



Etude pré-opérationnelle d'intervention sur bâti existant



Beaucaire



Bellegarde



Jonquières



Saint-Vincent

Analyse urbaine des secteurs d'étude : centre-ville de Beaucaire, Bellegarde, Jonquières et traversée de ville de Saint-Vincent

Secteur de Beaucaire	3
1. Présentation de la commune de Beaucaire	4
2. Fonctionnement urbain du centre ancien de Beaucaire	6
3. Typologie urbaine	14
4. Atouts et faiblesses du centre ancien de Beaucaire	20
5. Ambitions de la commune	24
Secteur de Bellegarde	27
1. Présentation de la commune de Bellegarde	28
2. Fonctionnement urbain du centre ancien de Bellegarde	30
3. Typologie urbaine	36
4. Atouts et faiblesses du centre ancien de Bellegarde	46
5. Ambitions de la commune	48
Secteurs de Jonquières-Saint-Vincent	51
1. Présentation de la commune de Jonquières-Saint-Vincent	52
2. Fonctionnement urbain des 2 secteurs de Jonquières	54
3. Typologie urbaine	60
4. Atouts, faiblesses et enjeux spatiaux	68

Beaucaire

2.1. PRÉSENTATION DE LA COMMUNE DE BEUCAIRE

Une commune au croisement de voies routières, ferroviaires et fluviales

La commune de Beaucaire se situe en limite du département du Gard, au bord du Rhône, en face de Tarascon, qui est sur la rive opposée, dans les Bouches-du-Rhône. Les deux villes sont très proches et reliées par 2 ponts, l'un en centre ville et l'autre en périphérie.

La commune est traversée d'est en ouest par la voie départementale D.999, qui relie Nîmes à Tarascon et aux Alpilles. Elle constitue un point de convergence pour les routes qui sinuent dans la vallée du Rhône depuis la région Avignonnaise jusqu'à la région Arlésienne et qui relie Comps, Saint-Gilles, Fourques, en passant par Beaucaire. Le contournement périphérique de la ville du nord au sud, en passant par l'ouest de l'agglomération capte ces flux, dévie le transit routier du centre ville et offre une alternative pour traverser le Rhône au niveau de Beaucaire.

Le canal du Rhône à Sète à Beaucaire sert essentiellement à la navigation de plaisance. Il offre un port en plein cœur de ville, qui caractérise fortement l'ambiance urbaine. Il permet le développement du tourisme fluvial, que la commune souhaite renforcer en ré-ouvrant l'ancienne écluse pour relier le port au Rhône. Une voie ferrée traverse également la ville d'est en ouest, avec une halte proche du centre ville. Elle correspond à la ligne Narbonne-Avignon et

permet aux Beaucairois de prendre le train pour aller à Nîmes.

Une ville qui s'étale du Rhône vers l'ouest

Beaucaire s'organise au pied de la colline du Sizen en s'allongeant d'est en ouest, avec la partie la plus ancienne implantée côté fleuve. Elle présente des quartiers très diversifiés, caractérisés par leurs fonctions : industriels et artisanales le long du Rhône et au sud de la commune, commerciales en entrée de la ville à l'ouest, résidentielles sur les faubourgs mixtes des années 1950 et 60, sur les pentes ou au sud du canal, et un cœur urbain patrimonial, concentrant la plupart des fonctions urbaines, sur la partie historique de la ville.

La particularité du centre-ville : un passé riche qui a marqué l'architecture et l'espace public

La situation géographique de Beaucaire au carrefour de la voie romaine et du Rhône a permis à la ville de connaître des périodes de richesses et de prestige avec un trafic marchand très important depuis l'Antiquité, qui ont favorisé sa construction. Certaines constructions et des ouvrages marquent encore aujourd'hui le paysage urbain et sont les témoins d'une activité florissante à diverses périodes : les hôtels particuliers, les demeures bourgeoises autour du château, les halles alimentaires, le casino municipal, la digue

(appelée la « banquette »), le canal, creusé au tout début du 19^{ème} siècle... La qualité architecturale du centre ancien a entraîné son classement en secteur sauvegardé afin de préserver le patrimoine. Ce classement a été accordé le 3 janvier 1986 par arrêté ministériel. Beaucaire possède depuis 2001, le label Ville d'Art et d'Histoire qui lui permet d'entrer dans une démarche de promotion de son territoire.

La voie romaine ou « Via Domitia »

Les traces de la voie romaine qui reliait l'Italie à l'Espagne et passait par « Ugernum » (Beaucaire), sous encore aujourd'hui très lisibles, notamment sous la forme originale de chemin de terre renforcé, au-delà des carrières, à l'ouest de la ville. C'est l'un des tronçons qui présente le plus de bornes milliaires, quelquefois deux ou trois au même endroit.

2.2. FONCTIONNEMENT URBAIN DU CENTRE ANCIEN DE BEUCAIRE

Un centre-ville ancien encore bien dynamique

Le secteur du centre-ville de Beaucaire concentre encore de nombreux commerces de proximité et une bonne partie de l'activité urbaine, même si deux autres pôles de vie secondaires existent sur la commune (quartier et pôle commercial de la Moulinelle et zone d'activités des Milliaires). Une grande présence des équipements administratifs, scolaires ou encore de santé entraînent des flux importants qui dynamisent le secteur. Le centre ancien est aussi le lieu où se tiennent deux marchés hebdomadaires, la foire de l'Ascension (1 fois par an, sur les boulevards qui ceinturent le centre ancien et la rue Nationale), la braderie des commerçants (rue Nationale) et d'autres festivités diverses (festival de la Banquette, Printemps du patrimoine....).

Quatre types de lieux liés aux commerces ou services

- Un commerce traditionnel sur l'artère principale du centre ancien (rue Nationale, rue Ledru Rollin et rue des Bijoutiers) en perte de vitesse et fragilisée : cette artère comporte relativement de nombreuses boutiques et aussi quelques artisans d'art. Avec la place de la mairie, elle constitue un lieu de centralité, assez vivant, où les beaucairois se rencontrent.
- Les quais du canal, qui concentrent des activités de service et de restauration : le site est l'un des plus fréquentés et des plus

touristiques, où les beaucairois se mêlent aux gens de passage.

- La place Vieille, avec ses artisans d'art, son passage couvert et ses façades remarquables : sous le château et près de la « maison gothique » (maison du patrimoine), ce site qui revit depuis peu, au travers d'une attractivité liée au tourisme et grâce aux réhabilitations des constructions, est aussi très approprié par les habitants.
- Le boulevard Foch, récemment requalifié : les commerces y sont peu nombreux, mais souvent plus grands (superette, grande brasserie) et l'hôpital joue un rôle dans le caractère urbain du lieu.

Une organisation hiérarchique des espaces publics, assez claire

Des espaces publics majeurs définissant un centre ancien

Le centre ancien est ceinturé essentiellement par deux boulevards et les quais, qui constituent des espaces publics majeurs d'accès, délimitant clairement un secteur plus patrimonial. Hormis le Bd Joffre, ils connaissent un trafic plutôt important, constituant aussi une voie de liaison interurbaine entre Beaucaire et Tarascon et un passage obligatoire pour pénétrer dans le centre ancien. Le quai de la Paix, longeant les façades des Chaix beaucairois, a

une fonction plus routière que le quai G.de Gaulle, qui a été aménagé avec de larges trottoirs.

La ceinture ainsi formée par les boulevards et les quais est complétée à l'est par la digue, formant un lieu surélevé caractéristique d'où le promeneur surplombe le paysage, mais également une barrière à franchir. Au nord, dominant la ville ancienne, le relief du rocher du château, finit de délimiter l'espace du centre ville. Ces espaces publics majeurs, accompagnés de la densité de l'urbanisme qu'ils enserrent, sont très structurants et contribuent à recréer des « remparts » autour de la ville ancienne. Ils orientent ainsi fortement les déplacements et le fonctionnement urbain du centre ville, qui est plus tourné vers les quais et l'ouest, que vers le Rhône ou le nord.

Des espaces publics principaux, à l'intérieur du centre ancien

Deux longues rues, la rue Nationale, la rue de Nîmes, se dégagent clairement comme espaces principaux, car elles permettent de traverser le centre ancien de manière continue d'est en ouest et desservent un bon nombre d'équipements et commerces. Elles sont utilisées par de nombreux véhicules. Elles convergent vers la place de la République qui constitue une articulation significative et principale pour se rediriger vers le nord, la digue, ou les quais au sud. La Place Raymond VII, permet d'accéder de manière visible, par le nord, dans le centre ancien. Cette place principale est potentiellement remarquable, même

si la qualité de l'aménagement ne reflète pas sa fonction de « seuil » du site du château et d'entrée dans le centre ancien. Elle donne notamment accès aussi aux deux ruelles parallèles orientées vers les quais, rue Molière et rue du Château, qui se distinguent de par leur proximité. Créées à proximité ou sur les traces d'anciens ouvrages (construits ou creusés...) délimitant autrefois la ville, elles constituent des rues importantes pour la lisibilité de la structuration de la ville et permettent la continuité entre le nord (le Château) et le sud (les quais), en traversant le « milieu » du centre ancien. Enfin, la place Clémenceau, créée suite à des démolitions, constitue une place principale, utile pour ouvrir l'espace devant des édifices remarquables et imposants.

Les espaces publics derrière la digue sont secondaires

Confidentiels et difficiles d'accès, ils constituent des espaces relativement enclavés contre la digue, actuellement utilisés comme poches de stationnement.

Une répartition non homogène des places du centre ancien

Les places sont plutôt rares à l'intérieur des boulevards. De plus, elles sont essentiellement réparties sur la partie Est du centre ancien. Elles sont utiles pour capter la lumière et dilater l'espace dans le tissu densément bâti. Elles fournissent un recul nécessaire devant des édifices importants (mairie, église, château...). Mise à part la place de

la République, elles sont utilisées comme lieu de stationnement.

Des espaces de « nature », à proximité du centre ancien

Le parc du château et les vastes espaces arborés du champ de foire et les berges du Rhône, permettent aux habitants du centre ancien de garer leurs véhicules, de se promener, de faire du sport, de contempler les vues lointaines... Le promontoire du Sizen, qui constitue un grand parc remplit également des fonctions récréatives. Ils représentent des espaces d'aménités indispensables et complémentaires à la fonction d'habiter, notamment en milieu dense.

Une large part de l'espace public accordée aux véhicules

Les rues du centre ancien sont étroites et destinées au déplacement des véhicules, comme des piétons ou des cyclistes. Les voitures circulent partout, en respectant les sens de circulation réglementés sur toutes les rues. Les caractéristiques de l'espace public impliquent de fait une circulation plutôt apaisée, mais toutefois, le trafic des véhicules est perceptible, voire inconfortable pour les piétons, sur les espaces publics principaux et secondaires du centre ancien.



Promenade le long des berges du Rhône

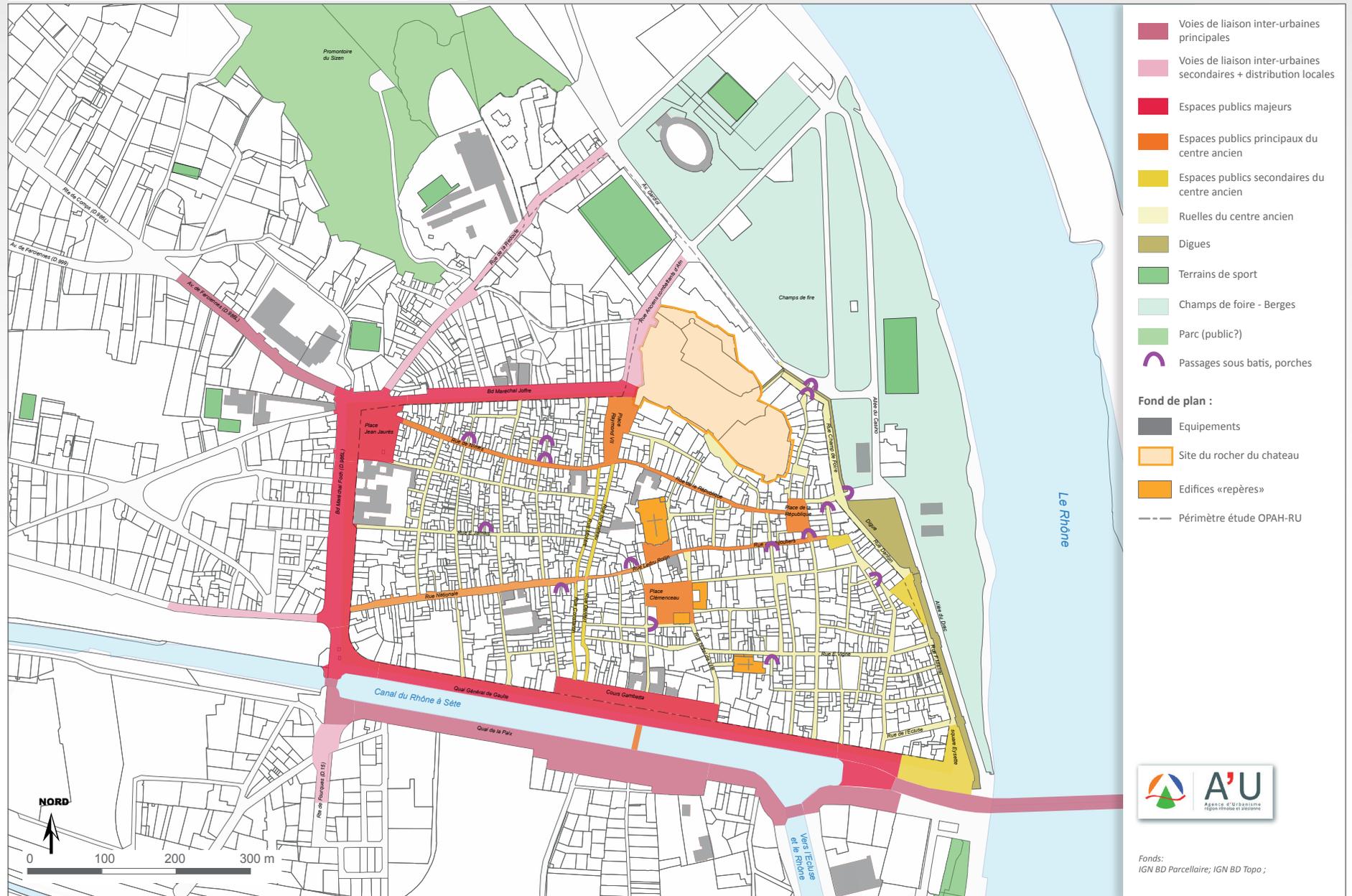


Place G. Clémenceau, un espace « piéton » envahi par les automobiles



La place Raymond VII, intéressante comme entrée dans le centre ancien est surtout occupée par du stationnement

Espaces publics, hiérarchisation, types et fonctions



Les modes d'accès au centre ancien

En voiture

- La voie de liaison interurbaine Nîmes-Tarascon traverse le centre ville de Beaucaire. Avant son arrivée sur le centre ville, elle capte les flux provenant de la route de Comps, des quartiers nord et ouest, dans un sens, et de Tarascon dans l'autre. C'est l'accès principal au centre ancien. Des parkings sont à disposition le long de cette traversée (les quais, parking Fontête, Bd Foch).
- Les routes de Saint-Gilles et de Fourques qui drainent les quartiers sud de la ville et les flux provenant de la déviation (D.90) convergent vers le sud-ouest du centre ancien. Ils constituent des accès secondaires, qui se connectent sur les boulevards et les quais, qui offrent des possibilités de stationnement.
- Les voies d'accès provenant du nord, rue de la Redoute et des anciens combattants d'AFN, cachées derrière le relief, permettent également d'accéder au centre ancien, mais, essentiellement concernées par de la desserte locale, elles drainent moins de flux.



Le rond-point du boulevard Maréchal Foch et le parking des Fontêtes en entrée du centre ville



Le pont vers Tarascon, liaison routière et également piétonne

Une capacité importante en stationnements pour le centre-ancien : ± 1400 places

- **Le champs de foire** constitue le plus vaste secteur de stationnements. Presque 600 véhicules pourraient y stationner. Cependant, son potentiel est loin d'être atteint, car il est un peu confidentiel et à l'écart par rapport aux parkings visibles depuis les accès principaux sur le centre ancien. Seule une arrivée depuis Tarascon ou depuis le chemin des Marguilliers, permet de prendre connaissance de ce parking. Pourtant, selon l'emplacement de son véhicule et sa destination dans le centre ancien, il est à peine situé entre 1 à 10 minutes de marche.
- En périphérie du centre ancien, **le parking des Fontêtes** récemment créé, et **le quai de la Paix** offre une capacité d'environ 300 places. Pour l'un comme pour l'autre, on atteint la mairie, au cœur du centre ancien en 5 à 7 minutes.
- En contact direct avec le secteur sauvegardé, presque 400 places se situent sur **les boulevards de ceinture** (bd Joffre, bd Foch, quais de Gaulle, cours Gambetta, square Eysette...) et sont directement sur le site du centre ancien.
- A l'intérieur du secteur sauvegardé, un peu moins de 100 places sont autorisées sur **les espaces publics** dès lors qu'ils sont un peu larges (places de la mairie et Raymond VII, rue Nationale, rue des Bijoutiers...), même si le stationnement des véhicules hypothèque ces espaces pour d'autres usages qui profiteraient aux piétons.

En transport en commun, avec les lignes départementales d'« **Edgard** », Saint-Gilles/Beaucaire/Nîmes et Nîmes/Beaucaire/Avignon, qui comportent des arrêts dans le centre ville. Par ailleurs, la commune a également mis en place une navette de desserte communale « **le DRAC** ». Avec une cadence journalière d'un passage toutes les 1 ou 2 heures, la navette offre la possibilité de circuler dans toute la ville.

En train, il est possible de descendre à la **halte ferroviaire de Beaucaire**, située près de l'écluse et à proximité du centre ancien. Cependant, la **gare de Tarascon** offre une meilleure desserte et une cadence plus avantageuse, pour l'utilisateur. Située à proximité du centre de Tarascon, elle nécessite un parcours de moins de 2 km pour accéder à la mairie de Beaucaire au cœur du centre ancien.

En vélo, il est possible d'atteindre Beaucaire, par la « **Via Rhona** », itinéraire cyclable potentiel reliant le Léman à la mer par la vallée du Rhône, mais encore en cours de définition sur une grande partie du trajet. La ville a développé des bandes cyclables sur la commune, qui pourront s'intégrer dans ce maillage supérieur, ultérieurement. Cependant, le centre ville est peu concerné par ces bandes cyclables et reste peu aménagé pour les cycles, même sur les espaces publics récemment requalifiés. Le centre n'offre pas d'espaces dédiés, de parkings, de signalisation appropriée...

A pied, le centre ancien de Beaucaire est accessible par l'itinéraire de **Grande Randonnée N°6**, qui relie l'Aquitaine aux Alpes françaises, en passant par le Sud du Massif central.

En bateau, avec le port de plaisance, en plein cœur de ville.



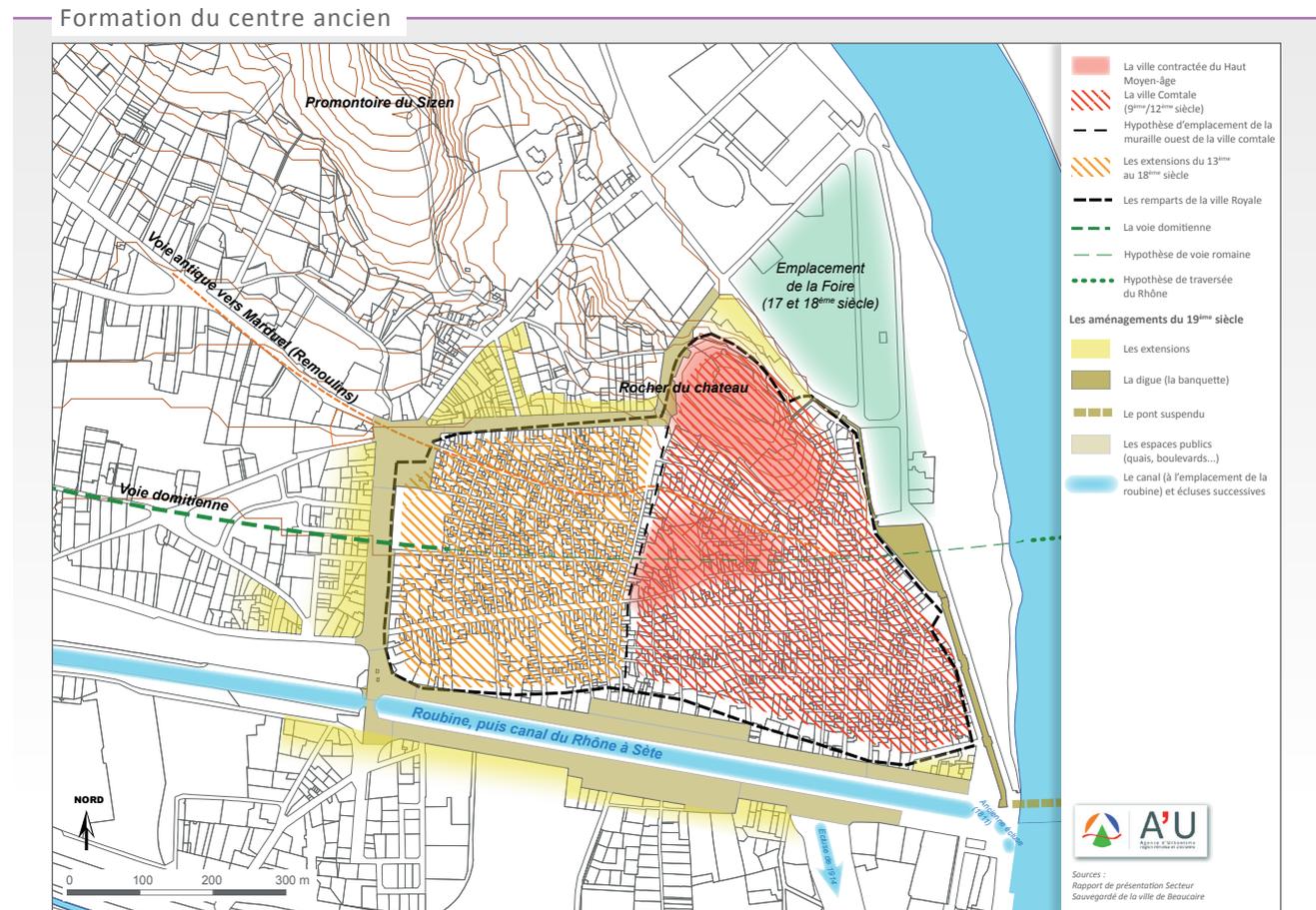
Le port de plaisance

2.3. TYPOLOGIE URBAINE

La formation de la ville

Le rapport présentation du Secteur Sauvegardé est très précis en ce qui concerne la formation historique de Beaucaire. S'il est à retenir que l'emprise de la ville s'est maintenue pendant des siècles dans un secteur au pied de la colline du Sizen, niché à l'abri des vents dominants, exposé au Sud, sur l'aplat en balcon, et dominant légèrement la plaine humide, le rapport du Secteur Sauvegardé met notamment en évidence :

- une période antique, avec une implantation humaine répartie entre le sommet du promontoire du Sizen et la zone ouest de son coteau méridional ;
- une période de « contraction » de la ville, à la fin de l'antiquité et au tout début du moyen-âge ;
- la ville comtale qui correspond à la ville moyenâgeuse et à la construction d'une première enceinte de remparts ;
- la ville royale qui englobe la ville moyenâgeuse, et repousse les remparts de la ville à l'Est, à partir du 13^{ème} siècle ;
- une ville qui à partir du 13^{ème} et jusqu'au 18^{ème} siècle, évolue successivement d'une ville de marchands, jusqu'à devenir une véritable ville de foire « internationale », tout en restant dans une emprise surfacique assez constante, se reconstruisant sur elle-même et se renouvelant au fur et à mesure de son évolution historique et commerciale ;



- la ville du 19^{ème} siècle, avec le déclin de la foire, mais la réalisation de grands projets structurants qui bouleversent la forme de la ville qui a perduré pendant plusieurs siècles, et notamment ses franges Sud (réalisation des canal, bassin, écluse, voie ferrée...).

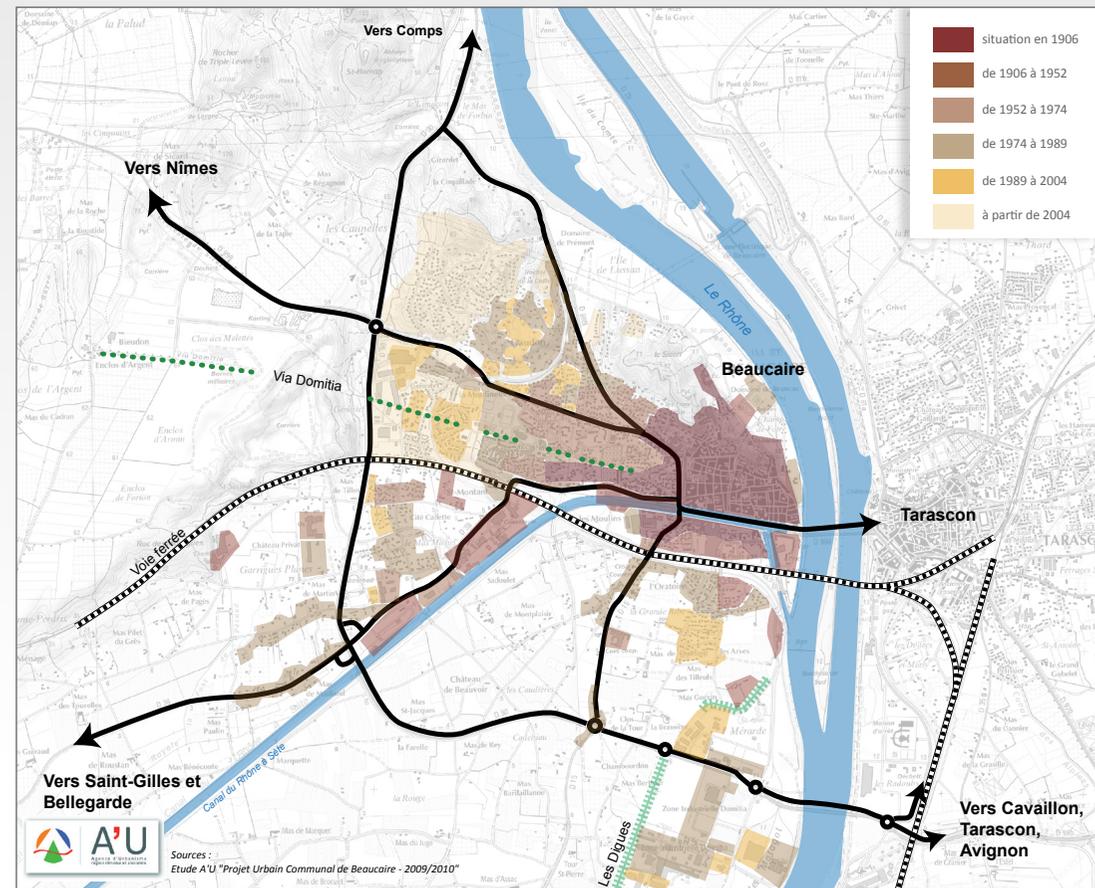
L'évolution urbaine de 1900 à nos jours

Plusieurs évolutions se sont produites au cours du 19^{ème} siècle avec la création du canal et de l'écluse, l'implantation d'activités liées port, la réalisation de la ligne de chemin de fer au sud, et la construction de quelques faubourgs le long des grands boulevards. La ville de Beaucaire, comme de nos nombreuses autres villes, s'est essentiellement agrandie au cours du 20^{ème} siècle.

Dans la 1^{ère} moitié du 20^{ème} siècle, la ville a développé des extensions liées aux activités industrielles ou portuaires le long du canal, vers l'ouest et le Sud. A partir des années 1950, la ville s'est franchement développée vers l'ouest, dans le sens de la route de Nîmes et du relief, de manière assez continue et relativement dense. En 1975, la ville avait quasiment doublé les surfaces urbanisées du début de siècle. On trouve à cette époque déjà quelques habitations au-delà de la voie ferrée, dans les espaces agricoles et à proximité des sites artisanaux et industriels.

Dans la dernière partie du 20^{ème} siècle et dans les années 2000, on assiste à un étalement urbain, au coup par coup et plutôt discontinu dans toutes les directions, mise à part vers l'Est, avec la barrière du Rhône. Sur cette période, l'urbanisation de Beaucaire s'affranchit du relief, et les collines, jusque-là assez préservées, se couvrent d'habitations relativement éparées, sur les versants nord comme sud.

Formation du centre ancien



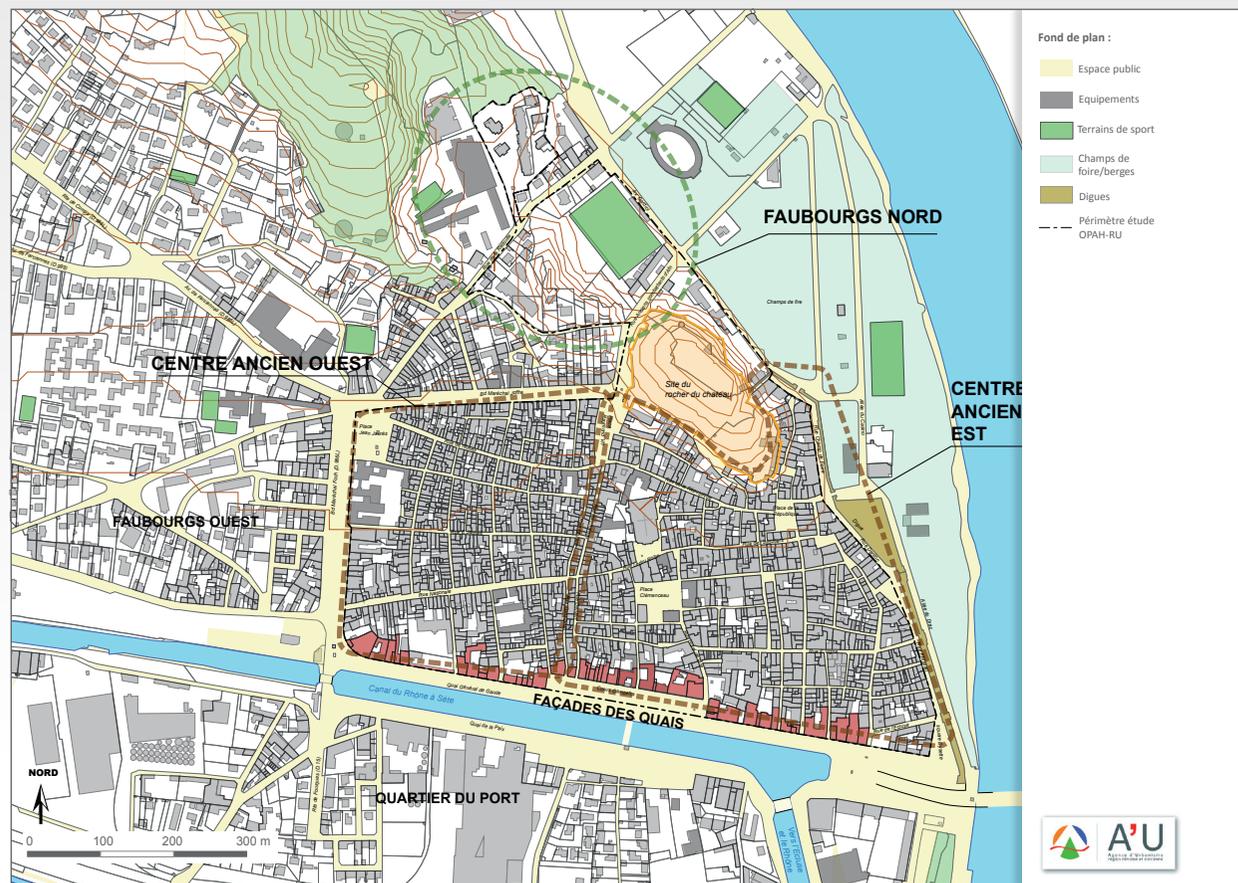
De même, de nombreuses habitations et autres installations se sont implantées de manière diffuse dans la plaine au sud, longtemps vouée à l'agriculture et à l'accueil d'activités industrielles et artisanales.

Le centre ville actuel

D'une manière générale, le tissu urbain et les constructions du centre ville semblent relativement homogènes et forment un tout bien identifiable dans la ville. Le centre ville, à l'intérieur des boulevards, est caractérisé par :

- Des ruelles étroites formant une trame plutôt régulière et serrée, très facile à parcourir à pied : une boucle autour d'un îlot bâti pour un piéton est possible entre 1 à 3 minutes ;
- Des espaces publics avec un accès au ciel et à la lumière limité par la hauteur et la compacité du bâti environnant et peu ouverts sur l'extérieur et vers le lointain ;
- Des espaces publics très minéraux, avec peu de végétation ;
- Des espaces publics qui constituent le négatif de l'ensemble des espaces bâtis ;
- Des constructions densément bâties, assez régulièrement disposées sous forme d'îlots plus ou moins rectangulaires, de petites tailles (d'une moyenne générale d'environ 50 m de côté) ;
- Les parcelles sont presque entièrement bâties, seules quelques petites surfaces sont laissées « vides », souvent en cœur d'îlots formant des puits de lumière, des patios, des cours.
- Une certaine « patine » qui rend homogènes les matériaux et les couleurs du bâti.

Les différents types de tissus urbains



Des morphologies urbaines différentes, notamment en fonction de l'histoire et des périodes de formation de la ville ancienne. Même si d'un 1^{er} abord, le centre-ville constitue un ensemble cohérent, on distingue cependant plusieurs secteurs, notamment entre l'est et l'ouest du centre ancien. Le rapport de présentation

du Secteur Sauvegardé, qui explique l'histoire de la formation de la ville, met en évidence cette distinction assez rare de nos jours, au sein d'un centre ancien et spécifique (cf : *Rapport de présentation, Formation et forme de la ville, page 33*).

Comparaison des éléments constitutifs sur un échantillon de tissu urbain, carré de 200 mètres de côté

	<i>Le bâti</i>	<i>Les parcelles</i>	<i>L'espace public</i>	<i>L'espace privé non bâti</i>
<p>Le centre ancien à l'est : La marque des hôtels particuliers ou de maisons de notables et la présence de places publiques.</p>				
<p>Le centre ancien à l'ouest : Une succession de « petites » constructions répétitives qui réserve peu de surprise.</p>				
<p>Les faubourgs ouest du 19^{ème} siècle : Hors périmètre de l'étude, le tissu urbain des faubourgs constitue une typologie de bâti continu, mais plus aérée, que pour le centre ancien.</p>				
<p>Le nord du centre ancien : Pas d'homogénéité des tissus urbains au Nord du centre ancien : l'échantillon révèle toutefois un changement d'échelle.</p>				

Le centre ancien à l'est

La marque des hôtels particuliers ou de maisons de notables et la présence de places publiques.

- Un bâti densément construit, compact, haut (minimum R+2, R+3 ; 8 à 12 mètres) ;
- Les constructions constituent des îlots compacts de surfaces diverses tant en forme (triangle, rectangle, carré...) qu'en tailles, variant du simple au quadruple (les plus petits peuvent mesurer 800 m² et les plus grands 4000 m²) ;
- Un îlot peut être composé d'un petit nombre de constructions et parcelles (quelquefois seulement une dizaine) et un seul bâti occupe souvent toute la largeur de l'îlot. Cela correspond aux édifices, immeubles bourgeois ou hôtels particuliers, d'une surface au sol, relativement grande ;
- La concentration sur ce secteur des quelques places du centre ancien : espaces non construits, souvent issus de la démolition ou de la disparition d'un îlot bâti, leur taille est celle d'un îlot moyen du centre ancien. Elles sont des occasions d'ouvrir l'espace serré du tissu dense, d'avoir plus de recul sur le bâti, de voir plus de ciel, de profiter de la lumière et de la présence d'arbres.

Le centre ancien à l'ouest

Une succession de « petites » constructions répétitives qui réserve peu de surprise.

- Un bâti densément construit, compact, mais moins haut qu'à l'est (R+2 seulement, environ 9 mètres) ;
- Les constructions constituent des îlots de formes régulières (souvent presque carrées) et de surfaces assez homogènes (une taille moyenne de 3000 m²), sur une trame presque orthogonale ;
- Un îlot est composé d'un grand nombre de constructions et parcelles ;
- Les constructions et leurs parcelles ont des superficies moyennes bien moindres qu'à l'est du centre ancien ;
- Il n'y a pas de place publique dans ce secteur.

Cette distinction entre deux parties du centre ancien est une caractéristique assez rare de nos jours, au sein des centres anciens d'autres villes. C'est une spécificité de la morphologie urbaine du centre ancien de Beaucaire.

Le quai Général de Gaulle

Un front urbain issu en partie du plan d'alignement du 19^{ème} siècle.

- Un bâti, compact, aligné le long du canal et de chaque côté ;
- Un espace public symétrique de chaque côté du canal, qui s'élargit sur deux cours plantées qui se font face et rythment le parcours du quai ;
- Des constructions témoignant d'un soin particulier apportées à la façade des immeubles et notamment quelques arcades réalisées ponctuellement (qui correspondent au projet de 1805 pour la « décoration des maisons à construire autour du bassin de Beaucaire », de l'ingénieur Grangent).



Les ruelles rénovées du centre ancien



Rue du château et sa perspective sur une tour



Exemple d'hotel particulier



Quai du Général de Gaulle et ses fontaines

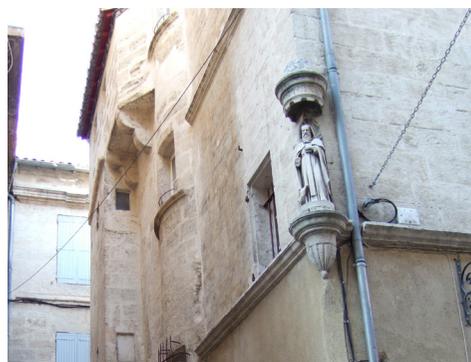
*Exemple des typologies urbaines
du centre ancien de Beaucaire*



Passage sous porche pour monter vers le château



Espace public requalifié, rue Ledru-Rollin



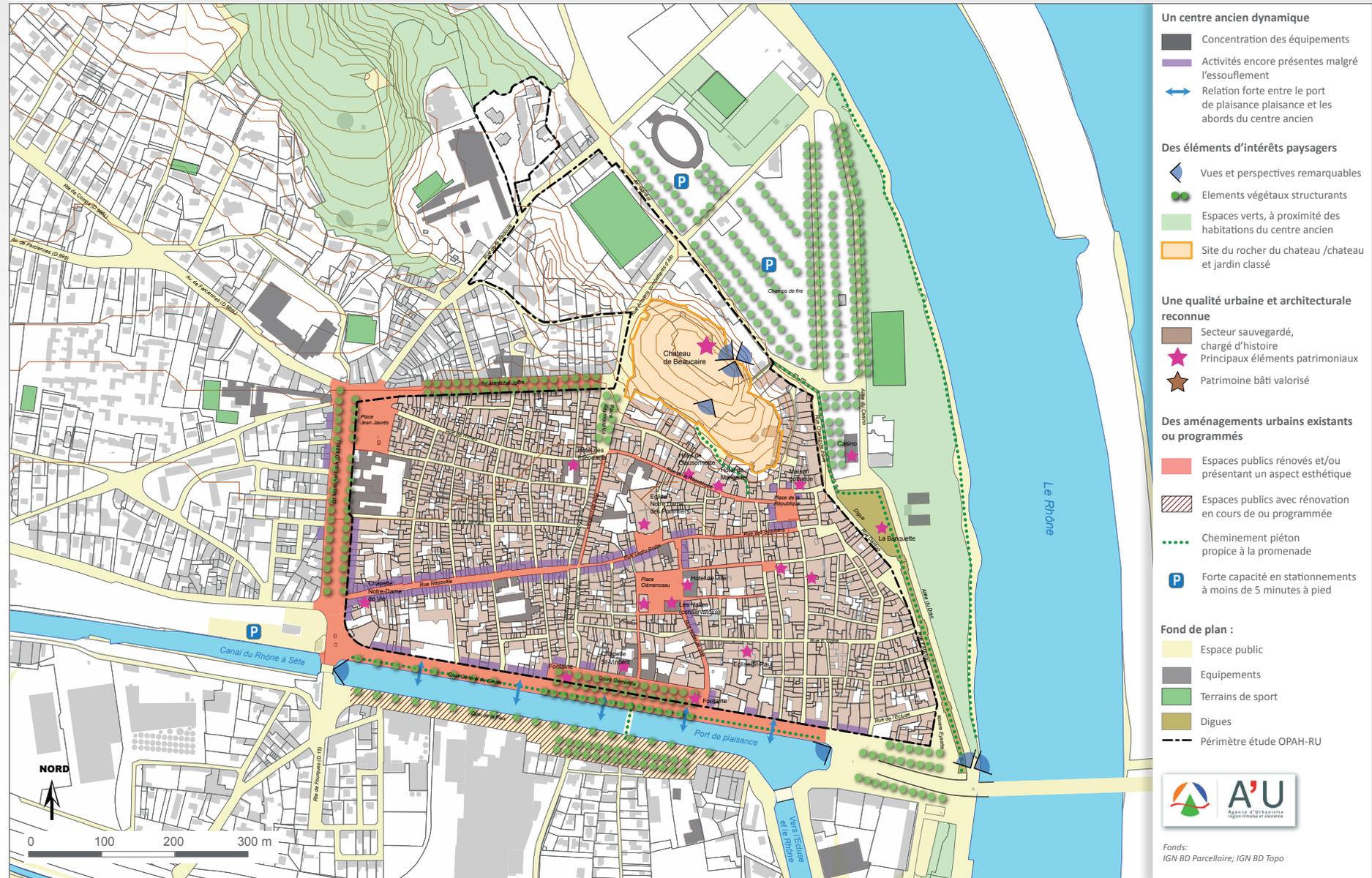
Détail architectural



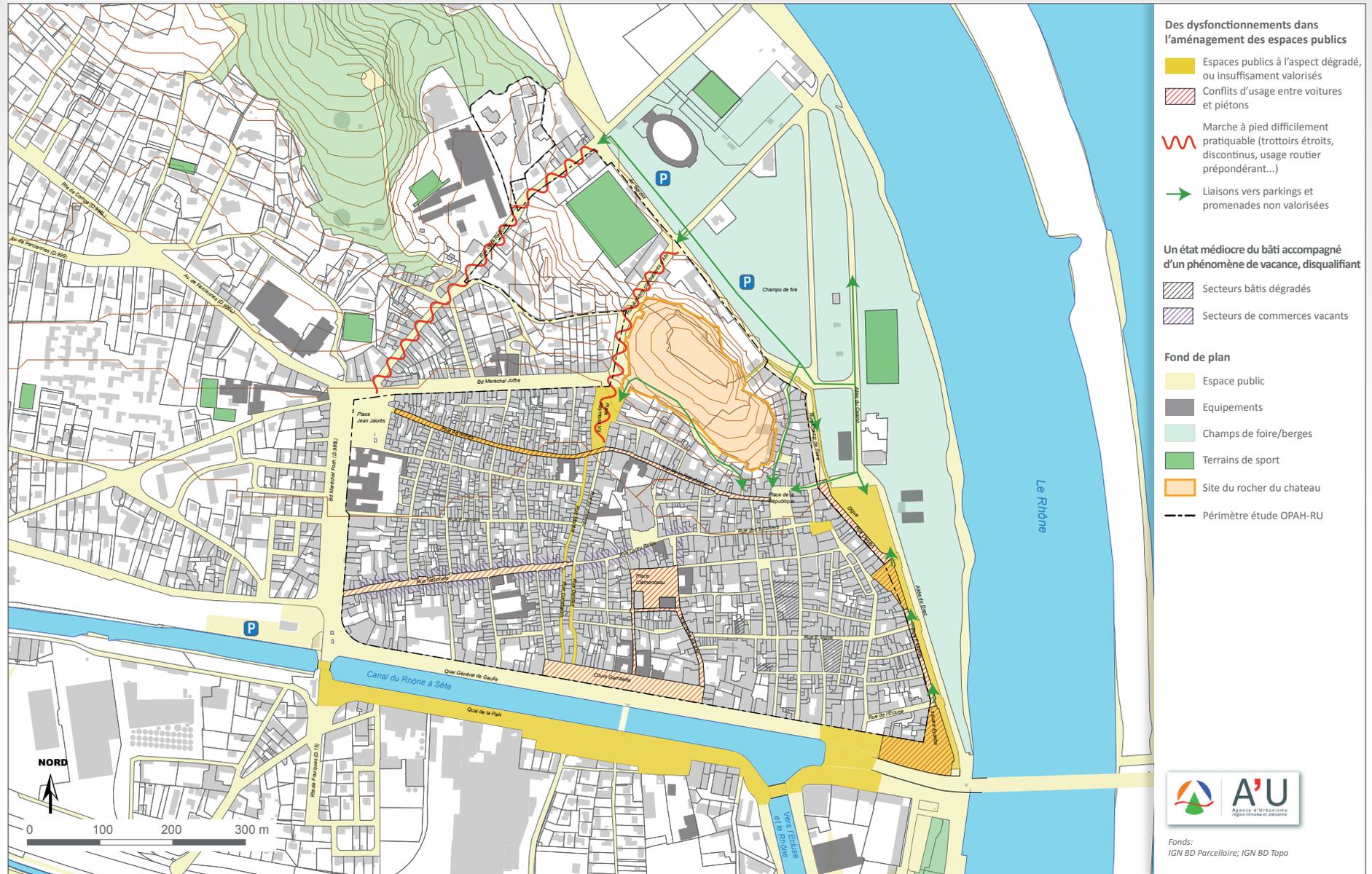
Les façades du port

2.4. ATOUTS, FAIBLESSES ET ENJEUX DU CENTRE ANCIEN DE BEUCAIRE

Atouts et intérêts



Faiblesses et dysfonctionnements



En règle générale, il a été constaté

- ▶ un potentiel architectural, urbain et paysager, comportant de nombreux éléments d'intérêts, mais relativement dégradés ou peu valorisés ;
- ▶ un centre ancien encore dynamique, malgré l'essoufflement de la vie commerciale et de la disparition progressive des aménités ;
- ▶ un centre-ville compact, « isolé », qui entraîne le sentiment d'un quartier impénétrable et fermé sur lui-même ;
- ▶ une signalétique insuffisante ou peu efficace ;
- ▶ un espace public peu apaisé, encombré par la circulation de véhicules ou leur stationnement ;
- ▶ des problématiques d'ordre social, qui se traduisent par un sentiment d'insécurité enregistré par la municipalité.

L'utilisation des atouts pour en faire des opportunités, en vue d'une amélioration du cadre spatial et fonctionnel du centre ancien, constitue un véritable enjeu pour la commune. De même, la disparition ou la diminution des points faibles est à prendre en compte dans un objectif d'éviter les menaces qu'ils font peser sur la commune.

Des opportunités

- ▶ **La richesse d'un patrimoine qui peut, s'il est correctement valorisé, donner une nouvelle identité à la ville :** Avec son tissu urbain compact, ceint de boulevards, le centre ancien de Beaucaire présente une grande qualité architecturale et urbaine, même si l'état du bâti est disparate, avec des immeubles irrégulièrement rénovés. Le patrimoine, qui ne se révèle pas toujours actuellement de manière évidente, nécessite pourtant une grande attention, pour sa capacité à créer l'âme de la ville. Il s'agit d'un atout à valoriser pour contribuer à la bonne image de la ville souhaitée par la commune et pour attirer une nouvelle population.
- ▶ **La qualité de l'espace public requalifié :** Avec les programmes de réhabilitation du centre ancien, certaines rues et ruelles ont bénéficié d'un traitement de voirie esthétique et confortable, en accord avec le caractère authentique et patrimonial. La rénovation et l'entretien des espaces publics sont des objectifs sur lesquels miser pour redonner envie de les pratiquer, améliorer les modes de vie dans le centre ancien et apporter une plus-value aux logements.
- ▶ **La proximité de l'eau, à haute valeur symbolique :** Avec le Rhône et le canal du Rhône à Sète, le centre-ville possède dans son environnement immédiat un grand potentiel d'espaces de convivialité, de détente et de contemplation, liés à l'imaginaire de l'eau. Le canal joue notamment aussi un rôle essentiel dans l'activité économique, avec le port de plaisance qui favorise le tourisme.
- ▶ **Les abords du centre ancien :** Si le centre ancien est dense, enserré dans des remparts virtuels, ses abords sont ouverts, larges. Les quais autour du port de plaisance, la digue de la banquette et les boulevards Foch et Joffre sont des espaces qui possèdent de nombreux atouts : vastes surfaces ombragées par de hauts platanes, places et squares, espaces verts, dont la valorisation peut améliorer la découverte du centre ancien et renforcer son attractivité.
- ▶ **Un grand potentiel de stationnement autour du centre ancien :** Le champ de foire constitue une bonne réserve de stationnements qui peuvent être destinés aux habitants, si toutefois les liaisons sont mieux aménagées avec le centre ancien et une gestion des emplacements, établie (sécurité, organisation...).
- ▶ **Des espaces de loisirs à portée des habitants :** Avec les vastes étendues du champ de foire, des rives du Rhône, de la colline du Sizen ou encore du site du rocher du château, le centre ancien est doté d'espaces libres, assez naturels, qui constituent un beau potentiel pour y instituer de nouvelles vocations de loisirs, permettant de faire accepter la densité de l'habitat et apporter un nouvel intérêt pour les logements.
- ▶ **Le château,** qui se dresse sur son piton rocheux, est un des éléments clés pour le développement touristique et économique de la ville.

Des menaces

- **Le manque d'attractivité des logements :** Avec le sentiment d'insécurité dans les espaces publics, la vétusté des habitats, l'absence d'espaces privatifs extérieurs ou de stationnements, ou encore le bruit ou le manque de lumière, le mode de vie en centre ancien est peu attirant. Cet état de faits entraîne l'abandon du centre-ville et un processus de dégradation qui a l'œuvre depuis longtemps ;
- **La détérioration de l'ambiance urbaine du quartier est :** La présence d'activités illicites, cumulée à la dégradation de la situation sociale d'une part de la population, dans le quartier est du centre ancien, à l'arrière de la digue de la banquette, nuit progressivement à l'image du centre-ville, dans sa globalité ;
- **Un espace public dans lequel circulent encore de nombreux véhicules :** Dans l'ensemble du centre ancien, la marche à pied est favorisée par la présence d'un revêtement de qualité et les courtes distances, mais elle reste néanmoins difficile. Par exemple, malgré la requalification de la rue Nationale, il s'avère que la circulation automobile reste intense et peu agréable pour le piéton. Même avec des limitations de vitesse à 30 km/h, l'automobiliste s'engouffre dans le centre ancien à des vitesses parfois excessives. La voiture circule partout, car aucune rue n'est piétonne. Certaines rues, trop étroites, ne permettent pas aux piétons et aux véhicules de partager équitablement l'espace. L'espace public, qui devrait constituer un prolongement naturel de l'habitation, est monopolisé par

l'usage routier, au détriment de celui des habitants.

- **De grandes surfaces encore fortement occupées par le stationnement des véhicules sur des espaces publics stratégiques :** Des lieux stratégiques qui pourraient valoriser les abords du centre ancien (Cours Gambetta, square Eysette, quai général de gaulle...) ou mettre en valeur un site majeur (place Clémenceau, place Raymond VII...) sont envahis par le stationnement des voitures. Les véhicules, en grand nombre, cachent les places, les rues d'accès au centre ancien, le bâti et aussi les édifices d'intérêt (commerces, équipements) . Ils hypothèquent l'utilisation de l'espace pour des fonctions touristiques, commerciales ou d'agrément. Le stationnement peut alors se révéler comme un obstacle à la bonne qualité et au bon fonctionnement de l'espace public, et fortement altérer l'intérêt du centre ville.
- **La dissociation entre le site du rocher du château et le centre ancien :** Avec une signalétique peu efficace et une accessibilité difficile, le site du château et son jardin reste à l'écart du centre ancien. Cette rupture entre les 2 sites n'encourage pas son utilisation ou sa découverte par les habitants, ni même par les touristes ;

Enjeux

- **L'image de Beaucaire et notamment de son centre-ville,** constitue un enjeu pour redynamiser l'attractivité de la ville, et notamment rendre plus attirant les logements du centre ancien ainsi que les commerces, relancer le tourisme, l'économie...
- **La circulation et le stationnement en centre ancien :** leur réorganisation constitue un enjeu pour dégager les lieux stratégiques et apaiser le centre ancien, pour mieux sécuriser les déplacements des piétons et permettre une meilleure réappropriation de l'espace public par les habitants ;
- **Des aménités supplémentaires, en vue de donner envie d'habiter le centre ancien :** Le cadre de vie constitue un enjeu important pour attirer de nouvelles populations. L'aération du centre-ville est souhaitée par la municipalité afin que les habitants, comme les usagers du centre-ville (touristes, clients des commerces, utilisateurs des équipements...) bénéficient de plus d'espaces communs, plus de lumière, plus de verdure... autant d'éléments qui permettent de rendre la vie plus intéressante dans le centre ancien.
- **La nature environnante, offerte en complément des logements :** Dans le même objectif que précédemment, la nature environnante s'avère être une compensation pour rendre acceptable la densité urbaine. Dès lors, l'institution de nouvelles vocations sur les espaces de loisirs aux abords du centre-ville et leur accessibilité constituent des enjeux pour renforcer l'attractivité du centre ancien.

2.5. AMBITIONS DE LA COMMUNE

Les objectifs de Beaucaire pour son centre ancien, dans le PLU, arrêté le 24 mars 2016

- ▶ Conserver et dynamiser l'offre commerciale en centre-ville, les linéaires commerciaux le long des principales rues du centre, des quais et autour des places ;
- ▶ Donner une place plus importante au piéton en aménageant les rues et places du cœur urbain, aménager des zones piétonnes dédiées ;
- ▶ Pour le cœur urbain, encourager le développement d'une offre d'hébergement touristique ;
- ▶ Développer une activité de loisirs sur le champs de foire ;
- ▶ Valoriser les éléments identitaires, notamment le château, en terme d'accessibilité et d'aménagement des abords ;
- ▶ Le secteur de faubourgs des quais (hors périmètre d'étude OPAH-RU) est ciblé comme l'un des principaux secteurs de renouvellement urbain dans le PADD. A ce titre, notons que la ville souhaite créer une nouvelle rue au sud de ce quartier depuis la route de st-gilles vers la gare, qui pourrait « soulager » le quai de la Paix d'une petite part de sa circulation.
- ▶ Les quais, l'avenue de Farciennes, le bd maréchal Joffre sont ciblés pour être requalifiés à l'image du bd Foch, avec de larges trottoirs et des traversées piétonnes prioritaires ;

D'une manière plus générale, Beaucaire soutient fortement la réouverture de l'écluse vers le Rhône, qui permettrait à la ville de devenir un passage privilégié des voyageurs (et du petit transport de fret).

A noter

Le périmètre de l'étude comprend le Secteur Sauvegardé du centre ancien, ainsi qu'au nord, une partie de la zone UC avec deux emplacements réservés pour la réalisation d'un équipement public (N°2) et pour la démolition ou requalification de l'espace urbain (N°3).

Actions à mettre en oeuvre, fléchées dans le PLU

- ▶ Réhabiliter des logements de qualité
- ▶ Requalifier des logements en bureaux, commerces, activités
- ▶ Modifier le PSMVSS
- ▶ Aérer le centre ancien

Les réalisations des 10 dernières années

- ▶ La mise en place du DRAC, navette bus communale ;
- ▶ La construction de la passerelle piétonne sur le canal ;
- ▶ La requalification des rues du centre ancien, notamment les 2 boulevards Foch et Joffre, la place Jean Jaurès, la rue Nationale et quelques autres plus secondaires ;
- ▶ La requalification du site autour de la mairie : place requalifiée et halles réinvesties (conservatoire de musique) ;
- ▶ La réhabilitation et la création de la maison du patrimoine (la « maison gothique ») ;
- ▶ La réalisation de bandes cyclables (hors centre ancien).

Les principaux projets en cours de réflexion ou de réalisation

- ▶ La réfection des passages piétons du Quai de la Paix, et la requalification du Cours Sadi Carnot, en cours.
- ▶ La ZAC Canal Sud, environ 500 logements, hotel(s), équipement(s)...
- ▶ Le Centre des Congrès.
- ▶ La sécurisation du centre ancien : éclairage des rues, pose de caméras de surveillance.
- ▶ La Pointe Rouge : requalification, voire démolition de l'espace urbain du secteur enclavé au nord du centre ancien.

Projets du centre ancien et de ses abords



Bellegarde

2.1. PRÉSENTATION DE LA COMMUNE DE BELLEGARDE

Une situation stratégique

La commune de Bellegarde, est implantée sur les coteaux, qui marquent le basculement des Costières sur la plaine de la Camargue.

Située à mi-chemin des pôles urbains de Nîmes et Arles, et à 14 km au Sud-Ouest de Beaucaire, Bellegarde est une ville à l'emplacement géographique stratégique, profitant de la proximité et de l'attractivité de ces villes gardoises. Cette proximité a contribué à son dynamisme, devenant le réceptacle d'une nouvelle population en quête d'un cadre de vie agréable, moins urbain et d'un coût de l'immobilier plus accessible. Pourvu d'un paysage viticole remarquable (AOC Clairette), Bellegarde connaît une forte pression foncière.

Une ville « carrefour »

Les axes de liaison historiques de Nîmes à Arles et de Beaucaire à Saint-Gilles se croisent à Bellegarde. Autrefois ces routes départementales impliquaient une traversée le centre-ville. Aujourd'hui, les tracés des RD6113 et RD38, constituant les déviations de ces anciennes routes, forment les voies de contournement de la ville, qui ont permis la réduction de la circulation dans le centre ancien tout en maintenant sa fonction de carrefour et en garantissant sa connexion avec le reste du territoire.

Des contraintes liées aux risques d'inondation

Comme toutes les communes de la Camargue, Bellegarde connaît une forte problématique sur la question des inondations. Dans les périodes à risques, Bellegarde est susceptible d'être touchée par l'aléa d'inondation du Rhône, ainsi que par le ruissellement pluvial provenant des Costières, qui charge les nombreux fossés et ruisseaux (dont le Rieu). La crue du Rhône de 2003 et la rupture des digues ayant mis à mal 800 foyers, a entraîné de nouvelles orientations pour le développement urbain. C'est en direction des plateaux, à l'abri des risques d'inondation, qu'ont été projetés et créés de nouveaux quartiers sur les hauteurs.

Un patrimoine varié et attractif

La commune possède un potentiel patrimonial architectural et paysager qui témoigne de l'histoire, des activités et de l'appropriation d'un site par des populations successives. Ce patrimoine attire un tourisme de proximité, bien que les éléments d'intérêts ne soient pas toujours signalés ou mis en valeur. On recense :

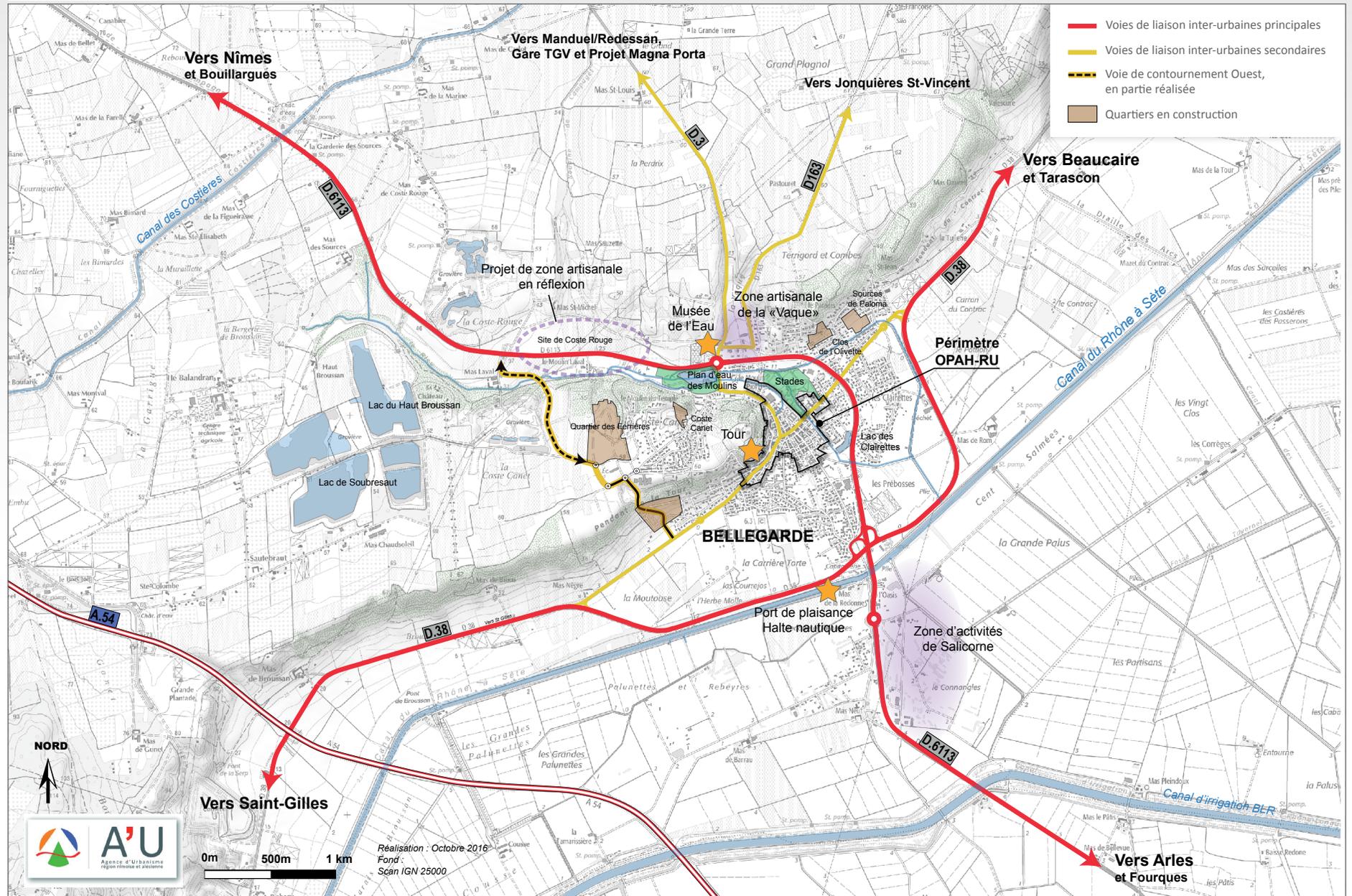
- L'aqueduc romain, trace d'un ouvrage reliant le captage de Château Laval jusqu'au bassin régulateur de Valescure, construit au 1er siècle.
- La tour féodale attestant de la fortification et du rôle de veille de Bellegarde dès le 11^{ème} siècle.

- Les fontaines et lavoirs, qui sont de véritables indicateurs de la présence de l'eau sur la commune, notamment, la fontaine des Lions, qui date de 1810.
- Puis, la Chapelle romane Saint-Vincent de Broussan, la voie romaine et le pont aérarius, les moulins, les canaux, la cabane du Gardian reconstruite dans le respect des techniques traditionnelles...

Le Canal du Rhône à Sète, mis à profit

Au large et au sud de la ville, le canal longe le rebord des Costières depuis le début du 19^{ème} siècle. Un port avait alors été créé pour le transbordement des barriques de vin et autres marchandises, puis abandonné au cours du 20^{ème} siècle. A la fin du siècle, la politique de développement du tourisme fluvial a permis de le faire «renaître» sous la forme d'un véritable port de plaisance, bénéficiant aujourd'hui du label Pavillon Bleu, pour ses qualités environnementales. Le port compte 70 anneaux, 2 péniches hôtel et chambres d'hôtes, ainsi qu'une société de location de bateaux. Sa gestion est assurée par la communauté de commune de Beaucaire Terre d'Argence, qui prévoit une prochaine extension.

Organisation spatiale de Bellegarde



2.2. FONCTIONNEMENT URBAIN DU CENTRE ANCIEN DE BELLEGARDE

Une organisation de l'agglomération urbaine, qui induit un centre-ville « ceinturé »

De manière générale, l'organisation spatiale de la ville repose sur :

► Un centre ancien, accolé au relief :

La ville s'est développée à partir d'un noyau ancien encore nettement lisible, disposé parallèlement aux courbes de niveau, au pied du coteau. Le bâti s'est ensuite développé autour du croisement des grands axes de déplacement, en suivant une nouvelle trame urbaine assez orthogonale. Véritable centre-ville, il rassemble les commerces et la plupart des équipements.

► Une extension du centre-ville vers la plaine, limitée toutefois par la RD.6113 et le canal du Rhône à Sète :

En dehors du centre-ville compact, le développement urbain est caractérisé par la présence de pavillons, de grands équipements de loisirs, d'activités artisanales ou économiques et de surfaces agricoles cultivées ou en friche. Il est constitué d'un ensemble de quartiers, relativement mixtes, aux abords du centre-ville, contenu, voire compartimenté, dans les limites de la RD.6113, au nord, à l'est et au sud.

► Des quartiers d'habitats, plus dispersés, et mis à distance du centre-ville, ou les uns des autres, par des obstacles :

Ces quartiers récents sont, pour la majorité, constitués de maisons individuelles, construites sous forme d'opérations, au coup par coup. Ils sont souvent peu reliés entre eux, isolés par une route, un fossé, des espaces agricoles résiduels et enclavés, des dénivelés importants, ou encore le canal du Rhône à Sète... De plus, le relief ou l'infrastructure de la RD.6113 entravent leur connexion avec le centre-ville et ses abords.

Cette organisation de la commune, issue d'un développement rapide de l'urbanisation, de l'effet de barrière créée par la RD.6113 et des spécificités géomorphologiques du site induit que le centre ancien fonctionne donc surtout avec ses faubourgs proches, ceinturés par la RD.6113 et la colline de la Tour.

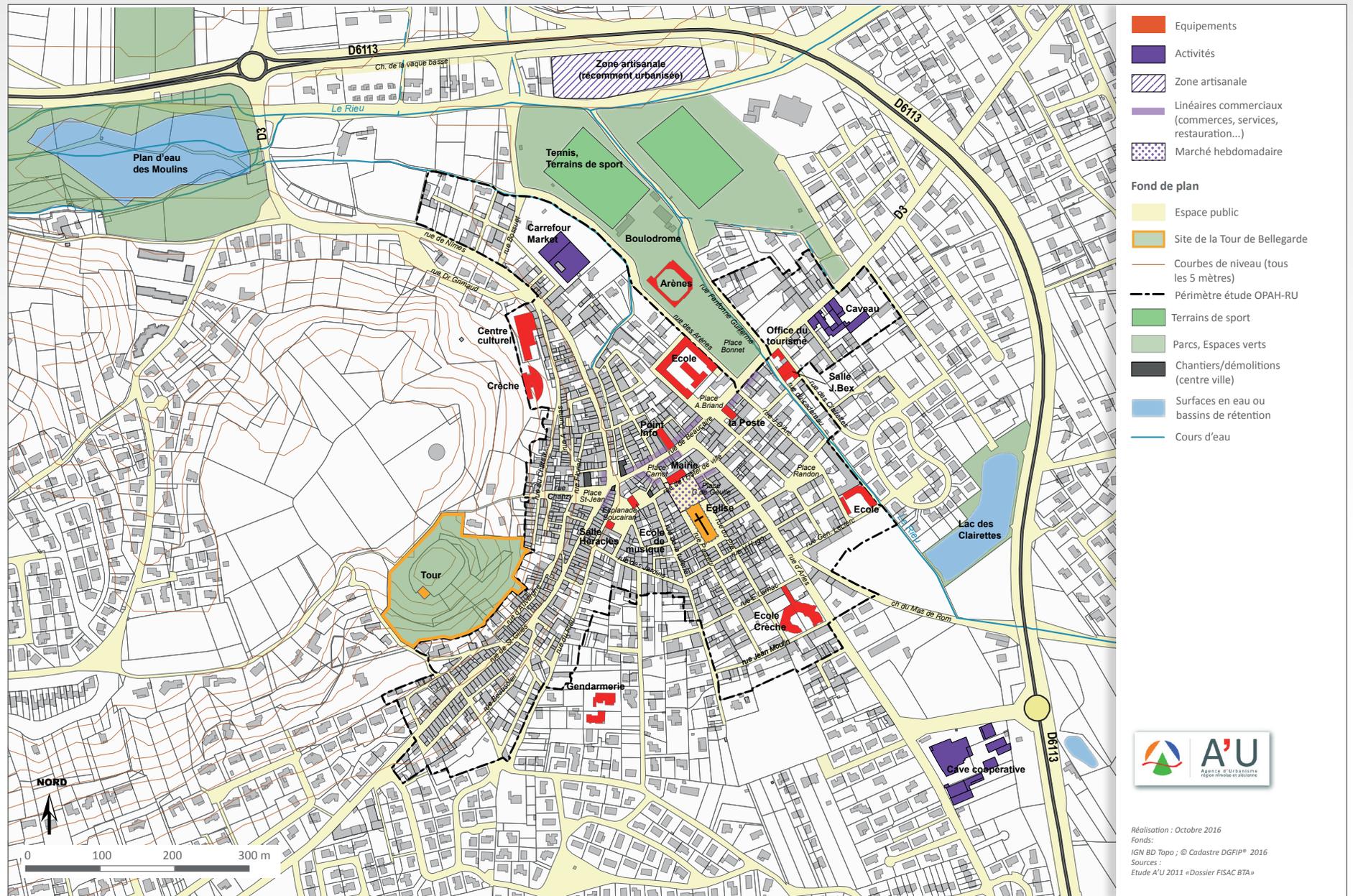
Un centre ancien, qui constitue un cœur de ville bien équipé et « vivant »

L'ensemble, centre ancien et faubourgs proches, qui concentre une forte mixité de fonctions (habiter, travailler, se divertir, consommer...) représente un véritable pôle de vie, quasi « autonome ». Il rassemble l'essentiel des équipements administratifs, scolaires, de loisirs, et commerciaux. De plus, le centre a une forte identité patrimoniale : le clocher de l'église et la tour sont des repères importants dans l'unité urbaine.

Les espaces publics sont nombreux bien que souvent occupés par le stationnement. La place Charles de Gaulle, enserrée entre l'église et la mairie, joue le rôle d'espace public de rencontre et d'échanges, où se déroule le marché hebdomadaire. Dans l'environnement immédiat des équipements structurants, les services de restauration, cafés et commerces de proximité se concentrent sur les rues principales, rue de la République, rue de Beaucaire et rue de Saint-Gilles et autour de la place de la mairie. Le centre ancien bénéficie d'une « locomotive » commerciale : le Carrefour Market, qui constitue un supermarché d'une échelle adaptée à la ville, apporte une offre complémentaire profitable au dynamisme du centre-ville.

De plus, le centre ancien est entouré de plusieurs espaces de nature, qui permettent aux habitants de s'aérer ou de faire du sport. Il s'agit du secteur des stades, du parc autour du plan d'eau des Moulins, de la promenade autour du lac des Clairettes et du site de la Tour, qui offre les meilleurs points de vue du centre-ville.

Situation des équipements et lieux générateurs de flux



Un fonctionnement urbain du centre ancien, marqué par les tracés « historiques »

Quatre longues rues, relativement continues, permettent de relier le centre ancien ou de le traverser, tout en desservant bon nombre d'équipements et de commerces. Il s'agit des rues de Nîmes, de Saint-Gilles, de Beaucaire et d'Arles, qui constituent les 4 chemins historiques en direction de ces villes, depuis plusieurs siècles. Il s'agit également des seules rues qui permettent de passer au-delà de la barrière constituée par la RD.6113 ou de contourner le relief et donc d'irriguer le centre-ville et ses abords.

Remplissant leurs rôles de rues principales, leur croisement définit un secteur d'articulation stratégique pour se rediriger dans le centre ancien. On y trouve les places majeures : place Charles de Gaulle, place du Lavoir, place Aristide Briand, place Saint-Jean, ou encore l'esplanade Boucairan.

Une hiérarchisation des espaces publics difficile à établir, qui rend peu claire les fonctions des espaces

- En ce qui concerne les 4 rues principales, bien que leur statut d'axes majeurs structurants soit clair dans le fonctionnement urbain, leur gabarit et surtout leur aménagement ne révèle pas spécialement leur rôle. Hormis le fait qu'elles sont le support de commerces, elles ne se distinguent que timidement de certaines rues moins importantes.

- De même, les places les plus importantes, comme la place Saint-Jean, qui constitue un seuil stratégique pour le quartier groupé sous la tour, l'esplanade Boucairan, qui assure la transition vers les ruelles du Sud et fédère des équipements publics, ou encore la place du Lavoir située au croisement des chemins assurent des fonctions difficiles à identifier. La manière dont elles sont occupées et aménagées ne laisse pas présager de leur rôle dans le fonctionnement urbain du centre ancien.

Globalement, la difficulté à reconnaître le statut des espaces publics rend aussi difficile leur usage, les déplacements ou encore la découverte du centre ancien.

Au sein du centre ancien, le quartier au pied de la colline de la Tour a un fonctionnement particulier

Le relief de la colline de la Tour implique des rues qui suivent les courbes de niveau, parallèles et connectées aux rues de Nîmes et de Saint-Gilles. Cette configuration induit plusieurs escaliers et rampes, souvent étroits, difficilement circulables en voiture et piétonniers de fait, qui font de ce quartier un ensemble urbain surtout propice à la marche à pied. Toutefois, c'est un quartier où la circulation n'est pas réglementée. Les voitures y pénètrent partout, là où la largeur de l'espace permet les manœuvres des véhicules, au détriment d'un usage plus adapté aux piétons ou d'une occupation des seuils des habitations,

par les habitants. L'absence d'attention accordée aux piétons induit un partage de l'espace assez déséquilibré, qui empêche une amélioration du cadre de vie des habitations du quartier.

A pied, d'une manière générale, le centre ancien, très envahi par l'automobile est moyennement confortable

Les automobilistes sont à peu près tolérés partout dans le centre ancien, envahissant les places ou les rues qui pourraient être mieux partagées avec d'autres usagers. Les rues peu larges n'ont souvent pas de trottoir ou des trottoirs étroits et insuffisants, et ne permettent pas des déplacements à pied confortables ou même sécurisés. De plus, un grand nombre d'espaces publics en mauvais état, encombrés de jardinières ou discontinus dans leur aménagement n'invite pas à leur utilisation par les habitants, les promeneurs ou la clientèle des commerces. A part la place devant la Mairie, très peu d'espaces publics permettent de flâner, de s'asseoir ou de se rassembler, au calme et à l'ombre des platanes, comme l'on pourrait s'y attendre dans cette ville méridionale.

Cependant, c'est un aspect du fonctionnement urbain de la ville qui va évoluer avec le projet de l'apaisement de la rue de Nîmes et de la République en cours de programmation.

Les modes d'accès au centre ancien de Bellegarde

En voiture, le gabarit étroit des rues principales induit un principe de circulation réglementée :

On utilise l'une des 4 rues principales, rues de Nîmes, de Saint-Gilles, de Beaucaire ou d'Arles, qui sont reliées au réseau viaire d'échelle intercommunale, pour accéder au centre ancien, ou en repartir. L'étroitesse des rues de Nîmes et de Saint-Gilles implique un mode de circulation à sens unique du sud vers le nord.

Tandis que les accès par les rues de Saint-Gilles, d'Arles et de Beaucaire sont directs, celui, depuis le nord, par la rue de Nîmes s'avère plus subtil. L'itinéraire obligatoire, et alternatif à la rue de Nîmes en sens unique, est constitué de l'enchaînement des rues Bossuet et des Arènes qui contournent le supermarché et s'écartent de la rue « naturelle » qui suit le relief. Cette entrée du centre-ville constitue une rue secondaire, qui est nécessaire pour assurer la bonne accessibilité. L'allée de platanes, qui la souligne, aide à clarifier et renforce ce fonctionnement urbain, à priori peu « naturel ».

Au sud-ouest, la rue de Saint-Gilles en sens unique ne permet pas de sortir du centre-ville. C'est la rue du Rieu qui est utilisée comme son alternative, malgré sa faible largeur. Elle constitue donc une voie secondaire, relativement importante pour le fonctionnement urbain du centre-ville, même si ce statut est difficilement lisible dans son aménagement.

A pied, le centre ancien est accessible par deux voies piétonnes plus ou moins aménagées.

- La voie vers l'ouest, permet de franchir la colline de la Tour depuis de la place Saint-Jean et en empruntant la rue Chanzy, puis le chemin de Coste Canet, complété par une calade récemment réalisée.
- La voie vers le nord et le plan d'eau des Moulins suit la logique naturelle du cheminement de l'eau, en suivant plus ou moins le Rieu. Bien qu'irrégulièrement aménagé, le cheminement permet toutefois de relier centre-ville et quartiers de loisirs, de sports et de promenades, en passant par la place Bonnet et le quartier des arènes. Vers le sud, il se prolonge avec la rue piétonne du cadereau, qui dessert le quartier de l'école et de la place Randon.

Il est également à noter les escaliers et rampes piétonnes, qui permettent de relier la rue du Rieu au quartier de la Tour, en traversant la rue de Saint-Gilles. La continuité de ces cheminements n'est cependant pas assurée vers l'est, au-delà de la rue du Rieu.

En transport en commun, les lignes départementales permettent de relier Bellegarde avec Nîmes, Arles, Saint-Gilles et Beaucaire. Le centre ancien bénéficie de plusieurs arrêts des deux lignes, la C30, Arles/Nîmes et la C31, Saint-Gilles/Beaucaire/Nîmes.

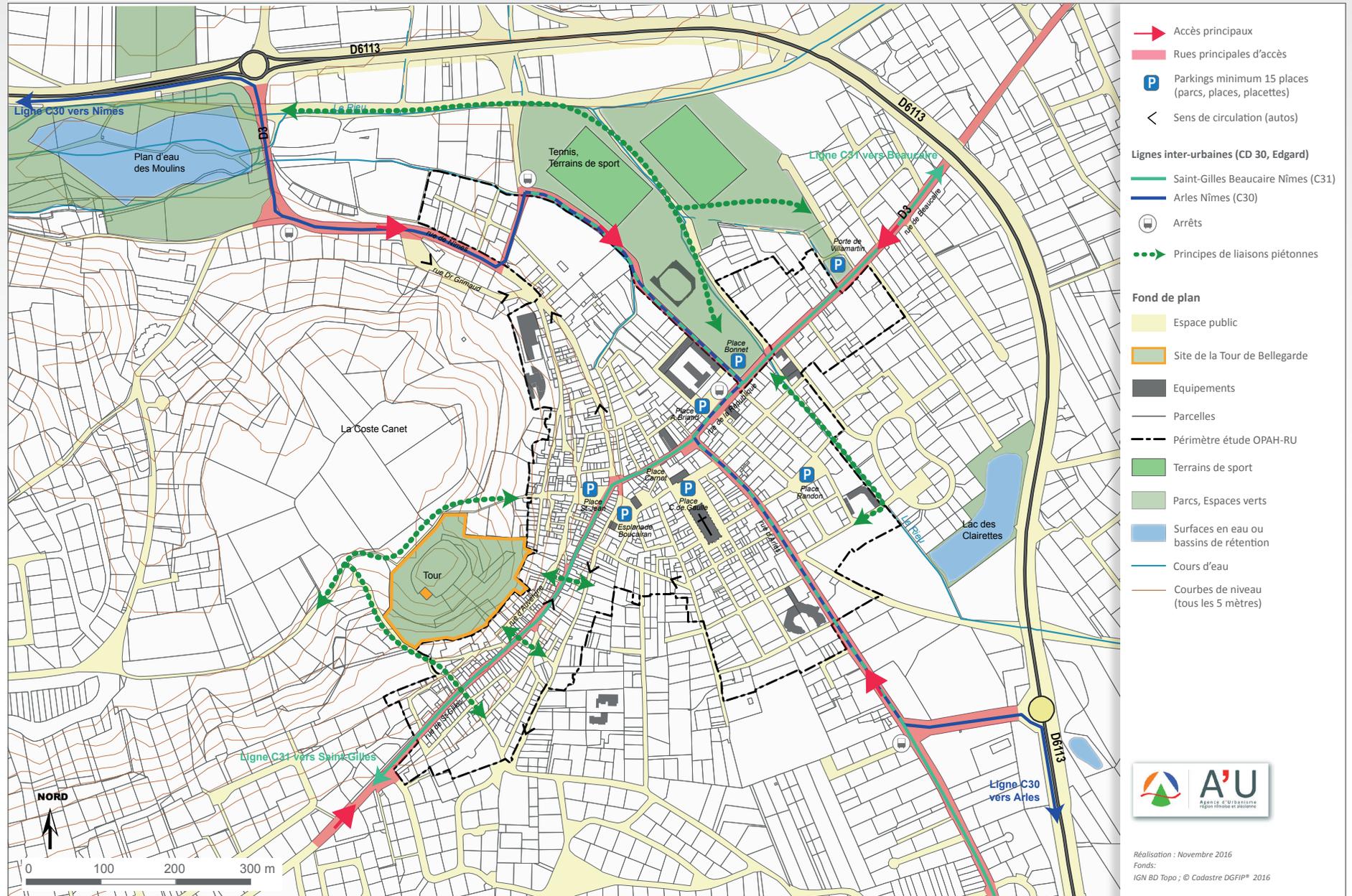
La capacité en stationnement du centre-ville

Environ 330 places « marquées » ou autorisées sur les places et les rues :

- **La place Bonnet** constitue le plus vaste secteur de stationnement. Presque 100 véhicules pourraient y stationner, au cœur du centre-ville, et notamment à 5 minutes à pied du quartier de la tour du château, peu configuré pour l'accès et le stationnement des voitures.
- **Toutes les places du centre ancien** comportent des places de stationnement ou constituent des parkings : environ 140 places.
 - Place Randon : 20
 - Place Charles de Gaulle et abords de l'église : 40
 - Place A.Briand : 16
 - Esplanade Boucairan : 27
 - Place St-Jean : 20
 - Porte de Villamartin : 20
- **Les 4 rues principales d'accès** offrent des places de parking marquées au sol, à part la rue d'Arles, où le stationnement semble toléré mais pas marqué : environ 87 places.
 - Rue de St-Gilles : environ 13 places
 - Rue de la république : environ 20 places
 - Rue de Nîmes : environ 30 places
 - Rue de la République : environ 24 places

A noter, récemment créées par creusement du coteau : environ 12 places, rue du Château.

Fonctionnement urbain/ Accessibilité



2.3. TYPOLOGIE URBAINE

L'évolution historique et la formation de la ville

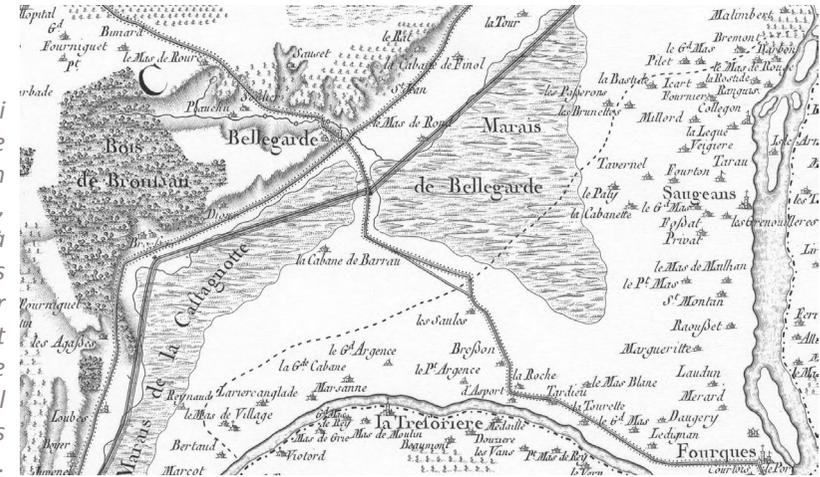
Une urbanisation sur les contreforts du plateau des Costières

La naissance de Bellegarde date de l'époque gallo-romaine. Les premiers habitants se sont installés sur la colline autour de l'actuel mas Saint Jean, en aménageant les coteaux, tournés au Sud, à l'abri du vent et à proximité des sources. La construction d'un pont à péage « Pont Aerarius » sur la voie entre Nîmes et Arles, enjambant les marécages de la plaine, aurait entraîné l'extension du village. Calé sur les contreforts du plateau des Costières, le village s'est développé en arc de cercle au pied d'une forteresse, qui a été construite au moyen âge pour surveiller la plaine. Le développement urbain s'est effectué le long des voies, épousant le relief, ouvrant ainsi l'arc de cercle vers le sud-est. La structure urbaine du village est restée relativement compacte jusqu'au milieu du 20^{ème} siècle.

Extension de la ville dans la plaine

Au 19^{ème} siècle, le village s'est développé suivant une structure orthogonale qui s'est articulée à partir de la route d'Arles et de Beaucaire, perpendiculaires l'une à l'autre. L'urbanisation s'est réalisée en ordre continu le long des voies. Des lieux de centralité se sont organisés autour des places (place de l'Eglise notamment). Puis, la maîtrise de l'eau (canaux d'irrigation, fossé de drainage) a permis de développer l'habitat dans

L'extrait de la carte de Cassini au 18^{ème} siècle montre un village situé à la croisée de 4 voies en direction de St-Gilles, Beaucaire, Arles et Nîmes, à l'abri, mais à proximité des marais. Tandis que la carte de l'état-major dressée au 19^{ème} siècle permet de distinguer que la vieille ville constitue le noyau central de l'urbanisation, que nous connaissons aujourd'hui.



Bellegarde au 18^{ème} siècle, extrait de la carte de Cassini (source : IGN)



Bellegarde au 19^{ème} siècle, extrait de la carte de l'état-major dressée entre 1820 et 1866 (source : IGN)



Photos aériennes comparées de Bellegarde dans les années 1960, puis 2015 (source : IGN)

la plaine, en direction de la voie ferrée au sud-est (ligne Arles/Nîmes), qui n'a fonctionné que brièvement. L'emprise foncière de cette voie a sans doute été récupérée pour créer, assez tôt au cours du 20^{ème} siècle, la RD.6113, comme la photo aérienne ci-jointe le montre. Cette organisation a donné une image de ville compacte, assez dense, relativement agrégée autour des 4 routes principales, jusque dans les années 1960.

Urbanisation exponentielle de nouveaux secteurs à partir de la moitié du 20^{ème} siècle

La comparaison des deux vues aériennes met en évidence un développement de l'urbanisation rayonnant à partir de la ville encore compacte de 1960, s'étalant et englobant la RD.6113, tout en s'affranchissant du caractère humide de la plaine (au sud et à l'est) et des reliefs (à l'ouest et au nord). En une cinquantaine d'année d'intervalle,

la surface urbanisée a été plus que décuplée et la forme urbaine initiale, transformée. Cette extension réalisée en peu de temps, a fait varier le statut des espaces urbains et leur fonctionnement, modifier l'organisation de la ville, fait naître de nouvelles densités et formes urbaines, contrastant avec les typologies anciennes.

Les éléments constitutifs du tissu urbain du centre ancien

Le bâti (*cf : cartes suivantes*) est plutôt disposé à l'alignement le long des rues, dessinant ainsi l'espace public, et occupe souvent la quasi-totalité des parcelles. Les ilots formés par le bâti groupé occupent des petites surfaces qui se contournent très facilement à pied, en 1 à 2 minutes. Plus on s'éloigne du noyau historique, plus les ilots s'agrandissent, plus les espaces privés (cours ou jardins) apparaissent ou s'élargissent.

Les parcelles (*cf : cartes suivantes*) ont d'une manière générale, des surfaces rectangulaires, de petites tailles, variant de 30 m² à 600 m², en moyenne. Les plus grandes, dont quelques rares atteignent environ 1000 m², se situent en périphérie du périmètre étudié. Leur disposition et leur forme varient avec le relief. En pied de colline, on observe des parcelles très étroites, en lanière, orientées dans le sens de la pente. En plaine, elles sont plus larges et disposées sur une trame quasi-orthogonale.

Le dessin de **l'espace public** noirci (*cf : cartes suivantes*), révèle sa forme et sa surface. Cela met en évidence le contraste entre la finesse et la densité de la trame viaire du centre ancien, et la rareté des espaces publics au-delà du périmètre étudié, contribuant à l'identification d'un ensemble homogène. On peut observer la concentration des places au croisement des rues les plus larges et la trame orthogonale déjà repérée pour le parcellaire. Au pied de la colline de la Tour, l'espace public s'affine encore plus et s'accorde avec les courbes de niveau.

En négatif, la carte révèle aussi les surfaces des ilots blancs, qui ne sont pas traversés par une rue. Dans le centre ancien, ces ilots, variant de 300 m², sur le relief, à 3500 m², dans la plaine, ne sont jamais très grands, au contraire des quartiers alentours.

Un bâti altéré et disparate, qui marque le centre ancien

Au travers du temps, l'ensemble bâti a subi des transformations, avec les réhabilitations successives ou encore le réinvestissement des espaces privés libres. Il est difficile aujourd'hui de reconnaître la qualité originale du bâti. Si l'est permis d'imaginer un bâti initial et traditionnel, de volumétrie plutôt simple, construit en pierre, avec ou sans enduit, souvent clairs, comme dans la plupart des communes des Costières, force est de constater aujourd'hui les altérations subies : rénovations de façade aléatoires, ajouts d'extension, de boîtiers de climatisation très visibles, de terrasse, d'appentis dans des matériaux et des modes constructifs variés, implantations de nouvelles maisons architecturalement discordantes... Les travaux des particuliers, peu cadrés, ont produit un ensemble bâti qui manque aujourd'hui d'unité.

Un centre ancien « villageois » qui se distingue du centre-ville et du reste de la commune

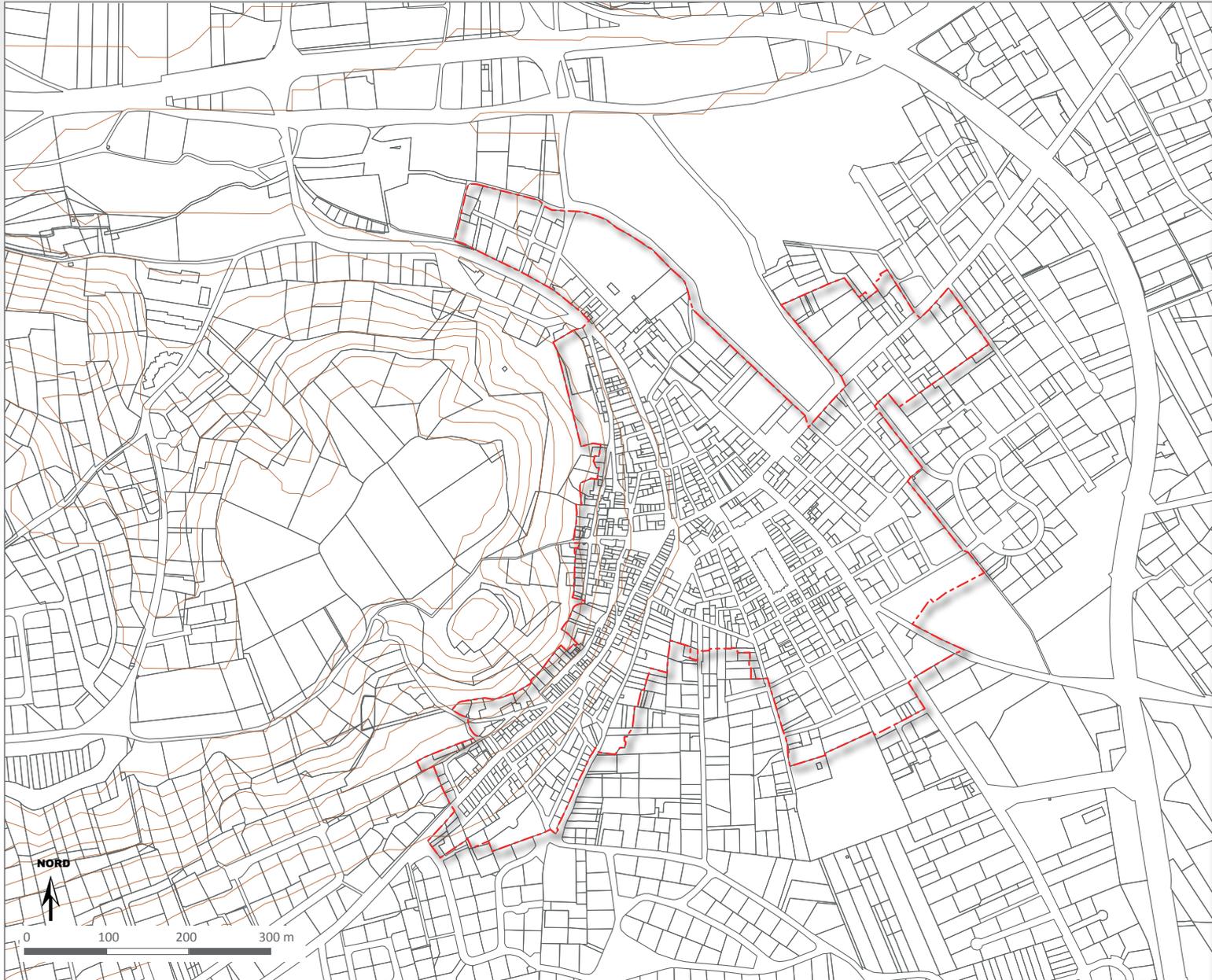
D'une manière générale, le tissu urbain du centre ancien semble relativement homogène et forme un tout bien identifiable dans la ville. Ce tissu est globalement caractérisé par :

- ▶ *les maisons de village, accolées, dépassant rarement un étage, ou deux sur les rues principales et secondaires ;*
- ▶ *les mas absorbés peu à peu lors de l'agrandissement de la ville ;*
- ▶ *des constructions agricoles ou des garages, volumineux, qui s'immiscent entre les habitations ;*
- ▶ *l'étroitesse des espaces communs, des rues, des places ;*
- ▶ *un parcellaire plutôt de petite taille et la rareté de l'espace privé.*

Typologie urbaine : implantation et morphologie du bâti



Typologie urbaine : forme et organisation des parcelles



Légende :

- Parcelles
- Périmètres étude OPAH-RU



Réalisation : Novembre 2016
Fonds:
IGN BD Topo ; © Cadastre DGFIP® 2016

Typologie urbaine : morphologie de l'espace public

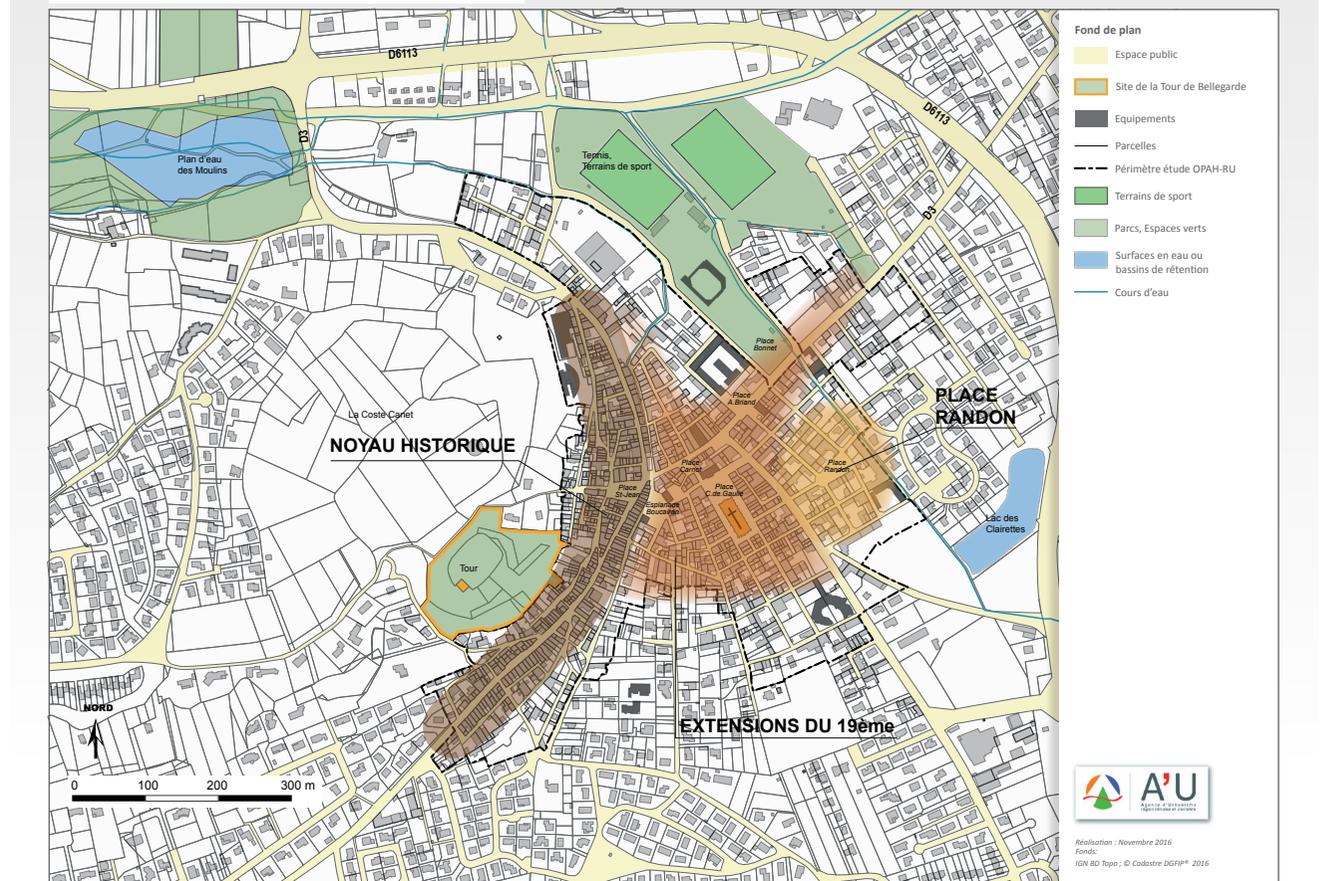


Toutefois, une observation plus fine révèle de légères différences dans le centre ancien, en fonction des étapes successives de la formation de la ville

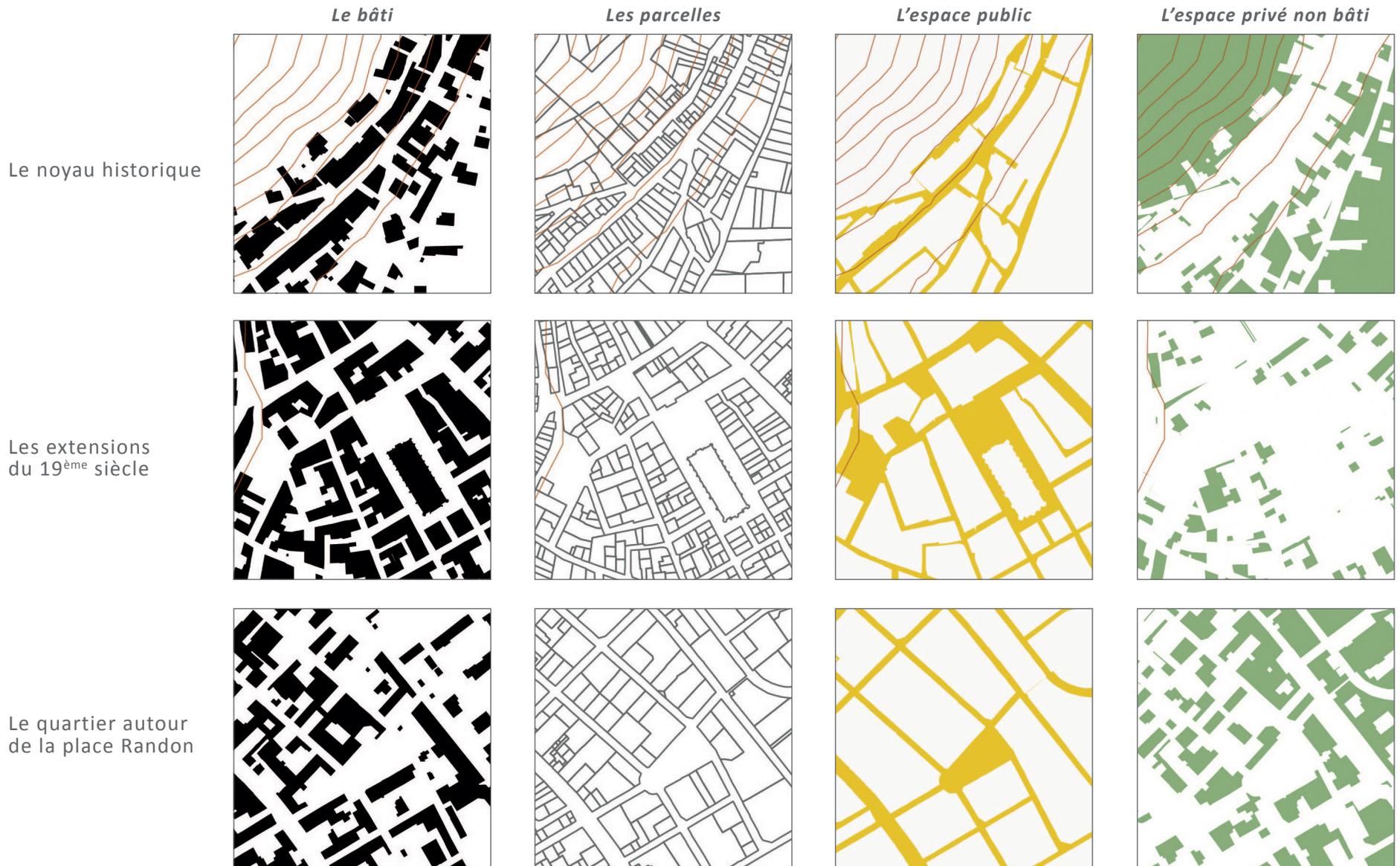
Une adaptation à la pente pour le noyau historique :

Le tissu du noyau historique s'identifie surtout par son organisation qui suit les courbes de niveau. Le relief s'impose au tracé des rues, à la disposition des parcelles, à l'implantation du bâti. C'est dans ce secteur que la compacité du bâti est la plus grande et que les espaces publics, réservent le plus de surprises : ruelles étroites, rampes, venelles, belvédères, avec quelques vues privilégiées sur les toits de la ville et la plaine... Les habitants ne disposant que de rares espaces extérieurs privés ont tendance à plus investir la rue qu'ailleurs dans le centre ancien (présence de bancs, de seuils végétalisés...) ce qui procure une ambiance assez confidentielle, plutôt agréable et pittoresque, à l'écart du tumulte du centre-ville.

Les différents types de tissus urbains



Comparaison des éléments constitutifs sur un échantillon de tissu urbain, carré de 200 mètres de côté



Un tissu plus régulier et plus aéré pour les extensions du 19^{ème}

Le secteur urbanisé à partir du 19^{ème} siècle est caractérisé par l'organisation des rues quasi orthogonales, rectilignes et un tissu plus aéré qui contraste légèrement avec celui du noyau historique. Le quartier présente quelques particularités architecturales mises en évidence par l'ordonnancement des places, plutôt rectangulaires et arborées, comme la place de l'église et de la mairie ou de la place Saint-Jean. Même si les parcelles privées restent aussi étroites et petites que dans le noyau historique, les espaces publics majeurs s'élargissent (rue de la République et d'Arles) et organisent la mise en scène des fronts bâtis. Les bâtiments en marge du secteur disposent quelquefois d'une petite cour, voire d'un jardin. C'est le cas notamment des mas, que la ville qui s'étend le long des voies principales, englobe.

Une extension particulière autour de la place Randon

Le quartier est organisé presque symétriquement autour de la place Randon. Il se singularise par l'augmentation de la taille des parcelles privées et des bâtiments, la présence de jardins ou grandes cours presque systématique et la régularité de l'espace public, assez étroit, encadré par les fronts bâtis longs, compacts et linéaires. Les trottoirs sont remplacés par des caniveaux et les rez-de-chaussée sont légèrement rehaussés, témoignant du caractère « mouilleux » du secteur. En dehors de la place Randon, le quartier est dépourvu d'espaces publics autres que les rues, qui sont toutes relativement semblables.

Les « franges » du centre ancien, investies au 20^{ème} siècle

En marge du périmètre étudié, le tissu urbain est nettement plus aéré, mais moins clairement organisé. Le parcellaire élargi témoigne des nouvelles fonctions de la ville à partir du 20^{ème} siècle : éducation (écoles), loisirs (arènes, stades sportifs...), cave coopérative, distillerie (aujourd'hui disparue), commerces (Carrefour Market), parkings et autres équipements et locaux d'artisans qui ont, petit à petit élargi le centre-ville. Les rues se font rares, l'espace public est peu défini, l'implantation des constructions est moins alignée, le bâti s'avère plus diversifié en forme, en aspect et en fonction, et les espaces « libres » sont nombreux et vastes. Ce tissu peu organisé, qui semble constitué au coup par coup, au gré des opportunités foncières et des besoins, ceinture le centre ancien sur une largeur variable. Il contraste avec celui du centre ancien, comme avec celui des zones pavillonnaires proches et plus récemment urbanisées.



Façade rénoverée, mais dispositifs électriques et de climatisation non pris en compte (peu intégrés)



Les aménagements hétéroclites, quartier de la plaine



Ruelle et investissement de l'espace public dans le noyau historique



Une rampe dans le noyau historique



L'occupation du seuil des habitations par les autos stationnées



Quartier de la plaine, les caniveaux remplacent les trottoirs et témoignent de l'importance du ruissellement pluvial

2.4. ATOUTS, FAIBLESSES DU CENTRE ANCIEN DE BELLEGARDE

➤ La richesse d'un site paysager qui peut renforcer l'identité du centre-ville

La ville s'est formée sur le relief dominant la plaine de la Camargue, à l'occasion d'une « cassure » dans le rebord des coteaux des Costières. Son adaptation au site, ainsi que son histoire sont des particularités que l'on retrouve dans son urbanisme et qui constituent de réels atouts pour la singulariser. Le potentiel urbain et paysager, comporte des éléments d'intérêts, mais relativement peu valorisés : le tracé historique des rues principales, l'urbanisme qui épouse le relief (noyau historique), le site de la Tour et son panorama, les fontaines...

➤ Un ensemble bâti qui a perdu de son originalité au fil des rénovations

La découverte du centre ancien ne révèle pas beaucoup de bâtiments dans un état de dégradation très préoccupant. Par contre, c'est plutôt l'absence de soin et d'unité dans les réhabilitations ou les extensions qui procure l'image d'un ensemble bâti altéré. La définition d'un cadre des modes d'interventions sur le bâti, constitue un véritable enjeu pour la qualité du centre ancien.

➤ Un espace public en mauvais état, peu apaisé, encombré par la circulation ou le stationnement des véhicules

Les rues principales ne jouent pleinement leur rôle que pour la circulation des voitures et moins pour les cyclistes ou les piétons, qui souffrent de l'étroitesse, du manque de continuité et du mauvais état des trottoirs, ou encore du bruit et du sentiment d'insécurité. De même, les places, assez dégradées et peu partagées, sont sous-utilisées par les piétons ou les habitants. Bien que l'attractivité et la zone de chalandise dont bénéficie le centre-ville de Bellegarde soit un réel atout pour la commune, il s'agit toutefois de bien veiller à maintenir une certaine qualité d'accueil et d'accessibilité qui implique une amélioration des espaces publics. C'est bien un enjeu identifié par la commune qui a programmé plusieurs actions (cf : 2.5. Les ambitions de la commune).

➤ Un potentiel pour améliorer la circulation des piétons

D'une part, l'échelle et le maillage urbain serré du centre ancien se prêtent très bien à la pratique de la marche à pied, notamment au pied de la colline, où les nombreuses rampes et venelles sont un atout. De plus, les cheminements préexistent pour relier le centre ancien avec les quartiers plus éloignés

ou coupés du centre-ville. Il s'agit d'améliorer le réseau et d'assurer les continuités.

D'autre part, il existe un bon potentiel de parkings autour du centre ancien, qui permettrait de désencombrer les espaces publics majeurs des stationnements, pour laisser plus de places aux autres modes de circulation. La place Bonnet, aménagée mais sous-utilisée pour le stationnement, ainsi que les espaces « libres » autour des arènes et des stades, peuvent constituer une bonne opportunité. Ces espaces, situés à proximité en entrée de centre ancien, pourraient être plus pratiqués pour le stationnement des véhicules des habitants, comme des utilisateurs des services et commerces du centre-ville.

➤ Des éléments de nature, eau, faune, flore, espace, en complément d'un centre ancien dense

La présence du vaste secteur des stades au Nord, du parc du plan d'eau des Moulins, du parcours autour du lac des Clairettes et du site de la Tour sont des atouts à valoriser pour permettre l'acceptation de la densité du centre ancien par ceux qui y vivent ou voudraient y vivre à l'avenir. L'offre d'espaces de « respiration » et la présence de l'eau, dont la valeur symbolique et historique est très significative à Bellegarde, permet de garantir un bon niveau de cadre de vie, attractif.

Atouts et faiblesses du centre ancien



2.5. AMBITIONS DE LA COMMUNE

Les objectifs de Bellegarde pour son centre ancien, dans le PLU approuvé en 2011

Ces 6 dernières années, Bellegarde a déroulé son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), organisé en plusieurs objectifs. L'objectif de « poursuivre la croissance démographique » implique des actions de la commune, axées en particulier sur le secteur du centre-ville. Pour elle, il s'agit de :

- Redynamiser la partie basse du village et offrir des espaces publics requalifiés et aménagés avec soin pour favoriser les liens sociaux, en créant des lieux de vie et de rencontre ;
- Stimuler le pouvoir attractif du cœur de ville ;
- Encourager la réhabilitation ou le renouvellement urbain au sein du tissu existant ;
- Intervenir sur les espaces publics, le stationnement, les cheminements piétons et cyclables, sur l'embellissement des quartiers, sur la création et la diversification de commerces dans centre-ville.

Les actions menées, en cours ou en réflexion

Le projet de réaménagement de la RD3, dans sa traversée d'agglomération :

La stratégie de valorisation du cœur de ville envisagée par la municipalité implique la requalification de la traversée d'agglomération par la RD.3 et « l'aération » du centre-ville. C'est pourquoi, la ville met en œuvre le réaménagement des rues de Nîmes, de la République, d'Arles, et en partie les rues de Saint-Gilles et de Beaucaire. Le projet intègre également la requalification des 5 places publiques adjacentes et des démolitions sont déjà en cours afin d'ouvrir ces espaces majeurs du centre ancien.

L'objectif pour la commune est de faciliter les échanges, notamment d'améliorer les conditions de déplacement en modes doux, de valoriser la commune par des aménagements paysagers de qualité et de permettre la restructuration de certains espaces. C'est le projet principal de la commune qui va métamorphoser profondément le centre ancien.

L'aide à la restauration et rénovation des façades :

Le but est d'inciter les particuliers propriétaires de maisons dans le centre ancien à valoriser leur habitat, et de participer à l'effort d'embellissement de la ville. La commune attribue une aide financière pour ceux qui le demandent, dans le périmètre d'incitation.

La place Batisto Bonnet :

Une importante requalification de la place Bonnet a été menée récemment pour donner un nouvel élan à cet espace central. Les principaux aménagements sont l'amélioration de la circulation tout modes et du stationnement, l'installation d'une borne électrique de recharge des véhicules, l'intégration de conteneurs à déchets dans le sol, le traitement du revêtement du sol, et la mise en valeur du patrimoine (statue de la bouvine...).

Le lien entre le cœur de ville et le quartier des Ferrières :

La Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) du quartier des Ferrières constitue un des projets majeurs de la municipalité, dont la réalisation adébuté dès 2008, sur les Costières, à l'abri des inondations. Cette opération d'ensemble, mise en œuvre par tranche, garantit une diversité d'habitat ainsi qu'une mixité sociale et fonctionnelle. Il inclut le principe de la création de la LIO, la voie de contournement à l'ouest du village, qui desservira aussi le nouveau quartier. A terme, le quartier des Ferrières sera organisé autour d'un pôle central regroupant des nouveaux équipements (groupe scolaire, collège, maison d'accueil handicapés, halle de sports...). Pour mieux intégrer ce nouveau quartier, la commune améliore les liaisons entre les deux bassins de vie, nouveau quartier des Ferrières et centre-ville. L'une des premières

actions est la réalisation de la calade au Nord du site qui améliore significativement le cheminement du centre ancien vers le nouveau quartier.

L'importance du patrimoine pour Bellegarde :

La plupart des actions de la ville est sous-tendue par une conception patrimoniale de la commune. Bellegarde est très attachée à son patrimoine, qui, pour elle, intègre autant des objets architecturaux que les traditions, le paysage, l'histoire de la commune... Par exemple, elle associe pleinement la valorisation du patrimoine avec la création ou la réhabilitation de voies douces et l'aménagement d'espaces verts, qui lui tiennent particulièrement à cœur pour permettre de nouvelles pratiques, enrichir les liens sociaux et améliorer le cadre de vie. Les efforts de la ville en matière de fleurissement et de gestion de ses espaces verts sont aujourd'hui reconnus et validés par le label national de ville fleurie. De plus, forte de son patrimoine, elle entretient une conception « touristique » de la ville, qui est un réel enjeu dans le cadre d'une opération programmée de l'amélioration de l'habitat.



L'espace public de la rue de la République est un maillon de la RD.3 en traversée d'agglomération, qui va être requalifié



Le patrimoine des fontaines, ici adossé à la rue de Saint-Gilles

Jonquières-Saint-Vincent

2.1. PRÉSENTATION DE LA COMMUNE DE JONQUIÈRES-SAINT-VINCENT

Une commune construite sur trois secteurs urbains

La ville de Jonquières Saint Vincent est située sur la route départementale D.999, qui relie Nîmes à Beaucaire et Tarascon, dans la plaine de la Costière, à dominante agricole, avec des vignes et des arbres fruitiers. A environ 17 kilomètres de Nîmes et 7 de Beaucaire, la ville est née du regroupement de trois implantations urbaines : le village et le hameau de Saint-Vincent et celui de Saint-Laurent. Avec le développement du bâti, ils se sont rejoints au niveau de D.999, créant presque aujourd'hui une seule unité, où Saint-Vincent et Saint-Laurent sont devenus des quartiers de la commune. De ce fait, la commune est très étalée, sur plus de deux kilomètres d'ouest en est.

- **Le village de Jonquières** est le noyau principal, lieu de centralité de la commune qui concentre aujourd'hui la plupart des commerces et des équipements ;
- **Le lieu-dit de l'église de Saint-Laurent**, à l'est, est essentiellement résidentiel et très étalé ;
- **Le hameau de Saint-Vincent**, constitué à partir de la petite église, rassemble tant bien que mal, d'anciens bâtiments agricoles, un château peu visible, la zone d'activités de la Broue, ainsi que des vastes lotissements résidentiels, de part et d'autre de la D.999..

Une commune limitrophe du projet Magna Porta

Après Manduel et Redessan, Jonquières Saint-Vincent est la ville la plus proche du projet Magna Porta (future gare multimodale TAGV/TER accompagnée d'un projet à vocation économique). Elle verra sans doute son attractivité renforcée. En attendant, la ville marque une pause dans le développement de son urbanisation pour tenir compte des besoins en équipements et se donner le temps de la réflexion pour mieux maîtriser l'habitat et organiser son territoire, après l'explosion démographique des années 2000.

Un projet de déviation fortement attendu par la commune

Le village qui est traversé d'est en ouest, par la D.999, classée à grande circulation, est soumis à de fortes nuisances du fait de la présence régulière de camions et de convois exceptionnels de plus en plus importants. Ce trafic intense, coupe la commune en deux :

- au nord, des maisons pavillonnaires qui s'étalent le long de la route départementale ;
- au sud, le village principal et ses commodités.

La déviation de la D.999 est prévue, de longue date, par le Conseil Départemental du Gard sur la traversée des 3 communes, Jonquières, Manduel et Redessan, dans un calendrier variable. Le projet

de déviation, qui contourne le village par le Sud, est très attendu pour sécuriser et apaiser la ville, recoller les parties Nord et Sud de l'agglomération et faire évoluer l'espace de la route départementale au bénéfice des habitants. Avec l'échangeur prévu au sud, qui facilitera la liaison avec Nîmes, Bellegarde et Magna Porta, la D.163 deviendra une nouvelle entrée principale. La commune réfléchit à son développement en fonction de cette logique de circulation.

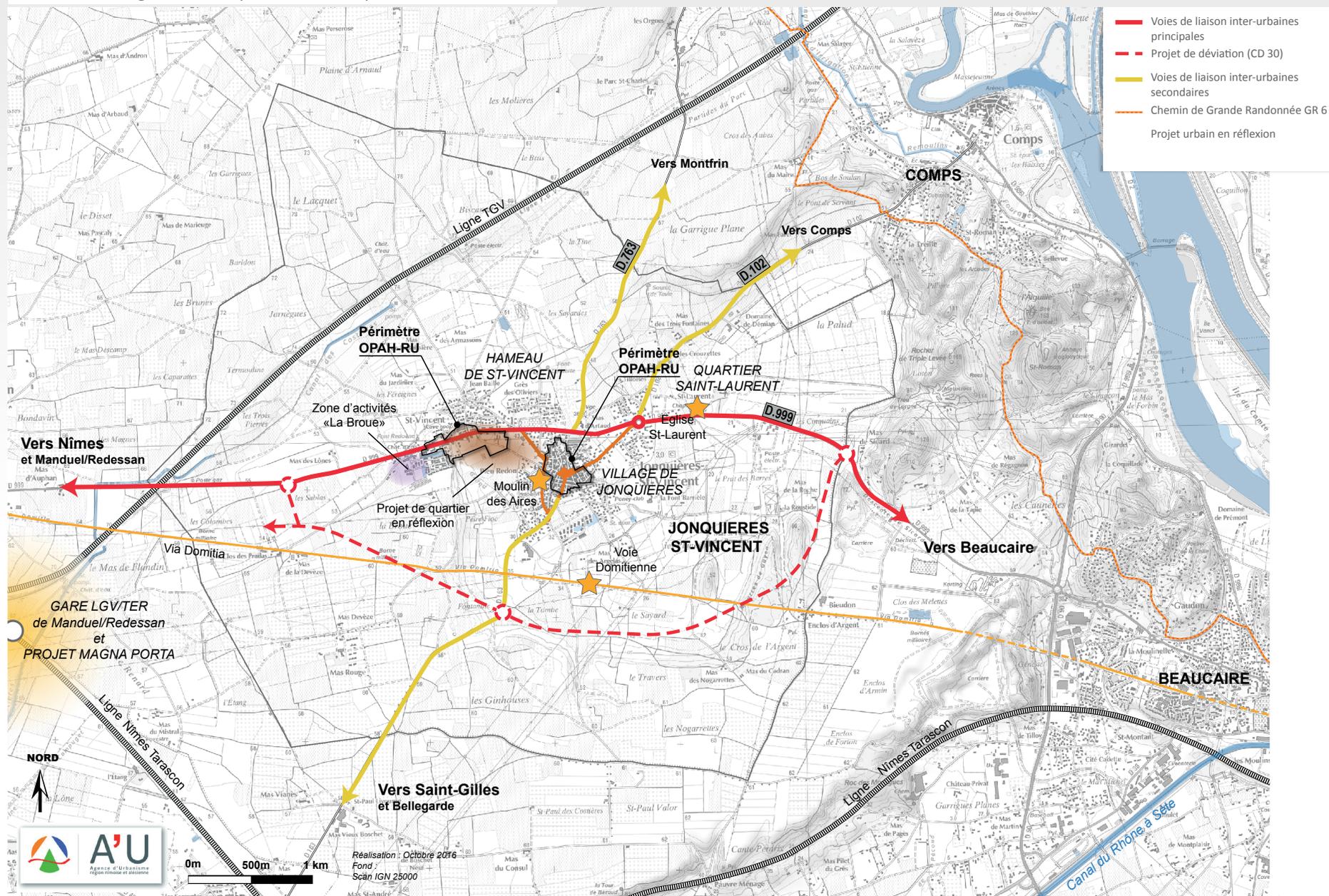
L'effet des PPRI

Notons que les PPRI, qui impacte négativement la croissance attendue des communes de Beaucaire Terre d'Argence, engendre un report de la pression urbaine sur Jonquières Saint-Vincent et Bellegarde, qui dispose de fonciers mutables relativement plus importants. Cette commune est donc appelée, dans les années à venir, à se développer fortement. Elle s'y prépare.

Deux sites sont concernés par l'étude

- **le secteur du centre-ville de Jonquières, au sud de la D.999 ;**
- **le secteur du centre du hameau de Saint-Vincent, « à cheval » sur la D.999.**

Situation et organisation spatiale de Jonquières-Saint-Vincent



2.2. FONCTIONNEMENT URBAIN DES 2 SECTEURS DE JONQUIÈRES

Le secteur du centre-ville de Jonquières, un lieu de vie bien marqué et apaisé, à l'écart du flux de la D.999

Le secteur du centre-ville rassemble les équipements structurants tels que la mairie, la poste, les écoles ou l'église. Quelques commerces et services de proximité tels que le tabac-presse, la boulangerie, la pharmacie ou le coiffeur se concentrent notamment entre l'église et la médiathèque, autour des places de la mairie et de la rue du Grand Mas. Le café de la place de la mairie fait office d'animation. Une supérette, un peu à l'écart de ce pôle de vie, complète l'offre commerciale. Un marché hebdomadaire, situé sur la place de la mairie, tous les vendredis matins, se maintient encore avec 2 à 3 étals, malgré un phénomène de déprise commerciale enclenchée depuis longtemps.

Un pôle équipement, jouxtant le secteur du centre-ville, en position centrale de l'agglomération

Les écoles, la crèche, le centre aéré ou les installations sportives et associatives, qui constituent les principaux équipements de la commune, sont implantés au nord du centre ancien. Leur position à proximité de la D.999, centrale à l'échelle de l'agglomération, permet une bonne accessibilité, notamment à pied pour les habitants du centre ancien.

Ils correspondent aux besoins actuels de la ville de Jonquières, mais peuvent s'avérer rapidement insuffisants et à moderniser, dans un contexte péri-urbain sous influence de Nîmes et du projet Magna Porta.

Deux parcs sportifs et de loisirs, de chaque côté du centre-ville

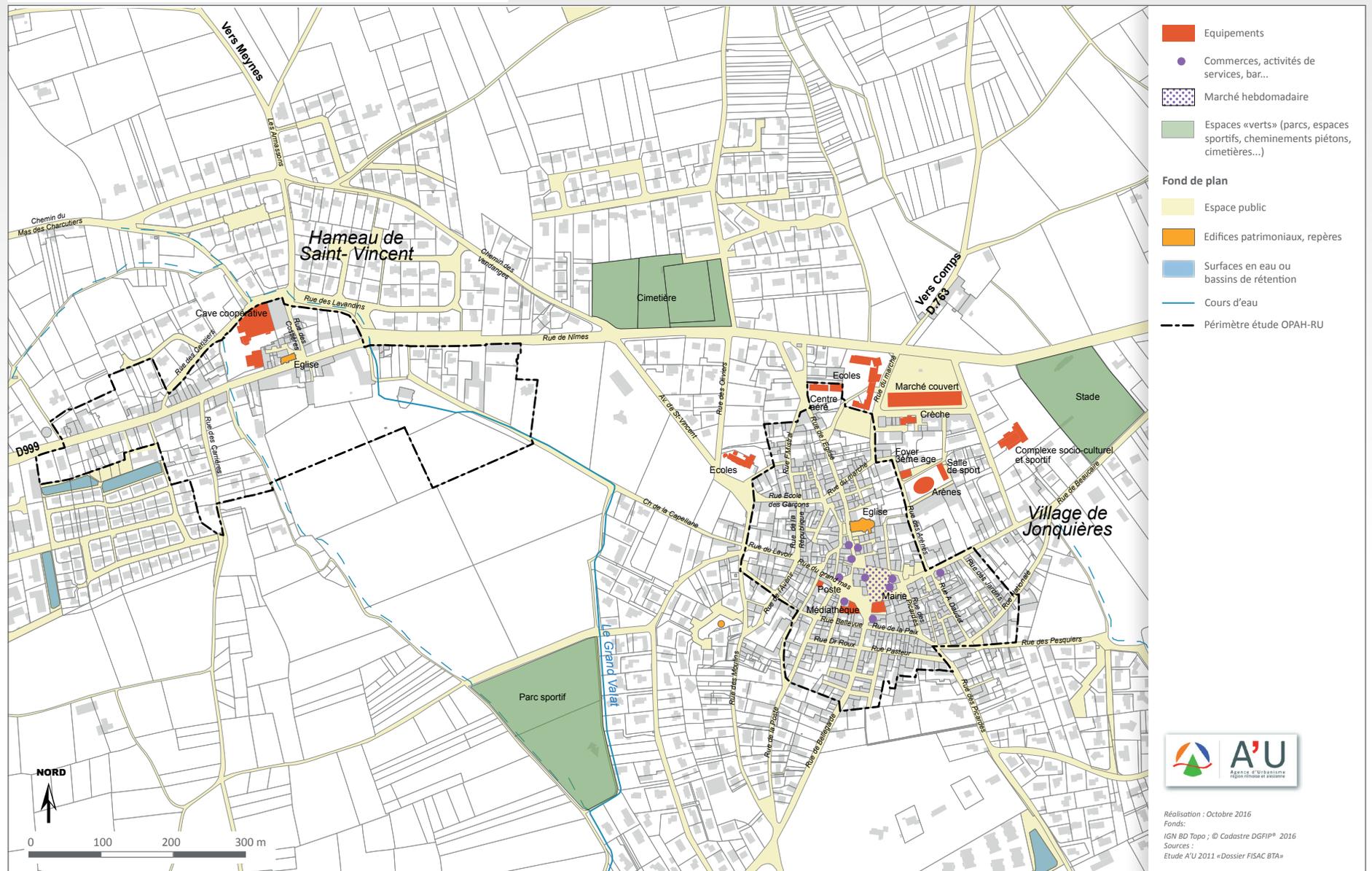
A moins de 7 à 8 minutes à pied, les habitants du centre ancien bénéficient d'espaces permettant de s'aérer et de pratiquer un sport, complémentaires à leur lieu d'habitat.

Le secteur du hameau de Saint-Vincent, un pan de l'entrée de ville occidentale peu valorisant

Le secteur constitue une séquence de l'entrée de ville principale lorsqu'on arrive de Nîmes, au moins jusqu'à la construction de la déviation de la D.999. Il est caractérisé par la monumentale cave coopérative, son caveau, les bâtiments agricoles en partie à l'abandon et la prédominance de la route, qui ne révèlent pas un aspect villageois du hameau. La placette, avec son église et son tabac-presse, située en bord de route passe inaperçue. Elle constitue difficilement un lieu de vie.

A proximité, la zone d'activités de la Broue comportant un restaurant, et les vastes zones pavillonnaires, de part et d'autre de la D.999 participent à la diversité des fonctions du quartier, mais leur urbanisation au coup par coup et la coupure occasionnée par la D.999 hypothèquent un éventuel cadre de vie villageois.

Situation des équipements et lieux générateurs de flux



L'accès au village de Jonquières, privilégié en voiture, malgré la circulation difficile en centre-ville

En voiture, la route départementale de Nîmes à Beaucaire est tangente au centre ancien. Les accès principaux au centre ancien se font par cette route, qui permet d'entrer indifféremment par l'avenue de Saint-Vincent, la rue de l'église, la rue du marché ou encore la rue de Beaucaire. L'entrée privilégiée et balisée est toutefois l'avenue de Saint-Vincent.

Cependant, lorsque la déviation de la D.999 sera construite, l'échangeur projeté au sud, au bout de la rue de Bellegarde aura un impact sur l'accessibilité du centre ancien. Si aujourd'hui, les entrées du cœur du village sont tournées vers le nord, à l'avenir, une nouvelle entrée devra être aménagée ou renforcée sur la rue de Bellegarde, actuellement peu adaptée pour cette fonction.

A pied ou en vélo, le centre-ville est plutôt à l'écart des grands chemins de randonnée ou des pistes cyclables interurbaines, rares en Costières. Seule la voie domitienne, qui passe au sud du village est susceptible d'apporter des flux de promeneurs, mais elle est actuellement peu reliée au centre ancien... Aujourd'hui, ce sont donc essentiellement les habitants de Jonquières qui pratiquent la marche à pied jusqu'aux commerces et équipements du cœur de village. Une des principaux enjeux pour la commune est l'amélioration du déplacement des piétons et cycles le long et de part et d'autre de la D.999, qui constitue une réelle rupture entre les quartiers d'habitats et le cœur de village, malgré les aménagements destinés à sécuriser ces déplacements.

En transport en commun, la ville est accessible avec la ligne départementale d' « Edgard », Nîmes-Beaucaire-Avignon, qui comporte plusieurs arrêts le long de la D.999, au niveau du village comme du hameau de Saint-Vincent.

Une grande capacité de stationnement, en bordure de centre-ville

A l'entrée du centre-ville, le secteur du marché couvert

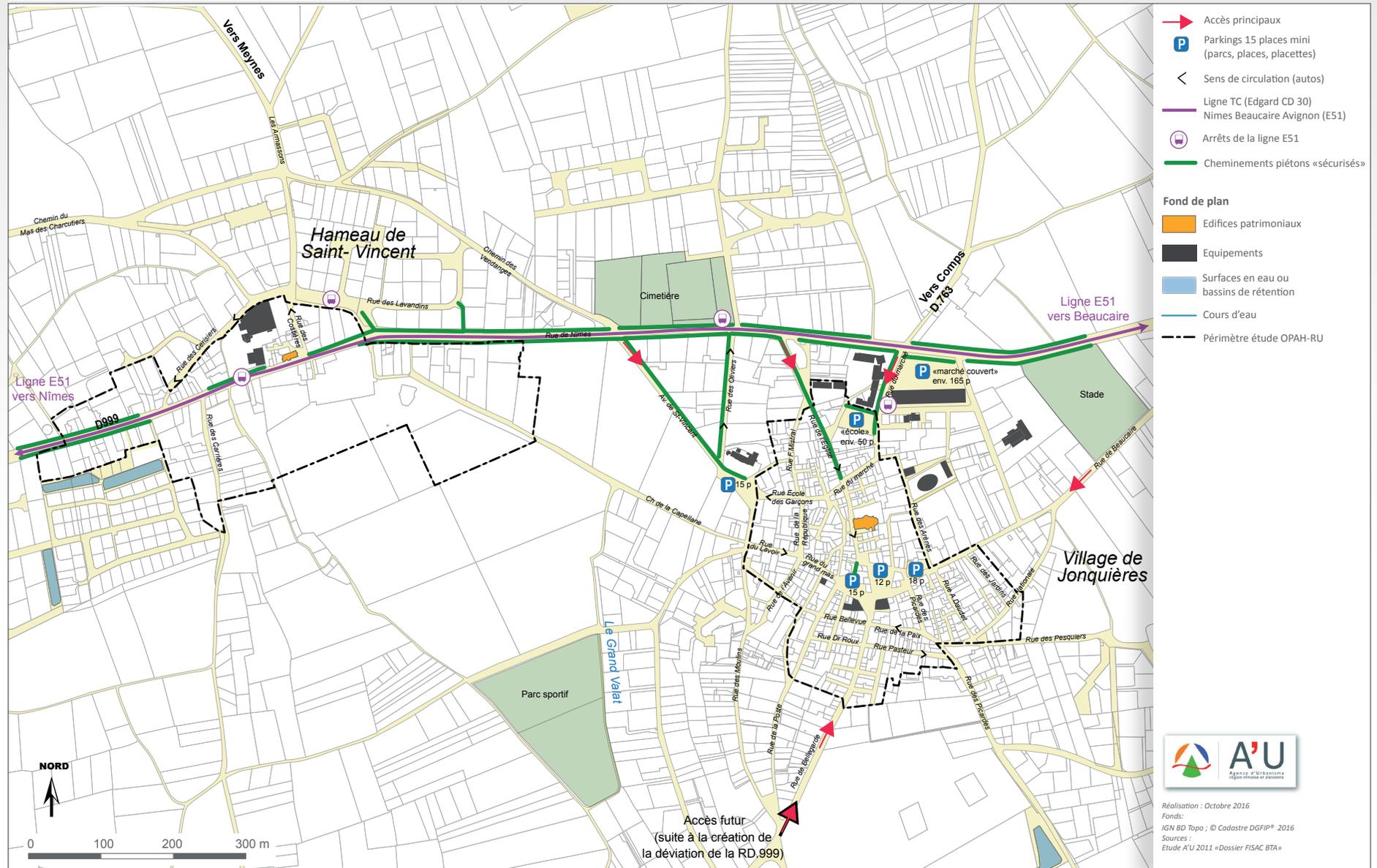
Au bord du centre ancien, environ 165 places sont proposées dessous et autour du marché couvert, auquel on accède par la rue du Marché ou la rue Saint-Laurent.

*Un autre parking a été récemment créé et son aménagement n'est pas encore finalisé. Celui-ci se situe en face du marché couvert et propose environ **50 places**. Sur ce secteur, ce sont donc environ 215 places disponibles, situées à 300 mètres de la mairie. Mais, le stationnement étant souvent toléré dans le centre, le constat démontre une sous-utilisation de ces disponibilités.*

Sur le centre-ville

Il y a seulement quelques offres en stationnement dans le centre ancien. Doté de petites rues, le centre est vite saturé. On peut dénombrer 45 emplacements marqués au sol, organisés en 3 secteurs de parkings, sur la place de la mairie, la rue du Grand Mas et la rue de Beaucaire. Cependant, l'habitude des habitants est celle d'un stationnement « anarchique », le long des rues, même si sa largeur ne permet pas le double-sens. Dans le centre, il y un problème d'encombrement de l'espace public par les véhicules stationnés, qui hypothèque un usage plus important de l'espace au bénéfice des piétons ou des cycles.

Fonctionnement urbain/ Accessibilité



Pour le secteur du hameau de Saint-Vincent, un fonctionnement urbain très simple et des espaces publics presque inexistant

Le secteur concerné par l'étude est irrigué par un espace commun principal, la route départementale D.999, dont la fonction est essentiellement tournée vers le transit routier. Cette route permet d'accéder à la partie sud du secteur par le biais d'impasses ou de chemins plus ou moins aménagés. Elle permet également l'accès aux maisons et bâtiments construits directement le long de l'axe. Au nord, la rue des Costières et la placette de l'église peinent à faire office d'espace public fédérateur.

Pour le secteur du centre-ville, un fonctionnement urbain plus complexe, malgré des espaces publics relativement apaisés, à l'écart des nuisances de la D.999

La D.999 représente un espace public important de la ville, dont le potentiel fédérateur est altéré, voire hypothéqué, par la prépondérante fonction routière. Le secteur du centre ancien, tangent à la D.999, reste à l'écart de cet espace difficile à investir, tout en bénéficiant des qualités d'accès qu'il permet. A proximité de cet axe, le centre ancien, surtout concerné par le trafic des résidents, est constitué de plusieurs espaces publics calmes, qui permettent une cohabitation relativement apaisée entre les piétons et les seuls automobilistes, qui n'ont pas stationné leurs véhicules dans les parkings autour du marché couvert.

Quel fonctionnement urbain pour le secteur du centre-ville ?

Un centre ancien à la circulation difficile :

Comme dans la plupart des noyaux historiques, le secteur du centre-ville n'est pas adapté au trafic des automobiles. L'étroitesse des rues, associée à une circulation en double sens et à un stationnement anarchique, ne facilite pas la circulation des véhicules. Pourtant, l'étalement de la commune et la rupture de la D.999 renforcent, pour une grande partie de la population, l'habitude de prendre la voiture pour accéder aux commodités du centre.

Un noyau historique qui fonctionne avec :

➤ **Un espace public majeur, au cœur du centre-ville**

Constitué de la place de la mairie, prolongée par la rue du Grand Mas et le début de la rue de l'Eglise, cet ensemble d'espaces communs contribue à faire vivre et à aérer le cœur du village. Il est utilisé à la fois pour organiser le stationnement de véhicules et pour disposer d'espaces d'agrément, qui sont nécessaires pour marquer la centralité de la commune. La configuration complexe des espaces et leur étroitesse entraînent une circulation en voiture plutôt ralentie, qui permet aux piétons de se déplacer même si des espaces ne leur sont pas entièrement dédiés.

➤ **Des rues principales, rayonnantes depuis le centre-ville**

L'avenue de Beaucaire et la rue de Bellegarde sur l'axe de la départementale D.163 mettent en relation l'espace public majeur du cœur de village avec les quartiers extérieurs du centre ancien, voire les villages environnants

(Beaucaire, Bellegarde). Les flux qui y sont associés, sont cependant essentiellement occasionnés par le trafic des résidents. Avec un gabarit adapté à une circulation en double sens, la circulation y est pourtant difficile. Le stationnement sauvage, mais apparemment toléré, entraîne des croisements de véhicules difficiles.

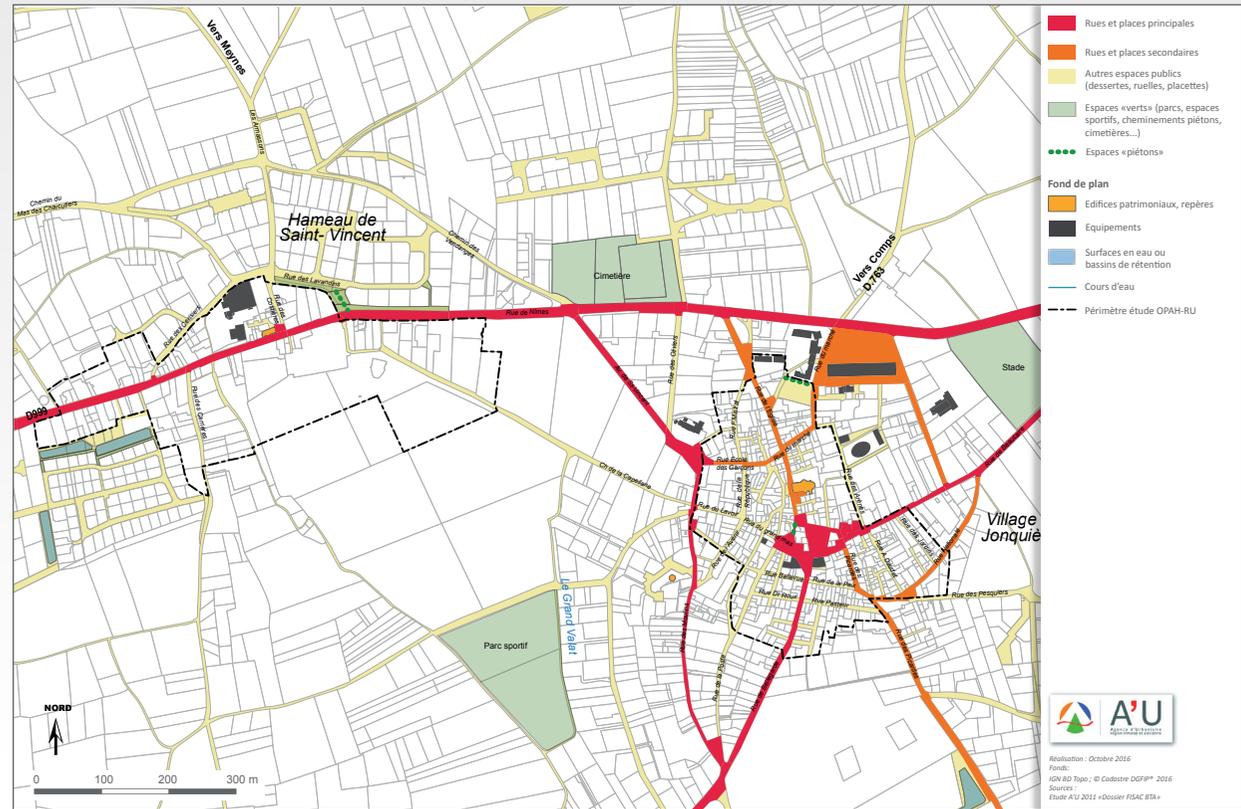
L'avenue de Saint-Vincent constitue une liaison principale, à double sens de circulation automobile, entre le hameau de Saint-Vincent et le centre ancien, ainsi qu'un accès relativement direct pour atteindre les quartiers d'habitats, au sud du centre ancien. Joutant les écoles, elle bénéficie, sur une grande partie, d'un aménagement pour les piétons sécurisé, relativement rare dans le centre-ville.

➤ **Des espaces secondaires, structurant les relations entre le centre-ville et la D.999**

Certaines rues et espaces sont particulièrement importants pour mettre en rapport les rues principales et irriguer l'ensemble du village. Il s'agit surtout de la rue de l'Eglise, qui établit la relation entre les espaces résidentiels au nord de la D.999 et le cœur de village tout en desservant les écoles ou le centre aéré, et de la rue du Marché, avec son espace sous le marché couvert, qui constitue un « seuil » du centre ancien permettant de stationner son véhicule. L'aménagement complexe de la rue de l'Eglise, en sens unique avec des trottoirs sécurisés, témoigne des fonctions importantes de cette rue et de la difficulté à faire cohabiter les usagers à pied et ceux en voiture.

La grande structure du marché couvert constitue un espace public particulier, de par sa situation en vitrine depuis l'axe de la D.999, de par son aménagement plutôt soigné et de par sa production d'énergie (le toit est recouvert de panneaux photovoltaïques). Sa principale fonction de parking en fait un espace stratégique, idéalement situé à l'entrée des rues étroites du centre ancien où la circulation devient moins aisée. Un espace à la fonction similaire a été récemment créé en face, de l'autre côté de la rue du Marché, sans atteindre la même qualité d'aménagement, et nuisant à la mise en valeur de cet accès sur le centre-ville.

Espaces publics, hiérarchisation, fonctions



2.3. TYPOLOGIE URBAINE

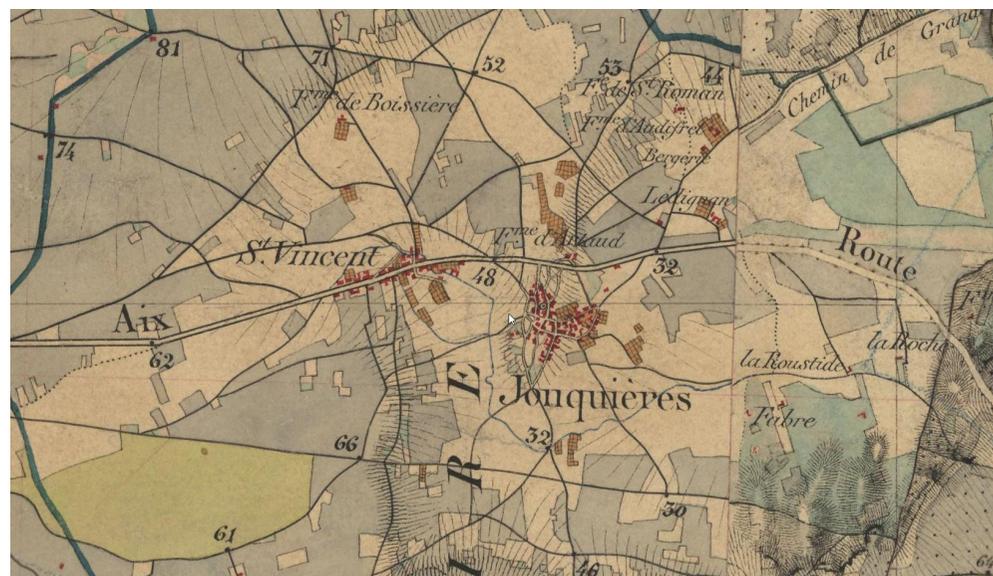
L'évolution historique et la formation de la ville

Pendant de nombreux siècles, le territoire actuel de Jonquières Saint-Vincent était couvert de marécages alimentés par de nombreuses sources. Trois secteurs de vie le composaient :

- Le quartier de Jonquières, au cœur des marais autrefois couverts de joncs, d'où l'étymologie de son nom. On y trouve aujourd'hui deux moulins du 17^{ème} et 18^{ème} siècle, les moulins des Aires, que la commune restaure, entretient et valorise et l'église Saint-Michel du 19^{ème} siècle;
- Le hameau de Saint Vincent, peut-être le premier foyer d'habitation, sur l'axe principal de communication entre Beaucaire et Nîmes, aujourd'hui route départementale 999, où se situe l'église Saint-Laurent, reconstruite au 19^{ème} siècle ;
- Le hameau de Saint-Laurent, où étaient installés des pêcheurs sur les bords de l'étang de La Palud, asséché au cours du 19^{ème} siècle. Aujourd'hui, seule la chapelle Saint-Laurent (classée aux Monuments Historiques) et le mas (où séjourna quelques temps Alphonse Daudet) subsistent.

La voie romaine ou « Via Domitia »

Au sud de l'agglomération, les traces de la voie romaine qui reliait l'Italie à l'Espagne ont perdurées à travers les âges. Elles sont encore aujourd'hui très lisibles, notamment sous la forme originale d'un chemin de terre renforcé, sur lequel s'appuie le parcellaire agricole. Le tronçon qui passe près de Jonquières et Redessan, la ville voisine, présente de nombreuses bornes milliaires, quelquefois deux ou trois au même endroit. Avec le contournement de Jonquières (déviation de la D.999) projeté au Sud, le risque est d'altérer ce tracé millénaire.



Jonquières et Saint-Vincent au 19^{ème} siècle, extrait de la carte de l'état-major dressée entre 1820 et 1866 (source : IGN)



Photos aériennes comparées de Jonquières Saint-Vincent en 1962, puis 2015 (source : IGN)

Les 3 quartiers étaient encore séparés jusque dans les années 1960. C'est au cours de la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, notamment à partir des années 1990, que les 3 hameaux se sont développés jusqu'à ne former plus qu'une seule entité urbaine très étendue. Le développement, tantôt en continuité des hameaux, tantôt de manière plus diffuse, au gré des opportunités foncières, a laissé de vastes espaces non urbanisés qui créent des ruptures dans le tissu urbain. C'est pourquoi la ville se présente comme une agglomération d'une forme relativement éclatée. De plus, la

comparaison entre deux photos aériennes du territoire à 50 ans d'intervalles montre bien la croissance exponentielle des surfaces urbanisées.

Les éléments constitutifs du tissu urbain de Jonquières Saint Vincent

Les espaces bâtis

Ce sont essentiellement les constructions anciennes de la commune qui sont concernées par l'étude. Les espaces bâtis des deux secteurs correspondent donc à peu de choses près à la surface urbanisée telle qu'elle existait dans les années 1960. Ils s'identifient grâce à leur densité, qui tranche avec celle des extensions urbaines plus récentes, qui sont plus diffuses et moins compactes. D'une manière générale, les espaces bâtis des 2 secteurs sont caractérisés par :

- Des constructions mitoyennes, traditionnelles, d'une hauteur variant de 6 à 8 mètres, comportant généralement un rez-de-chaussée, avec un étage, et plus rarement un petit niveau supplémentaire ;
- Des rez-de-chaussée souvent occupés par des garages, avec de vieilles portes en bois coulissantes, qui témoignent d'usages différents selon les niveaux et des fonctions multiples des anciennes habitations (agricole, artisanal, entrepôt...) ;
- La formation de petits îlots bâtis compacts, de forme et de taille très irrégulières, permettant quelquefois une cour ou un puits de lumière, voire un jardinet ;
- Une prédominance des enduits clairs, gris ou beiges ;

- Quelques rares maisons présentant une modénature architecturale plus sophistiquée : des moulures et corniches (entourages des portes, bordures de fenêtre...), un détail constructif (voute...), un appareillage en pierre mis en valeur, un enduit coloré...
- Spécifiquement dans le hameau de Saint-Vincent :
 - La disposition des espaces bâtis le long de la route, volumes construits ou bien de murs de clôture, formant un linéaire compact, aligné, avec peu d'ouverture ;
 - La présence de quelques anciens portails et cours, qui correspondent à la typologie des mas agricoles.



Une typologie villageoise traditionnelle



Exemple d'intervention sur le bâti existant



Exemple de bâtis dans un état médiocre

Typologie urbaine : implantation et morphologie du bâti



Le parcellaire

Si la morphologie des espaces bâtis est relativement homogène entre les 2 secteurs étudiés, le parcellaire est très différent. Cette différence révèle une fonction agricole ancienne, plus prépondérante dans le hameau de Saint-Vincent.

Dans le centre-ville :

- La forme des parcelles correspond à la forme des bâtis (elles sont souvent entièrement construites) ;
- Des parcelles de formes plutôt rectangulaires, de petites tailles assez homogènes (comprises entre 20 et 200 m², avec une moyenne à environ 50 m²), regroupées, rassemblées sans ordre spécifique ;
- A noter, un ensemble de parcelles aux formes arrondies remarquable dans le tissu général régulier, qui révèle les traces d'un ancien « castrum ».

Dans le hameau :

- La forme des parcelles qui ne correspond pas à celle des bâtis révèlent la présence des cours et des jardins ou espaces cultivés ;
- Des parcelles de formes et de tailles très variables, offrant particulièrement les plus grands contrastes autour de l'église (où la plus petite parcelle ne dépasse pas 10 m², tandis que la plus grande peut atteindre 8 500 m²)

Les espaces « communs »

L'espace public du hameau sur le périmètre étudié, étant quasiment réduit à l'unique route départementale, c'est surtout l'espace public du village de Jonquières qui est significatif. La morphologie de l'espace public du village, assez traditionnelle, correspond à celle des anciens centres bourgs, elle est caractérisée par :

- L'étroitesse des espaces, des ruelles, d'une largeur de 1,50 m, jusqu'à 6 mètres environ pour les rues principales, formant un tissu assez irrégulier à l'image de celui du bâti ;
- Une trame fine et serrée d'espaces publics, qui forment des surfaces de géométrie très variable, faciles à appréhender pour le piéton ;
- Une grande quantité de petites impasses ;
- La rareté de la végétation, à part sur la place de la Mairie.

Dans le périmètre étudié, l'enchaînement d'espaces formé par la place de la Mairie et la rue du Grand Mas, forme un ensemble qui se distingue par des dimensions plus vastes, mais non par sa composition, qui est relativement complexe. En dehors de cet ensemble, il est difficile d'établir une hiérarchisation des espaces publics sur le village tant leur typologie et leur traitement sont homogènes.



Les impasses, en prolongement des habitations sont assez « confidentielles »

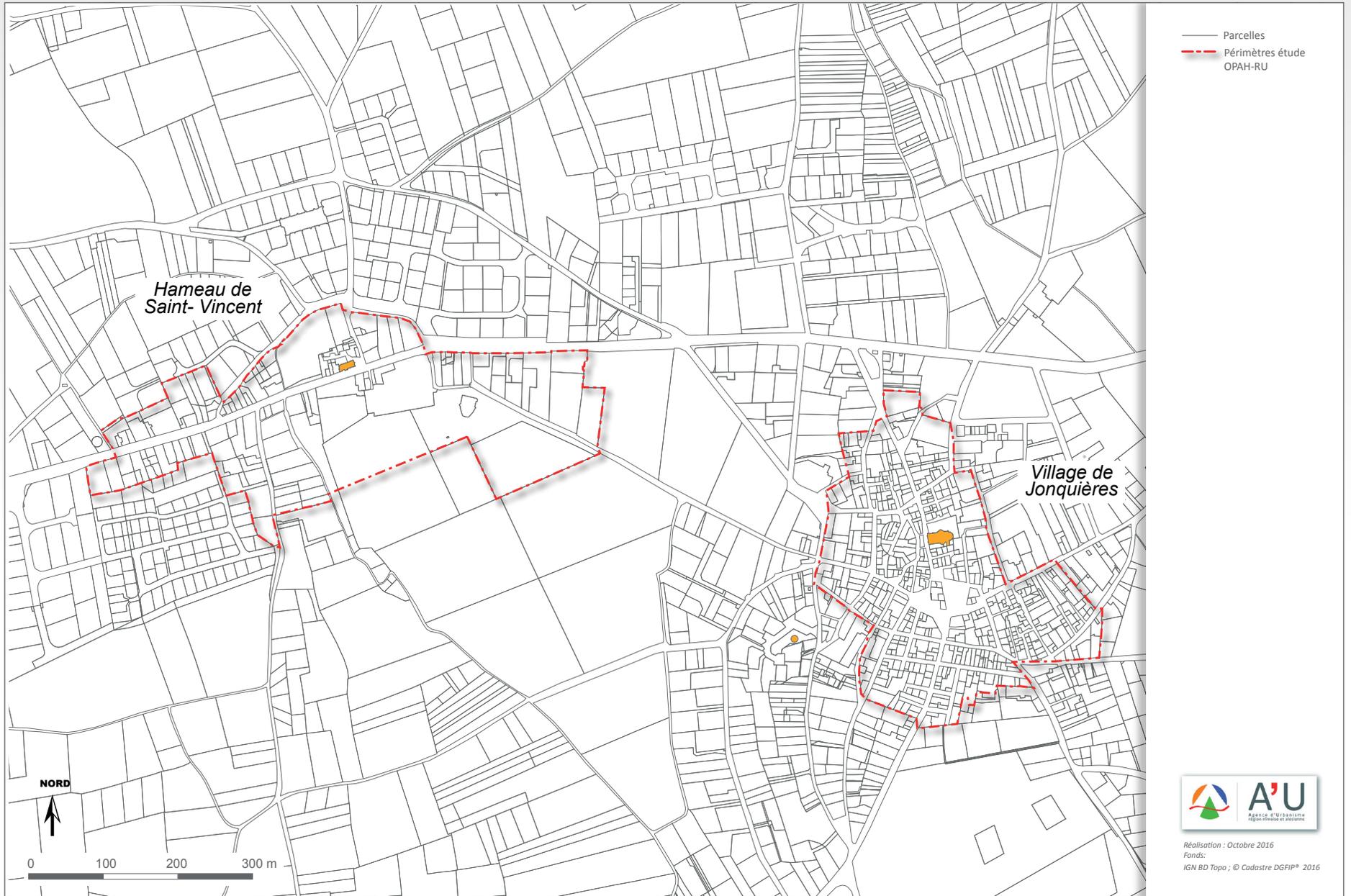


Aménagement d'un parking en centre ville, qui laisse des murs pignons non traités

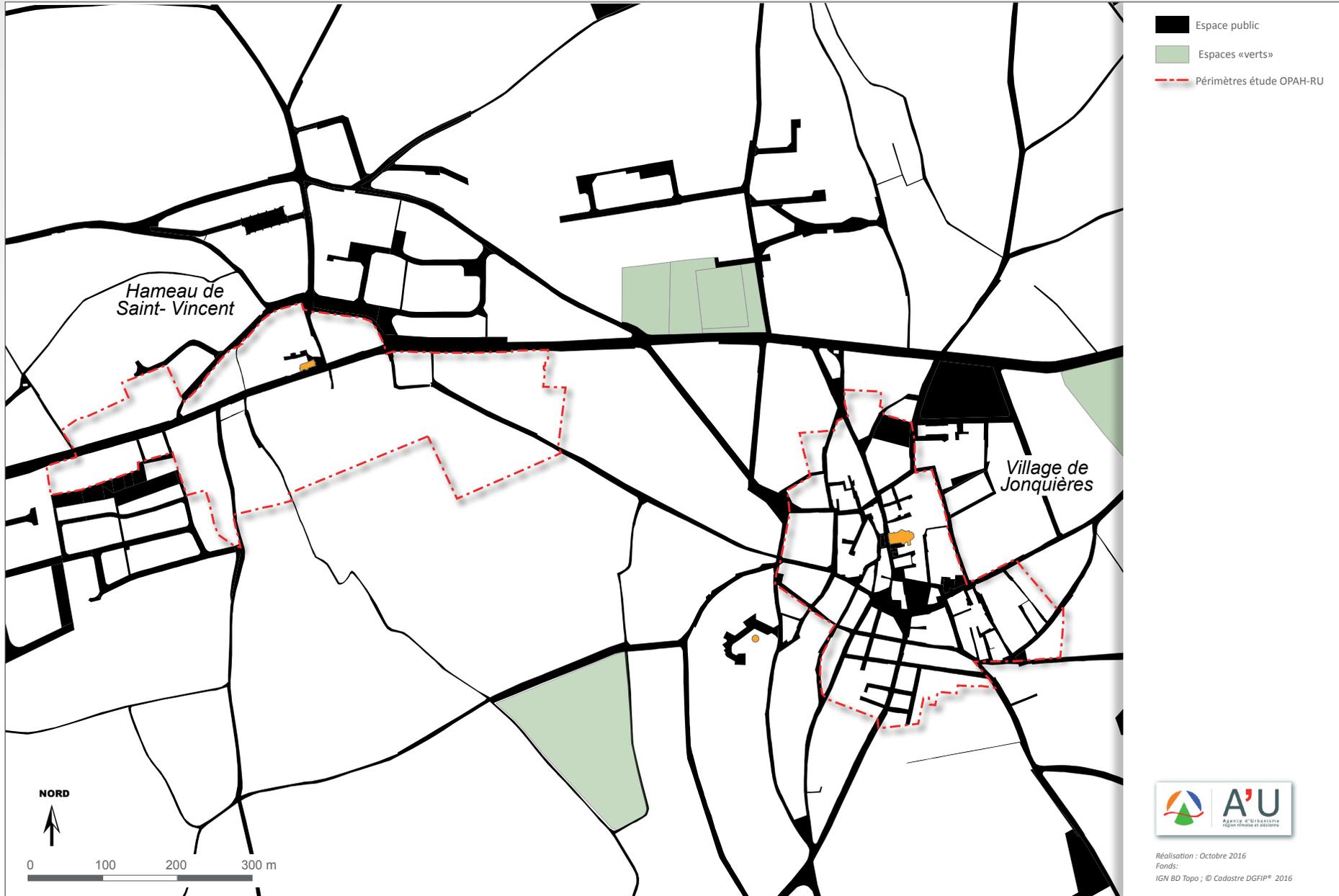


Un cheminement piéton sécurisé, mais peu valorisant pour l'espace public de la rue de l'Eglise

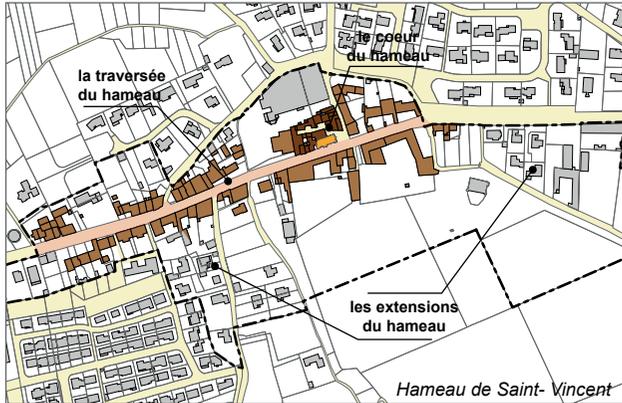
Typologie urbaine : forme et organisation des parcelles



Typologie urbaine : morphologie de l'espace public



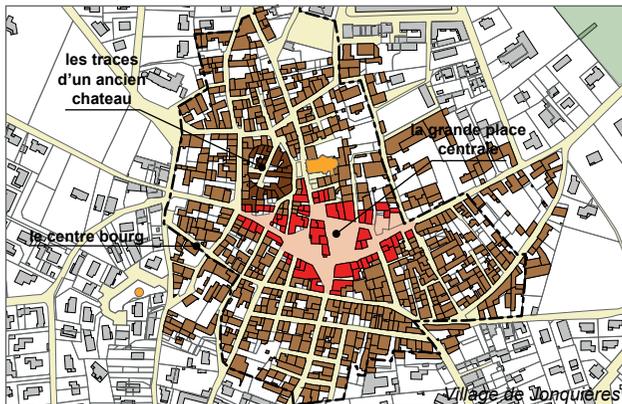
Deux secteurs, avec des compositions et tissus urbains différents



Le secteur du hameau de Saint-Vincent

Le secteur n'est pas homogène en ce qui concerne les tissus urbains qui le composent.

La morphologie urbaine dominante est celle de la « **traversée du hameau** » : des bâtis anciens, densément construits le long de l'espace public dessinent la route et l'entrée de ville. La petite section du « **cœur de hameau** », marque ponctuellement, cette traversée du hameau : un ensemble de bâtis regroupés autour de l'église et d'une courette faisant office d'espace commun. Au-delà de la traversée et du cœur du hameau, le reste du tissu urbain est composé d'extensions plus récentes ou de bâtiments techniques (cave coopérative, hangar...) de formes assez hétérogènes et dans un ordre plutôt dispersé.



Le secteur du centre ville

Le secteur est plutôt homogène en ce qui concerne les tissus urbains qui le composent.

Il présente une morphologie urbaine assez traditionnelle, qui correspond à une typologie villageoise de « **centre bourg ancien** » : un urbanisme relativement homogène, compact, régulier, qui s'évase seulement au niveau du pôle de vie majeur, la « **grande place centrale** ». C'est la seule composition un peu particulière et identifiable, qui rythme et caractérise le centre-ville. Dans l'ensemble de ce tissu homogène, la révélation des **traces d'un ancien château** est délicate. Dans le cas de ce centre-ville, la présence d'un « castrum » a peu marqué l'urbanisme.

2.4. ATOUTS, FAIBLESSES ET ENJEUX SPATIAUX

Un patrimoine urbain bien présent :

Au travers de son bâti traditionnel, de son petit patrimoine religieux ou agricole, de ses arènes et espaces publics relativement apaisés, Jonquières Saint-Vincent est caractérisée par une certaine qualité du cadre de vie. De manière générale, la typologie urbaine du bâti ancien, avec ses maisons traditionnelles alignées sur rue, procure une ambiance villageoise authentique. En ce qui concerne les interventions potentielles sur le bâti existant, il s'agit de profiter de cette opportunité pour mettre en scène les lieux et de s'en servir pour contribuer à la bonne image de la ville.

Mais quelques bâtis relativement dévalorisant dans les 2 secteurs concernés :

Sur le hameau de Saint-Vincent, l'aspect relativement abandonné des bâtiments qui entourent la D.999, leur manque d'ouverture sur la rue et la décrépitude des enduits qui ont noircis, nuisent à la lisibilité d'un cadre urbain accueillant. L'impact des nuisances (pollution, bruits, sentiment d'insécurité...) dues à la proximité de la départementale, est très fort sur ce secteur, difficile à renouveler sans un projet d'ensemble.

Sur le centre-ville, relativement peu de maisons semblent dans un état vraiment préoccupant. Cependant, quelques bâtiments, qui semblent inoccupés et anciennement agricoles, sont quand même en mauvais état.

Une circulation piétonne qui pourrait être améliorée :

Le village souffre d'une absence de plan de circulation qui organiserait les flux, et d'un stationnement anarchique omniprésent, dévalorisants et dangereux pour les piétons et les voitures. Les problèmes sont notamment localisés dans les secteurs :

- du centre ancien où les automobilistes et le stationnement conditionnent l'usage de l'espace public : même si la cohabitation entre les piétons et les véhicules existe en l'absence d'un aménagement lisible et continu, elle se fait surtout au détriment du piéton. Les parcours actuels restent relativement dangereux et peu confortables.
- de la rue de Beaucaire : avec ses trottoirs très étroits peu sécurisants pour les piétons, elle est essentiellement pratiquée par les voitures attirées jusqu'au niveau du parking récemment aménagé.

Des aménagements disparates, au niveau de l'espace public majeur principal :

Un ensemble d'espaces publics fédère les commerces et services au cœur du centre-ville (place de la poste et de la médiathèque, rue du Grand Mas et place de la Mairie). Il ne présente pas un traitement paysager continu et qualitatif, qui apporterait une certaine homogénéité bénéfique pour sa lisibilité et son fonctionnement en tant qu'espace principal majeur. La place de

la Mairie qui est en partie requalifiée, avec un revêtement de rue agréable à emprunter et son espace central, appelé « podium » valorisé, est en accord avec le statut majeur du lieu. Tandis que le reste des espaces, à la topographie complexe, nécessiterait une amélioration. Le cœur de ville souffre également de quelques opérations de démolitions (« curetage ») qui laissent des surfaces aménagées en parking, mais stériles en terme de convivialité et peu identifiables comme « places ou placettes » publiques.

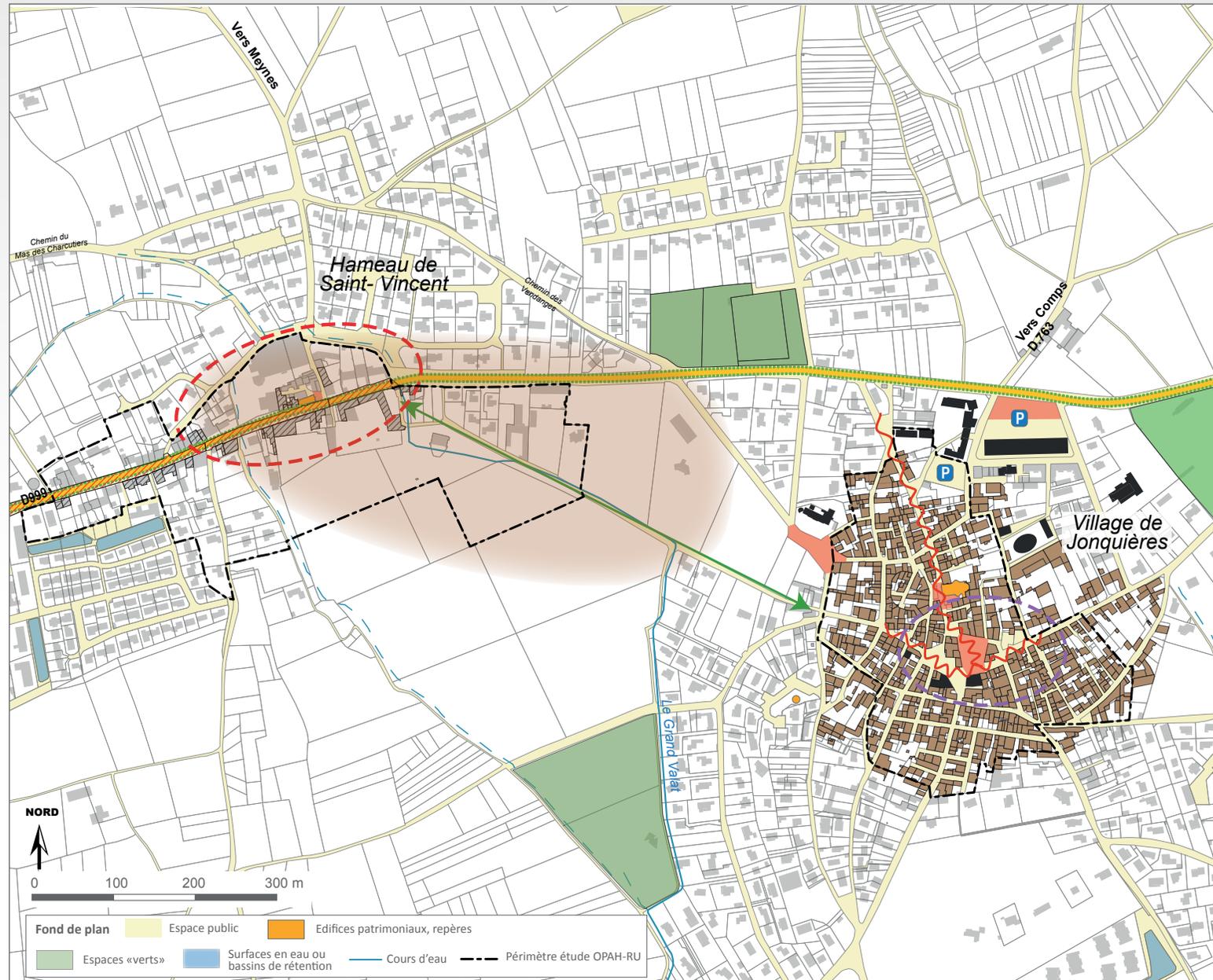
Le site du marché couvert, un potentiel de stationnement à disposition des habitants :

Situé entre la RD999 et le centre-ville, dans le flux des véhicules, et à proximité directe des écoles et de la crèche, il a une position stratégique. Cette grande structure, qui a été couverte de panneaux photovoltaïques, et ses espaces publics adjacents peuvent être mieux valorisés pour inciter le stationnement dans ce secteur.

Des repères urbains à ne pas altérer :

L'église et la mairie constituent des signaux qui émergent du tissu urbain. Ils permettent d'être perçus d'assez loin et servent de repère visuel. Par exemple, l'église qui est perceptible depuis la RD999, agit comme un bon indicateur d'entrée du centre-ville. Sa perception constitue un élément de scénographie urbaine qu'il convient de prendre en compte et valoriser.

Atouts et faiblesses des deux secteurs



Un centre bourg qui concentre la vie de village

- Concentration des équipements
- Activités présentes malgré l'essoufflement constaté dans les centre-villes péri-urbain
- Typologie urbaine traditionnelle d'ancien bourg
- Espaces publics rénovés et/ou présentant un aspect soigné

Et un hameau déconnecté, dépourvu d'aménités

- Bâtiments délaissés, avec des façades en mauvais état et/ou peu tournées vers la rue
- D.999 : espace public principal, mais à vocation surtout routière

Deux sites, où l'espace public est beaucoup voué à l'automobile

- Conflits d'usage entre voitures et piétons

Mais des potentiels, pour améliorer le fonctionnement et la qualité urbaine...

- Forte capacité en stationnements à valoriser et/ou à aménager
- Possibilité de cheminement piéton (à créer) pour mieux lier les 2 parties de la ville
- Reconquête de la D.999 envisagée par la commune (et conditionnée par la création de sa déviation)
- Potentiel de réinvestissement des batiments agricoles
- Réflexion urbaine engagée par la commune



Réalisation : Octobre 2016
 Fonds :
 IGN BD Topo ; © Cadastre DGFiP® 2016



Contacts :

Chargés de missions :

Clément FELDIS / 04 66 29 10 37
clement.feldis@audrna.com

Clotilde WATIER / 04 66 29 08 65
clotilde.watier@audrna.com

Crédits :

Crédits photos :
© A'U

Cartographies :
© A'U

Conception/réalisation :
A'U - Janvier 2017

