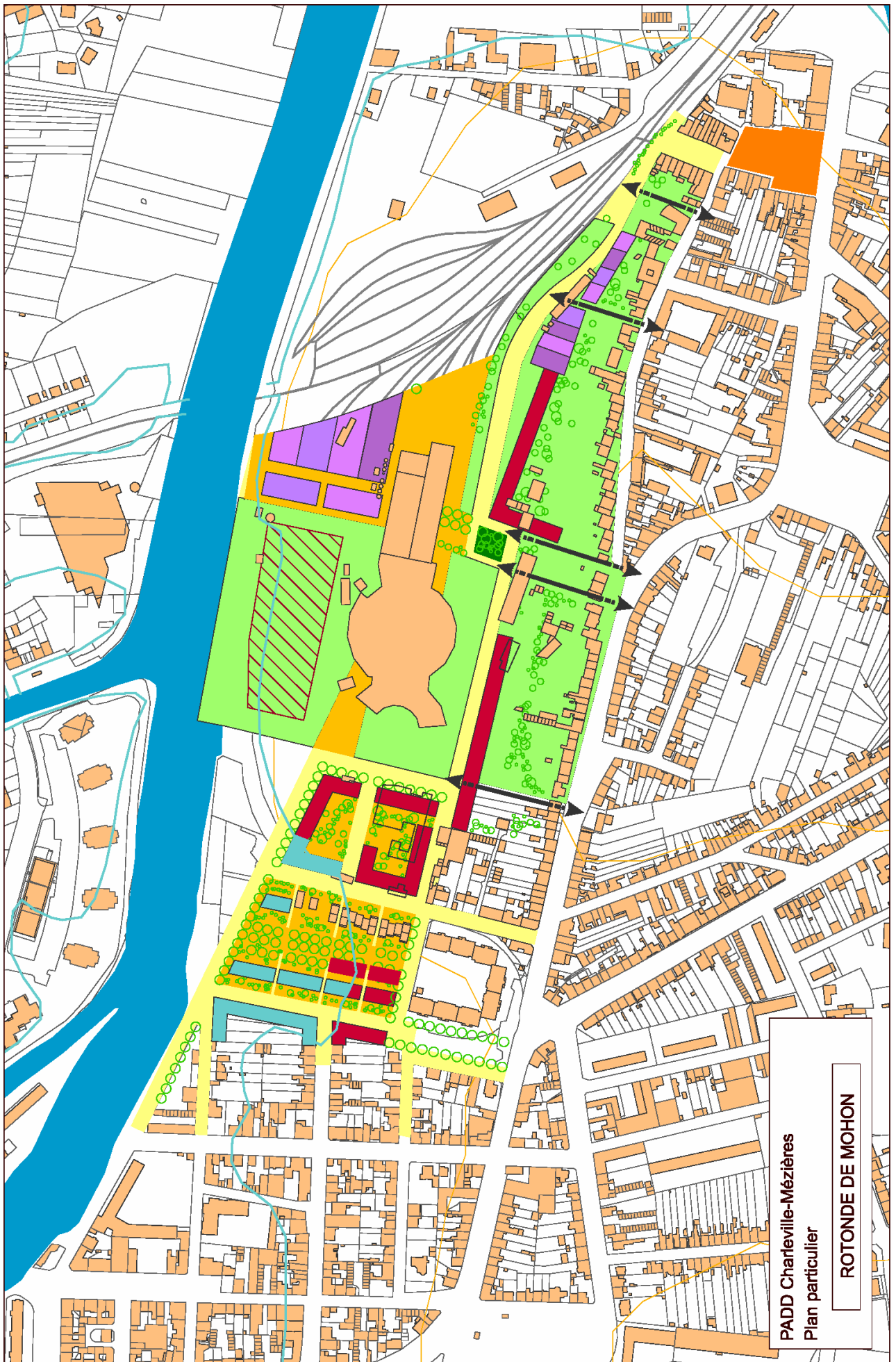
La « boucle de Meuse » : la gare et le secteur des Forges Saint-Charles

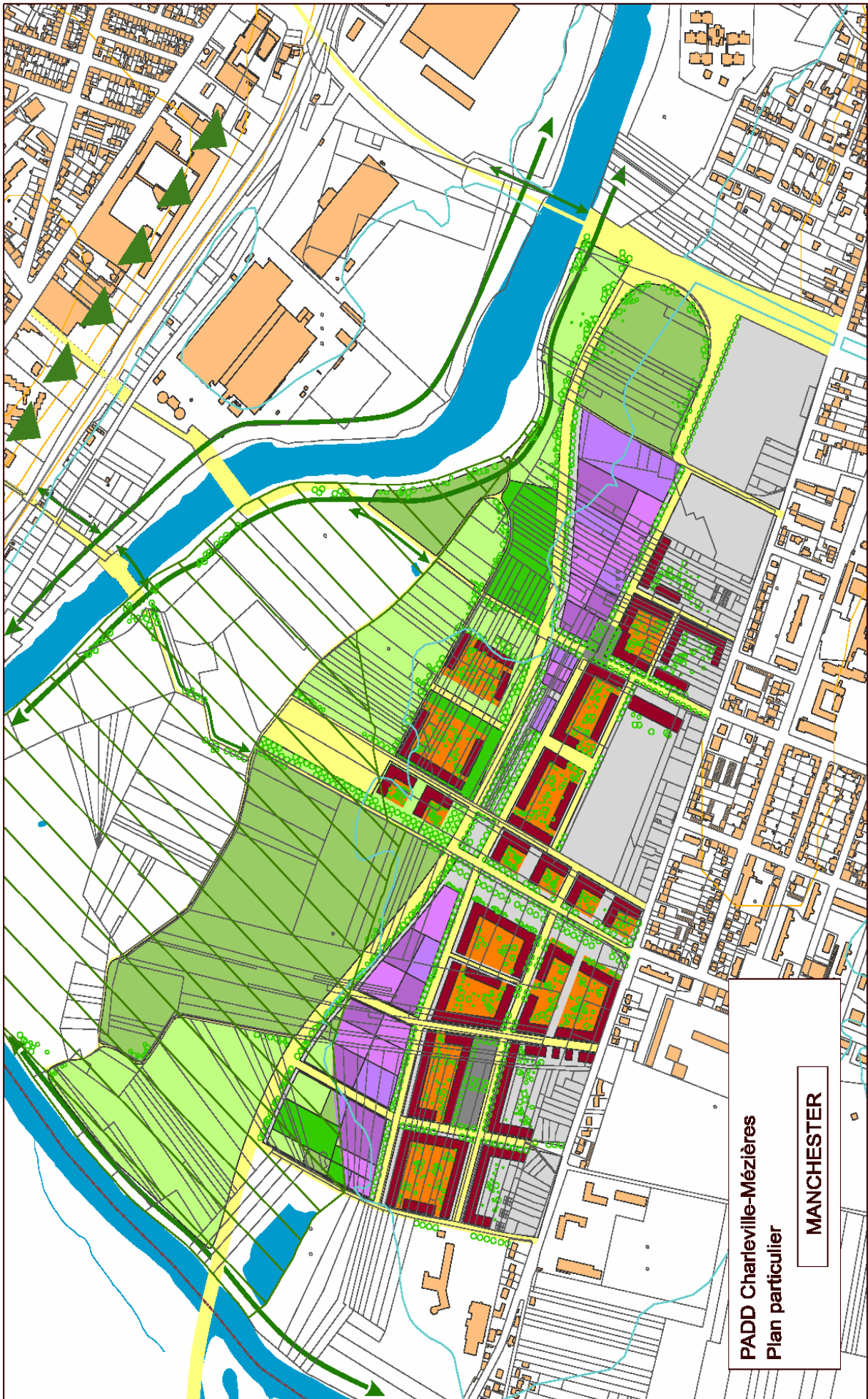
Le site de la gare, les Forges St Charles, et l'ensemble du site constituent un secteur à enjeux à l'échelle de la ville. L'esquisse d'aménagement organise l'espace le long d'un axe central, une avenue, située en fonction du PPRI. La face ouest du boulevard comprend les secteurs d'activités et d'habitation en conservant en grande partie la trame existante. Une place est disposée face à la gare, au centre du dispositif et un mail arboré est situé en partie nord. La partie est comprend les bâtiments existants. Les quais de Meuse sont aménagés et permettent la liaison avec les autres quartiers. Le projet conserve la structure d'organisation du site pour permettre un phasage des projets. Le projet intègre le boulevard urbain qui relierait ce quartier à l'est et au sud est de l'agglomération.



PADD Charleville-Mézières
Plan particulier

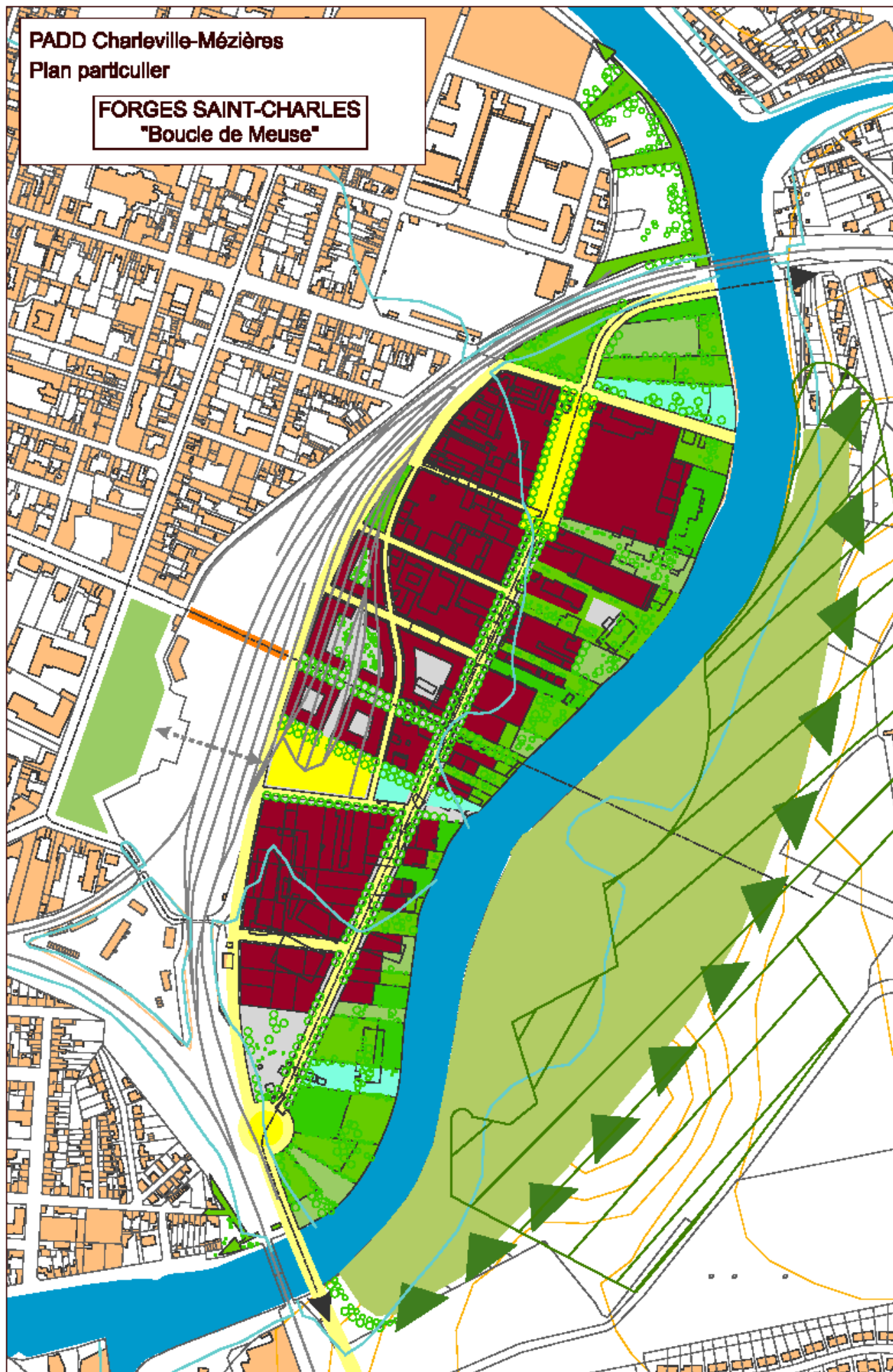
ETION





PADD Charleville-Mézières
Plan particulier

FORGES SAINT-CHARLES
"Boucle de Meuse"



3.3 LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE

• Un projet de haute qualité environnementale

Le Projet Urbain de Charleville-Mézières constitue le cadre d'un projet de ville de haute qualité environnementale. Outre l'application de normes techniques et constructives, l'ambition d'un nouveau développement de Charleville-Mézières, développement nécessairement responsable et durable, s'exprime dans des principes d'urbanisme et d'occupation du sol.

Le projet durable privilégie la vision transversale et complémentaire des différents aspects du site et de son contexte.

- Transversale parce que les sujets traités sont liés et interdépendants -l'habitat est lié à la mobilité, elle-même en rapport avec l'espace public...
- Complémentaire parce que les sujets sont étudiés sous plusieurs angles, l'espace urbain de l'urbaniste n'est pas forcément celui de l'économiste.

Les thèmes de réflexion sont abordés dans une vision globale en termes de territoire et d'enjeux, ce qui implique la prise en compte des interactions entre les différents thèmes tant au niveau de l'étude que des propositions.

À travers les principes de globalité, transversalité et complémentarité, la thématique environnementale est un élément indissociable du projet, même si elle n'est pas directement énoncée dans les dispositions réglementaires du PLU.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) expose des propositions relatives à la, structure urbaine, la politique de l'habitat et du logement, l'usage économique du territoire et aux paysages et maillages verts, intégrant dans leur dimension stratégique la haute qualité environnementale. Le salaire urbain qui en découle est défini comme la vie urbaine autour de l'habitant par l'animation commerciale, le cadre monumental et paysager, les espaces de délasserment que sont les squares et parcs... en échange des contraintes de l'urbanité durable, la ville dense comme espace HQE : espace compact et mixte faiblement générateur de consommation environnementale, qui favorise le lien social.

On peut en résumer les caractéristiques comme suit :

- l'économie de consommation d'espace par un développement territorial adapté : les quartiers pilotes, le développement des secteurs de friches, les compléments bâtis dans les secteurs urbanisés...
- la limitation de l'étalement urbain au-delà d'une croissance maximum admise, ce qui entraîne la reconstruction de la ville sur elle-même à partir des secteurs peu valorisés ou des friches encore disponibles
- des centralités locales qui favorisent la vie de quartier et l'identification positive à celui-ci
- la gestion multimodale des déplacements centrée sur le développement des transports publics (notamment par l'introduction du concept « métrobus »), la politique deux roues, les cheminements piétons, les maillages verts et les berges de Meuse et les compléments de voirie d'échelle et de typologie adaptées
- une politique de maillage vert écologique et récréatif : préservation des coulées vertes en liaison avec les espaces forestiers, protection des fronts boisés en site urbain, mise en valeur des intérieurs d'îlot, mise en réseau des espaces verts urbains et des alignement arborés...
- le renforcement des secteurs agricoles comme interface entre l'espace ce la ville et les espaces naturels, la protection des éléments caractéristiques de la trame paysagère telles les haies bocagères

● Les dispositions HQE particulières

La durabilité et la haute qualité environnementale se traduisent dans des normes et procédés constructifs, ou le choix de matériaux.

Il ne s'agit pas seulement de limiter la consommation énergétique mais aussi d'épargner à l'environnement urbain les nuisances et gestions non maîtrisées. : les émissions de gaz, le bruit de la circulation, l'insécurité routière, le ruissellement excessif des eaux...

Dans une organisation favorisant la qualité environnementale, les espaces urbains en mutation et des nouveaux secteurs d'urbanisation intègrent la qualité environnementale dès les phases d'étude. Cette volonté durable se traduit, dans les projets par :

- la recherche d'une disposition adaptée et d'une densité raisonnée ;
- la recherche d'orientations favorables ;
- la promotion de systèmes de chauffages collectifs, et de nouvelles formes d'utilisation d'énergies renouvelables : cogénération, centrales solaires, chauffage bois...
- la réduction de la surface de voirie et d'équipement par des organisations bâties plus compactes ;
- la mise en place de dispositifs communs à l'échelle des ensembles : doubles réseaux d'eau, citernes et dispositifs de recueil des eaux de surface ;
- la mise en place de revêtements perméables ;
- la mise en place de systèmes d'épuration collectifs qui peuvent être liés aux espaces verts ;
- la promotion de matériaux locaux, notamment liés à la filière bois (bois comme matériaux de construction, déchets de bois comme combustible) ;
- le renforcement de l'isolation des bâtiments ;
- ...

Les constructions nouvelles et les réhabilitations de bâtiments dans une juste mesure intègrent la haute qualité environnementale. Ces actions se traduisent par :

- la disposition et l'orientation des bâtiments ;
- flexibilité d'usage dans la conception des bâtiments ;
- le renforcement de l'isolation thermique des bâtiments ;
- la promotion de matériaux de construction locaux, notamment le bois lié au développement de sa filière ;
- la promotion de systèmes de chauffages efficaces et de systèmes de récupérations de chaleur ;
- la promotion des systèmes de régulations énergétiques ;
- la promotion des systèmes limitateurs en matière de consommation d'eau ;
- la promotion de systèmes de récupération de l'eau (citernes...) ;
- l'utilisation de matériaux de construction neutre au niveau de l'impact sur la santé ;
- de promouvoir les matériaux de construction durables : énergie grise, durée de vie et recyclage.

● Les tableaux HQE

Les dispositions HQE sont classées dans le tableau de synthèse. La lecture verticale est établie suivant 21 cibles déterminant la qualité environnementale, la lecture horizontale classe les propositions suivant les thèmes de l'étude : la structure urbaine, l'habitat et le logement, le paysage et les maillages verts, les activités et les équipements.

L'objet de ce tableau est de permettre l'évaluation de ces différentes propositions concrètes pour les intégrer dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU).