



Développement des berges de Meuse à Charleville-Mézières



Tuteur : Jean-Paul CARRIERE

GOULET Bastien
DA3
Année 2009-2010

35 allée Ferdinand Lesseps
37200 TOURS
tél : 02 47 36 14 55
fax : 02 47 36 14 51

Développement des berges de Meuse à Charleville-Mézières

*Proposition d'un itinéraire de mode de transport doux et de
découverte du patrimoine par les berges de Meuse*

Tuteur : Jean-Paul CARRIERE

Bastien GOULET
DA3

REMERCIEMENTS

1

- Mr Jean-Paul CARRIERE, mon tuteur et directeur du département Aménagement à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours.
- Mr Emmanuel FLEURY, architecte-urbaniste à la ville de Charleville-Mézières.
- Mr Nicolas MOREAU, technicien supérieur principal de la Subdivision de la Navigation du Nord-Est.
- L'ensemble du Service Foncier de la ville.
- L'ensemble du Service Urbanisme et Habitat de la ville.
- L'équipe de la bibliothèque municipale.
- Ma famille.

SOMMAIRE

Introduction.....	5
Partie 1 : Des infrastructures pour circulation douce peu développée : le besoin d'un nouvel itinéraire.....	7
I. Présentation de l'itinéraire pédestre et cycliste par la ville.....	9
A. L'itinéraire pédestre : un atout pour le centre-ville.....	9
B. L'itinéraire cycliste : une traversée dangereuse.....	11
II. L'itinéraire par les berges de Meuse.....	13
A. Présentation de l'itinéraire.....	13
B. Les difficultés du tracé.....	15
C. La fragmentation des propriétés foncières des berges de Meuse.....	16
III. Cadre et patrimoine existant le long ou proche des berges de Meuse.....	18
A. Services et activités de loisir le long ou proche de l'itinéraire :.....	18
B. Le patrimoine naturel.....	20
C. Le patrimoine historique.....	22
D. Les nuisances visuelles et olfactives.....	23
IV. Etat actuel de l'itinéraire par les berges de Meuse.....	25
A. Des berges peu praticables... ..	25
B. ...et d'autres en parfait état.....	26
C. La « Trans-Ardenne » à proximité du parcours proposé.....	28
D. Fréquentation actuelle de l'itinéraire.....	30
V. Synthèse et enjeux.....	30
A. Avantages et inconvénients de l'itinéraire par les berges de Meuse.....	30
B. Enjeux.....	31
Partie 2 : Proposition d'aménagement des berges de Meuse et de ses alentours.....	31
I. Solutions face au morcellement de la propriété foncière des berges de Meuse.....	33
A. Les propriétaires privés.....	33
B. Le Domaine Public Fluvial (DPF).....	33
C. La ville de Charleville –Mézières.....	34
II. Renforcement des berges par techniques végétales.....	34
A. Avantages et inconvénients de la technique végétale.....	35
B. Protection des berges par matelas de pierres végétalisés et boudins de coco.....	36
C. Revêtement du sol le long du parcours.....	42
III. Aménagements spécifiques entre la passerelle piétonne et le pont de l'avenue Forest ...	42
A. Mise en place d'un ponton flottant.....	42
B. Installation d'un bateau restaurant.....	44
C. Accessibilité au ponton.....	44
IV. Aménagements ponctuels répondant à des difficultés localisées sur le tracé.....	47
A. Mise en place d'une passerelle au dessus du canal des moulins.....	47
B. Mise en sécurité du pont du Theux.....	47
V. Panneaux informatifs et mobiliers urbains.....	49
A. Caractéristiques du panneau.....	49
B. Implantation et contenu des panneaux.....	49
C. Le mobilier urbain.....	51

D. Aménagements répondant aux différents utilisateurs	51
VI. Vers un parcours également touristique et de loisir	53
A. Remise en valeur du patrimoine naturel et historique.....	53
B. Transport fluvial	55
VII. Financement et programmation.....	58
A. Estimation financière.....	58
B. Les différents acteurs de financement.....	59
C. Programmation	60
Conclusion.....	60
Bibliographie.....	61
Table des cartes et schémas.....	62
Tables des photographies.....	63
Annexes.....	64

Introduction

Le projet se situe dans la ville de Charleville-Mézières, chef-lieu du département des Ardennes, fort de 53 000 habitants. Elle s'intègre dans une communauté d'agglomération regroupant 8 communes, soit 76 500 habitants et un département qui en compte 290 000.



Localisation de Charleville-Mézières dans l'espace français et européen
Source : Mairie de Charleville-Mézières

Bénéficiant d'une situation privilégiée, au cœur de l'Europe, à 2h seulement de Paris et à 1h30 de Bruxelles et du Luxembourg, Charleville-Mézières constitue un carrefour européen important. Cependant, la ville n'a pas toujours su en tirer profit, du fait notamment de la rude concurrence de Reims et de Lille, et de son industrie mono spécifique mis en péril depuis le premier choc pétrolier. Le dynamisme de Charleville-Mézières lors des « Trentes Glorieuses » était permis grâce notamment à la Meuse. Celle-ci était, et est toujours, mais dans une moindre mesure, une véritable voie de communication. Les marchandises venant de l'Europe du Nord transit via Charleville-Mézières.

La Meuse a toujours joué un rôle stratégique important dans l'histoire de Charleville-Mézières et même de la France. C'est ce fleuve qui constituait la frontière naturelle de la France suite au traité de Verdun de 843 où les trois petits-fils de Charlemagne se partage l'empire. Mézières fut donc longtemps d'une importance militaire stratégique pour la sécurité du royaume de France. De lourdes fortifications furent construites où de nombreux vestiges sont encore visibles aujourd'hui. D'ailleurs, pour l'anecdote, « Mézières » vient du vieux français qui signifie « muraille, mur ». Et c'est aussi là qu'est né la légende du chevalier Bayard, « sans peur et sans reproche ». La Meuse séparait également Charleville et Mézières, deux villes jadis distinctes, qui furent regroupées en 1966.

Le fleuve a également permis de façonner le paysage du département en y creusant une vallée, appelée « la vallée de la Meuse », véritable atout paysager. Charleville-Mézières constitue le commencement de cette vallée, et à la volonté de mettre en avant ce patrimoine naturel et historique aujourd'hui sous exploité.

Comme pratiquement toutes villes moyennes, Charleville-Mézières connaît également des problèmes de circulation automobile et ne dispose que de peu d'infrastructures permettant un autre mode de transport plus écologique. Une des conséquences de ce manque d'infrastructure est l'encombrement du centre-ville. Les carolomacériens utilisent trop souvent leurs voitures pour se rendre du Sud au Nord de l'agglomération.

Comment développer les transports doux à l'échelle de la ville, tout en s'intégrant dans une optique touristique et récréative ?

Le but du projet est donc double : faire découvrir ce patrimoine historique et paysager souvent méconnu et proposer un itinéraire développant les modes de transport doux (vélo, roller...) à l'échelle de l'agglomération.

Actuellement, la ville de Charleville-Mézières ne peut proposer d'itinéraires sécurisant, utilisant des transports doux, sur l'ensemble de la ville. Un itinéraire par les berges de Meuse permettrait de séparer la circulation automobile et cycliste ou autre, et de procurer un cadre bucolique proche de la nature. La diversité paysagère et architecturale du département a conduit à un essor de l'activité touristique des Ardennes et de Charleville-Mézières. Le parcours s'inscrirait également dans une perspective de développement touristique souhaité par l'ensemble des collectivités territoriales qu'ils s'agissent de la ville de Charleville-Mézières ou bien du conseil général des Ardennes.

Dans un premier temps, une démonstration du manque d'infrastructure des modes de transport doux sera faite afin de présenter les qualités et les difficultés de l'itinéraire par les berges de Meuse. Puis, des aménagements seront proposés, toujours dans une optique d'intégration dans le paysage, en répondant aux aspects de continuité du parcours, de sécurité des usagers, et d'attentes des différents utilisateurs.

Partie 1 : Des infrastructures pour circulation douce peu développée : le besoin d'un nouvel itinéraire

La présentation de l'itinéraire par la ville va être réalisée afin de mettre en avant les dysfonctionnements et par la suite, de proposer un nouvel itinéraire par les berges de Meuse.

I. Présentation de l'itinéraire pédestre et cycliste par la ville

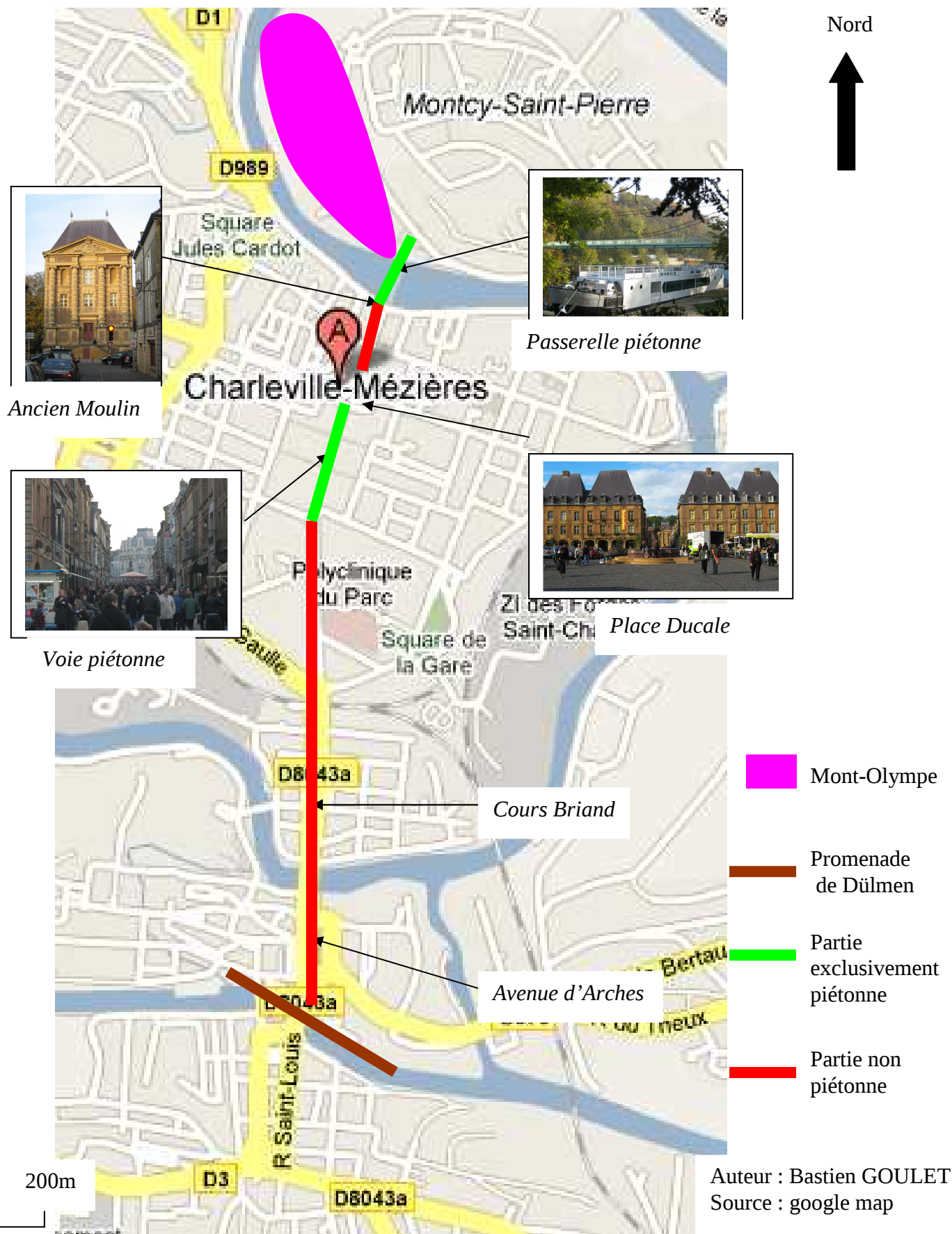
A. L'itinéraire pédestre : un atout pour le centre-ville

L'itinéraire part de la promenade de Dülmen, au Sud de Charleville-Mézières, pour se rendre au Mont-Olympe au Nord de la ville.

Sur la première partie de l'itinéraire, dans l'Avenue d'Arches, la voie pédestre offre quelques difficultés avec un carrefour routier complexe à traverser et l'Avenue très bruyante.

Cependant, la seconde partie de l'itinéraire est bien meilleure : les trottoirs du Cours Briand sont larges, la voie exclusivement piétonne avec ces nombreux commerces traverse le centre ancien jusqu'à la place Ducale, véritable symbole et lieu de rencontre des habitants. Puis une rue descend, tout en passant devant l'ancien moulin (reconvertit aujourd'hui en musée à l'effigie de Rimbaud) jusqu'à une passerelle piétonne qui permet d'accéder directement à la plaine du Mont Olympe.

L'itinéraire pédestre par la ville



L'itinéraire piéton se révèle agréable, les piétons participent au dynamisme du centre-ville, et peuvent également découvrir la beauté architecturale de la ville. Beaucoup de personnes se promènent dans les rues piétonnes et sur la place ducale qui accueille de nombreuses manifestations.

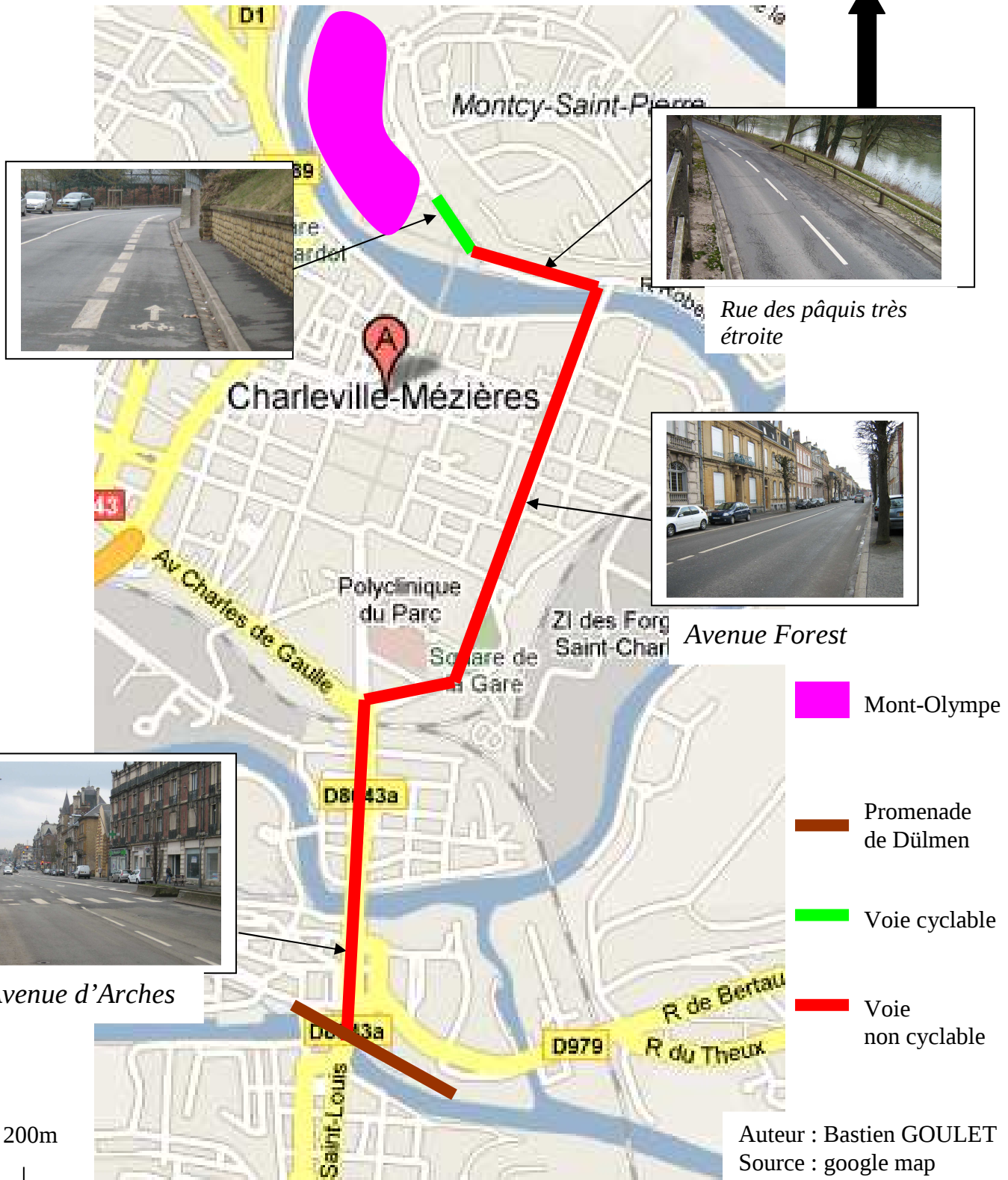
Malheureusement, hormis la traversée du centre-ville qui est très agréable, le trajet à pied pour relier ces deux lieux est relativement long, il faut compter environ 25 minutes, ce qui incite les citoyens à prendre leurs voitures. De même, les bus desservent très mal la zone, il ne passe que 8 fois par jour (environ toutes les heures), et mettent autant de temps qu'un trajet à pied pour relier la promenade de Dülmen au Mont-Olympe.

B. L'itinéraire cycliste : une traversée dangereuse

L'itinéraire en vélo à travers la ville présente un handicap certain. En effet, il n'y a aucune piste cyclable pour relier les deux quartiers hormis une courte portion sur la fin du parcours en rejoignant la plaine du Mont-Olympe. Cela se révèle dangereux pour un cycliste de s'aventurer sur un tel itinéraire. Le trafic est dense car le trajet emprunte deux grandes artères routières de la ville très utilisées par les automobilistes : l'Avenue d'Arches et l'Avenue Forest. La seule autre possibilité serait de passer dans le centre de Charleville-Mézières mais cela s'avérerait plus long et aussi dangereux car les rues y sont très étroites et il n'y a pas de pistes cyclables non plus. De même, la rue des Pâquis qui longe le bord de Meuse est très étroite. Deux voitures qui se croisent présentent déjà quelques difficultés... Les bus n'empruntent d'ailleurs plus cet itinéraire du fait de son étroitesse et sont obligés de faire un détour.

L'itinéraire cycliste par la ville

Nord



Peu de gens se rendent donc à la plaine du Mont Olympe en vélo car ceci constitue un véritable danger de circuler en vélo dans la ville. Par contre, une fois arrivée sur la plaine du Mont-Olympe, des aménagements dédiés pour les cyclistes (voie cyclable, parking cyclo) et pour les piétons (larges chemins) existent.

Il y a donc nécessité de mettre en place un nouvel itinéraire, plus sécurisant, afin de relier le Nord et le Sud de l'agglomération. Le choix s'est donc porté sur un itinéraire par les berges de Meuse qui permet de séparer la circulation automobile des modes de transport doux.

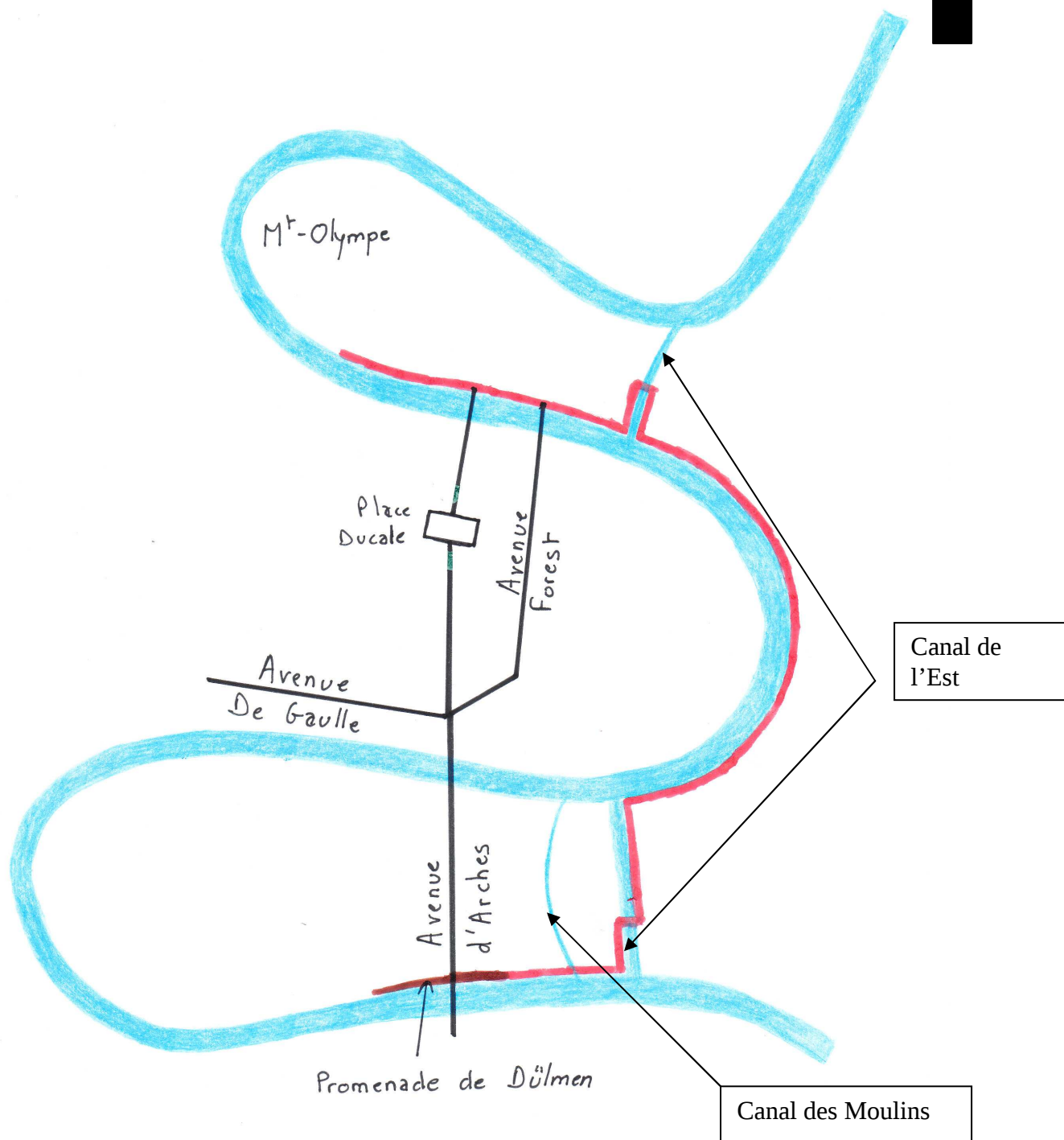
II. L'itinéraire par les berges de Meuse

A. Présentation de l'itinéraire

L'itinéraire présenté suit l'unique chemin de halage autrefois utilisé par les chevaux pour tracter les bateaux. La longueur totale du tracé est de 4 km, ce qui en fait un tracé relativement long. Il permet de découvrir une partie du patrimoine naturel et historique souvent méconnu de Charleville-Mézières.

Itinéraire par les berges de Meuse

Nord



0 200m

Auteur : Bastien GOULET

L'itinéraire par les berges de Meuse a donc comme principal avantage d'offrir un cadre sécurisant par rapport à la traversée de la ville. La circulation automobile est séparée des autres modes de transport.

B. Les difficultés du tracé

Deux canaux ont été creusés, le canal de l'Est qui évite aux bateaux une boucle de la Meuse et fait gagné une dizaine de kilomètres, et le canal des moulins, destiné à produire de l'énergie pour les turbines de l'ancienne usine Clément Bayard.

➤ Le canal des moulins



Photo 1 : Canal des moulins

Photo personnelle

Certes peu large, le canal des moulins doit être franchi pour rejoindre la berge et continuer le parcours, une passerelle sera donc nécessaire. Il crée également un phénomène de coupure, une passerelle bien intégrée et des aménagements seront nécessaires pour au contraire inscrire un sentiment de continuité le long des berges mais aussi dans l'ensemble de ce quartier.

➤ Le canal de l'Est



Photo 2 : Canal de l'Est

Photo personnelle



Photo 3 : Pont du Theux

Photo personnelle

Pour traverser le canal de l'Est, il n'y a que le pont du Theux qui permet de passer d'une berge à l'autre, où il y a une forte circulation, et aucun passage piéton. Il existe bien une écluse qui permettrait de passer de l'autre côté du fleuve mais il est formellement interdit de s'aventurer sur celle-ci. Une mise en sécurité de ce pont sera donc nécessaire pour permettre la continuité de l'itinéraire.

Ces deux canaux procurent donc une véritable discontinuité de l'itinéraire, il faudra veiller à l'atténuer au maximum.

C. La fragmentation des propriétés foncières des berges de Meuse

La propriété des berges est multiple. Certaines parties appartiennent :

- au Domaine Public Fluvial (DPF) (article L2111 du Code général de la propriété des personnes publiques)
- au domaine public communal
- au domaine privé communal
- à des propriétaires privés (riverains)

Le DPF est géré et entretenu (fauchage) par le Service de Navigation du Nord-est (SN-Nord-est), représentant les Voies Navigables de France (VNF).

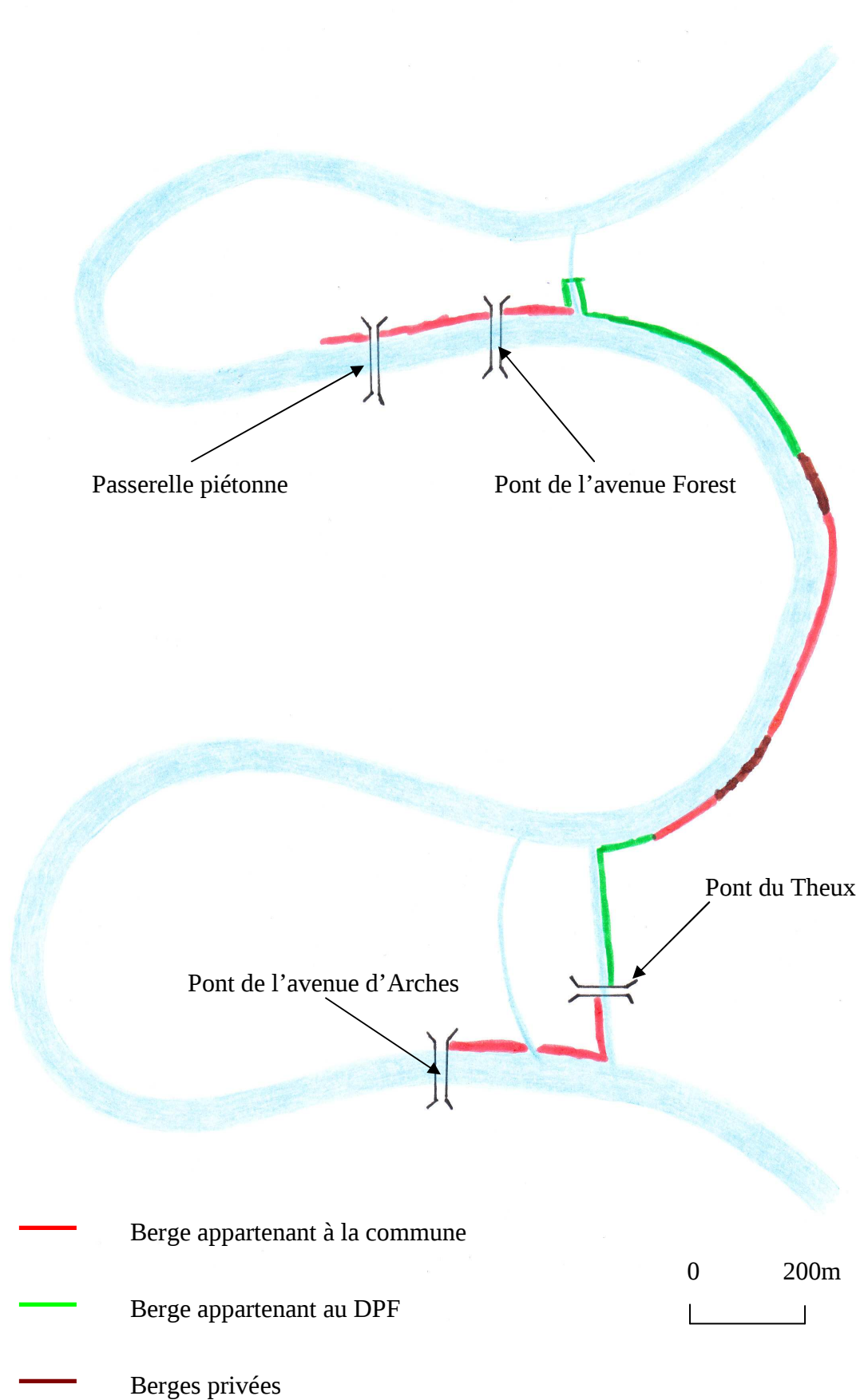
Le domaine public communal regroupe les immeubles et biens mobiliers affectés à l'usage du public (exemple : promenade publique, musée et bibliothèque publique...).

Le domaine privé communal est constitué de tous les biens appartenant à la commune n'étant pas affecté au domaine public (exemple : immeuble de rapport, réserve foncière...).

Les berges appartenant à des propriétaires privés sont en fait de multiples petites parcelles, où les propriétaires cultivent leurs potagers.

Le schéma ci-dessous représente des différents propriétaires des berges. Pour simplifier, aucune distinction ne sera faite entre les berges appartenant au domaine public communal et celles du domaine privé communal

Propriété des berges de Meuse



Auteur : Bastien GOULET

Source : Service foncier de la ville de Charleville-Mézières

Ce morcellement de la propriété foncière est un handicap pour mener à bien un projet. Les différents propriétaires doivent se coordonner et chacun y trouver leurs intérêts.

III. Cadre et patrimoine existant le long ou proche des berges de Meuse

L'itinéraire par les berges de Meuse possède d'autres avantages, il dévoile un patrimoine naturel et historique méritant d'être mis en valeur. Des activités de loisirs et de détente sont également proches de l'itinéraire, diffusant ainsi leur dynamisme. Cependant, il existe aussi le long du parcours des nuisances visuelles et olfactives.

A. Services et activités de loisir le long ou proche de l'itinéraire :

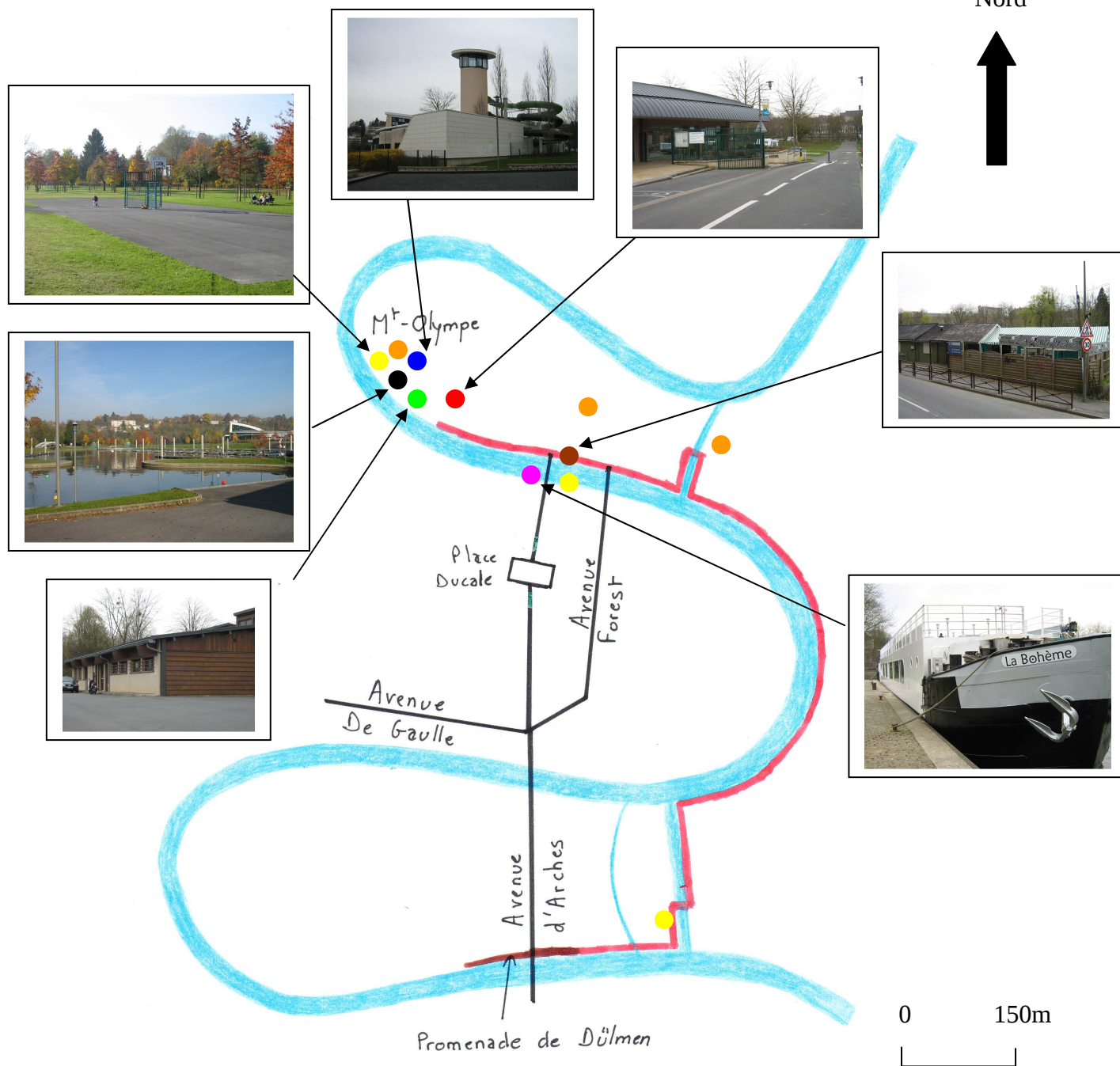
Sur la plaine du Mont-Olympe se concentre plusieurs activités de loisirs : la piscine, des terrains de basket et de football, des aires de jeux pour enfant, un skate park, et un centre d'activité permettant de pratiquer des activités nautiques (canoë, aviron). On y trouve également de nombreux bancs et des aires de pique-niques.

Sont présent également le camping municipal et le port de plaisance destiné aux touristes, ainsi qu'une guinguette et une péniche faisant office de bar tout en permettant également des balades sur la Meuse lors de la saison estivale. Cependant la capacité du port est limitée, durant l'été, tous les touristes, venant principalement de Belgique ou des Pays-Bas, ne peuvent pas stationner leurs bateaux !

La plaine du Mont-Olympe est proche du centre ville (500 m de la place Ducale) ce qui lui permet d'attirer beaucoup de personnes et de profiter de la dynamique du centre ville.

Localisation des services et activités de loisirs

Nord



— Itinéraire par les berges

● Camping

● Piscine

● Base de loisirs aquatiques

● Aire de pique-nique

● Port de plaisance

● Guinguette

● Péniche

● Aire de jeux

Auteur : Bastien GOULET

Les activités de loisir sont exclusivement basées sur la plaine du Mont-Olympe, et proche du centre ville. Ce sera donc la partie nord de l'itinéraire, entre la passerelle piétonne et le pont de l'avenue Forest, qui portera le plus d'intérêt. En effet, c'est cette partie qui bénéficie le plus de la dynamique générée par la plaine du Mont-Olympe et le centre ville de Charleville-Mézières.

Cependant, cette partie du parcours, les berges ne sont pas du tout entretenues, on ne peut absolument pas y accéder sans le risque de tomber dans le fleuve.

Ce sera donc sur cette partie de berge de Meuse que les aménagements y seront les plus conséquents d'un point de vue financier mais aussi le plus intéressant en termes d'enjeux.

B. Le patrimoine naturel

Les Ardennes sont dotées d'un patrimoine naturel remarquable, la forêt occupe une vaste partie du département. Charleville-Mézières n'échappe pas à la règle et est entouré de deux forêts situées aux portes du centre-ville.

➤ La Réserve Naturelle Régionale de la Côte de Bois-en-Val

La forêt de bois-en-val, se situe sur une ancienne carrière qui alimentait un four à chaux. Elle est classée depuis 1991, Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1 et constitue la Réserve Naturelle Régionale de la Côte de Bois-en-Val depuis 2001. Charleville-Mézières est propriétaire de cette réserve et elle est gérée en partenariat avec l'Office National des Forêts (ONF) qui a mis en place un plan d'entretien annuel de la forêt.

Située sur une petite surface (14 hectares), la forêt de Bois-en-Val possède des espèces faunistiques et floristiques remarquables formées autour de zones humides et de plusieurs mares. On y dénombre pas moins de 150 espèces végétales (dont 2 espèces rares de fougères et 15 d'orchidées). La faune renferme également des richesses très intéressantes dont différents reptiles (lézard des murailles, lézard vivipare) et on peut aussi trouver divers batraciens (triton crêté, triton alpestre, crapaud accoucheur) dans les mares. Celles-ci attirent également des oiseaux aquatiques dont le martin-pêcheur et la rousserolle effarvatte. On dénombre en tout, près d'une centaine d'oiseaux fréquentant le site, en particulier de nombreux passereaux (Bergeronnette des ruisseaux, Fauvettes, Pouillots, Rossignol, Sittelle, Lorient), différents pics (Pic épeiche, Pic épeichette) et des rapaces (Epervier, Milan noir, Bonaparte apivore).

Elle présente également un intérêt géologique car on peut voir les diverses formations sédimentaires de l'ère secondaire d'origine marine.

Autre avantage de la réserve : sa situation. Elle se situe proche de la ville, les citoyens ont donc la possibilité de s'y rendre rapidement. Malheureusement, le site est peu entretenu : beaucoup d'arbres sont à terre, les chemins ne sont plus praticables... Certains chemins ont subi des dégradations à cause des passages répétés de VTT et de quad qui ne sont pas autorisés normalement.



Photo 4 et 5 : Chemins forestiers de bois-en-val peu entretenus

Photos personnelles

➤ La forêt du Mont-Olympe

Une autre forêt se situe près de l'itinéraire, la forêt du Mont-Olympe. De même, cette forêt est très proche du centre-ville de Charleville-Mézières et est très fréquentée. Certains chemins sont praticables car ils ont été construits en béton. Cependant, ils ont aussi subi l'altération du temps et sont aujourd'hui largement détériorés. D'autres chemins, qui n'ont pas été réalisés en béton ne sont plus praticables aujourd'hui. Les murets et les lampadaires construits le long des chemins sont tagués et détériorés.

La forêt se situe sur tout le versant de la colline du Mont-Olympe. Une fois en haut, les chemins sont larges et praticables et cela permet d'avoir une vue superbe de l'ensemble de la ville. Le terrain est vaste, on peut y trouver quelques bancs pour se reposer ainsi qu'une aire de pique-nique.



Photo 6 et 7 : Haut de la colline du Mont-Olympe

Photos personnelles

Des groupes scolaires se rendent également sur place dans le cadre de leurs cours d'éducation physique et sportive (course d'orientation dans la forêt...)

C. Le patrimoine historique

Il existe le long du tracé un patrimoine historique qui mérite d'être d'avantage mis en valeur, notamment à Mézières qui fut pendant longtemps le bouclier de la France.

Ainsi donc une partie du patrimoine historique de Mézières se dévoile le long des berges de Meuse. Malheureusement les fortifications de Mézières sont en mauvaise état sur certaines parties, notamment la porte de Bourgogne longeant l'itinéraire. Celle-ci également appelé « la porte à l'Imaige », est en fait une tour-porte du 13^{ème} siècle, et qui par la suite fut adaptée à l'artillerie à la fin du 15^{ème} siècle par la création de deux tours d'artillerie.

De même, le four à chaux, datant des années 1850, est en ruine. C'est pourtant un symbole historique, ce four servit à réaliser les grands travaux à l'échelle du département.



Photo 8 et 9 : Porte de Bourgogne en mauvaise état
Photos personnelles



Photo 10 : Four à chaux en ruine
Photo personnelle

D. Les nuisances visuelles et olfactives

➤ Les forges Saint-Charles

Les anciennes forges Saint-Charles procurent une nuisance visuelle sur une partie du parcours. Certaines usines sont délabrées, taguées et tombent en ruine.

Malheureusement elles font parties du domaine privé, la marche de manœuvres est mince pour la commune de Charleville-Mézières. Cependant, elle participe à la reconversion du site en favorisant l'implantation de bâtiments tertiaires et artisanaux. Des PME s'y implantent déjà, ceci permet donc de s'inscrire dans une perspective future. Les employés pourront aussi emprunter les berges pour se rendre à leur travail.



Photo 11 : Anciennes usines désaffectées
Photo personnelle

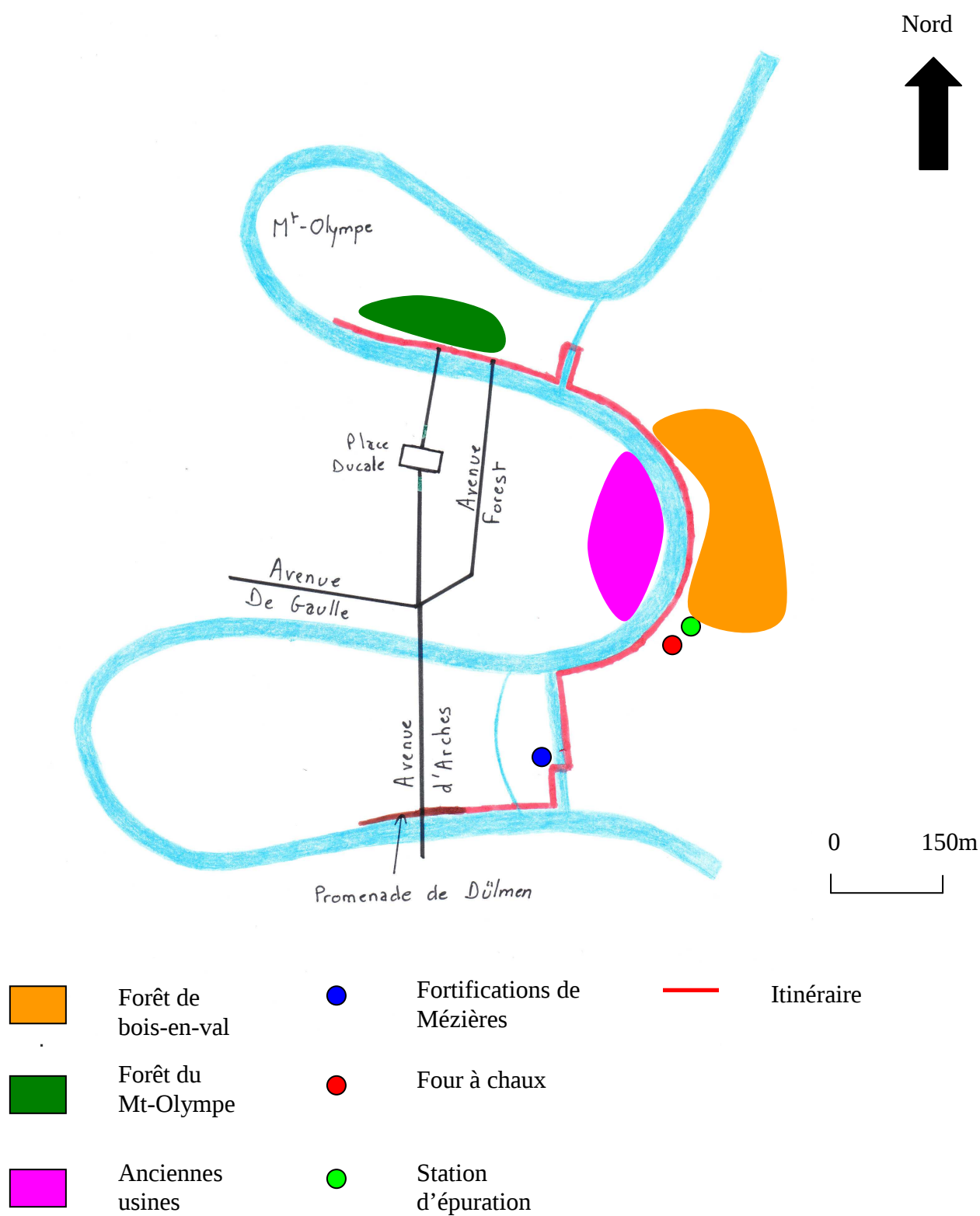
➤ La station d'épuration

La station d'épuration de Charleville-Mézières offre également un désagrément visuel et aussi olfactif. Elle se situe tout près du fleuve afin de déverser les eaux traitées dans celui-ci.



Photo 12 : Station d'épuration
Photo personnelle

Représentation de l'itinéraire par les berges de Meuse intégrée dans son cadre naturel et patrimonial



Auteur : Bastien GOULET

IV. Etat actuel de l'itinéraire par les berges de Meuse

Les berges présentent une forte hétérogénéité tout le long du parcours. On distingue trois types de berges : celles qui bénéficient d'une servitude de passage peu entretenue, celles qui possèdent un passage étroit très dangereux et proche de la Meuse et enfin celles qui ont été récemment aménagées. On ressent un sentiment de coupure et de « non-achevé » tout le long du parcours lorsque l'on passe d'une berge praticable à un chemin étroit.

A. Des berges peu praticables...



Photo 13 et 14 : Chemin de halage difficile d'usage
Photos personnelles

Comme le montre la photo ci-dessus à droite les berges sont souvent humides, il y a de grosses mares d'eau. Par conséquent elles sont difficilement praticables suite à une averse car l'eau stagne et peut rester plusieurs jours.

De plus, à certains endroits, le chemin est étroit (photo 13) car les berges sont envahies par la végétation, il n'y a donc pas de servitude de passage pour un véhicule d'entretien. Les arbres sont situés trop près du cours d'eau, ils risquent de tomber dans le fleuve lors de crues et ainsi bloquer le barrage qui se situe un peu plus loin. Cela arrive très fréquemment.

B. ...et d'autres en parfait état



Photo 15 et 16 : Berges réaménagées

Photos personnelles

Par contre, d'autres berges ont été récemment aménagées (photo 15 et 16). Malheureusement, ces aménagements n'ont été que ponctuels.

Sur la photo 15, les travaux ont été réalisés par la commune de Charleville-Mézières, afin de mettre en place un sentier de promenade (promenade de Dülmen). Les berges ont dû être renforcées à l'aide de pieux plantés dans la vase.

Tandis que sur la photo de droite, les travaux ont été réalisés par le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU) de Charleville-Mézières-Warcq et l'Etablissement Public de la Meuse et de ses Affluents (EPAMA).

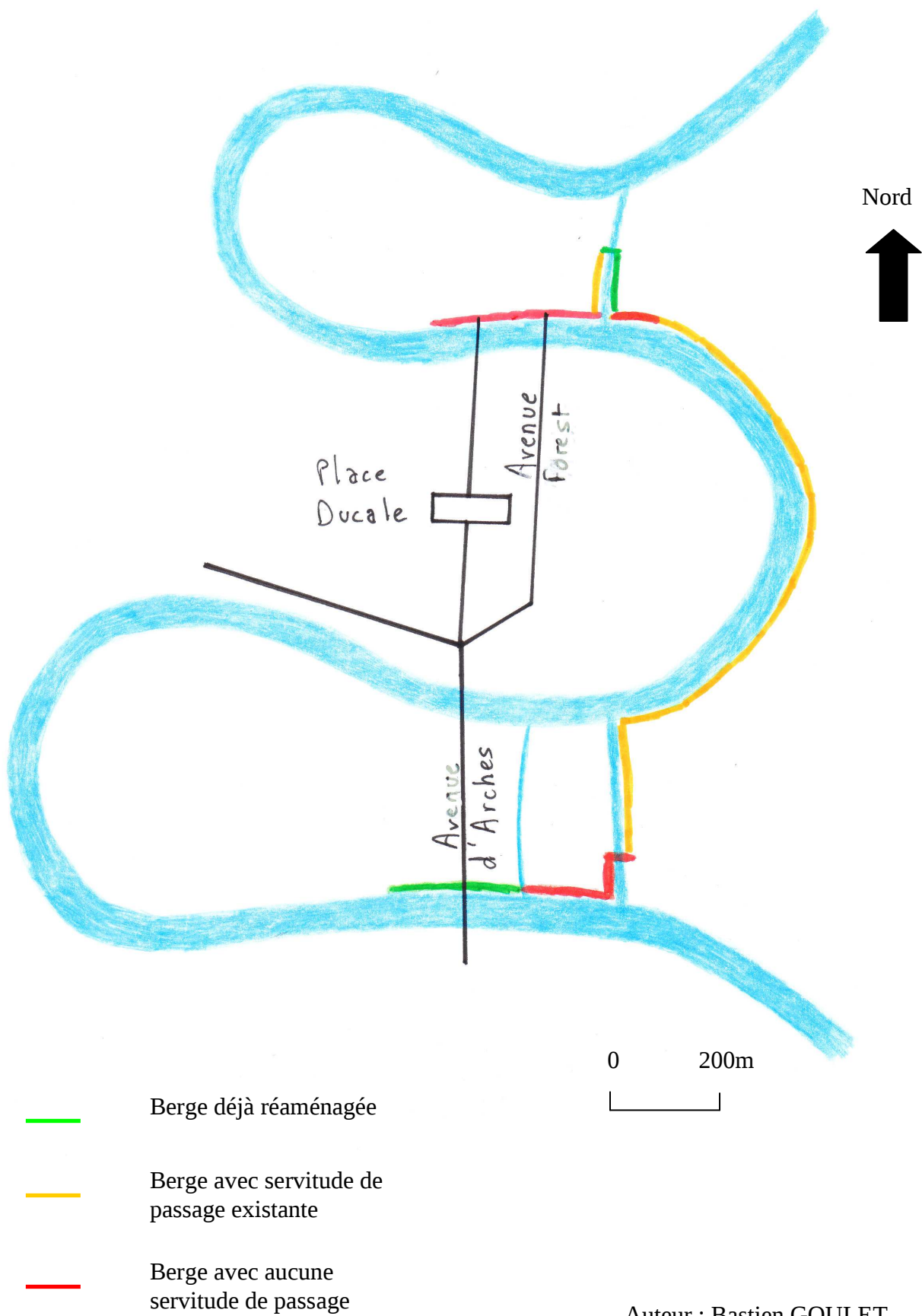
Le SIVU a pour compétence de prévenir les inondations qui ont, a de nombreuses reprises, provoquées des dégâts considérables dans l'agglomération. L'EPAMA est un syndicat mixte de collectivités créé le 2 juillet 1996 suite à la crue centennale de 1995. Il possède globalement les mêmes compétences que le SIVU depuis la source de la Meuse jusqu'à son embouchure.

Les travaux ont donc permis deux améliorations :

- la stabilisation des berges à l'aide de gabillons.
- la réduction des risques d'inondations, grâce aux ouvrages hydrauliques mis en place (doublement des clapets pour éviter que Charleville –Mézières ne soit trop inondé).

La difficulté sera de trouver un ensemble homogène sur tout le parcours et d'éviter les contrastes entre les berges en termes de revêtement de sol utilisé et de largeur de piste, comme c'est le cas aujourd'hui. L'itinéraire se devra d'être continu, qu'il ne doit donner plus une impression de successions d'aménagements ponctuels.

L'état actuel des berges de Meuse



C. La « Trans-Ardennes » à proximité du parcours proposé

La « Trans-Ardennes » est une piste cyclable en enrobé bitumineux, longue de 83 km partant de Montcy-Notre-Dame, au Nord de Charleville-Mézières. Elle se termine à Givet situé à l'extrême nord du département près de la frontière belge.

Cette piste a été réalisée par le Conseil Général des Ardennes avec le soutien financier de la Région Champagne-Ardenne et de l'Union Européenne. La « Trans-Ardennes » est aujourd'hui en superposition de gestion, c'est-à-dire qu'elle reçoit une deuxième domanialité publique (le conseil général des Ardennes) sans perdre la première (Voies Navigables de France).

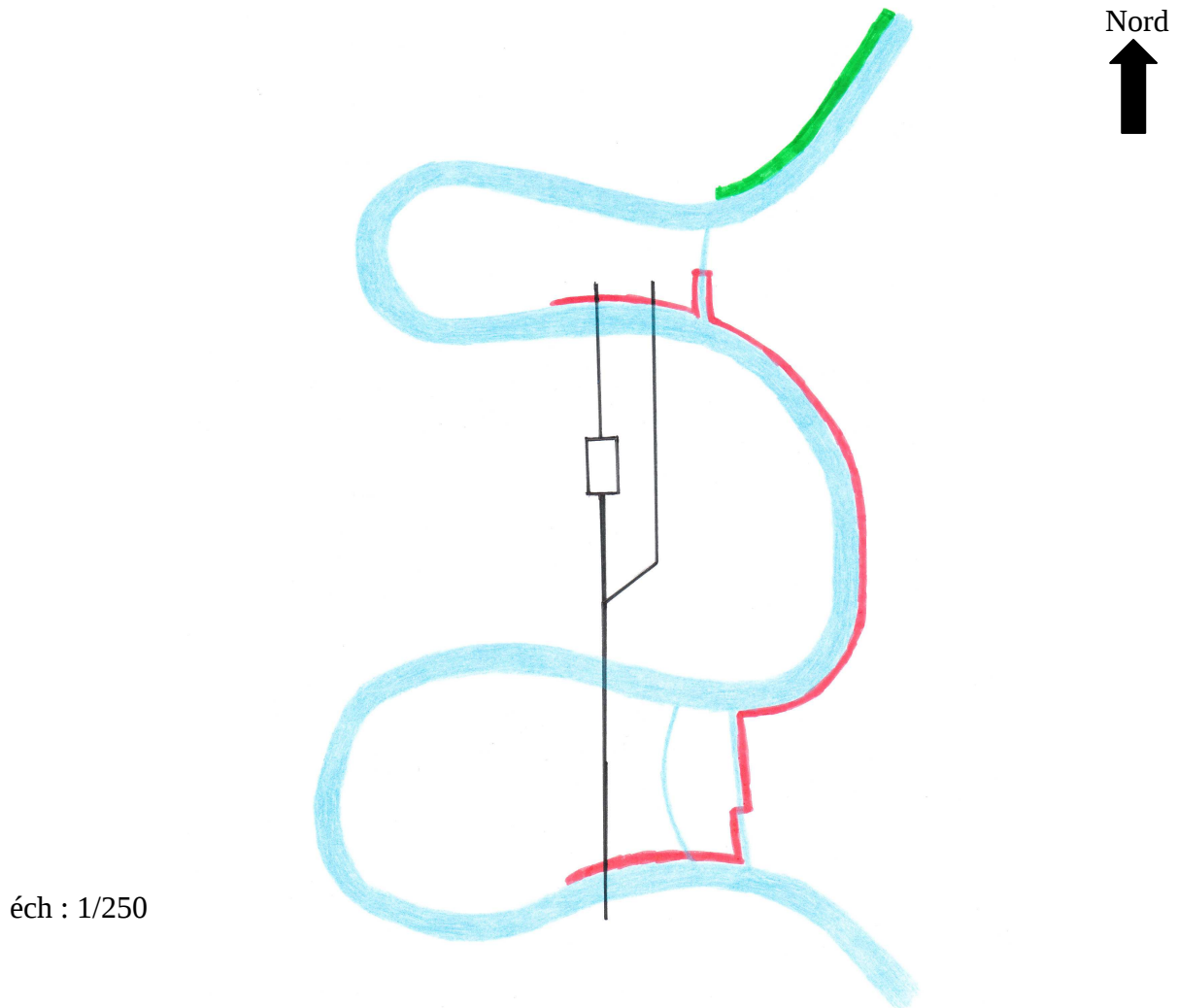
La « Trans-Ardennes » est avant tout utilisée pour de longues promenades ainsi que pour des parcours cyclo-touristiques. Sa fréquentation ne cesse d'augmenter d'année en année, beaucoup de belges l'empruntent dans le sens Givet-Charleville-Mézières afin de se rendre au chef-lieu ardennais. L'accueil des touristes étrangers est en plein essor, leur nombre a triplé en 5 ans (source : l'office de tourisme de Charleville-Mézières et sa Région).

Cependant les habitants de Charleville-Mézières ont un accès difficile à la piste en raison de la taille réduite du parking. Pour éviter ce désagrément, le projet permettra aux carolomacériens de s'y rendre directement en vélo en s'inscrivant dans la continuité de la « Trans-Ardennes ».



Photo 17 : La « Trans-Ardennes »
Photo personnelle

Localisation de la voie verte par rapport à l'itinéraire



Légende :

— Itinéraire du projet

— « Trans-Ardenne »

Auteur : Bastien GOULET

D. Fréquentation actuelle de l'itinéraire

Les berges de Meuse accueillent différents usagers.

➤ Les pêcheurs

De nombreux pêcheurs se retrouvent près de la station d'épuration où se situent les meilleures prises.

➤ Les promeneurs

Ce sont surtout des familles, des personnes âgées qui profitent du calme. Certains promènent également leurs animaux. Le site est idéal pour les enfants, loin de l'activité automobile.

➤ Les sportifs

Que ce soit des coureurs ou des cyclistes, ceux-ci y voient un excellent itinéraire d'entraînement. De plus le parcours est plat.

➤ La réglementation actuelle affectant la circulation sur les berges de Meuse :

La circulation sur les chemins de halage est soumise à des règles strictes (Règlement Général de Police du 6 février 1932 article 62) qui stipulent qu'il est interdit d'y circuler avec un engin motorisé sauf pour les agents de la Navigation et les agents de la force publique.

Les marcheurs et les cyclistes sont les bienvenus, le réaménagement des berges de Meuse leur sera destiné.

V. Synthèse et enjeux

A. Avantages et inconvénients de l'itinéraire par les berges de Meuse

➤ Avantages

- le cadre sécurisant est l'atout majeur. Les usagers sont séparés de la circulation automobile, ils peuvent circuler en toute sécurité sans se préoccuper des voitures.
- Le parcours permettra de s'inscrire dans la continuité de la « Trans-Ardenne » constituant ainsi un parcours complet reliant Charleville-Mézières au nord du département.

- l'existence d'un patrimoine historique et naturel méritant d'être découvert par les usagers. Le cadre bucolique et familial renforcera l'attrait du parcours par les berges de Meuse.

➤ Inconvénients

- le tracé relativement long entre le Nord et le Sud de Charleville-Mézières. Cependant, même si le tracé sera plus long du point de vue kilométrique, il sera équivalent au niveau du temps du fait de l'absence de circulation automobile.
- Le morcellement de la propriété foncière des berges qui est un handicap pour mener le projet sur tout le parcours.
- les nuisances visuelles et olfactive (anciennes forges, patrimoine en mauvais état, station d'épuration) à certains endroits le long de l'itinéraire.

B. Enjeux

L'analyse des avantages et des inconvénients, ainsi que le diagnostic réalisé précédemment permettent de dégager six enjeux d'un aménagement des berges de Meuse.

- ❖ Le premier enjeu, et également le plus important, est de mettre en place un itinéraire homogène. Il ne devra pas y avoir de discontinuité apparente. Le revêtement de sol, la largeur de piste devront être similaires pour éviter les contrastes.
- ❖ Le parcours devra être sécurisé. Les usagers pourront se déplacer du Nord au Sud de l'agglomération en évitant les véhicules.
- ❖ Un itinéraire accessible à toutes les personnes. Que ce soit, pêcheurs, sportifs, promeneurs, agent d'entretien, chacun devra y trouver un intérêt, un avantage à utiliser ce parcours.
- ❖ Le dynamisme généré par la plaine du Mont-Olympe et le centre ville de Charleville-Mézières s'étendra sur la partie nord de l'itinéraire entre le pont de l'avenue Forest et la passerelle piétonne. Des aménagements spécifiques seront donc dédiés à ce secteur.
- ❖ Le patrimoine naturel et historique sera mis en valeur afin de le faire découvrir et d'informer les utilisateurs de cette richesse souvent méconnue.
- ❖ Les aménagements devront s'intégrer parfaitement avec le cadre naturel de la Meuse et employer des techniques dites « naturelles ». Il faudra donc réaliser des aménagements mais que cela se voit le moins possible.

Ces enjeux ont donc pour but de développer d'autres modes de transport, plus écologiques que la voiture, mais aussi de rendre les berges de Meuse attractives, accessibles à tous et de faire découvrir une partie du patrimoine de Charleville-Mézières.

Partie 2 : Proposition d'aménagement des berges de Meuse et de ses alentours

Comme la montrer le diagnostic, il existe des contrastes entre les berges. Il convient donc de séparer l'itinéraire en plusieurs parties car toutes ne bénéficieront pas des mêmes aménagements, même si l'itinéraire final sera un ensemble complet et homogène.

Les berges devront être renforcées par endroit afin de permettre le passage des utilisateurs. Dans une optique d'intégration des aménagements dans le cadre naturel, le renforcement des berges se réalisera grâce à des techniques végétales.

De plus des aménagements ponctuels devront être mis en place pour répondre aux exigences de sécurité, de continuité, et d'attentes des différents utilisateurs.

Mais avant toute chose, il convient de remédier à la question du morcellement de la propriété foncière des berges de Meuse.

I. Solutions face au morcellement de la propriété foncière des berges de Meuse

Comme cela a été évoqué dans le diagnostic, les berges n'appartiennent pas toujours à un même acteur. Cela peut être la ville, le DPF ou des propriétaires privés. Le projet étant à l'échelle communale, la maîtrise d'ouvrage sera assurée par la commune de Charleville-Mézières. Il faut donc réussir à rassembler l'ensemble des berges sur le parcours sous la responsabilité de la ville. Il existe différentes solutions suivant le propriétaire de la berge.

A. Les propriétaires privés

Les propriétaires privés représentent sans aucun doute la difficulté majeure d'un point de vue administratif. Ainsi, afin que les propriétaires privés cèdent leurs berges, le parcours sera déclaré d'utilité publique. La notion d'utilité publique rend donc possible le recours à l'expropriation. La procédure est divisée en deux phases :

-la phase administrative qui a pour but d'identifier les parcelles et leurs propriétaires situés sur le parcours, et au terme d'une enquête préalable, permet à l'administration la déclaration d'utilité publique de l'opération (DUP).

-la phase judiciaire qui débute par l'ordonnance d'expropriation qui a pour objet de mener à bien le transfert de propriété et de déterminer le montant des indemnités qui seront versés aux expropriés. En règle générale les transactions se font à l'amiable.

Cette procédure peut être longue si le propriétaire privé conteste le caractère d'utilité publique, ou si le prix qui lui est proposé par la ville pour l'expropriation de son terrain lui semble insuffisant. Dans ce cas, un recours devant la justice est nécessaire et les délais peuvent être très longs (plusieurs années). Cela peut même conduire, si la justice donne raison aux propriétaires privés, à l'abandon du projet.

B. Le Domaine Public Fluvial (DPF)

Pour ce qui concerne les berges appartenant au DPF, la procédure est plus simple. Généralement, un accord est signé entre la ville de Charleville-Mézières et la Subdivision Nord-est représentant les Voies Navigables de France. Cet accord prévoit, une fois les travaux

réalisés, une superposition de gestion (voir modèle annexe I page1, 2 et 3). La VNF reste propriétaire des berges, et suivant le contrat signé entre les deux parties, l'entretien des berges est réparti. Généralement, la VNF entretient les berges en fauchant, tandis que la ville entretient et gère les travaux qu'elle a réalisés (chemin...).

La VNF étant propriétaire des berges, cela induit qu'elle peut, si elle le souhaite, entreprendre des travaux, sans que la commune puisse s'y opposer. Et au contraire si la commune veut réaliser d'autres travaux, l'accord au préalable de la VNF sera nécessaire.

C. La ville de Charleville –Mézières

Les berges du domaine public communal et le domaine privé communal appartient à la ville de Charleville-Mézières. Etant donné que c'est la ville qui est porteuse du projet, ces parties de berges constituent même un avantage, il n'y a pas besoin de mettre place des procédures administratives et judiciaires complexes pour se les approprier ou les gérer par la suite.

Une fois toutes les parties de berges rassemblées sous la responsabilité de la ville, les travaux d'aménagements peuvent avoir lieu.

II. Renforcement des berges par techniques végétales.

Tout d'abord, afin de permettre le passage des différents utilisateurs (cyclistes, véhicules d'entretien) sur l'ensemble du parcours, il est nécessaire de renforcer certaines parties de berges qui n'ont jamais fait l'objet d'entretien ou de quelconques stabilisations.

La protection des berges de Meuse est nécessaire afin de limiter le phénomène d'érosion engendrée par la dynamique du cours d'eau, elle-même accentuée par le passage des bateaux. L'érosion des berges, si elle n'est pas contrôlée, peut conduire à un effondrement d'une partie des berges (photo 18).



Photo 18 : Effondrement de berges

Photo personnelle

Longtemps boudées au profit des systèmes de protections lourds faisant appel au Génie Civil, les techniques végétales, rebaptisées par nos contemporains génie biologique ou génie végétal, se voient employées de plus en plus souvent dans la stabilisation des berges des cours d'eau.

A. Avantages et inconvénients de la technique végétale

Le végétal, quelle que soit sa taille, peut jouer un rôle capital dans la défense des berges s'il est employé à bon escient et s'il est correctement mis en œuvre.

Ces techniques végétales possèdent plusieurs avantages :

- contribution à l'autoépuration du cours d'eau par l'intermédiaire des racines. En constituant le dernier rempart entre le milieu terrestre et le milieu aquatique, les techniques végétales jouent un rôle autoépurateur sur les flux polluants transitant par ruissellement vers le cours d'eau. En effet, en période de croissance, les végétaux absorbent des éléments minéraux par leur système racinaire, jouent ainsi le rôle de filtre par piégeage de ces éléments (processus biologiques actifs de fixation des phosphates et d'élimination des nitrates) et contribuent ainsi au processus d'autoépuration.
- maintien d'une diversité importante d'habitats au niveau des berges aussi bien pour les oiseaux, les insectes, les amphibiens ou les mammifères qui vont pouvoir y trouver des caches.
- parfaite intégration des ouvrages dans le site. En créant une zone de transition, de contact physique et visuel entre l'eau et la terre, les techniques végétales constituent un élément structurel essentiel du paysage et offre une valeur récréative, par ses qualités esthétiques et paysagères, accentuée par la proximité de l'eau.
- solution efficace aux phénomènes d'érosion par effet de peigne (phénomène de dissipation d'énergie hydraulique). Les parties aériennes des végétaux sont très efficaces pour diminuer la vitesse du courant et la puissance érosive de l'eau, notamment lors des crues.
- efficacité croissante des ouvrages au fur et à mesure du développement des plantes de par l'enchevêtrement dense des réseaux racinaires.
- coûts raisonnables

Cependant il y a aussi des inconvénients :

- il faut une main d'œuvre spécialisée
- il faut un entretien très suivi au début

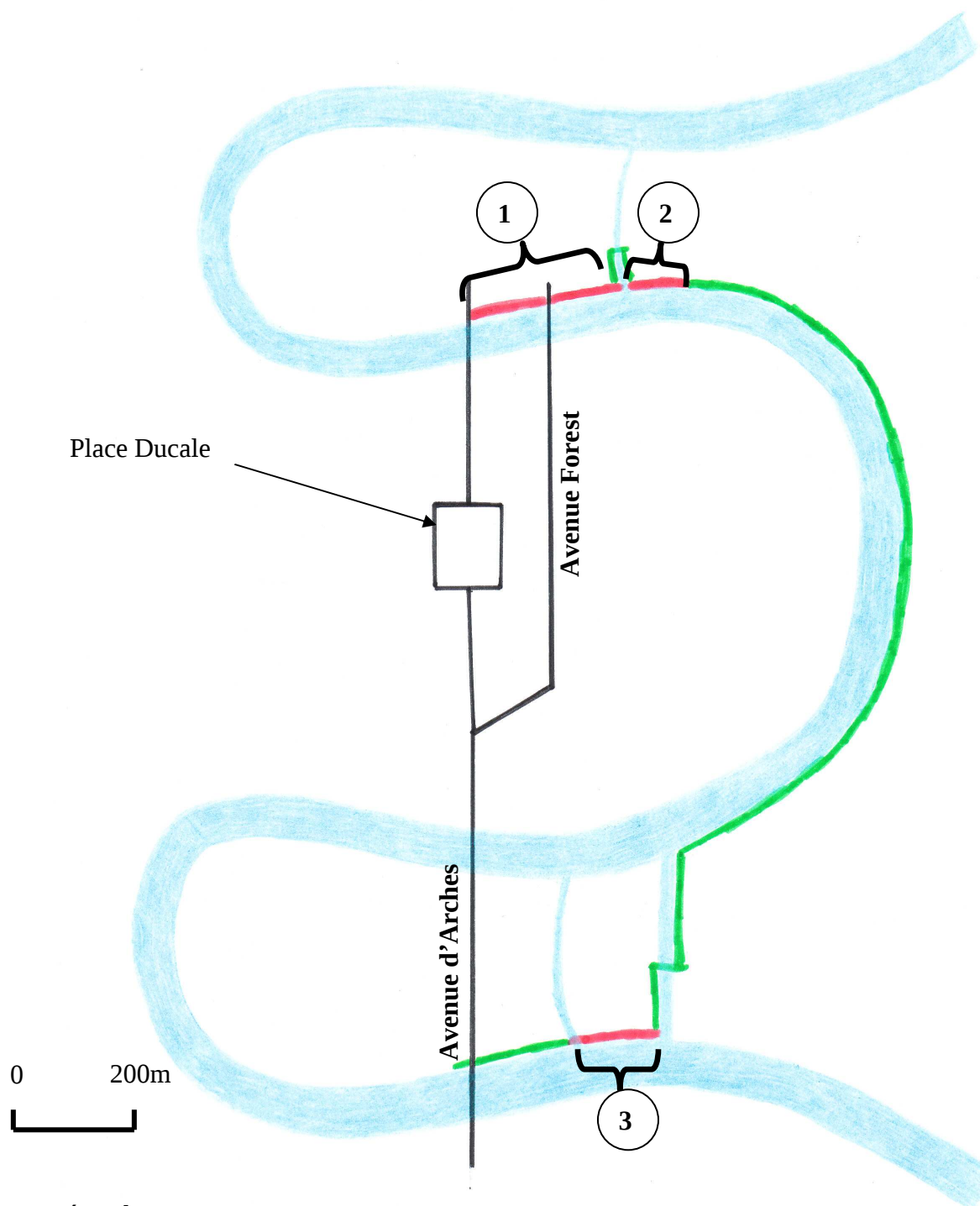
On remarque donc bien les nombreux avantages à utiliser les techniques végétales plutôt que les techniques habituelles du Génie Civil, lourde à mettre en place et coûteuse. Le renforcement des berges de Meuse vont donc bénéficier de cette technique végétale.

B. Protection des berges par matelas de pierres végétalisés et boudins de coco

Le choix de la technique végétale s'est porté sur le matelas de pierres végétalisés et « boudins de coco » combinant à la fois les techniques de Génie Civil et de Génie Végétale. Cette technique, certes lourde à mettre en œuvre ne se situe pas sur la plus grande partie de l'itinéraire, comme le montre le schéma ci-dessous, mais elle permet de répondre aux impératifs de sécurité liés à la proximité des habitations ou d'une route. De plus, cette technique permet une parfaite intégration dans le paysage naturel, le matelas de pierre n'est en aucun cas visible.

Localisation des berges bénéficiant du matelas de pierres et « boudins de coco »

Nord



Légende :

- Berge bénéficiant de la technique du matelas végétalisé et boudins de coco
- Itinéraire par les berges

Auteur : Bastien GOULET

Les berges bénéficiant de cette technique sont celles qui ne possèdent pas de chemin, ni de servitude de passage, et qui sont situées près d'un lieu de passage ou d'habitation nécessitant une sécurité optimale.

Partie 1 : de la passerelle piétonne jusqu'au pont de l'avenue Forest. La rue des Pâquis passant à proximité, d'importantes contraintes s'exercent sur la berge, d'où la nécessité d'employer la technique du matelas de pierres pour un meilleur renforcement de la berge et une meilleure stabilisation. De plus la Meuse est très sollicitée sur cette partie, la circulation fluviale y est importante du fait du port situé à proximité et des activités nautiques qui s'y déroulent (aviron...). Par conséquent l'érosion y est accentuée, la technique mise en œuvre répond parfaitement à ces deux contraintes.

Partie 2 : du canal de l'Est jusqu'à la servitude de passage. La proximité des habitations implique de sécuriser un maximum les berges, de les rendre plus résistantes et d'éviter tout risque accentuée d'érosion.

Partie 3 : du canal des moulins au canal de l'Est. De même la proximité des habitations justifie l'emploi de cette technique. Le quartier des citadelles, abritant beaucoup d'enfants se situe au pied des berges. Les enfants peuvent jouer près des berges, il faut donc que celles-ci soient stables et éviter une issue dramatique suite à son effondrement.

La distance totale sur les trois parties de l'utilisation de la technique végétale atteindra donc 1180 mètres sur les 4000 mètres de l'ensemble du parcours.

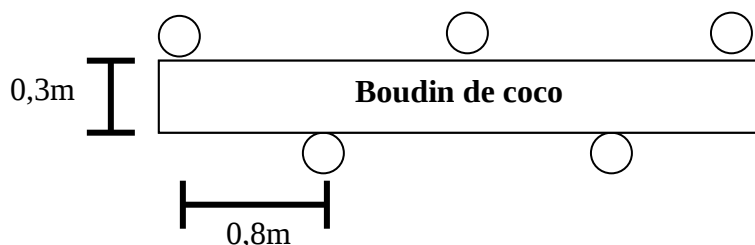
➤ Descriptif de la technique du matelas de pierre végétalisés et « boudin de coco »

Le matelas de pierres est composé de gabions remplis d'un mélange de terres et de pierres. Il est incliné à 3/2 afin de limiter les volumes de terrassement et de faciliter les plantations de végétaux.

Une couche de terre végétale, d'une épaisseur de 10 cm, est disposée au-dessus du matelas en pierre. Sur cette couche végétale est mis un géotextile de treillis de coco biodégradable, fixé par agrafage, permettant de recevoir des bouturages de saules ainsi qu'un ensemencement avec un mélange grainier adapté. Pour être capable de rejeter, les boutures de saules doivent avoir une longueur de 60 à 100 cm et être enfouies au ¾. Le mélange grainier sera composé entre 5 et 10% de la surface en légumineuse (*Lotus coniculatus*, *Medicago lupulina*, *Trifolium repens*...) et le reste de la surface en graminée (*Agrostis stolonifera*, *Festuca arundinacera*, *Lolium perenne*...). La période d'ensemencement préconisé est entre mi-octobre et mi-mars. Une fauche biannuelle sera nécessaire pour éviter le reboisement car au bord de la Meuse, le phénomène de succession végétale est beaucoup plus rapide.

Le géotextile en fibre de coco protégera la terre végétale contre le glissement et l'érosion superficielle afin de permettre aux boutures et au mélange grainier de se développer.

Afin de recevoir les boudins de coco, une double rangée de pieux battus mécaniquement, sont disposées le long du fleuve en quinconce. Les pieux ont un diamètre de 10 cm, une longueur de 1,60m et sont chacun espacés de 0,80m.



Les boudins de coco, d'une longueur de 3 mètres, disposés au bord de l'eau, sont en fait des plantations d'hélophytes qui ont passé une période en aqua-pépinière pour être complètement végétalisés. Les boudins peuvent donc s'intégrer parfaitement dans le paysage et s'enraciner rapidement dans la berge pour la renforcer.

➤ Travaux préalable à la mise en œuvre de la technique végétale

Afin d'avoir un support stable pour le matelas végétalisé, il convient au préalable de réaliser un remblaiement. Celui-ci est composé d'alluvions sur lequel on dispose un matériau sableux sur une épaisseur de 20 cm.

La coupe des arbres sera également nécessaire. Ceux-ci sont très nombreux car il n'y a pas eu d'entretien. Ils sont certes positifs pour le maintien de la biodiversité mais ils peuvent également se révéler dangereux. C'est le cas des arbres ayant un système racinaire superficiel et traçant (peupliers, épicéas) qui très haut et souvent très proches du lit peuvent provoquer un effet de bras de levier sur la berge conduisant au déchaussement de la souche et à l'arrachement d'une partie de la berge lors de grands vents.

De même, ces arbres sont souvent penchés sur le cours d'eau et leurs souches sont trop avancées ce qui peut provoquer des turbulences et des affouillements (enlèvement localisé de terrain par des courants d'eau). De plus, ils vont certainement gêner lors des travaux.

Lors de la coupe, il sera possible de récupérer des matériaux pour les utiliser ultérieurement dans la réalisation du matelas de pierres végétalisés. Les branches principales régulières et droites pourront être utilisées comme pieux, toutes les essences étant utilisables. Les sections de branches de saules plus ou moins droites, dépouillées de leurs ramilles, pourront également être utilisées pour faire les boutures. Cependant les boutures doivent être replantées rapidement, leur stockage n'est possible que 2 ou 3 jours.

Au niveau de la coupe, il est primordial de tronçonner le plus proche possible du sol. L'opération se fera en deux temps : d'abord, l'abattage de l'arbre, puis l'arrachage de la souche à la pelle hydraulique.

A la place des arbres coupés, des jeunes plants de d'aulnes et de frênes seront disposés tous les huit mètres sur le haut de la berge. De part leurs racines profondes, ils participeront au renforcement de la berge dans le temps, tout en s'intégrant parfaitement au cadre naturel que procure la Meuse.

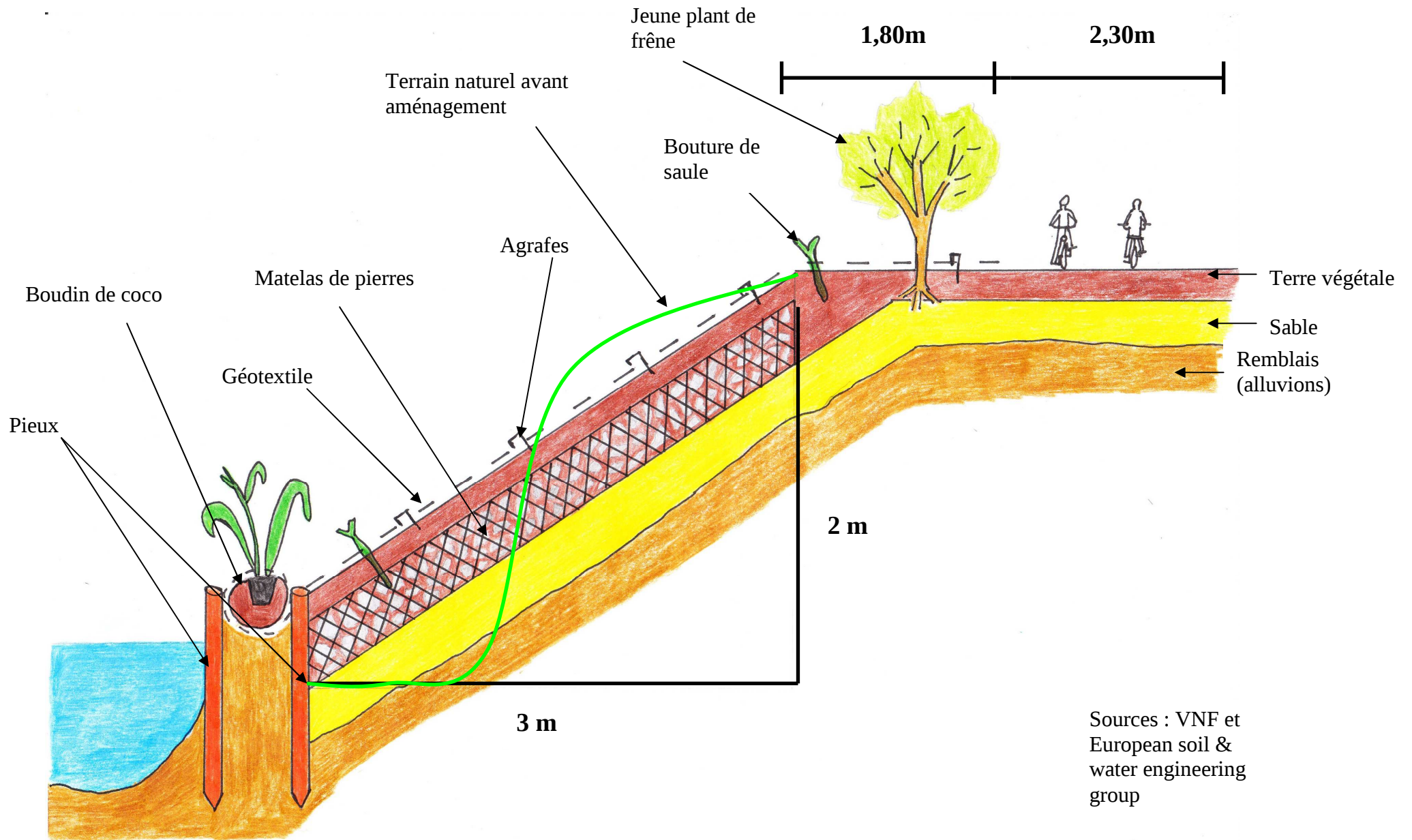
La largeur totale, matelas de pierres et piste, sera donc de 7,10m, réparti ainsi :

- 3 mètres de large pour le matelas végétalisé
- 1,80 mètre de large pour la mise en œuvre d'aulnes et de frênes.
- 2,30 mètres de large pour la piste.

La surface recouverte par le matelas végétalisé sera de 4255 m² et s'étendra sur une longueur de 1180 mètres parmi les 4000 mètres du parcours total.

La technique du matelas de pierres végétalisés et « boudins de coco » s'intègre donc parfaitement dans le paysage. On ne voit nullement le matelas de pierres caché sous la couche de terre végétale contrairement à la mise en place de gabions classiques qui restent visibles.

Coupe de la berge



Sources : VNF et
European soil &
water engineering
group

Auteur : Bastien GOULET

C. Revêtement du sol le long du parcours

Le revêtement utilisé sera un stabilisé dont le liant est fabriqué à partir de cendres industrielles. Il sera mis en place sur les 4000 mètres du parcours pour une parfaite continuité. Ce nouveau type de produit permet au stabilisé de ne pas s'éroder face à l'action de l'eau, problème que connaissent les stabilisés classiques. Sa surface composée d'un sable très fin est aussi bien adaptée aux rollers, qu'aux cyclistes et piétons. Les utilisateurs pourront donc aisément se rendre sur la « Trans-Ardenne » sans emprunter leurs véhicules. Il permet aussi aux véhicules de services de circuler sans que ceux-ci abîment le revêtement.

Ce procédé a également été utilisé sur une partie de la voie verte près du Mont Saint-Michel car il s'intègre parfaitement dans le paysage naturel, il permet de garder une couleur « naturelle ». En termes de coût financier, cette technique n'est pas plus chère qu'un revêtement stabilisé classique. De plus, elle reste moins chère que l'utilisation d'un enrobé bitumineux qui ne s'intègre pas bien dans le paysage naturel et est très polluant lors de sa mise en œuvre.



Photo 19 : Revêtement de sol utilisé

Source : Anjou TP

III. Aménagements spécifiques entre la passerelle piétonne et le pont de l'avenue Forest

C'est ce secteur qui représente le plus d'enjeux, il est le mieux situé et bénéficie de la dynamique du centre-ville et de la plaine du Mont-Olympe. Ainsi les aménagements proposés répondront à cette dynamique de plus en plus croissante.

A. Mise en place d'un ponton flottant

En plus de bénéficier de la technique du matelas végétalisé et « boudins de coco », la partie située entre la passerelle piétonne et le pont de l'avenue Forest disposera d'un ponton flottant afin d'accueillir les bateaux touristiques, de plus en plus nombreux chaque été. Le ponton flottant, disposé parallèlement à la berge, aura une largeur de 2 mètres sur 80 mètres de longueur en partant de la passerelle piétonne.

Dans un but écologique, le choix s'est porté sur la technique du ponton flottant car grâce à l'immersion très réduite des flotteurs, ceux-ci n'interfèrent pas avec le mouvement des courants et de la faune aquatique. Ils respectent ainsi l'habitat naturel des espèces.

Sur le ponton sera placé des bornes multifonctions (eau et électricité) à disposition des marins, ainsi que des taquets d'amarrages et des dispositifs d'éclairages.

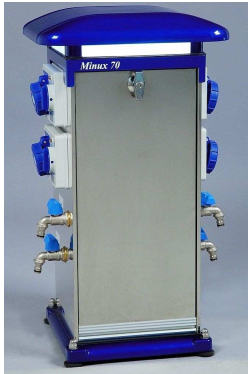


Photo 20 : borne multifonction

Source : www.gigieffe.com



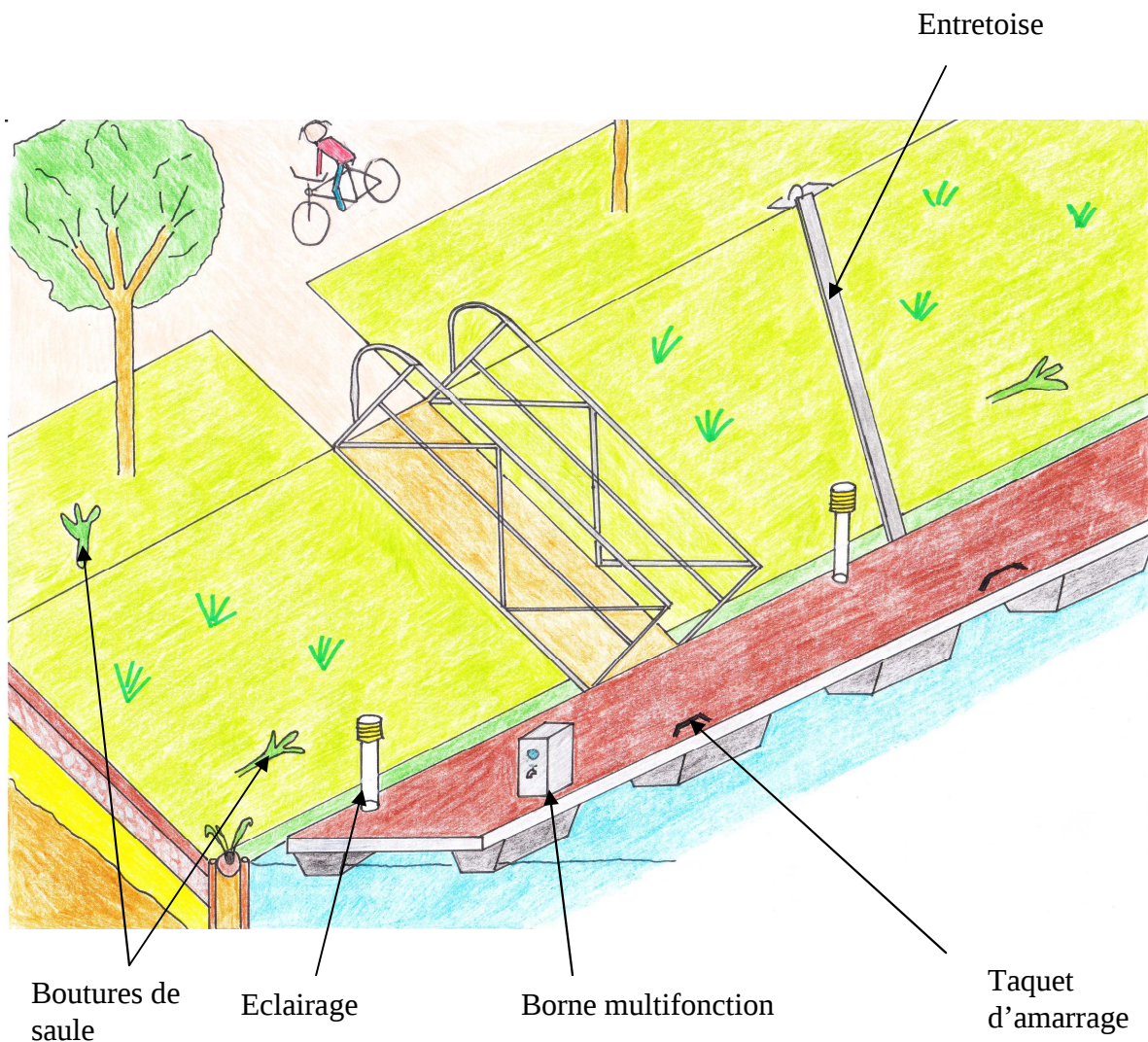
Photo 21 : Eclairage ponton

Source : www.marinapower.com

Le ponton sera fixé à l'aide d'entretoises. Ce dispositif se compose de tubes d'acier, dotés de genouillère aux extrémités. Une sera fixée sur la berge et l'autre sur le ponton.

Pour relier les pontons à la berge, des passerelles avec garde-corps seront placées tous les 16 mètres.

Vue de la berge avec ponton



B. Installation d'un bateau restaurant

On pourra également trouver un bateau restaurant-café stationné le long du ponton, en contrebas de la guinguette. Ce bateau bénéficiera d'une architecture moderne (photo 22) afin de donner une meilleure image de Charleville-Mézières, une image de développement et de modernité. Les places de parking, situées le long de la rue des Pâquis, permettront un accès aisé et rapide au restaurant-café.



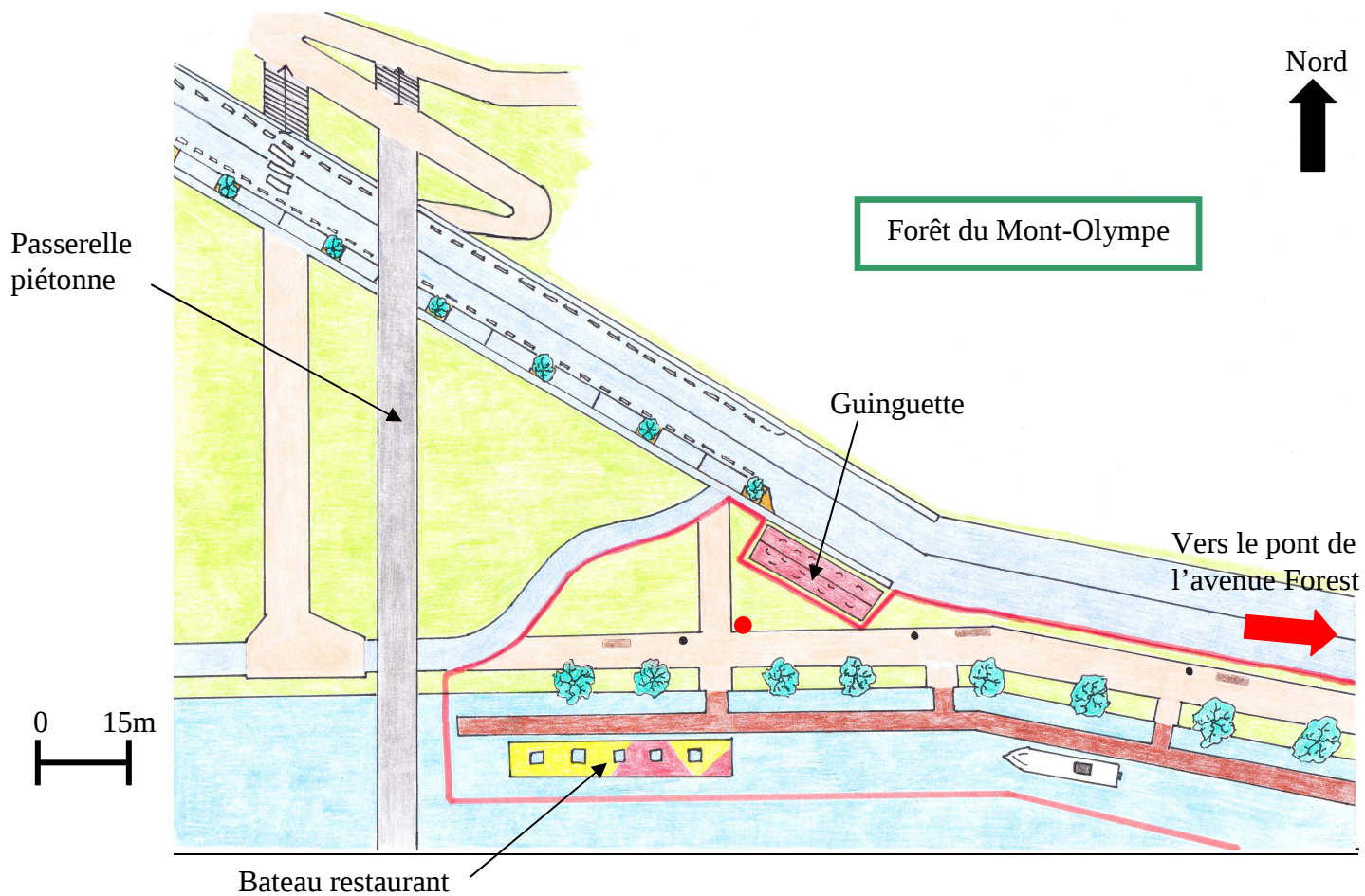
Photo 22 : Exemple de bateau restaurant

Source : www.lyon69.net

C. Accessibilité au ponton

Pour accéder au ponton et au restaurant, le parcours se raccordera au chemin déjà existant en enrobé bitumineux situé près de la passerelle piétonne. Ce chemin longeant le parking, mène également à la forêt du Mont-Olympe. De l'autre côté, au niveau du pont de l'avenue Forest, l'escalier existant sera remis état, pour accéder aux berges, ainsi qu'une piste zigzaguant pour permettre aux cyclistes d'y accéder plus facilement.

Vue de dessus du parcours se raccordant à la plaine du Mont-Olympe



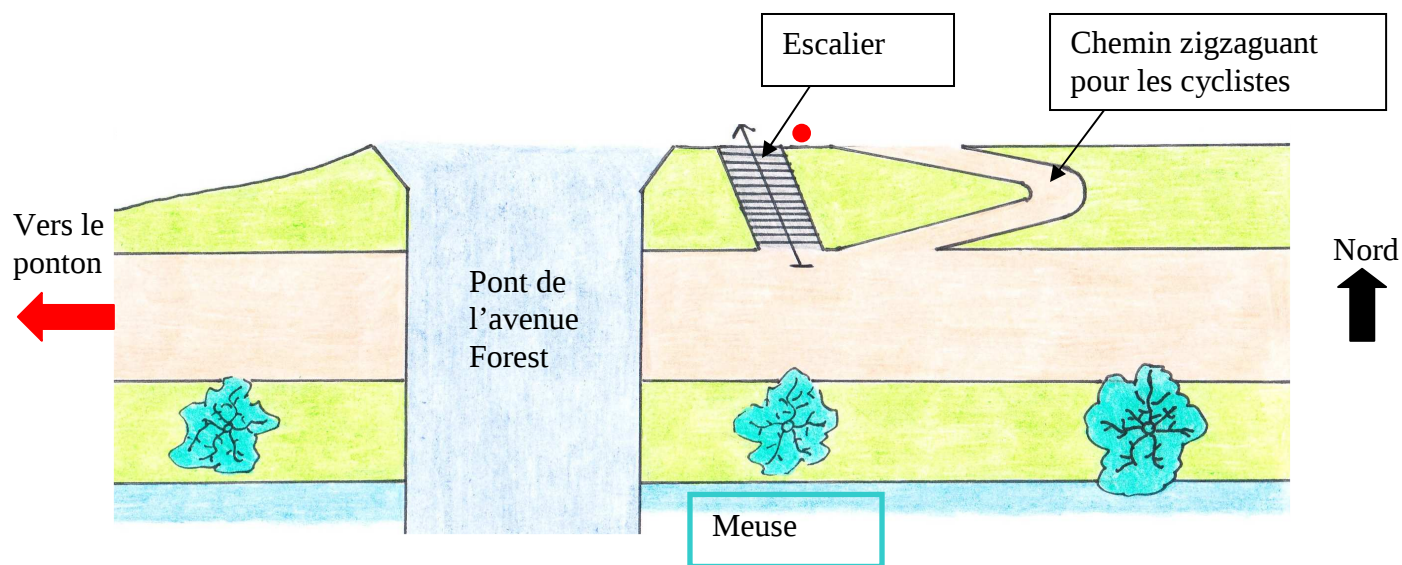
Légende :

- Zone réaménagée
- Panneau informatif
renseignant sur l'itinéraire

- Banc
- Poubelle

Auteur : Bastien GOULET

Accessibilité du parcours depuis le pont de l'avenue Forest



● Panneau informatif

éch : 1/100

Auteur : Bastien GOULET

IV. Aménagements ponctuels répondant à des difficultés localisées sur le tracé

Ces aménagements ont pour objectif de rendre continu le tracé tout en satisfaisant les exigences de sécurité et d'accessibilité à tout utilisateurs.

A. Mise en place d'une passerelle au dessus du canal des moulins

Pour rendre le parcours homogène et sécurisant, une passerelle devra être mise en place pour traverser le canal des moulins. Cette passerelle devra supporter à la fois le passage des vélos et des piétons tout en s'intégrant parfaitement dans le cadre naturel que génèrent les arbres et la Meuse.

Le choix s'est donc porté sur une passerelle et garde-corps en bois comme le montre la photo ci-dessous.



Photo 23 : Passerelle bois

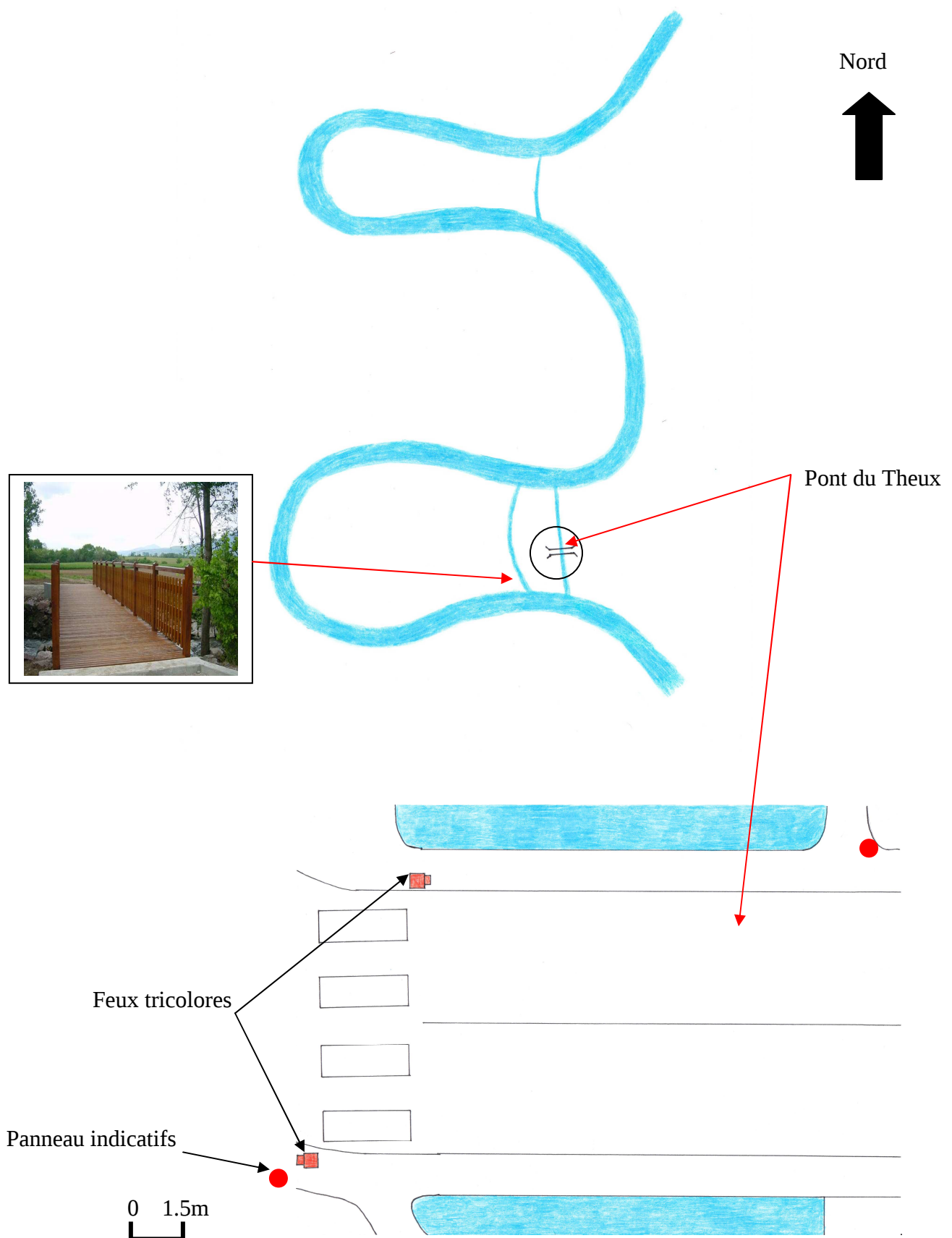
Source : www.pont-passerelle-bois.com

B. Mise en sécurité du pont du Theux

De même pour la sécurité des futurs usagers, le passage du pont du Theux pour passer de l'autre côté de la berge devra être davantage sécurisé. Pour cela, un feu tricolore actionné par les usagers sera placé au niveau de la culée du pont. Il convient également de mettre en place des panneaux avertisseurs de feux tricolores dans chaque sens de circulation, bien en vue des automobilistes afin de les prévenir d'un éventuel passage de cycliste ou piétons. Ces panneaux réglementés par le code de la route seront plantés à 50 mètres du passage piéton.

Même si le pont du Theux génère une coupure dans la continuité de l'itinéraire, il est malheureusement impossible de poursuivre le parcours sans le traverser. On peut cependant lui conférer deux points positifs, les habitants du quartier peuvent facilement accéder aux berges par son intermédiaire, et étant donné que c'est un axe passant, cela peut favoriser la promotion de l'itinéraire par l'implantation judicieuse de panneaux.

Localisation de la passerelle et des aménagements sécuritaires du pont du Theux



Auteur : Bastien GOULET

V. Panneaux informatifs et mobiliers urbains

A. Caractéristiques du panneau

Ces panneaux seront en bois pour rappeler le caractère naturel que procure le parcours et auront une dimension de 1.5 mètre sur 1.5 mètre pour être bien visible des automobilistes. Le panneau indiquera le parcours ainsi que les sites remarquables que l'on peut observer tout le long de l'itinéraire.



Photo 24 : Panneau informatif

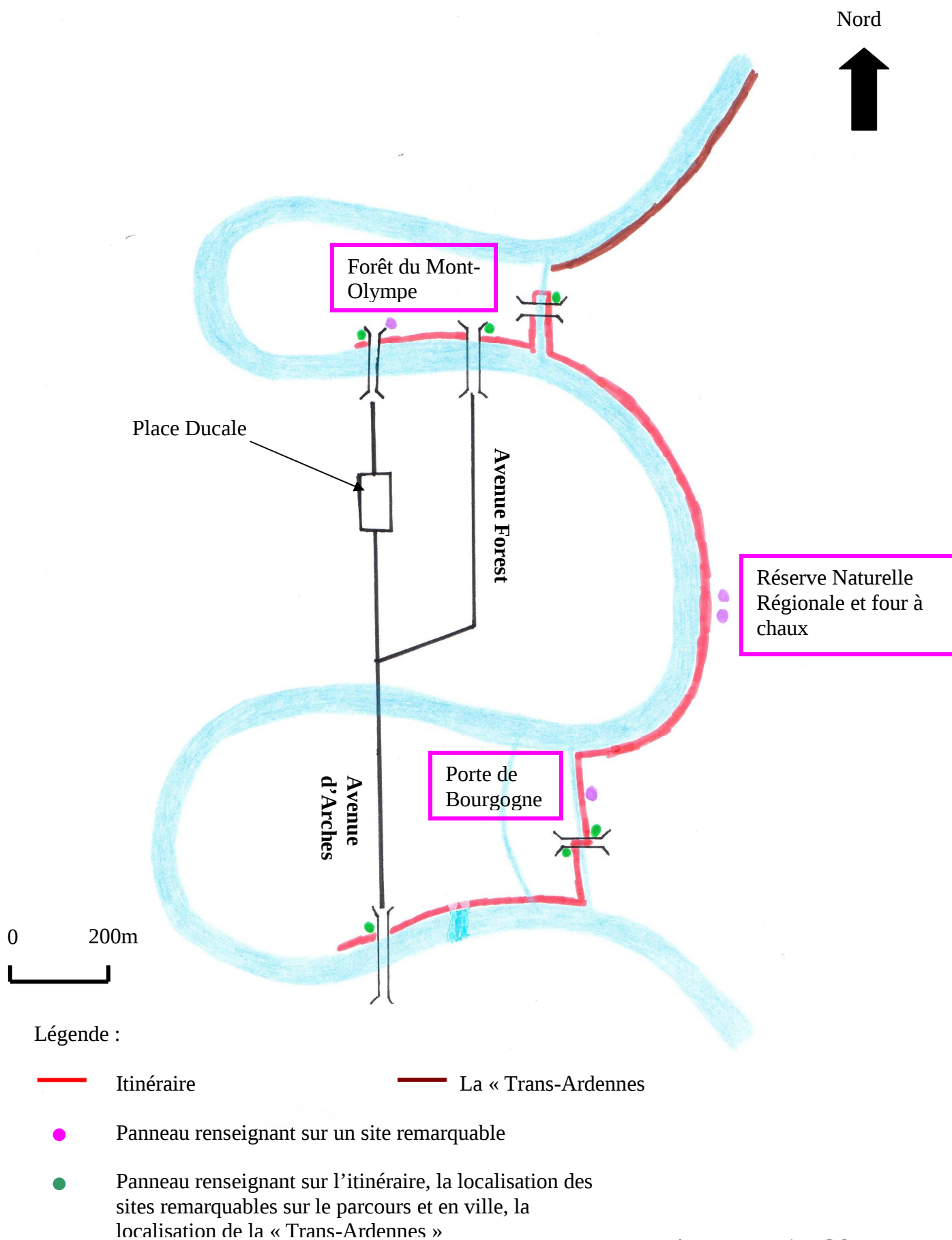
Source : Perche Industrie

B. Implantation et contenu des panneaux

Des panneaux seront disposés, au début et la fin de l'itinéraire mais également au bord des chemins d'accès menant au parcours, situés près des ponts. Ainsi localisés, les panneaux seront visibles par un maximum de personnes et renseigneront les usagers. Ces panneaux indiqueront l'itinéraire, la localisation de la personne par rapport à l'itinéraire, les sites remarquables que l'on peut trouver le long du parcours, les sites touristique dans la ville (place ducale, musée Rimbaud...) ainsi que le départ de la « Trans-Ardenne ».

D'autres panneaux seront disposés près des sites remarquables. Ils renseigneront les usagers sur ce site souvent méconnu : le four à chaux, la porte de Bourgogne, la Réserve Naturelle Régionale de Bois-en-Val et la forêt du Mont-Olympe.

Localisation des panneaux le long de l'itinéraire



Auteur : Bastien GOULET

C. Le mobilier urbain

Etant donné que les berges sont fortement soumises au risque d'inondation, le mobilier urbain disposé le long des berges se doit de résister à ces éventuels risques. Pour cela ils doivent être bien scellés ou ancrés (source : Plan de Prévention des Risques). Le mobilier urbain est succinct, il se compose de bancs publics et de poubelles où le passage des utilisateurs risque d'être les fréquents, c'est-à-dire le long du ponton, entre le canal des moulins et le pont du Theux, en face de la porte de Bourgogne et près de la Réserve de Bois-en-Val et du four à chaux. Le ponton ayant une longueur de 80 mètres, quatre bancs publics seront placés tous les 20 mètres. Entre le canal des moulins et le pont du Theux, trois bancs seront placés, deux en face de la porte de Bourgogne, un près du four à chaux et le dernier banc près du panneau renseignant sur la réserve de Bois-en-Val. Il y aura autant de poubelles que de bancs, implantés à proximité de ceux-ci.

Toujours dans une optique d'intégration dans le paysage, le choix des bancs et des poubelles s'est porté sur un modèle en bois de pin.



Photo 25 : mobilier urbain

Source : www.percheindustrie.com

Aucun éclairage, ne sera disposé le long du parcours, car premièrement le Plan de Prévention des Risques l'interdit, et deuxièmement, le coût d'une telle installation serait exorbitant.

De même, des aires de pique-nique sont visibles du parcours, il n'y a pas besoin d'en prévoir d'avantage.

D. Aménagements répondant aux différents utilisateurs

Afin de satisfaire les pêcheurs, un ponton en bois sera installé près de la station d'épuration. De plus, ce sera un avantage pour leur sécurité, les gardes corps permettront aux pêcheurs de ne plus se pencher dangereusement au bord du fleuve.



Photo 26 : Ponton pêcheur

Source : www.pont-passerelle-bois.com

De même, pour les coureurs ou bien les marcheurs, des bornes kilométriques en bois seront disposées tout le long du parcours pour leur permettre d'évaluer la distance parcourue. Celles-ci seront plantées tous les 100 mètres.



Photo 27 : Borne kilométrique en bois

Photo personnelle

Deux bornes mécaniques escamotables seront localisées au niveau du pont du Theux pour éviter le passage de voiture. Seul les agents d'entretien sont habilités à y circuler et pourront abaisser la borne.



Photo 28 : Borne escamotable mécanique

Source : www.gsingenerie.com

VI. Vers un parcours également touristique et de loisir

Le parcours n'aura pas seulement comme seule fonction d'inciter les carolomacériens à utiliser un autre moyen de transport que la voiture pour se rendre du Sud au Nord de l'agglomération.

La « Trans-Ardenne », à vocation touristique, permet au projet de bénéficier de cette dynamique touristique et de faire découvrir une partie du patrimoine de Charleville-Mézières. Mais pour que cette découverte donne une bonne image de la ville de Charleville-Mézières, il convient de réaliser quelques travaux d'entretien et de réhabilitation sur les différents sites.

A. Remise en valeur du patrimoine naturel et historique.

➤ La forêt du Mont-Olympe

Dans la forêt du Mont-Olympe, une réfection des sentiers de promenade sur les parties les plus dégradées s'impose. Ceux-ci ne seront pas bétonnés comme c'est déjà le cas mais plutôt un cheminement en cailloux finement concassés, pour une meilleure intégration dans la nature. Les murets, bancs, poubelles et lampadaires sont en nombre suffisant, il n'y a pas besoin d'en ajouter, il faudra juste veiller à les détaquer.

La forêt du Mont-Olympe pourra accueillir un parcours de santé pour s'inscrire parmi les autres activités sportives (piscine, terrain de sport...). Celui-ci sera composé de 14 modules décomposé en trois phases : une phase d'échauffement, une phase de cardio et une phase d'étirement. Les modules cités ci-dessous sont dans l'ordre du parcours.

La phase d'échauffement est composée de 4 modules :

- une corde d'équilibre
- une échelle double
- un parcours de saut
- une poutre d'équilibre

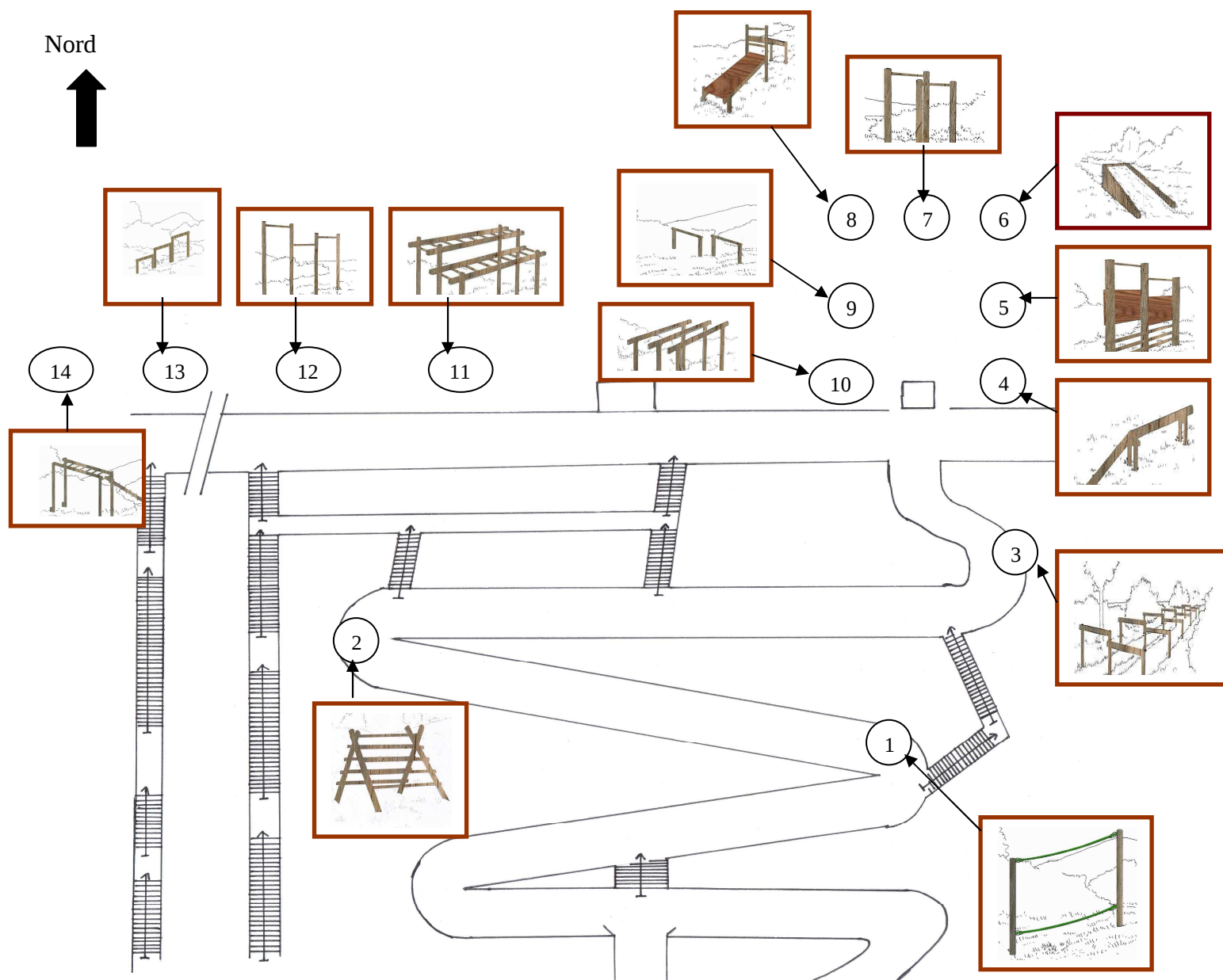
La phase de cardio est composée de 7 modules :

- un escalier double
- un tremplin de saut
- des barres asymétriques
- une table d'abdominaux
- des haies pour des sauts ciseaux
- des barres parallèles
- une échelle de suspension

La phase d'étirement est composée de 3 modules :

- des barres fixes
- des barres d'étirement pour les jambes
- une échelle de suspension inclinée

Localisation des modules dans la forêt du Mont-Olympe



Echelle non respectée

Auteur : Bastien GOULET

Source : www.emrodis.com

Les modules sont essentiellement regroupés sur le haut du Mont-Olympe car c'est là que le terrain est le plus vaste, où il y a le plus d'espace. Une fois arrivé au dernier module, un escalier permet de redescendre et arrive juste en face de la piscine.

Ce parcours de santé se destine aux sportifs plus ou moins aguerris mais aussi aux nombreux groupes scolaires venant pour leurs cours d'éducation physique et sportive.

➤ La Réserve Naturelle Régionale de Bois-en-Val

Pour ce qui concerne la forêt de Bois-en-Val, étant donné qu'elle est classée Réserve Naturelle Régionale, les mouvements en terme d'aménagements sont limités afin de protéger ces milieux remarquables et découvrir les espèces qu'elle abrite en toute quiétude. En effet, seul les activités de promenade y sont autorisées. Une gestion plus minutieuse serait nécessaire afin que les sentiers de promenade ne se transforment pas en chemins impraticables. Cette gestion passe par un ramassage plus régulier des détritiques qui jonchent parfois le sol, le dégagement des branches sur le sentier, par un fauchage local et tardif, un faucardage (enlèvement mécanique de la végétation aquatique) partiel de la mare. Mais cela passe également par une remise en état des panneaux explicatifs, qui sont tagués et cassés.

➤ La porte de Bourgogne et le four à chaux

Le patrimoine historique (porte de Bourgogne et four à chaux) mérite également une meilleure mise en valeur. Les pierres devraient être lavées pour ne pas contraster avec celle remplacées récemment. Un meilleur entretien de la végétation devrait être réalisé : les hautes herbes débroussaillées, les arbustes taillées, les mousses et le lierre arrachés.

➤ Les anciennes forges Saint-Charles

Les forges mériteraient une réhabilitation qui lui permettrait de lui incomber de nouvelles fonctions tout en conservant ces lignes architecturales et en intégrant une démarche Haute Qualité Environnementale (HQE). Par exemple, le site pourrait être réhabilité, en espace culturel, en espace d'entreprises ou bien en zone d'habitat. Ou bien encore, étant donné la taille du site, combiné toutes ces fonctions à la fois.

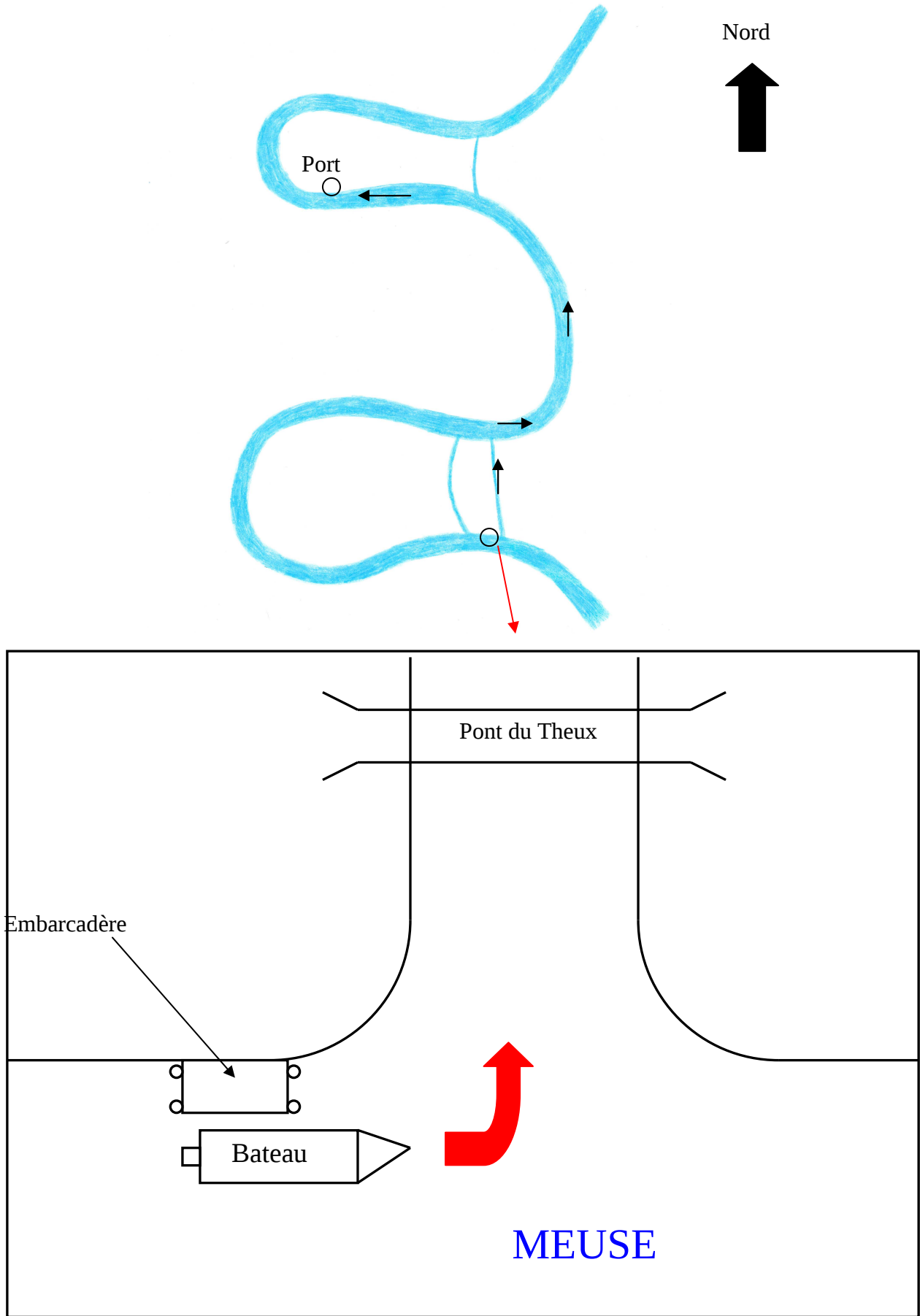
Le montage d'une telle opération et son financement est complexe et nécessitera de lourds investissements, notamment pour la dépollution du site. Une fois réhabilitée, cette opération donnera sans aucun doute, une meilleure image de la ville de Charleville-Mézières.

B. Transport fluvial

Le transport fluvial s'avère être un bon moyen de transport de passagers. Calme, d'une bonne capacité, il mérite d'être mise en place sur la commune de Charleville-Mézières lors de la saison estivale. Le bateau sera du type bateau-mouche utilisé notamment à Paris. Il partira du pont du Theux pour aller jusqu'au port du Mont-Olympe. Pour mettre la navette en place, un embarcadère en bois, près du pont du Theux, devra être réalisé pour permettre aux passagers de monter dans le bateau.

Cet embarcadère sera de petite taille pour ne pas gêner les autres bateaux, notamment les bateaux de marchandises de grandes tailles.

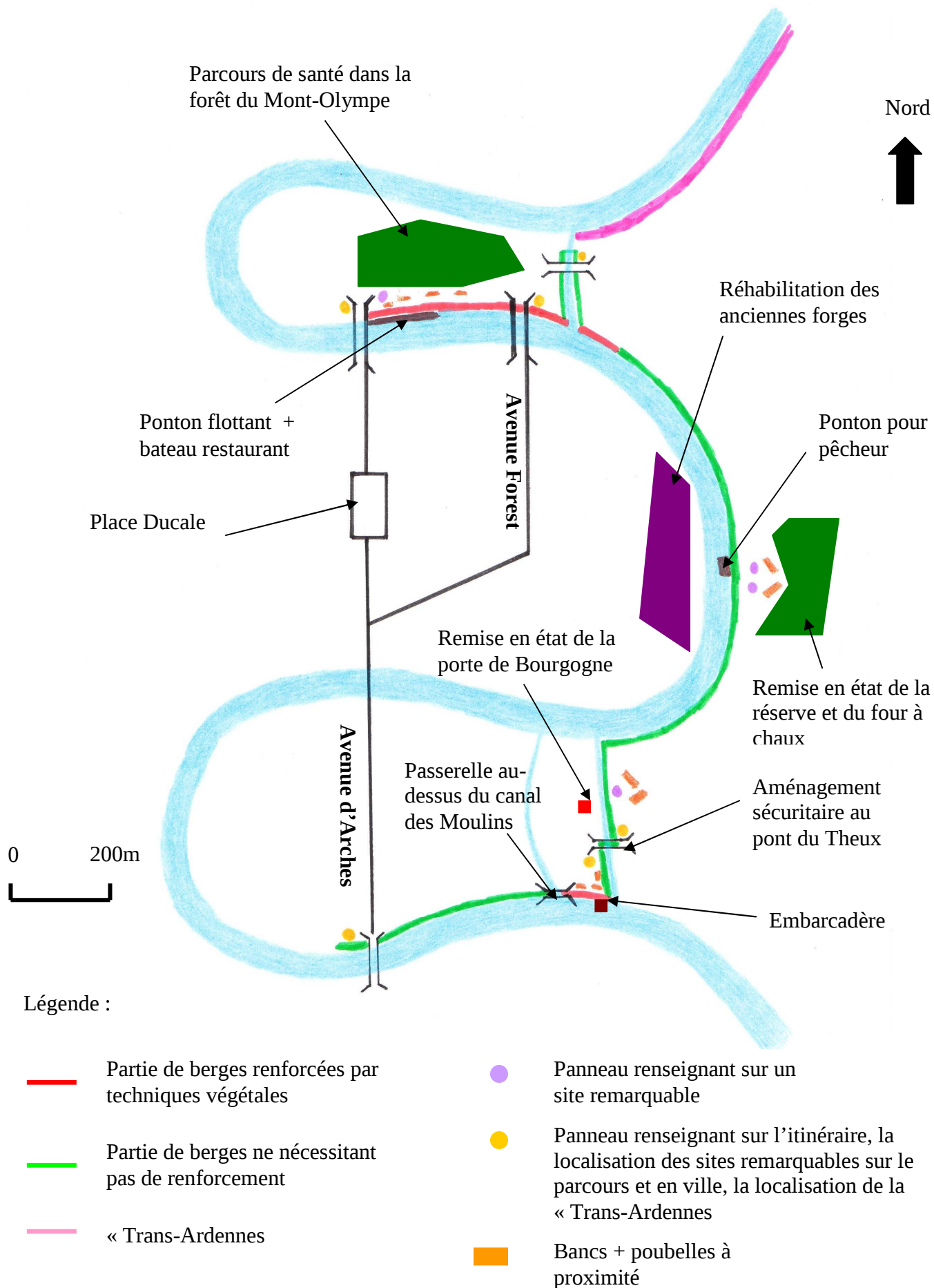
Localisation de l'embarcadere et du trajet réalisé



Echelle non respectée

Auteur : Bastien GOULET

Récapitulatif des aménagements le long des berges de Meuse



VII. Financement et programmation

A. Estimation financière

L'estimation financière ne tient pas compte des travaux de terrassements (remblaiement...), ni des travaux de main d'œuvre.

Produits	Quantité	Prix unitaire HT	Total HT
gabion		50€/m2	212 750 €
boudin de coco		30€/ml	35 400 €
géotextile de coco		2,5€/m2	10 638 €
pieux en châtaignier	1475	2 €	2 950 €
bouture de saules	140	2 €	280 €
jeune plant d'aulne	74	18 €	1 332 €
jeune plant de frêne	74	20 €	1 480 €
panneau annonce de feux tricolores	2	50 €	100 €
feux tricolores	2	250 €	500 €
borne mécanique escamotable	2	210 €	420 €
banc public	11	285 €	3 135 €
poubelle	11	240 €	2 640 €
revêtement			350 000 €
passerelle droite en chêne	1	30 000 €	30 000 €
ponton flottant	1	200 000 €	200 000 €
ponton de pêche	1	6 500 €	6 500 €
embarcadère	1	5 000 €	5 000 €
parcours de santé :			
corde d'équilibre	1	359 €	359 €
échelle double	1	504 €	504 €
parcours de saut	1	471 €	471 €
poutre d'équilibre	1	312 €	312 €
escalier double	1	344 €	344 €
tremplin de saut	1	425 €	425 €
barres asymétriques	1	292 €	292 €
table d'abdominaux	1	525 €	525 €
sauts ciseaux	1	236 €	236 €
barres parallèles	1	256 €	256 €
échelle de suspension	1	474 €	474 €
barres fixes	1	369 €	369 €
barres étirement jambes	1	172 €	172 €
échelle de suspension inclinée	1	465 €	465 €
		<u>TOTAL HT</u>	868 328 €

B. Les différents acteurs de financement

Plusieurs financements de différents acteurs sont possibles. Cependant il n'existe pas de modèles, chaque situation est traitée au cas par cas, le financement de chacun des acteurs peut beaucoup varier. C'est-à-dire, que certains acteurs peuvent décider de ne pas participer financièrement comme ils peuvent à l'inverse décider de participer grandement à l'opération. Le détail des acteurs et leurs estimations de financement sont déclinés ci-dessus :

- la ville de Charleville-Mézières assure la maîtrise d'ouvrage, elle participera donc massivement au projet. On peut estimer sa participation à environ 30% du coût total. Le montant du budget des investissements de la ville de Charleville-Mézières est de 20 millions d'euros (source : Mairie de Charleville-Mézières), soit 260 500 euros pour le projet.
- le conseil général des Ardennes participera également, car ce projet est aussi touristique, il raccordera la « Trans-Ardenne » financée massivement par le conseil général. Le montant du budget des investissements du conseil général est de 152,3 millions d'euros (source : conseil général des Ardennes). On peut donc estimer que le projet sera financé à hauteur de 30%, soit environ 260 500 euros.
- la région Champagne-Ardenne apportera également sa contribution. En effet, le parcours répond également à un tourisme nature et patrimonial, ce qui correspond aux critères de financement de la région. Sa participation pourra atteindre environ 30%.
- l'Union européenne pourra participer grâce au Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) à une hauteur d'environ 10 à 15% du coût total.
- les Voies Navigables de France, le Ministère du Transport, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (MTETM), ainsi que le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable (MEDD) peuvent participer financièrement pour le compte de l'État mais seulement sur les parties de berges qui lui appartiennent. La participation de l'État pourra atteindre 30%.
- l'agence de l'eau Rhin-Meuse. C'est un établissement public à caractère administratif doté de l'autonomie financière. Elle peut apporter financièrement son aide lorsque les aménagements ont un intérêt écologique. C'est le cas du projet de part les protections de berges par techniques végétales. Un financement des protections de berges est donc possible mais aucunement pour les autres aménagements (ponton, revêtement...).
- la porte de Bourgogne et du four à chaux n'étant pas classés monuments historiques, il n'y a pas de possibilité de subventions de la part du ministère de la culture. La restauration peut se réaliser avec l'aide financière de la communauté d'agglomération de Charleville-Mézières et du conseil général des Ardennes au titre du Patrimoine Culturel Non Protégé (PCNP).

- l'Etablissement Public de l'Aménagement de la Meuse et de ses Affluents (EPAMA) et le SIVU Warcq-Charleville-Mézières ne finance que les aménagements qui ont pour objectif, la lutte contre les inondations. Ceci n'étant pas le cas, il n'y a aucune possibilité financière de la part de ces deux acteurs.

C. Programmation

Les aménagements des berges de Meuse pourront se réaliser en trois phases :

- 1^{ère} phase : la plus importante en termes de coût financier. La création d'un chemin praticable par tous longeant la Meuse sur tout le parcours. Ceci implique le renforcement des berges, la mise en place du revêtement et du mobilier urbain (panneaux, bancs, poubelles, bornes escamotables).
- 2^{ème} phase : la mise en place du ponton flottant entre la passerelle piétonne et le pont de l'avenue Forest.
- 3^{ème} phase : remise en état du patrimoine naturel (parcours de santé...) et historique.

Conclusion

La boucle de Meuse, structurant l'ensemble de Charleville-Mézières, permet de planifier un itinéraire de mode de transport doux à l'échelle de l'agglomération. Le parcours désenclave ainsi le centre-ville de Charleville-Mézières tout en procurant un cadre naturel et bucolique propice à ce mode de transport (vélos, rollers, transport fluvial...). Cependant, quelques nuisances visuelles (anciennes forges Saint-Charles) et olfactives (station d'épuration) persistent car il est difficile d'y remédier. Malgré cela, la boucle de Meuse permet ainsi de relier le Nord et le Sud de l'agglomération sans utiliser sa voiture.

Les aménagements effectués ont toujours été réalisés dans une optique d'intégration dans le paysage (technique végétale, utilisation massive du matériau bois...), et en tenant compte de tous les utilisateurs potentiels (pêcheurs, sportifs, agent d'entretien...). Les aménagements le long des berges répondent aux impératifs de continuité et de sécurité hormis une difficulté majeure au niveau du pont du Theux qui génère toujours un phénomène de coupure même si cela a été atténué au maximum (mise en place de feux tricolores). Le revêtement de sol utilisé et la largeur de la piste permettent de procurer ce sentiment de continuité.

Le parcours par les berges de Meuse constitue ainsi un véritable lieu de promenade, de détente et de découverte du patrimoine souvent méconnu. La Meuse, les forêts aux alentours font régner le calme aux portes du centre-ville. L'itinéraire proposé permettra d'accentuer le développement touristique de Charleville-Mézières. Il s'inscrit dans la continuité de la « Trans-Ardenne » très fréquenté mais aussi dans un projet en cours d'étude, d'une voie verte à une échelle régionale. Ce projet consisterait à relier Charleville-Mézières à d'autres villes régionales (Reims, Troyes...) en utilisant uniquement les berges des fleuves et des canaux (voir annexe II page 4).

Cependant, le financement d'un tel projet par la ville n'est pas envisageable aujourd'hui, même si celui-ci ne nécessite pas de lourds investissements. Les difficultés sociales (le taux de chômage à Charleville-Mézières atteint 18,7%, source : INSEE 2006) sont telles que les politiques ont décidé d'investir massivement dans le développement économique de la ville et dans les actions sociales. C'est donc un projet qui s'inscrit dans le moyen ou le long terme.

BIBLIOGRAPHIE

- Alain SARTELET, *Mézières, les fortifications et la citadelle*, Editions Terres Ardennaises.
- Gérald DARDART, *Un peu d'histoire*.
- Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, *Dictionnaire de l'aménagement et de l'urbanisme*.
- *Protection des berges (restauration) par la technique végétale*, documentation Voies Navigables de France, Subdivision de la Navigation du Nord-Est.
- *Guide de gestion de la végétation des bords de cours d'eau*, documentation Voies Navigables de France, Subdivision de la Navigation du Nord-Est.
- *Gestion du Domaine Public Fluvial, synthèse de la législation et réglementation, cours d'eau, canaux, ports*, documentation Voies Navigables de France, Subdivision de la Navigation du Nord-Est.
- *Gestion de la ripisylve et des plantations, aspect réglementaire et halieutique*, documentation Voies Navigables de France, Subdivision de la Navigation du Nord-Est.
- *Inauguration du nouveau barrage des Quatre Cheminées à Givet le 22/04/10*, documentation Voies Navigables de France.
- *Les inondations dans les Ardennes, le Plan de Prévention des Risques (PPR)*, documentation Service Urbanisme et Habitat de la ville.
- *Disposition de classement de la Réserve naturelle régionale de la Côte de Bois en Val à Charleville-Mézières*.

TABLE DES CARTES ET SCHEMAS

Localisation de Charleville-Mézières dans l'espace français et européen.....	5
L'itinéraire pédestre par la ville.....	9
L'itinéraire cycliste par la ville	11
Itinéraire par les berges de Meuse.....	13
Propriété des berges de Meuse.....	16
Localisation des services et activités de loisirs.....	18
Représentation de l'itinéraire par les berges de Meuse intégrée dans son cadre naturel et patrimonial.....	23
L'état actuel des berges.....	26
Localisation de la voie verte par rapport à l'itinéraire.....	28
Localisation des berges bénéficiant du matelas de pierres et « boudins de coco ».....	36
Coupe de la berge.....	40
Vue de la berge avec ponton.....	42
Vue de dessus du parcours se raccordant à la plaine du Mont-Olympe.....	44
Accessibilité du parcours depuis le pont de l'avenue Forest.....	45
Localisation de la passerelle et des aménagements sécuritaires du pont du Theux.....	47
Localisation des panneaux le long de l'itinéraire.....	49
Localisation des modules dans la forêt du Mont-Olympe.....	53
Localisation de l'embarcadère et du trajet réalisé.....	55
Récapitulatif des aménagements des berges de Meuse.....	56

TABLE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1 : Canal des moulins.....	14
Photo 2 : Canal de l'Est.....	14
Photo 3 : Pont du Theux.....	14
Photo 4 et 5 : Chemins forestiers de bois-en-val peu entretenus.....	20
Photo 6 et 7 : Haut de la colline du Mont-Olympe.....	20
Photo 8 et 9 : Porte de Bourgogne en mauvaise état.....	21
Photo 10 : Four à chaux en ruine.....	21
Photo 11 : Anciennes usines désaffectées.....	22
Photo 12 : Station d'épuration.....	22
Photo 13 et 14 : Chemin de halage difficile d'usage.....	24
Photo 15 et 16 : Berges réaménagées.....	25
Photo 17 : La « Trans-Ardenne ».....	27
Photo 18 : Effondrement de berges.....	33
Photo 19 : Revêtement de sol utilisé.....	41
Photo 20 : borne multifonction.....	40
Photo 21 : Eclairage ponton.....	40
Photo 22 : Exemple de bateau restaurant.....	41
Photo 23 : Passerelle bois.....	46
Photo 24 : Panneau informatif.....	48
Photo 25 : mobilier urbain.....	50
Photo 26 : Ponton pêcheur.....	51
Photo 27 : Borne kilométrique en bois.....	51
Photo 28 : Borne escamotable mécanique.....	51

Convention de superposition de gestion

Entre

Le Président de Voies Navigables de France,

le Préfet du département (1), représenté par le Chef du Service de la Navigation, en vertu d'une délégation en date du,

le Maire de la commune de (le Président du Conseil Général) agissant au nom et pour le compte de la dite commune (du département) en vertu d'une délibération du Conseil Municipal (général) en date du,

il est convenu ce qui suit :

Vu le code du Domaine de l'Etat ;

Vu le code du Domaine Public Fluvial ;

Vu la circulaire n° 11 du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme du 10 février 1958 relative à l'emprunt du domaine public artificiel par un chemin public ;

Vu la circulaire n° 70-145 du Ministère de l'Equipement et du Logement du 23 décembre 1970 relative à la déconcentration en matière de gestion domaniale conjointe ;

Vu le décret- n° 82-627 du 21 juillet 1982 (art.4) pris en application des articles 3 des décrets n° 82-389 et n° 82-390 relatifs aux pouvoirs des Commissaires de la République sur les Services de Navigation ;

Vu la loi de finances pour 1991 (n°90.1168 du 29 décembre 1990) , notamment son article 124 ;

Vu la loi n° 91.1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports, notamment son article 1er II et III ;

Vu le décret n° 91.796 du 20 août 1991 relatif au domaine confié à Voies Navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n°90.1168 du 29 décembre 1990) ;

Vu l'arrêté du 24 janvier 1992 pris en application de l'article 1er du décret n°91.796 du 20 août 1991 relatif au domaine confié à Voies Navigables de France par l'article 124 de la loi des finances pour 1991 ;

Vu l'instruction du 20 mars 1992 relative à la consistance du domaine confié à Voies Navigables de France ;

Article 1er :

La superposition de gestion s'exerce sur les terrains désignés ci-après, dépendant du domaine public fluvial confié à Voies Navigables de France et figurés en sur le plan au annexé à la présente convention :

- décrire le terrain (voie d'eau, PK, linéaire). (1)

.../...

Article 2 :

Le Préfet du département remet à Monsieur le Maire (le Président de Conseil Général) de la commune de le droit d'assumer concurremment avec Voies Navigables de France la gestion des terrains en cause, aux charges et conditions prévues à la présente convention.

Article 3 :

Les terrains désignés à l'article 1er de la présente convention continueront à faire partie du domaine public fluvial. Dans le cas d'un déclassement de la voie communale (départementale), la gestion de ces terrains reviendra à Voies Navigables de France. (1)

Article 4 :

Voies Navigables de France, gestionnaire, conservera le droit d'apporter au domaine public toutes les modifications nécessaires au service de la navigation, sans que la commune (le département) puisse s'y opposer, ni obtenir aucune indemnité pour les dommages qu'elle éprouverait.

Article 5 :

Le Préfet ou Voies Navigables de France, conserveront le droit, si les besoins de la navigation viennent à l'exiger, de requérir la suppression de la gestion des terrains en cause comme voie communale (départementale), sans que la commune (le département) puisse s'y opposer. (1)

Article 6 :

La commune (le département) ne pourra modifier ou supprimer les ouvrages établis sur le domaine public fluvial sans en avoir au préalable obtenu l'autorisation de Voies Navigables de France.

Article 7

Il ne pourra être délivré d'autorisation de voirie sur les parties en cause du domaine public fluvial qu'en accord avec le représentant local de Voies Navigables de France ou son délégataire.

Article 8 :

La commune (le département) procédera à l'aménagement des terrains, dans les conditions suivantes :

- Les travaux exécutés en application de la présente convention donneront lieu à l'établissement d'un procès verbal de recollement établi conjointement par le Maire (Président du Conseil Général) et le représentant local de Voies Navigables de France (facultatif).

Article 9 :

Dans toute l'étendue des terrains en cause, la commune (le département) entretiendra la chaussée et ses dépendances, à ses frais exclusifs. (1)

Article 10 :

La circulation et le stationnement des véhicules sur la voie en cause seront réglementés par l'autorité municipale (départementale) en accord avec le service de la navigation. L'arrêté réglementant la circulation et le stationnement devra rappeler que les agents assermentés de la navigation resteront habilités pour constater les contraventions de leur compétence et dresser procès-verbal. (1)

.../...

Article 11 :

La commune (le département) prendra entièrement à sa charge la signalisation routière de jour et de nuit sur la voie en cause. Il en sera de même pour l'éclairage, s'il est jugé nécessaire d'en installer un. (1)

Article 12 :

La commune (le département) sera responsable des dommages pouvant résulter du mauvais état de la voie, d'un défaut de signalisation ou d'éclairage et d'une manière générale, de l'emploi de la voie par le public. (1)

La réparation des dommages et désordres aux ouvrages, conséquences de l'aménagement et de l'ouverture au public de la voie, seront entièrement à la charge de la commune (du département...). (1 et 2)

De plus, en toutes circonstances, les travaux nécessaires au rétablissement de la circulation (tels que définis à l'article 8) demeureront à la charge de la commune (du département...). (1 et 2)

Article 13 :

Les droits des tiers seront, dans tous les cas, réservés.

Article 14 :

La présente convention est consentie à titre gratuit. (3)

Article 15 :

La présente convention sera autorisée par arrêté de Mr le Préfet du département de.....après avis de Mr le Directeur des Services Fiscaux. Elle prendra effet dès l'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral l'autorisant.

Fait à, le

Le maire de la commune de
.....
(le Président du
Conseil Général ..)

Le Préfet du département
.....
et par délégation le Chef du
Service de la Navigation

Le Président de Voies Navigables de France

(1) La superposition peut concerner d'autres parties du DPF que les chemins de Services (à l'exclusion des plans d'eau) et d'autres fins que la circulation publique, dans ce cas adapter les termes de la convention.

(2) Clauses facultatives qui peuvent avoir leur intérêt dans le cas d'aménagements importants.

(3) Négocier préalablement le cas échéant, des dommages intérêts pour perte de revenus ou suppléments de charges.

Annexe II



Source : www.voiesvertes.com

35 allée Ferdinand Lesseps
37200 TOURS
tél : 02 47 36 14 55
fax : 02 47 36 14 51

TITRE : Développement des berges de Meuse à Charleville-Mézières

RESUME

La Meuse est un élément structurant de la ville de Charleville-Mézières, parcourant du Sud au Nord l'agglomération. Cependant, les berges de Meuse n'offrent pas toutes leurs potentialités, certaines possèdent déjà un sentier de promenade tandis que d'autres sont laissées à l'abandon.

Le projet, à l'échelle de l'agglomération, propose donc un parcours sur l'ensemble des berges de Meuse permettant à la fois de développer les modes de transports doux, peu présent dans la ville, et de faire découvrir une partie du patrimoine naturel et historique de la ville.

Les aménagements proposés permettront donc de répondre aux impératifs de continuité du parcours, de sécurité (renforcement des berges par techniques végétales) et d'attente des différents utilisateurs (promeneurs, sportifs, agents d'entretien...). Ainsi, ceux-ci pourront circuler librement, à l'écart des automobiles, tout en profitant du calme et du cadre bucolique le long de l'itinéraire.

MOTS-CLES

Charleville-Mézières, Meuse, berge, voie verte, transport doux, techniques végétales, valorisation du patrimoine.

Tuteur : Jean-Paul CARRIERE

Bastien GOULET
DA 3
Année 2009-2010

