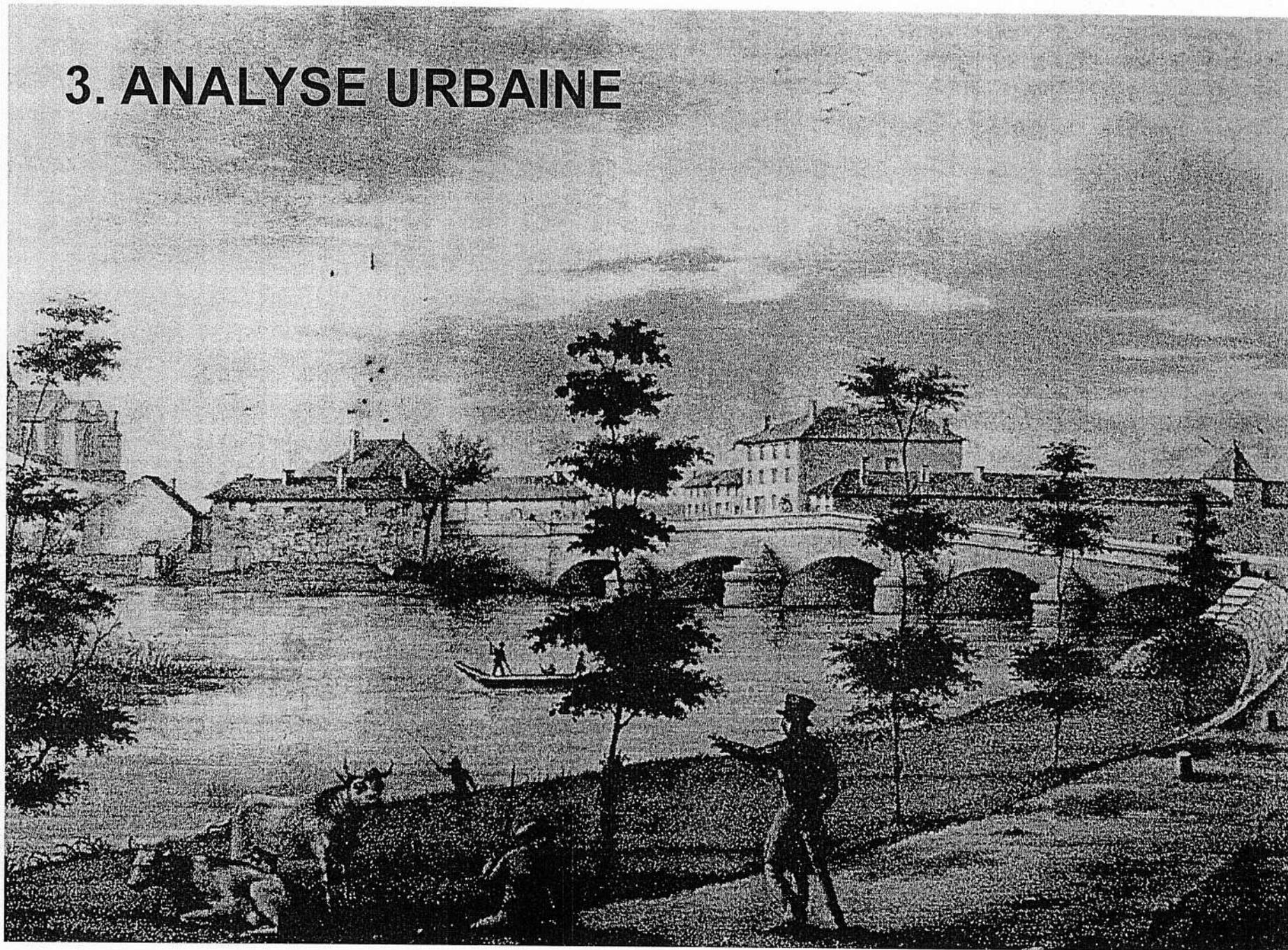
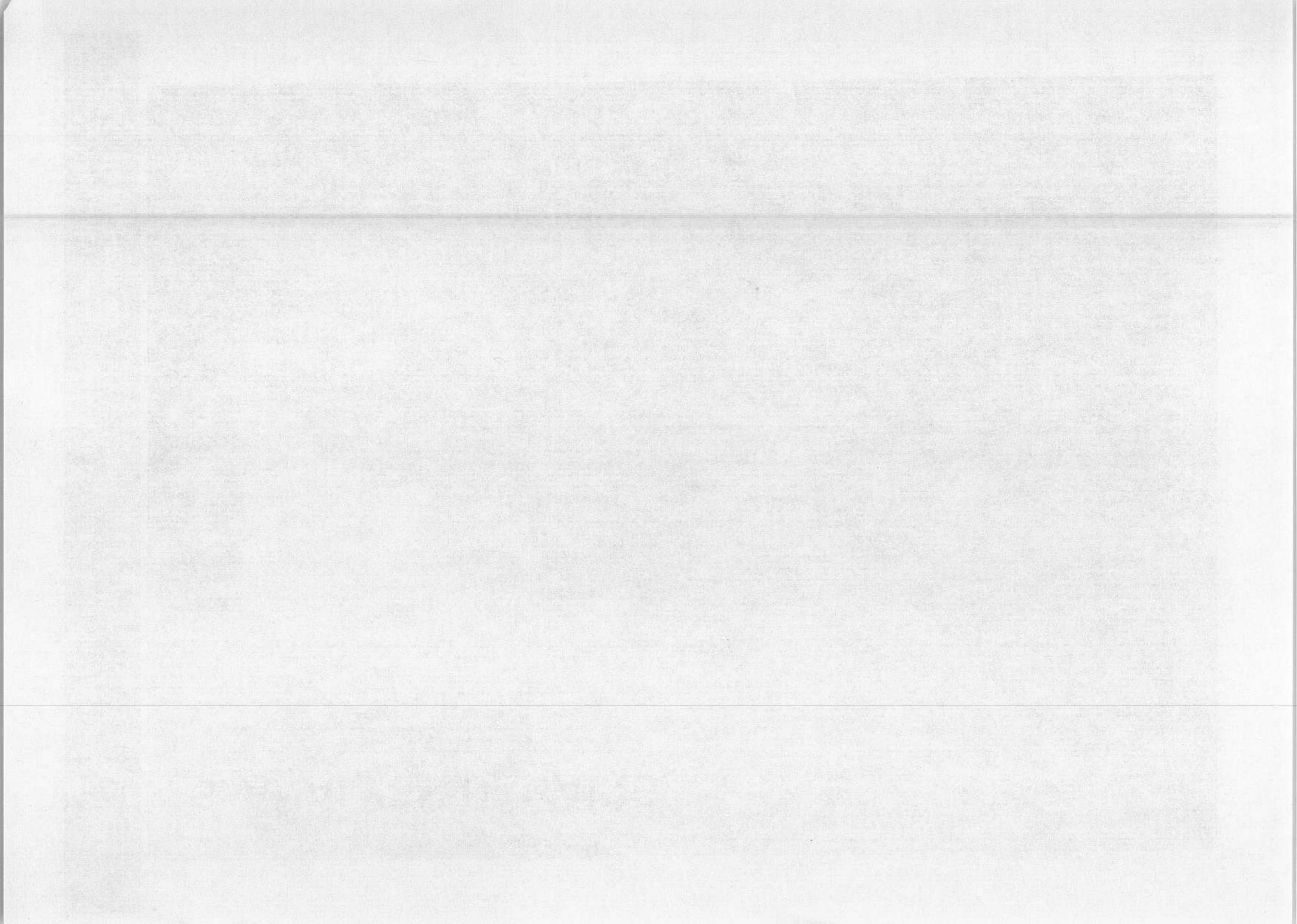


3. ANALYSE URBAINE





3-1 Histoire et évolution urbaine

3-1-1 Les origines

Les premières traces d'occupation permanente du territoire de Richemont semblent remonter à l'époque gallo-romaine. Idéalement situé à la confluence de l'Orne et de la Moselle, on a retrouvé sur ce site de «*passage*» quelques objets médiométriques datant du second âge du fer.

Entre 70 et 255 après J.C., les Gallo-Romains ont aussi marqué l'endroit par de très belles réalisations. Outre la construction de la voie romaine reliant Metz à Trèves, des sculpteurs locaux ont laissé un superbe groupe cavalier-anguipe que l'on peut aujourd'hui admirer aux musées de Metz.

Mais ce sont les Francs qui auraient baptisé définitivement l'endroit. Selon différents historiens, l'origine du nom «*Richemont*» proviendrait de «*Ricarii Mons*». Cette latinisation d'une dénomination franque se traduisait probablement par «*le mont de Richard*», «*Ric-Har*» étant un ancien nom germanique qui a donné aujourd'hui le prénom de «*Richard*». Cette hypothèse pourrait être renforcée par l'étymologie des communes avoisinantes comme Gandrange, Boussange et Uckange. Chacune aurait aussi des origines franques, par la présence du suffixe «*-ange*», qui selon l'étude des noms de lieux serait de consonance germanique.



Le cavalier de Richemont aux Musées de la Cour d'Or à Metz

3-1-2 L'époque médiévale, la forteresse disparue

Alors que le pouvoir politique est éclaté suite au déclin de l'empire romain, puis à la division de celui de Charlemagne, Richemont devient une «*marche*» entre Lorrains et Luxembourgeois.

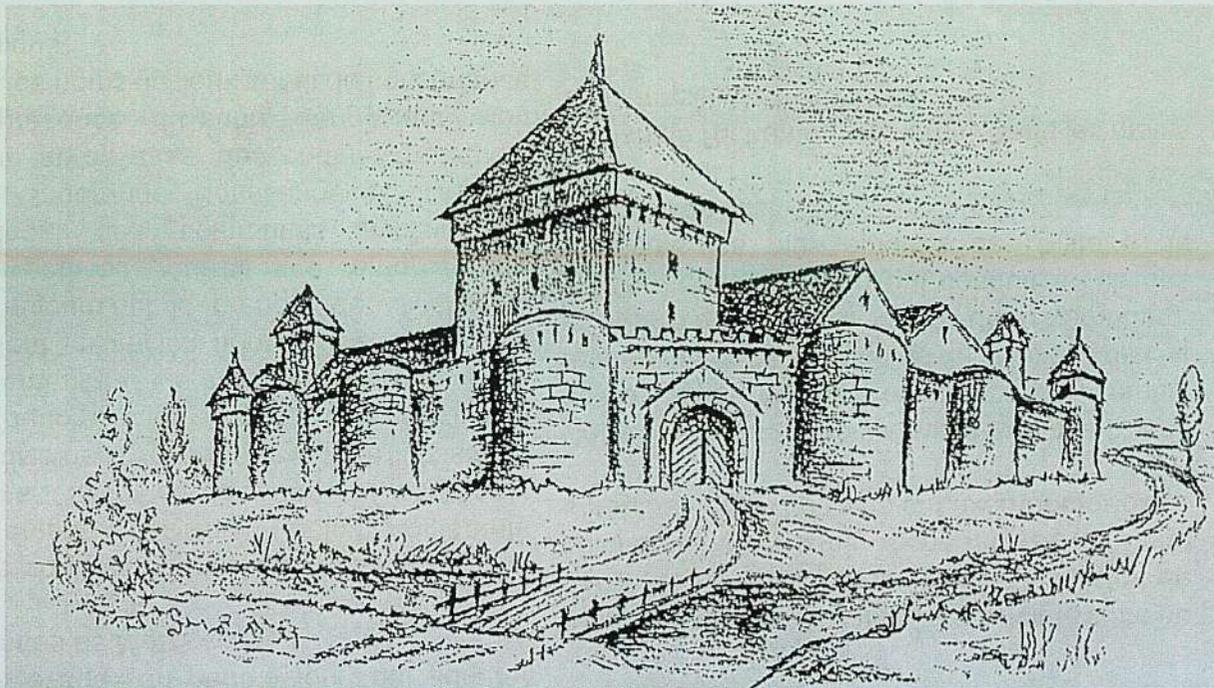
Cette division se retrouve sur le territoire même de la seigneurie de Richemont qui semble relever par certains endroits de la famille de Bar et pour d'autres de la famille de Luxembourg. Et c'est cette situation qui conduit à l'un des moments les plus épiques de l'histoire du territoire de Richemont.

Le ban de Richemont est tombé dans les mains de la famille de Rodemack.

En 1411, Gilles de Rodemack y fait construire un château à l'embouchure de l'Orne et de La Moselle. Le château portera le nom d'Ornelle. Il se trouve sur une île protégée par l'Orne, la Moselle et un fossé creusé pour insulariser la citadelle. La forteresse est composée de plusieurs puissantes tours et de larges murailles construites en grosses pierres de taille. On est à la fin du Moyen Age et l'artillerie n'en est qu'à ses balbutiements.

L'un des chroniqueurs de l'époque, Philippe de Vigneulles, la décrit comme étant «*l'ung des biaux fort et bien devisés qui alors fût à XX lues à l'entour*». Mais le petit seigneur, coincé entre le duché de Luxembourg, la ville de Metz et les ducs de Bar, est très virulent et organise des campagnes de pillages des deux côtés de la frontière. Excédés, les ennemis d'hier se rassemblent au sein d'une alliance contre le petit seigneur de Rodemack et décident d'attaquer simultanément toutes ses fortifications.

Après le siège, un traité est finalement signé avec le seigneur de Rodemack. Trois semaines plus tard, conformément au traité d'alliance, les Mosellans démantèlent entièrement le château jusqu'à ne plus laisser de traces visibles et se partagent un important butin. La seigneurie de Richemont n'est plus.



Reconstitution de la forteresse d'Ornelle détruite en 1493, d'après Roland Pirche

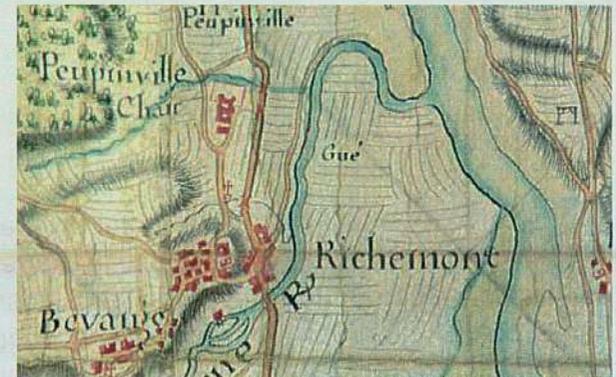
3-1-3 L'époque moderne, le château de Pépinville.

Brûlé en 1475 après une razzia des Lorrains, le château de Pépinville est l'une des pièces de la seigneurie du même nom qui est aux mains de la famille de Lellich depuis le XV^{ème} siècle. Cette famille, nettement moins chevaleresque et guerrière que les seigneurs de Richemont, va faire fructifier ses terres. Et en 1681, les deux seigneuries vont être enfin réunies sous l'égide des Mohr de Waldt.

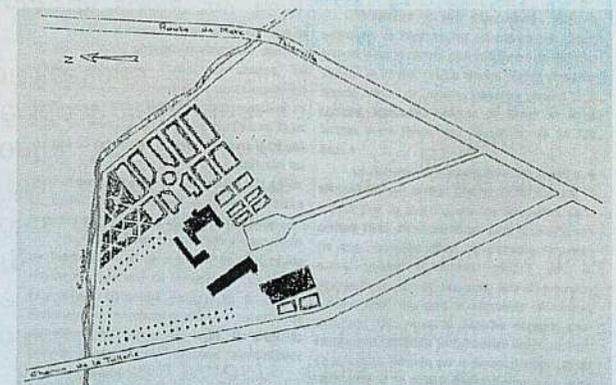
Puis la grosse ferme de Pépinville va changer d'aspect en 1776 avec l'intervention

de la famille de Larratégnny de Vignolles, qui lui donnera une architecture beaucoup plus proche de l'esprit du XVIII^{ème} siècle.

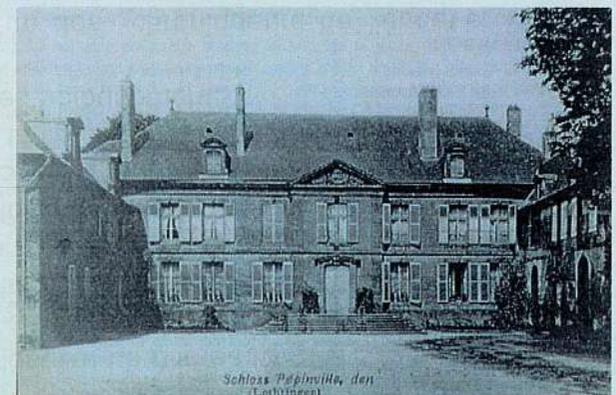
C'est également le XVIII^{ème} siècle qui va nous fournir la première image du ban de Richemont, les ingénieurs géographes du cabinet des Naudins parcourant notre région et effectuant les premiers relevés topographiques. On découvre alors Richemont surplombant l'Orne, mais une partie du village se trouve déjà au bas de la côte, sur la rive gauche de l'Orne. Les écarts de Bévange et de Pépinville sont mentionnés et la carte fait état d'un gué sur l'Orne.



Carte de Naudin entre 1728 et 1739



Plan du château de Pépinville en 1810



Château de Pépinville au début du XX^e siècle

3-1-4 Richemont en 1908

Avec la défaite française de 1870, une partie de la Lorraine et l'Alsace sont annexées au nouvel empire germanique sous la conduite de Guillaume 1^{er}. La commune de Richemont garde de cette époque un cadastre très bien conservé et qui nous donne une image précise de son territoire.

L'esquisse décrite par la carte de Naudin semble se confirmer. Hormis les écarts, il existe deux noyaux villageois pour Richemont : une partie haute (autour de l'église Saint-Gorgon reconstruite dans un style néo-gothique en 1864), et une partie basse qui se développe le long de la voie qui traverse l'Orne et conduit vers Uckange.

On remarque en partie haute que, sur la place de l'église, un îlot central trônait à l'emplacement des places de stationnement actuelles. Il est à noter aussi que les maisons sont collées les unes aux autres, offrant un front compact sur la rue.

La division du village le rend difficilement classable. Il est à la fois un village-tas quand le relief est fort (Richemont-Haut), et un village-rue quand il y a peu de relief (Richemont-Bas). Cette division s'affirme encore plus avec le tracé de la voie ferrée, construite en 1853, qui coupe radicalement les deux entités.

Le noyau de Bévange, à l'ouest, est lui aussi assez compact et prend la forme d'un village-rue traditionnel, typique du plateau lorrain.



Café de la Gare en 1908



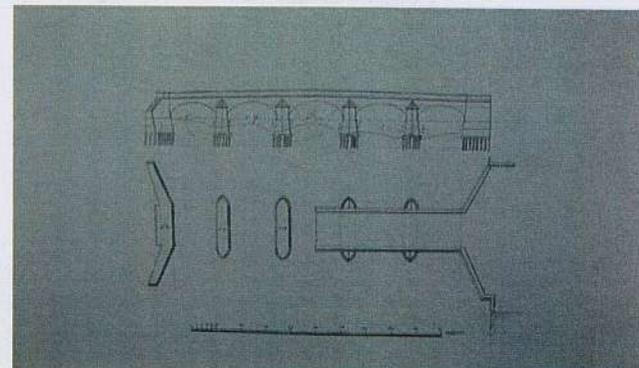
La maison Fridrick avant 1914



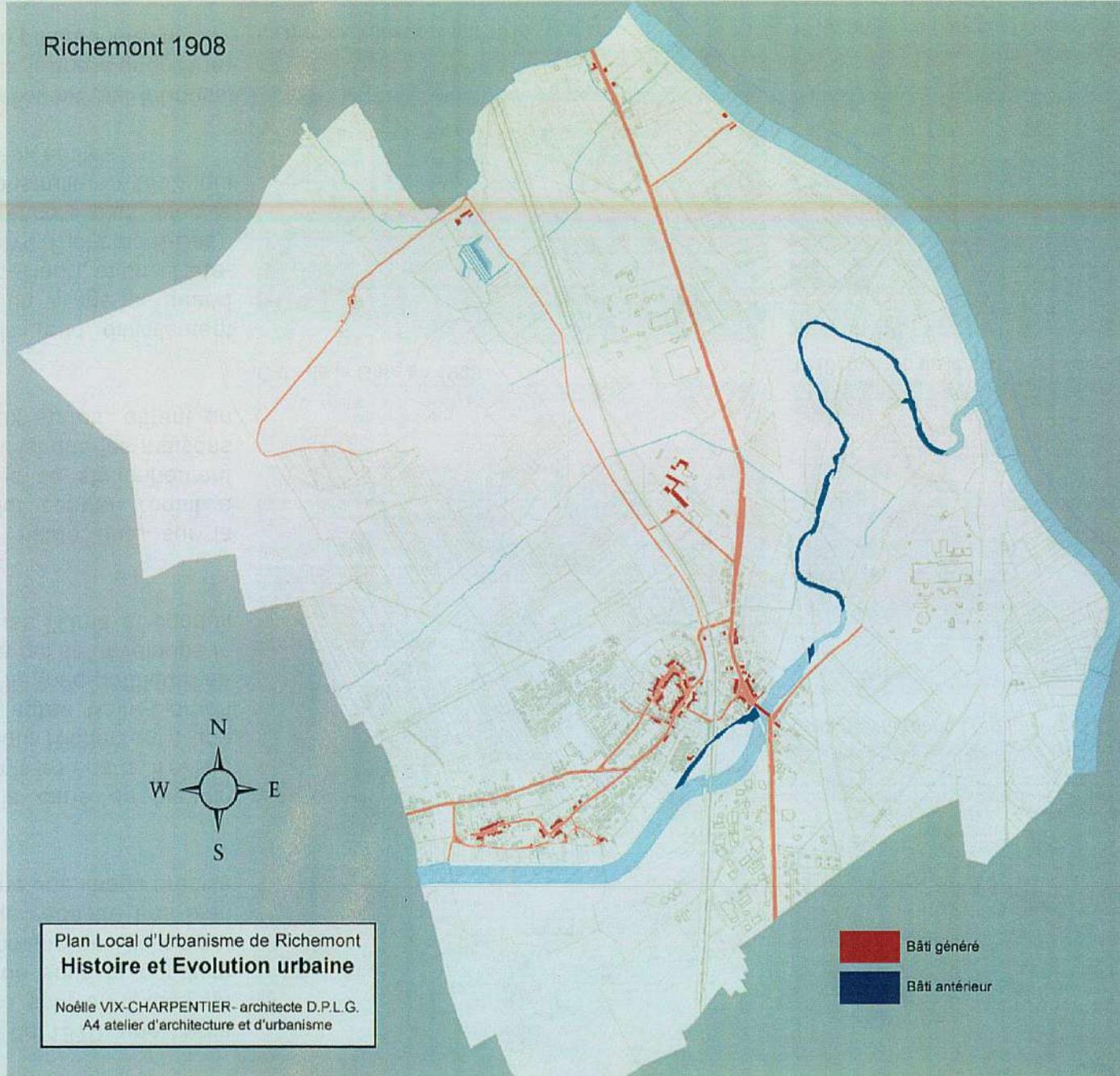
Épicerie «la roche Lorraine» en 1923



1910, maison de la statue de Saint-Jacques-le-Majeur



1810, projet du pont sur l'Orne (archives départementales 57)



3-1-5 Jusqu'en 1960, le développement industriel de Richemont

De la fin de la seconde guerre mondiale au début des années 1960, le village connaît un véritable essor. Ce développement lié au renouvellement de la sidérurgie lorraine durant les «*Trente Glorieuses*» a permis la construction de la centrale électrique.

Créée en 1950, cette centrale sidérurgique recueille les excédents de gaz des différents hauts fourneaux du secteur (Moselle, Orne et Fensch). Elle les transforme en électricité pour alimenter les nouveaux hauts fourneaux électriques et les laminoirs. La centrale s'installe au bord du canal des mines de fer de la Moselle creusé entre 1929 et 1932.

En septembre 1957 débute la construction de l'usine «*Air Liquide*». Elle produit un quart de la production française de gaz industriel.

Le village s'est largement étoffé. A partir de la photo de 1930 qui montre encore une commune très rurale, le village a, par la suite, commencé à s'étendre le long des voies les plus importantes, vers Uckange et Mondelange, et le long de la voie menant à Boussange.

Les maisons sont beaucoup plus éparpillées sur le territoire, moins concentrées, contrairement à la période antérieure.

On construit de grands équipements dans les années 1950 (mairie, écoles, ...) afin d'accueillir les nouvelles populations du plateau du Berg.



1930, la place de l'église est encore construite.



La centrale sidérurgique, avant déconstruction



Usine «Air Liquide»



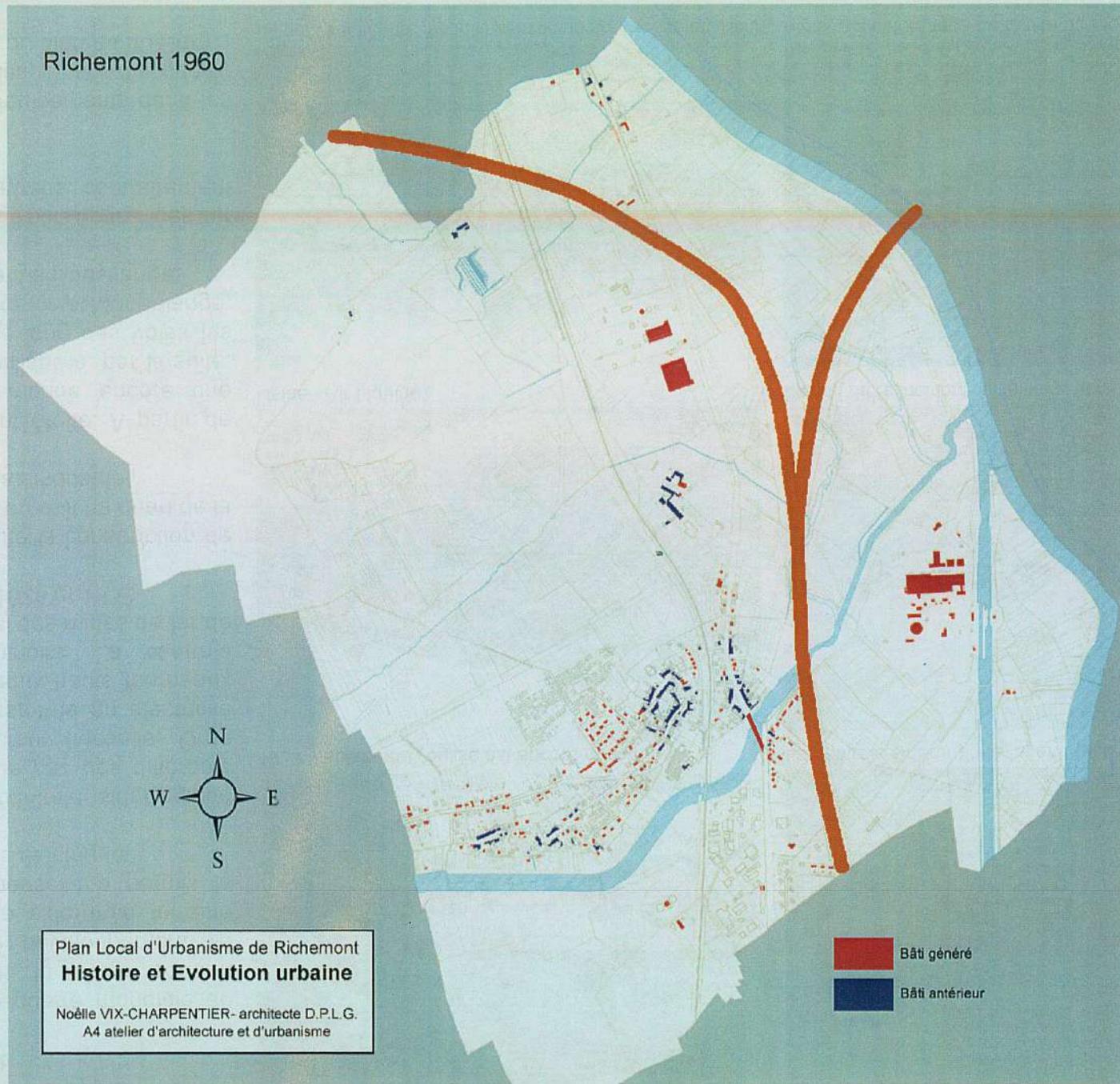
Le port de Richemont sur le canal percé entre 1929 et 1932



Le pont sur l'Orne, reconstruit avec un nouvel axe en 1953



Maison à colombage de la cité du Moulin, années 1950



3-1-6 Les années 1960, première crise économique

En 1965, l'autoroute A31 est mise en service pour le secteur de Richemont. Sa construction, tout comme celle de l'A30, avait débuté en 1957.

La période entre 1960 et 1970 est un moment de crise dans la sidérurgie de la vallée de L'Orne. L'activité ralentit et les constructions de logements sont moins nombreuses.

Mais le schéma amorcé durant la période précédente perdure. On construit principalement des pavillons sur de grandes parcelles ou dans des lotissements. La cité de la Vallée se voit agrandie avec des maisons jumelées le long de l'allée des Platanes. La première tranche du lotissement du Berg vient de se terminer et l'on commence la seconde tranche avec des pavillons le long de la rue des Alouettes.

On peut noter aussi que le cours d'eau a été rectifié avec la construction de l'autoroute mais aussi de l'usine de Gandrange. Les méandres de l'Orne ont ainsi été canalisés et parfois supprimés. Lors de ces transformations, l'île du Pâquis a perdu son insularité.



L'autoroute ouverte en 1965



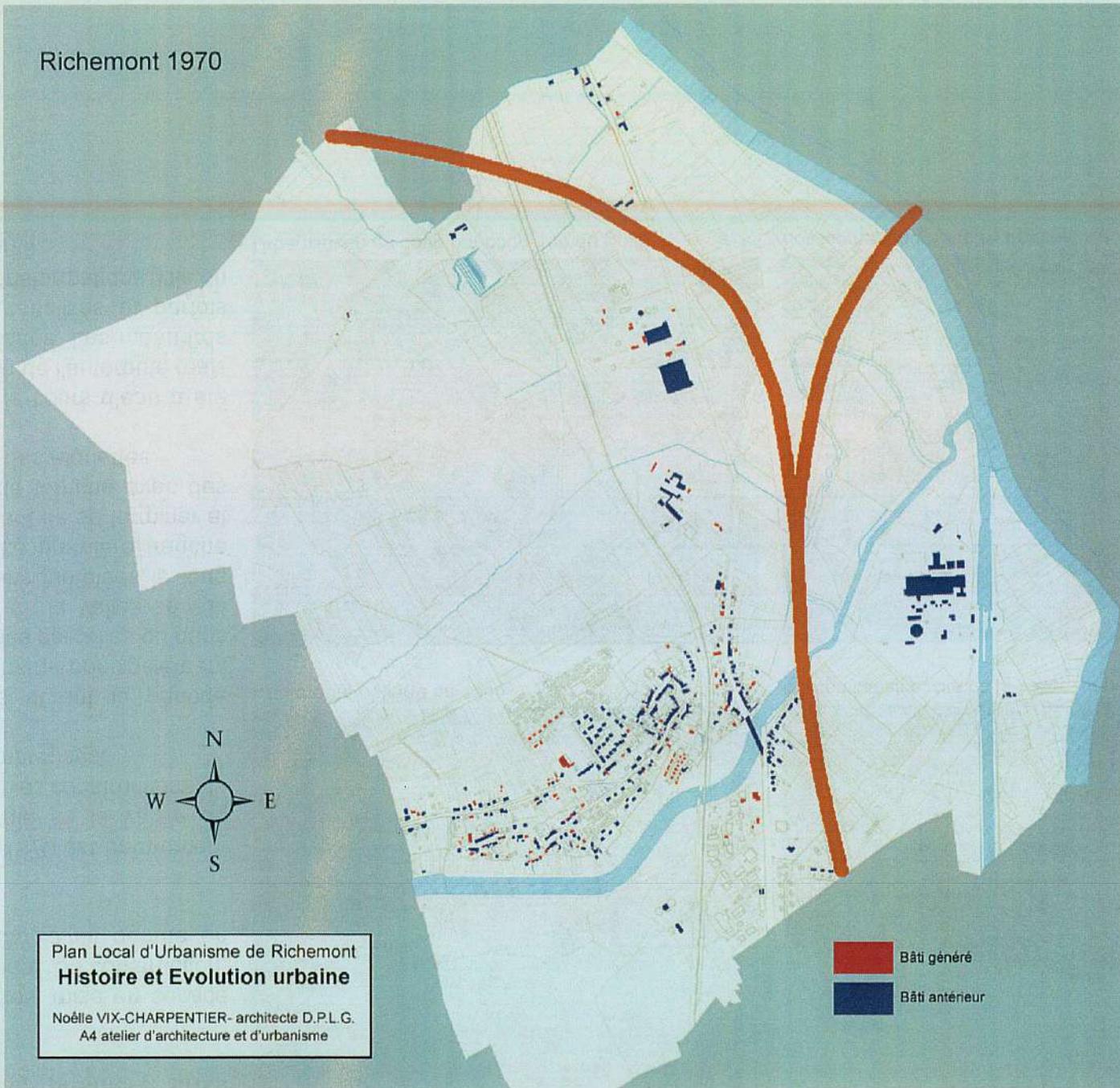
Maison jumelée, cité de la Vallée, début des années 1960



Urbanisation au coup par coup, rue du Bois



Lotissement du Berg 2^{de} tranche, rue des Alouettes



3-1-7 Les années 1970-1980, un développement au ralenti

La construction de pavillons continue mais à un rythme qui semble ralentir. Les années 1970 ne voient que la réalisation d'opérations au coup par coup en remplissant des dents creuses, notamment le long de la route vers Boussange et dans le quartier de «Bévange».

Le lotissement du Berg prépare sa troisième phase dont la réalisation se termine dans les années 1980. Ainsi, l'étalement urbain dû à l'habitat ne fait que se renforcer, et la demande en pavillons ne cesse d'augmenter dans cette partie de la Lorraine entre Metz et Luxembourg.

Les champs de pavillons sont de grands consommateurs d'espace. Autour de chaque maison isolée, on retrouve généralement une bande de terre aussi étroite qu'inutile car difficilement aménageable, là où une meilleure concentration du bâti permettrait de dégager de plus vastes jardins d'un seul tenant.

Cette période voit aussi le démarrage timide de la zone artisanale du Champ de Mars en 1975, située entre l'Orne, la R.D.953 et la voie ferrée.



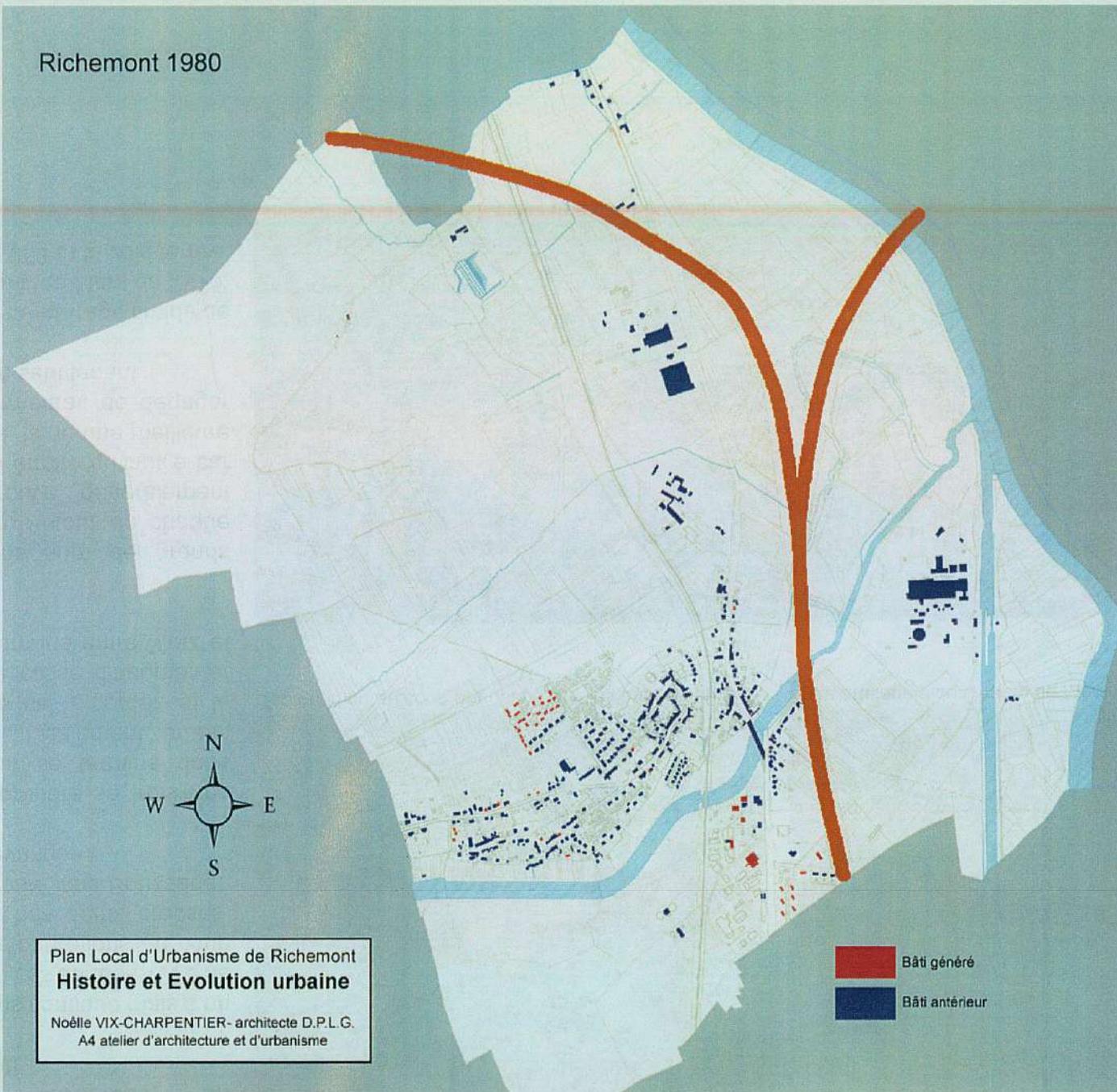
Construction au coup par coup dans les années 1970



Zone artisanale du Champ de Mars



Lotissement du Berg, 3^e tranche (rue des Bouvreuils)



3-1-8 1990 à aujourd'hui, reprise de l'expansion

On termine la quatrième tranche du lotissement de Berg pour commencer à partir de 2007 la cinquième tranche, puis la sixième en 2015. Les espaces vides se sont comblés par de nombreuses constructions qui sont venues remplir les dents creuses.

La zone artisanale du Champ de Mars s'est largement développée et semble avoir attiré de nombreuses entreprises, bien que parfois des pavillons d'habitation aient réussi à s'y glisser.

Durant cette période comme dans de nombreuses autres communes de Moselle, la surface bâtie a largement étendu son emprise. On ressent les grandes transformations du XX^e siècle sur le territoire. Notamment le passage d'une agriculture traditionnelle faite d'exploitations de taille moyenne à une agriculture beaucoup plus industrialisée avec peu d'exploitants mais de grandes surfaces cultivables.

Ces transformations sont liées à un virage dans le système de production. L'Europe occidentale passe peu à peu d'un mode économique basé sur l'exploitation des matières premières et de leurs transformations (secteur économique primaire et secondaire) à une économie reposant beaucoup plus sur le secteur économique tertiaire (les industries de services: assurances, intermédiation, formation, études et recherche, administration, ...).

Le nombre d'emplois se réduisant dans les industries lorraines, la commune a cherché à diversifier son attractivité en développant sa zone artisanale. Mais malgré cela, le village devient le refuge d'une population active travaillant essentiellement dans le secteur tertiaire et se levant tous les matins pour se rendre à Metz ou à Luxembourg.

La problématique de développement des communes du secteur passe alors par un questionnement sur l'identité de chaque collectivité, son rôle et son évolution au sein de la récente Communauté de Communes Rives de Moselle.



Nouveaux bâtiments d'activités le long de la RD953



5^e tranche du lotissement du Berg



5^e tranche du lotissement du Berg



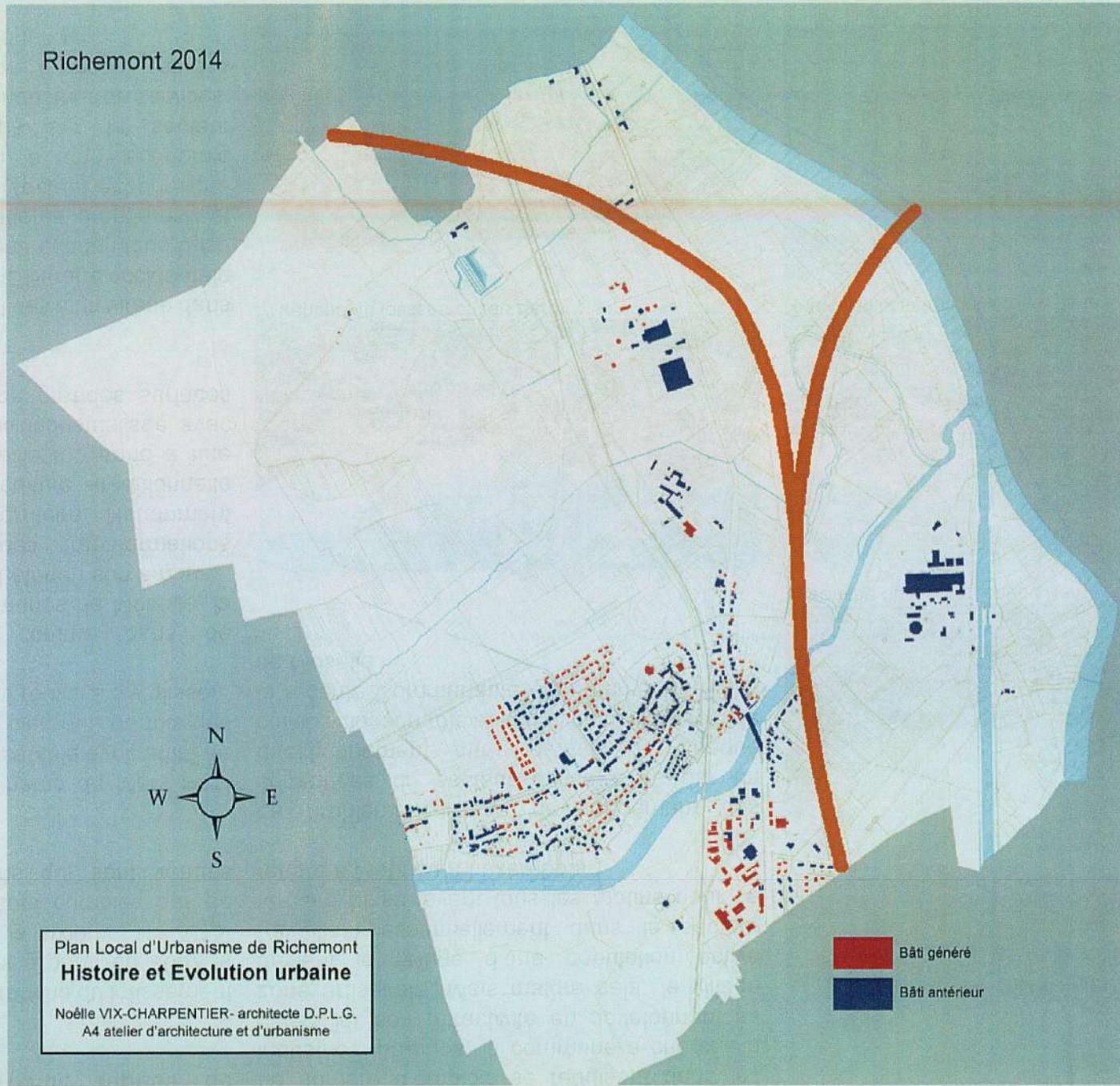
Nouvelles constructions route de la Centrale



Le dojo



Petits collectifs route de Bousange



3-2 Réseau viaire

3-2-1 Les axes structurants

Sur le territoire de Richemont passent les **autoroutes A30 et A31**. Situées dans le fond de la vallée de la Moselle et entourées de zones inondables, elles n'ont eu pour le moment qu'un impact relativement faible dans le développement de la ville. Mais les nuisances sonores et autres sont tout de même ponctuellement très fortes sur la rive droite de l'Orne, au niveau de la cité de la Vallée et dans la rue de l'Orne.

Le village traditionnel, comme on a pu le voir dans la partie historique, s'est surtout développé le long de la R.D.953, sur la rive gauche de l'Orne, et le long de l'ancienne R.D.54 reliant Richemont à Boussange, qui aujourd'hui a été déclassée en voie communale.

La R.D.953 est sans doute un des points noirs du ban de Richemont d'un point de vue paysager et urbain. En effet, la configuration de la route n'impose pas à l'automobiliste de ralentir, bien qu'il s'agisse d'un axe de transit en zone agglomérée. Des aménagements sont possibles, avec cependant des contraintes particulières dans le quartier du Marabout car cet axe accueille régulièrement des transports exceptionnels au nord du giratoire RD60.

La voie de contournement de **la R.D.54** passe quant à elle au nord du village de Richemont afin d'alimenter la rive gauche de la vallée de l'Orne. Axe de transit hors agglomération, elle

n'a pas, pour le moment, une forte influence sur le développement de la commune, si ce n'est qu'elle contient l'urbanisation de Richemont sur la rive sud de sa chaussée. En effet, si la zone urbaine franchissait cette route, il ne s'agirait plus d'une déviation mais d'un axe urbain. Cette route est accidentogène (voir chapitre 1-1-2).

La R.D.60, enfin, relie le Marabout à Guénange, autrement dit l'échangeur d'Uckange-Richemont à celui de Bertrange-Guénange. Cette voie sert donc de délestage à l'A31 en cas de travaux ou de perturbations ponctuelles.



Autoroute A31 au-dessus de l'Orne



R.D.953 entre le Marabout et Pépinville



Le pont sur l'Orne de la R.D.953: un langage très routier



Passage de la R.D.54 au-dessus de la voie ferrée



Giratoire du Marabout (croisement R.D.60 et R.D.953)

3-2-2 Les entrées de ville

On dénombre 5 entrées de ville majeures pour la commune de Richemont.

Elles correspondent tout d'abord à la route départementale n°953. Au **Marabout** (entrée n°1), elle a un statut particulier. On peut assimiler cette partie de Richemont comme l'entrée de ville sud d'Uckange. Les maisons construites en pointillés s'ouvrent directement sur la départementale, avant que l'on aborde une partie urbaine nettement plus dense correspondant au territoire d'Uckange.

Le Marabout et Uckange apparaissent donc comme une seule entité urbaine dont l'entrée sud serait le giratoire marquant la connection entre la R.D.60 et la R.D.953. Celui-ci doit absorber la circulation entrant et sortant des autoroutes A30 et A31, ce qui lui donne un caractère beaucoup plus routier qu'urbain, les piétons et les cyclistes n'y ayant pas leur place.

C'est après avoir passé le second giratoire situé à proximité de **Pépinville** que l'on peut enfin rentrer dans Richemont (n°2). Ce passage est surtout marqué par un ancien commerce assez délabré. Puis de chaque côté de la voie, apparaissent régulièrement des bâtisses réduisant progressivement le nombre de dents creuses avant de trouver un tissu urbain relativement dense. Tournées vers la voie, les maisons ont surtout été construites avant la Seconde Guerre Mondiale.



Le Marabout : entrée depuis Uckange



Le Marabout : giratoire depuis Richemont



Entrée dans Richemont-bas depuis le nord



Entrée de Richemont-haut rue de la gare



Entrée de Bévange depuis Boussange

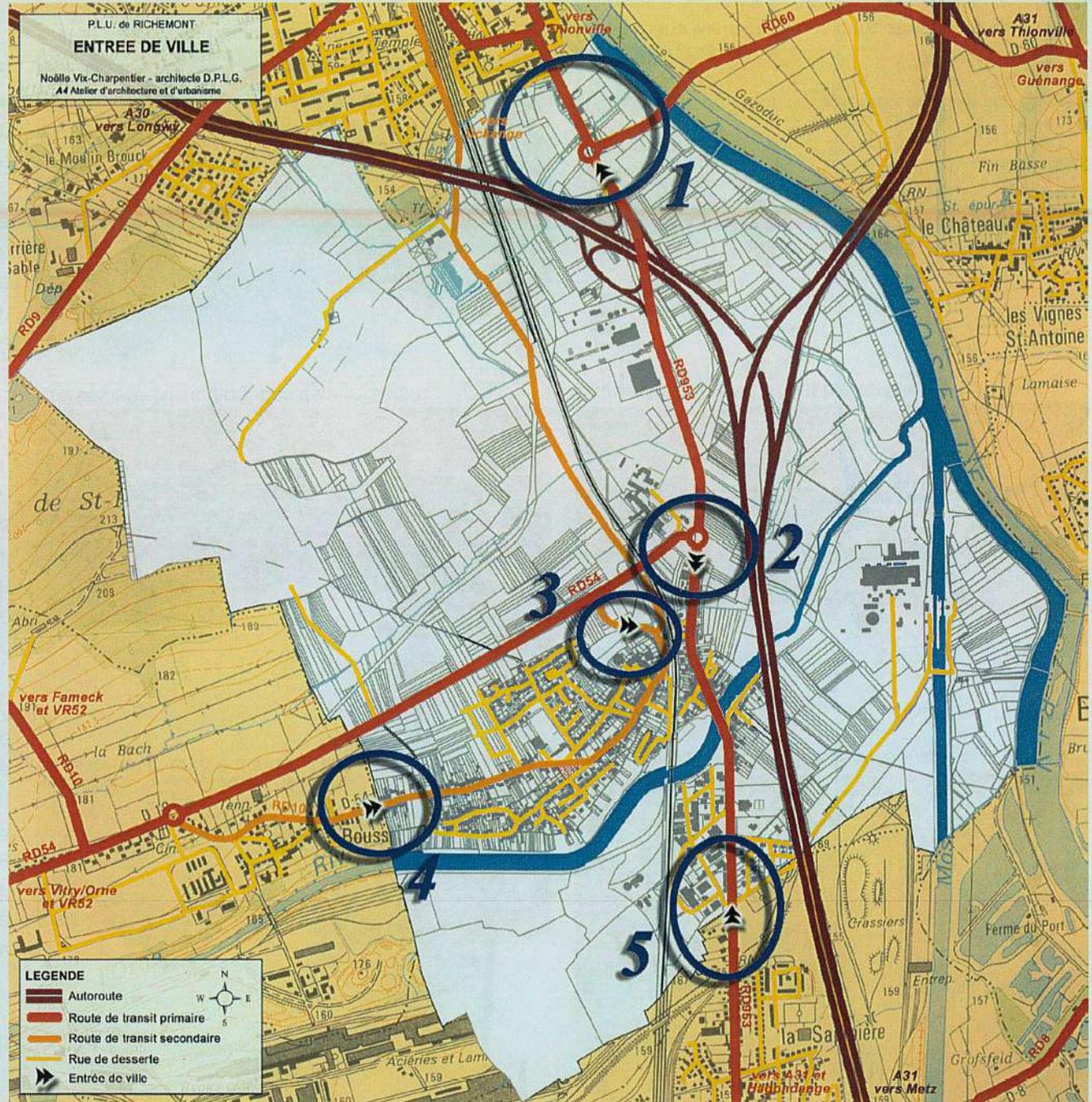


Entrée dans Richemont-bas depuis Mondelange

Au sud du ban communal, c'est la **liaison entre Richemont et Mondelange** qui fait office d'entrée (n°5). C'est le seuil le plus caricatural de la commune, le panneau Richemont planté au centre d'un bac à fleurs côtoie les arrières de parcelles de la zone artisanale et de la cité de la Vallée. Les bas-côtés sont recouverts d'un schiste rouge planté de Prunus (trop petits pour être à l'échelle de la voie) et bordé d'une bande bitumée aux mauvaises finitions.

L'entrée n°3 se fait sur Richemont-Haut par la **rue de la Gare**. C'est une voie contemporaine qui est venue remplacer le passage à niveau qui se faisait en traversant le chemin de fer près de l'ancienne gare. Elle se raccorde à la R.D.54, la grande voie de desserte de la vallée de L'Orne. On entre alors en passant en contre-bas du centre ancien et donc de l'église.

La dernière entrée (n°4) n'est en fait qu'une **continuité urbaine entre Boussange** (Commune de Gandrange) et **Bévange** (commune de Richemont). C'est une voie inter-communale faite de pavillons s'ouvrant sur la rue. Elle est bordée d'arbres sur un côté. Les larges trottoirs sont souvent occupés par les voitures des riverains.



3-2-3 Le réseau secondaire

Les rues des centres villageois formaient l'ancien réseau structurant du bourg. Le long de ces voies s'est développé à la fois un habitat groupé et des pavillons construits au coup par coup. Ce réseau traditionnel est souvent constitué d'un usoir devant les habitations, donnant ainsi de l'ampleur à la voie (notamment rue Saint-Jacques).

L'usoir était un espace public utilisé pour entreposer, devant les habitations ou les exploitations agricoles, le tas de bois, le fumier ou les différentes charettes. Durant la seconde moitié du XXème siècle, l'évolution du système productif agricole va rendre cet espace obsolète. Peu à peu il va être plus ou moins privatisé, parfois même clos par des murets ou des haies végétales ou encore occupé par des zones de parking.

Aujourd'hui les usoirs ont malheureusement disparu par endroit, et les reconstructions de maisons dans les années 1950 sont parfois venues s'aligner sur la voie. Les usoirs sauvegardés mériteraient un traitement qualitatif qui valoriserait le bâti, et qui permettrait de contenir la conquête de l'espace public par les véhicules en stationnement.

Les centres anciens présentent aussi quelques voies très étroites, transversales aux voies plus larges qui sont bordées d'usoirs. Ces petites rues n'absorbent aucun trafic de transit mais posent des problèmes pour le stationnement.



Rue de Bévangé



Grand'Rue



Rue du Centre



Rue Saint-Jacques



Rue du Bois



Rue du Pâquis

Pour les extensions urbaines construites après la seconde guerre mondiale, la desserte s'effectue par un réseau de voies intrinsèques. Les rues se rattachent aux voies traditionnelles par un seul point d'entrée et de sortie, et étirent leurs propres ramifications. Le passage entre les quartiers est généralement difficile du fait de la multiplication des impasses dans tous les lotissements.

Suivant les époques, le dessin des voies évolue. Dans les années 1950-60, les chaussées sont généralement surdimensionnées alors que les voies n'accueillent aucune circulation de transit.

Dans les années 1980, les largeurs de chaussées deviennent très faibles dans le but de donner un caractère piéton prédominant à la voirie, mais aussi et surtout par souci d'économie. Les trottoirs sont en effet eux aussi très étroits, quand ils existent, et le stationnement n'est pas suffisamment pris en compte, autorisé uniquement sur des placettes mais pas le long de la voie.

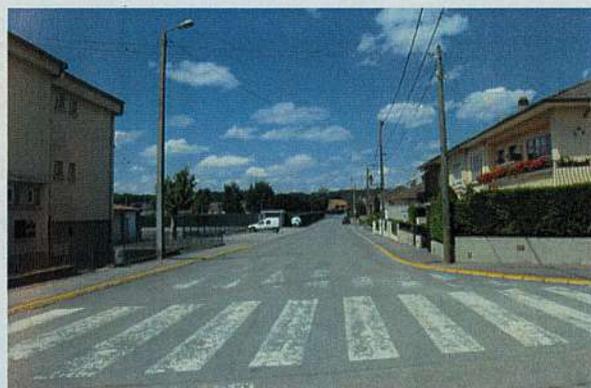
Depuis quelques années on remarque une meilleure prise en compte de la problématique du stationnement d'une part, et du confort des piétons d'autre part, ce qui est aussi l'occasion d'apporter une touche qualitative sur le plan paysager. Les bandes plantées et les emplacements de parking demandent cependant des largeurs de voies plus importantes.



Absence de trottoir rue des Vignes



Trottoirs inutilisables à la cité de la Vallée



Une voie sur-dimensionnée, rue du Stade



Une voie sous-dimensionnée, rue de la Fontaine



Un aménagement de grande qualité rue de la Gare



La bande plantée accueille du stationnement rue du Berg

3-2-4 Les espaces publics majeurs

Les petites communes ont rarement d'espace public remarquable. Ce sont souvent des espaces résiduels recouvert de stationnement. Pourtant depuis toujours l'espace public est l'une des bases du sentiment d'appartenance à une collectivité et par voie de conséquence de la citoyenneté.

Comme nous l'avons vu dans les pages précédentes, les espaces publics majeurs des centres anciens sont essentiellement constitués d'usoirs qui attendent un aménagement qualitatif (enfouissement des réseaux, traitement de sol différencié, canalisation du stationnement, plantations...). Seule la placette commerçante de Richemont-Bas a été partiellement traitée, avec la contrainte spécifique de la R.D.953 et de son trafic particulièrement dense.

Mais le constat ne s'arrête pas là puisque Richemont possède un grand potentiel avec la place de l'église. Elle mériterait sans doute un réaménagement qui permettrait de valoriser cette espace central. Il faut savoir que cette place est née de la disparition d'un îlot d'habitations. Pourtant au fil des ans elle a gardé un fonctionnement identique : un noyau central entouré de circulations. Cette bande centrale est tout d'abord une marche entre les deux niveaux de la place. Elle est plantée de platanes qui protègent du soleil les automobiles venant s'y garer. En réalité, cette place relève plus du vocabulaire urbain de la route que de la place au sens noble du terme.



Route de Thionville, le centre commerçant de Richemont-Bas



Place de l'église, centre urbain de Richemont-Haut

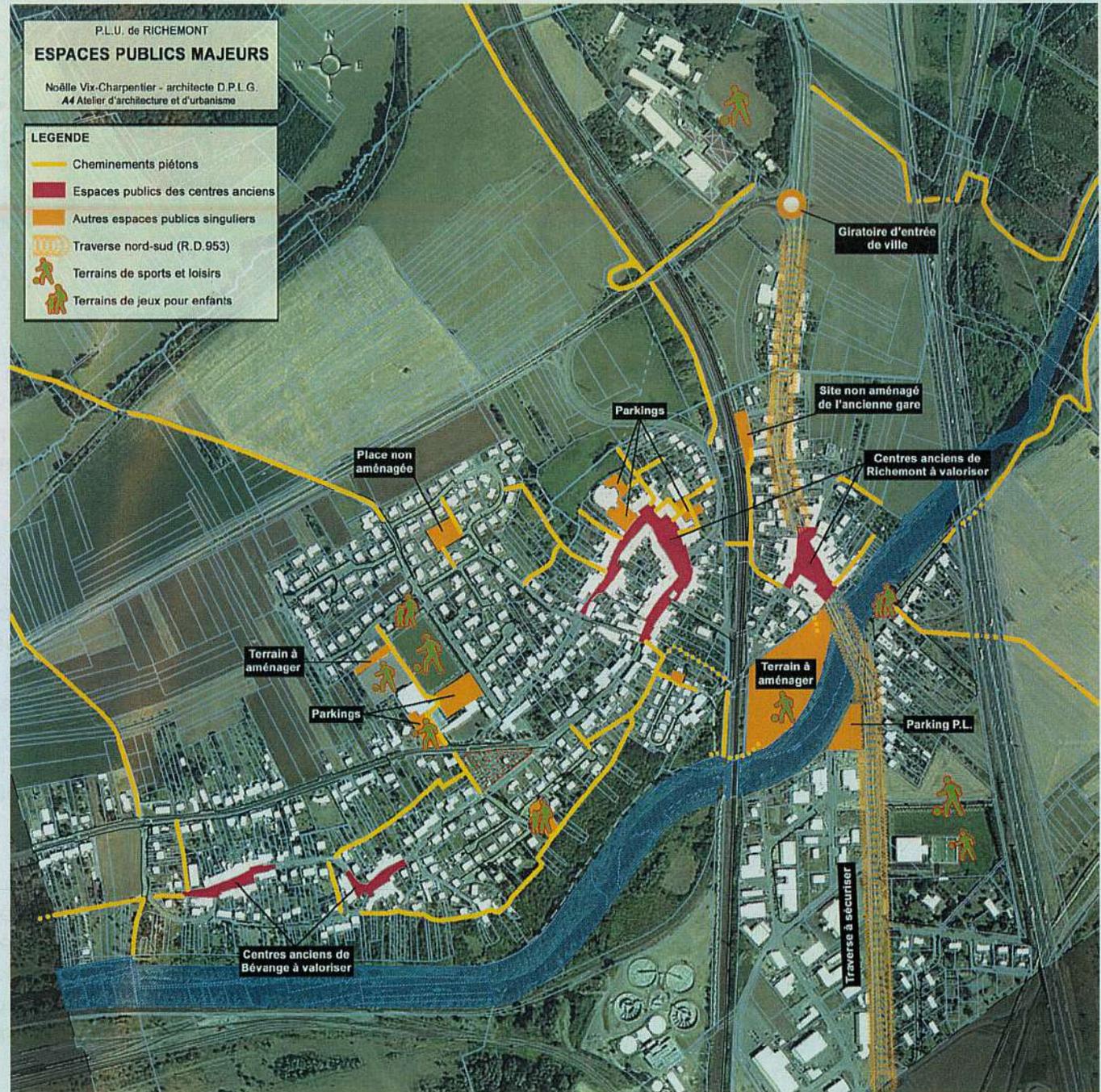


Place de la boucle du Weiher, centre géographique mais sans vie du quartier du Berg

Il en va de même pour les autres dilatations de l'espace public qui ne sont que des parkings. Le parvis de la salle Saint-Jacques, par exemple, est traité comme un profond parking qui dissimule l'entrée, projetée loin de l'alignement de la rue.

Pour ce qui est du quartier du Berg, sur ses deux places potentielles, l'une apparaît comme un délaissé urbain sans affectation (dans la boucle du Weiher), et l'autre sert de parking occasionnel pour les équipements sportifs, sans aucun aménagement qualitatif.

Quant à Richemont-Bas, deux espaces privatifs mais concourant au paysage urbain ternissent l'image de la ville. Il s'agit tout d'abord du parking poids-lourds de la zone artisanale, qui borde la R.D.953 et participe grandement au paysage des berges de l'Orne. Quelques plantations y seraient les bienvenues dans le cadre d'un aménagement global de la traverse nord-sud. Le délaissé de l'ancienne gare, plus au nord, est également en attente d'un aménagement spécifique, urbain ou immobilier, son impact visuel est plus fort depuis la voie ferrée que depuis la R.D.953.



3-2-5 Circulations douces : pistes cyclables et axes piétonniers

Il existe au centre de la cité de nombreux sentiers piétons, hérités de l'exploitation des vignes. Ils s'étirent depuis le centre pour rejoindre les vergers des alentours, les champs et la forêt.

Le réseau est important et parcourt l'ensemble du territoire de Richemont. Mais les liaisons piétonnières s'achèvent à l'approche des nouveaux lotissements. Ce manque de continuité entre les quartiers devra être évité dans les futures extensions urbaines, car l'heure du retour aux déplacements doux est arrivé.

Il est en effet indispensable qu'un enfant puisse aller à l'école ou à ses activités extra-scolaires à pied, rapidement et en toute sécurité. Mais ce constat est aussi valable pour les adultes qui doivent pouvoir laisser leur voiture au garage pour aller effectuer leurs courses de proximité ou leurs tâches administratives à pied. Enfin, il ne faut pas oublier le rôle des chemins et sentiers pour la promenade, qui reste un des rares loisirs accessible à tous.

Les pistes cyclables sont en projet, gérées par la communauté de communes. Un cheminement le long de l'Orne pourrait voir le jour, prolongement du «Fil Bleu» qui irrigue déjà la vallée jusqu'à Rombas et viendrait rejoindre un projet encore plus ambitieux le long de la Moselle, la véloroute «Charles Le Téméraire».



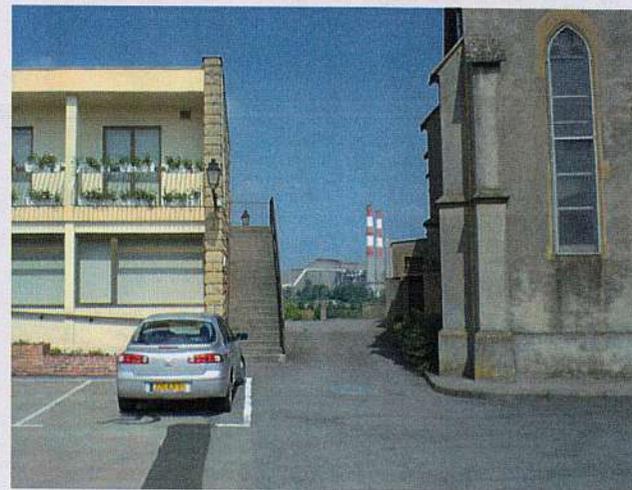
Chemin partant de la «Boucle du Weiher», au Berg



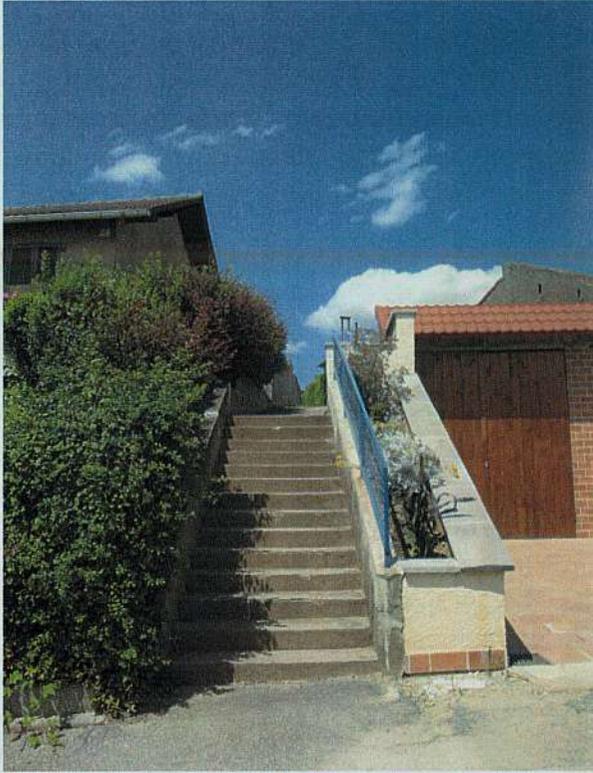
Chemin de la gare (arrière de la mairie et du dojo)



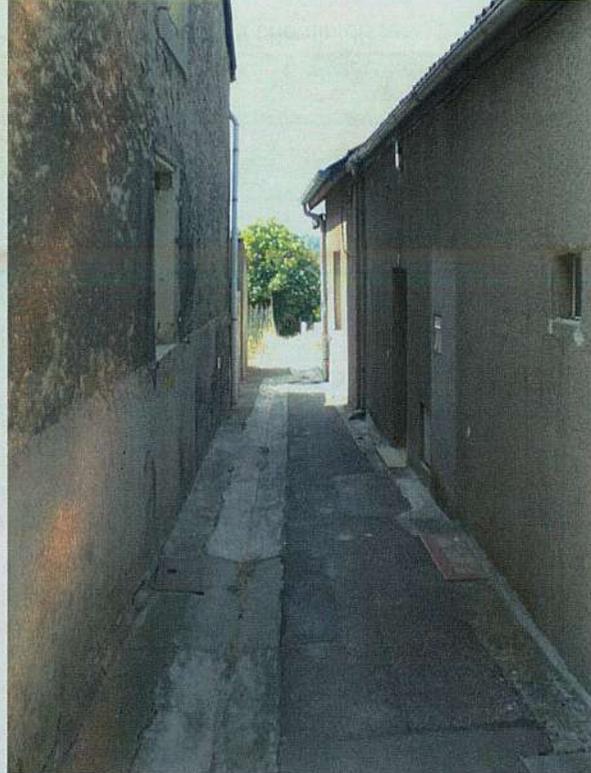
La passerelle au-dessus du chemin de fer



Passage entre la mairie et l'église



Sentier entre la rue de la Fontaine et la rue de Bévange



Cheminement très urbain depuis la place de l'église



Chemin vers la centrale depuis la rue de l'Orne



Chemin entre Bévange et Boussange



Chemin le long de la Moselle



Chemin entre la rue de la Fontaine et la rue des Vignes

3-2-6 Les espaces de stationnement

Fort de ses aménagements et de ses usoirs, la commune de Richemont dispose de nombreux stationnements. En effet, en intégrant le parking de covoiturage au nord de la commune et le parking servant occasionnellement au voisinage du terrain de football (rue du Stade), la commune comptabilise environ 694 places de stationnement (VL). Toutefois, le nombre réel à retenir est celui de **597 places de stationnement (VL)** excluant le parking de covoiturage et celui utilisé ponctuellement à

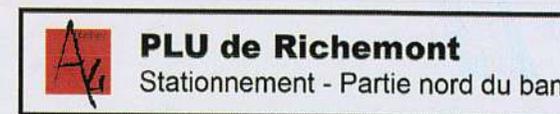
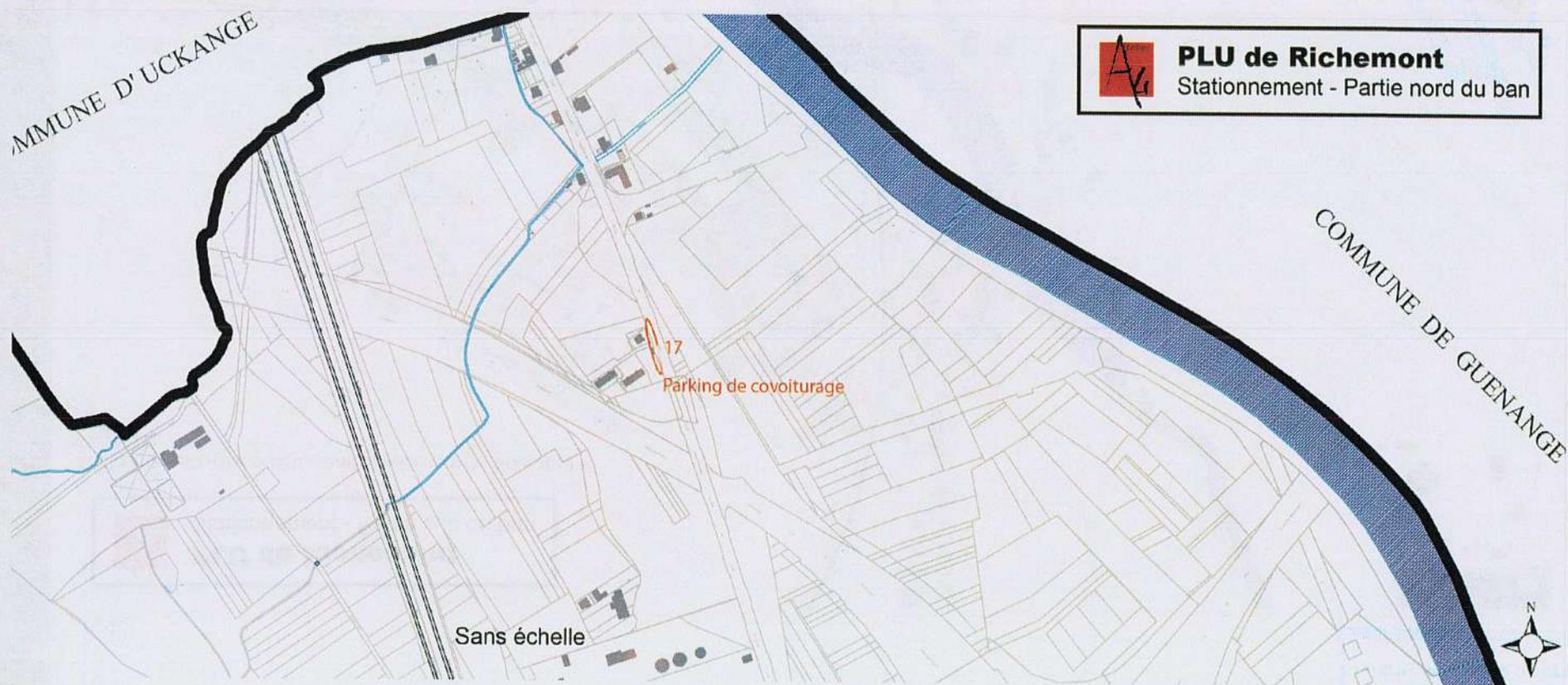
côté du terrain de football. Il semble tout de même important de noter que **le parking de covoiturage est largement sous dimensionné.**

Les 694 places de stationnement sont réparties de la manière suivante sur le ban communal :

- Richemont bas : 63
- Richemont haut et son noyau villageois : 139
- Plateau du Berg : 59
- Bevange : 69
- Secteur du Moulin : 10
- Secteur de l'Orne : 6

- Secteur de La Vallée: 6
- Stationnement le long de la route de Boussange (du cimetière à la limite ouest du ban) : 110
- Rue de la Gare : 9
- Cimetière, piscine et terrain de football : 132
- Équipements sud (tennis et football) : 74
- Parking de covoiturage : 17

La zone artisanale abrite également un parking d'environ 15 places de stationnement pour les poids lourds.



3-2-7 Les terrains de sports et aires de jeux

Richemont est bien équipé en terrains de sports et de détente. Cependant, la population jeune se déplace avec la construction des lotissements successifs, et le positionnement de certains équipements n'est peut-être plus adapté.

Le complexe sportif du plateau du Berg apporte à son quartier une belle respiration urbaine, renforcée par le fait que des cheminements publics le traversent. Cette qualité doit impérativement être préservée, voire renforcée, car la fermeture du stade renforcerait le sentiment d'isolement des différentes entités du lotissement du Berg.

Le site du Pâquis, au bord de l'Orne, a pour vocation de devenir le grand lieu de rassemblement dont la commune a besoin pour ses manifestations populaires. Il a fait l'objet d'une étude de faisabilité pour son aménagement.



Aire de jeux rue de l'Orne



Terrain de football annexe à Pépinville



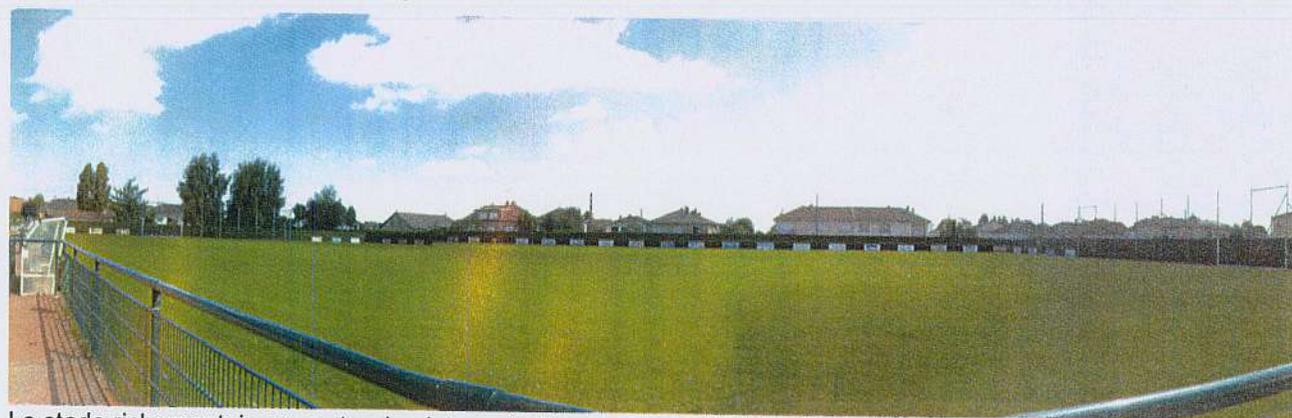
Aire de jeux rue des Alouettes, quartier du Berg



Aire de jeux rue des Fleurs, quartier du Loch



Le terrain du Pâquis, au bord de l'Orne



Le stade richemontois au centre du plateau du Berg

