

# Diagnostic spatial et projets de requalification des centres-villes de la Communauté de Communes Beaucaire Terre d'Argence



- Etude préalable du  
dossier FISAC –

Novembre 2011

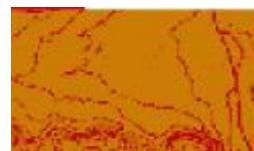


Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne  
ARCHE BÖTTI 2 - 115 ALLEE NORBERT WIENER - BP 70035 - 30023 NIMES CEDEX 1  
Tél. 04 66 29 02 60 - Fax. 04 66 29 88 70 - [audrna@audrna.com](mailto:audrna@audrna.com)  
Association Loi 1901 - SIRET 38044850600028 - [www.audrna.com](http://www.audrna.com)



## SOMMAIRE

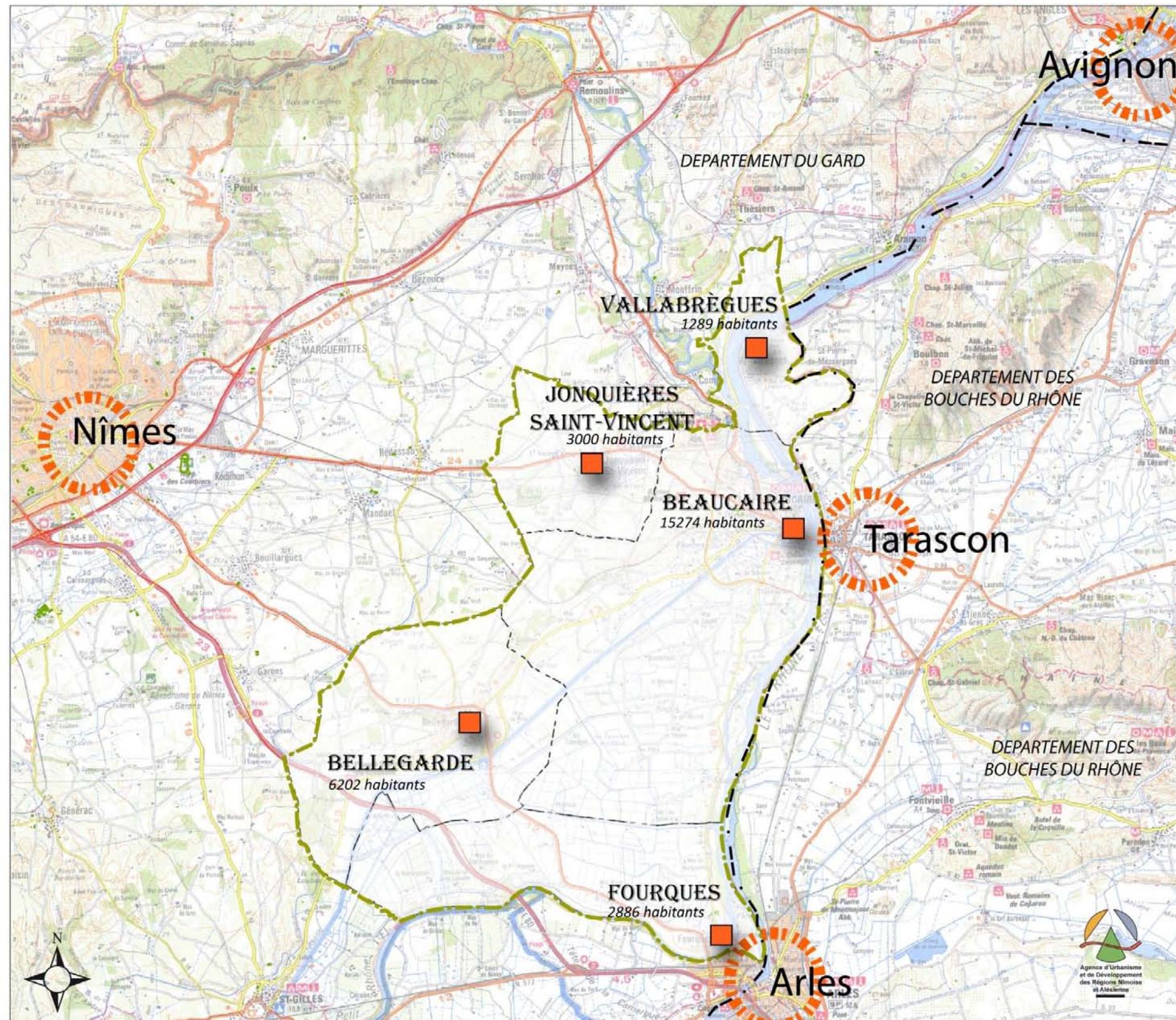
INTRODUCTION .....	p 2
L'ECHELLE INTERCOMMUNALE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES BEAUCAIRE TERRE D'ARGENCE .....	p 3
COMMUNE DE BEAUCAIRE .....	p 9
COMMUNE DE BELLEGARDE .....	p 37
COMMUNE DE FOURQUES .....	p 61
COMMUNE DE JONQUIERES SAINT-VINCENT .....	p 81
COMMUNE DE VALLABREGUES .....	p 107
CONCLUSION .....	p 129
ANNEXE – DONNEES STATISTIQUES .....	p 131
CONTACT .....	p 133



## INTRODUCTION

- Créée en Novembre 2001, la Communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence (C.C.B.T.A.) a ajouté, depuis Février 2011, dans ses champs de compétence, la mise en œuvre d'opérations collectives « commerce » de type Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC).  
Soucieux de développer des actions en faveur du commerce et de l'artisanat, les élus de la CCBTA ont décidé de lancer un programme de requalification et de dynamisation des activités commerciales et artisanales de leur territoire.
  - Pour répondre à cet objectif, les communes souhaitent donc s'engager dans une démarche de reconquête et de revitalisation de leur centre ancien.
  - La Communauté de Communes composée de cinq communes a donc missionné la Chambre de Commerce et de l'Industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Gard, l'Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne (A.U.D.R.N.A.) pour réaliser les études économiques et techniques préalables, afin de mesurer la faisabilité de ce projet.
  - Une expertise des communes, en vue de la revitalisation des commerces :  
Le bon fonctionnement de l'activité commerciale est dépendant de son environnement urbain à travers trois facteurs clés des sites marchands :
    - Son attractivité
    - Son accessibilité
    - Sa lisibilité
 Pour qualifier au mieux ces données, les centres villes doivent être analysés sur des périmètres d'étude pertinents autour de la localisation des commerces.
- Une approche particulière est nécessaire sur :
- l'organisation spatiale
  - la localisation des commerces
  - le fonctionnement de chaque commune au regard de l'accès aux commerces, la circulation, l'offre en stationnement
  - l'état de l'espace public et les conflits d'usage





## L'ECHELLE INTERCOMMUNALE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES BEAUCAIRE TERRE D'ARGENCE



## LA COMMUNAUTE DE COMMUNES BEAUCAIRE TERRE D'ARGENCE, CARACTERISTIQUES GENERALES

- Une pression démographique liée à la proximité de pôles urbains majeurs :**

La proximité des villes comme Nîmes, Arles ou Avignon, a conduit à un développement assez conséquent des communes de la CCBTA. Certaines d'entre elles sont passées en peu de temps du stade villageois au stade de petites villes (Cf. Annexe - statistiques).

Aujourd'hui, le territoire enregistre environ 30000 habitants, alors qu'il n'en comptait que 19 811 en 1999.

Ce développement rapide a conduit à une urbanisation périphérique importante de type lotissements, composée majoritairement d'habitat pavillonnaire sans lien direct avec le centre ancien, ce qui a favorisé notamment les déplacements en voiture.

Eloignant considérablement le client potentiel de son commerce et le transformant en automobiliste le faisant alors entrer dans une autre logique de consommation, le petit commerce a souffert de ce mode d'urbanisation qui a motivé le délaissement des centres villes de sa clientèle au profit des grandes surfaces, hypermarchés et supermarchés.  
L'enjeu actuel est donc de permettre à ces commerçants de centre-ville de reconquérir leurs consommateurs, en jouant sur l'aspect qualitatif et authentique des centres anciens que les grandes surfaces ont du mal à offrir.

- Un territoire marqué par la pierre et l'eau :**

Le Rhône, à l'extrême orientale, délimite le territoire et marque le passage entre le département du Gard et celui des Bouches-du-Rhône.

Vallabregues, Beaucaire et Fourques sont en contact direct avec le fleuve. Cet élément naturel est perçu d'un côté comme une contrainte forte tout d'abord en tant que barrière physique mais aussi en tant que facteur de risque fort d'inondation. Ces villes ont dû adapter leur développement urbain et leurs activités en fonction des aléas. Jonquières Saint-Vincent, située au-delà de la zone d'expansion des crues du Rhône est tout de même confrontée aux inondations avec la proximité de la rivière du Grand Valat.

D'un autre côté, le Rhône est aussi perçu comme un facteur de développement économique grâce aux voies navigables. A partir de celui-ci, des canaux ont été creusés pour développer un système d'irrigation mais aussi des voies touristiques. Beaucaire et Bellegarde ont notamment vu la création de ports de plaisance grâce au passage du canal du Rhône à Sète. Dans un futur proche, Fourques devrait également voir la création d'un port de 900 anneaux sur le Petit Rhône.

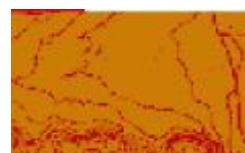
La présence forte de l'eau dans ce climat méditerranéen a donc favorisé l'activité agricole qui a transformé les zones de marais en terres de cultures, ainsi qu'une activité touristique basée autour de ces canaux.

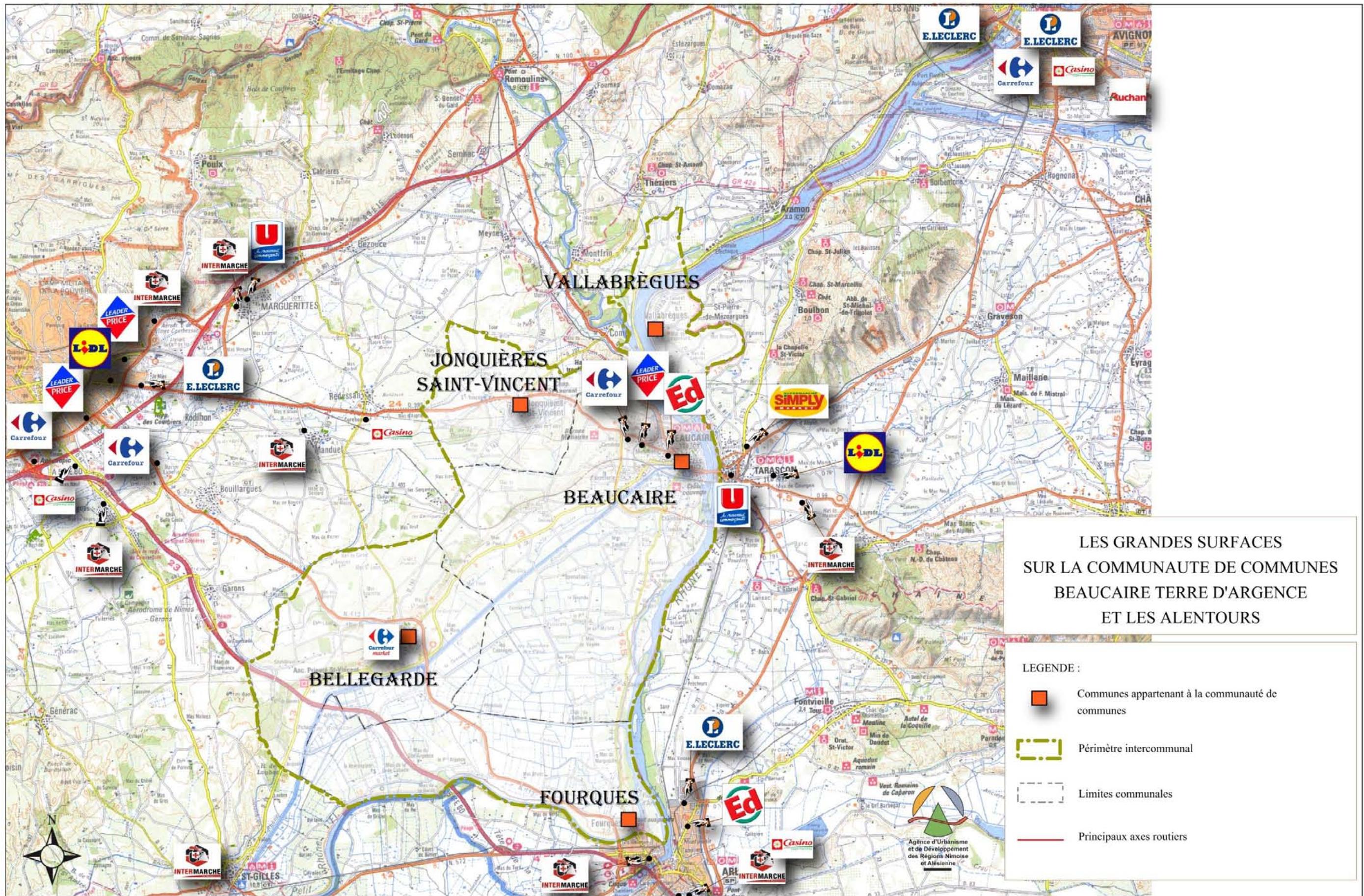
Les grands paysages de ce territoire sont donc intimement liés à la présence de l'eau.

La pierre, extraite des grandes carrières, est également un des éléments phares du territoire de la Communauté de Communes Beaucaire Terre d'Argence (CCBTA). Comme nous le rappelle l'origine du nom de Beaucaire (qui signifie belle pierre), les communes sont marquées par une qualité architecturale des centres anciens et une richesse patrimoniale, qu'il s'agira de prendre en compte dans cette étude comme élément participant à l'attrait et au développement économique.

- Une forte identité culturelle :**

Marquée profondément dans les mœurs, l'activité tauromachique est un élément incontournable. Les villes et villages ont gardé leurs coutumes et leurs fêtes traditionnelles. Elles marquent l'usage de l'espace public. Evènements très attendus par la population locale, le passage des taureaux et des chevaux dans les rues des villes et villages est un facteur à prendre en considération dans les propositions d'aménagements futurs des centres villes.





## LE CONTEXTE COMMERCIAL ACTUEL EN TERRE D'ARGENCE

- **Des pôles urbains majeurs périphériques qui captent la clientèle :**

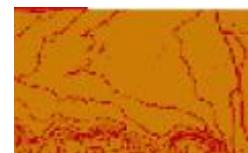
Sur le territoire de la CCBTA, il existe peu de grandes surfaces. Elles sont largement concentrées dans les pôles urbains majeurs périphériques comme Nîmes, Arles ou Avignon. Elles captent la clientèle provenant du territoire de la CCBTA qui, pour un bon nombre d'entre elle, possède de par leur travail des liens forts avec ces pôles, ce qui favorise les achats dans les grandes distributions sur leur trajet domicile-travail. Une exception, toutefois, pour la commune de Bellegarde, où un supermarché s'est installé dans le prolongement du centre-ville, rendant possible une synergie avec le commerce traditionnel, alors que pour les autres communes, ils sont en concurrence.

- **Une image de centre-ville à valoriser et une clientèle de proximité à reconquérir :**

L'enjeu majeur est de permettre aux petits commerces des centres villes de la CCBTA de faire face à cette concurrence de grandes distributions en :

- jouant la carte de la proximité et de la qualité,
- améliorant les accès pour les piétons et les cycles,
- permettant une offre satisfaisante en stationnements.
- permettant le renouvellement de l'offre commerciale.

En marquant leur différence par des aménagements de centre-ville de qualité, s'inscrivant dans une démarche de développement durable, les commerces de proximité peuvent devenir plus compétitifs.



L'INTERET D'UN FISAC COMMUNAUTAIRE : UNITE ET HARMONIE DES ESPACES PUBLICS  
ET DES COMMERCES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE. QUI PEUT SE TRADUIRE PAR :

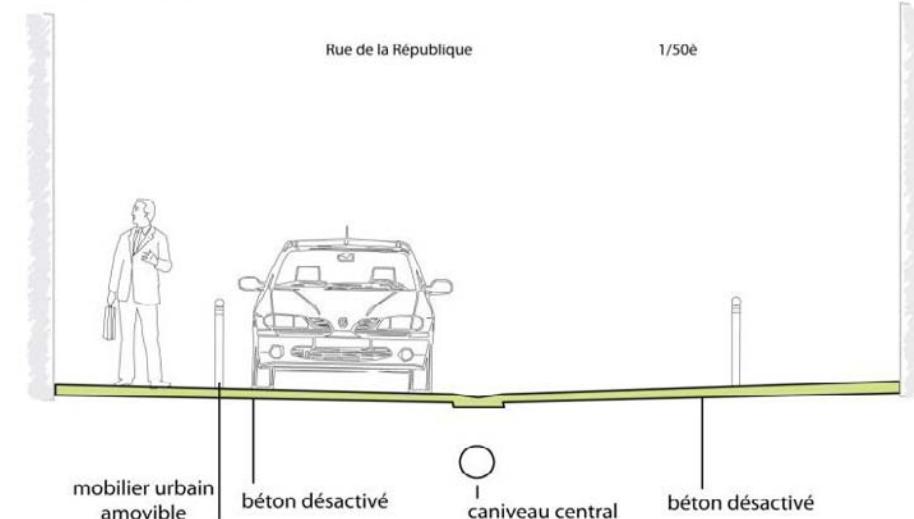
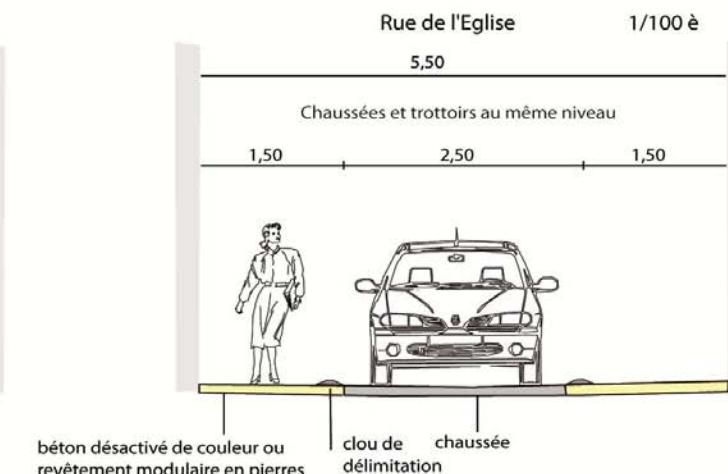
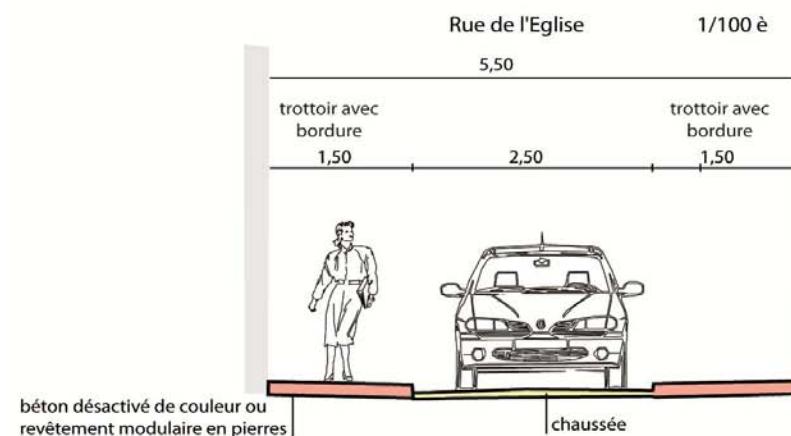


**Un traitement de la voirie, du mobilier urbain, des signalétiques,...  
similaires pour l'ensemble des communes**

*Aménagement de type « classique » :  
trottoirs avec petite bordure*

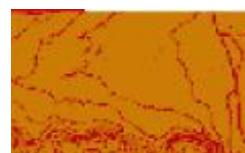
*OU*

*Aménagement de type «zone de rencontre »:  
trottoirs et chaussée de même niveau, limitation de vitesse à 20 km/h*



**Une charte, pour les 5 communes, des devantures commerciales**

La charte pourrait définir les erreurs architecturales à éviter et les bonnes pratiques à réaliser pour les façades commerciales.  
Dans le cadre de ces missions, le CAUE du Gard pourrait réaliser cette étude.



## DES PROJETS D'AMENAGEMENT DANS UNE LOGIQUE DE TERRITOIRE

- Des aménagements urbains dans une logique de territoire :**

Afin d'obtenir une cohérence et une unité territoriale, l'Agence d'Urbanisme préconise une concordance des matériaux, du mobilier urbain, de la signalétique,... sur les cinq communes.

De même, au vu de la différente qualité architecturale des façades commerciales rencontrées, l'élaboration d'une charte sur les devantures à une échelle intercommunale serait une opportunité d'offrir une harmonie d'ensemble.

Au vu du besoin de renforcer la place du piéton dans les centres villes de la CCBTA, il est possible d'intégrer des zones de rencontre (limitées à 20km/h). Dans ces espaces, il n'y a pas de trottoirs avec des dénivélés. Les cheminements piétons peuvent se distinguer par une différenciation de couleurs. Il n'y a plus d'obligation d'usage des passages piétons. Les véhicules ne peuvent stationner que dans les espaces spécifiquement matérialisés.

### Des exemples de matériaux, de mobiliers urbains,...



Les jets d'eau sont une alternative aux fontaines



Les clous de délimitation pour les places de stationnement, les limites entre espace piéton et espace automobile



Les poteaux de ville pour empêcher l'empietement des véhicules

Le béton désactivé de couleur, solution de séparation visuelle entre les différents espaces



Aménagement qualitatif : le pavage



Des parcs à vélos pour favoriser les déplacements doux

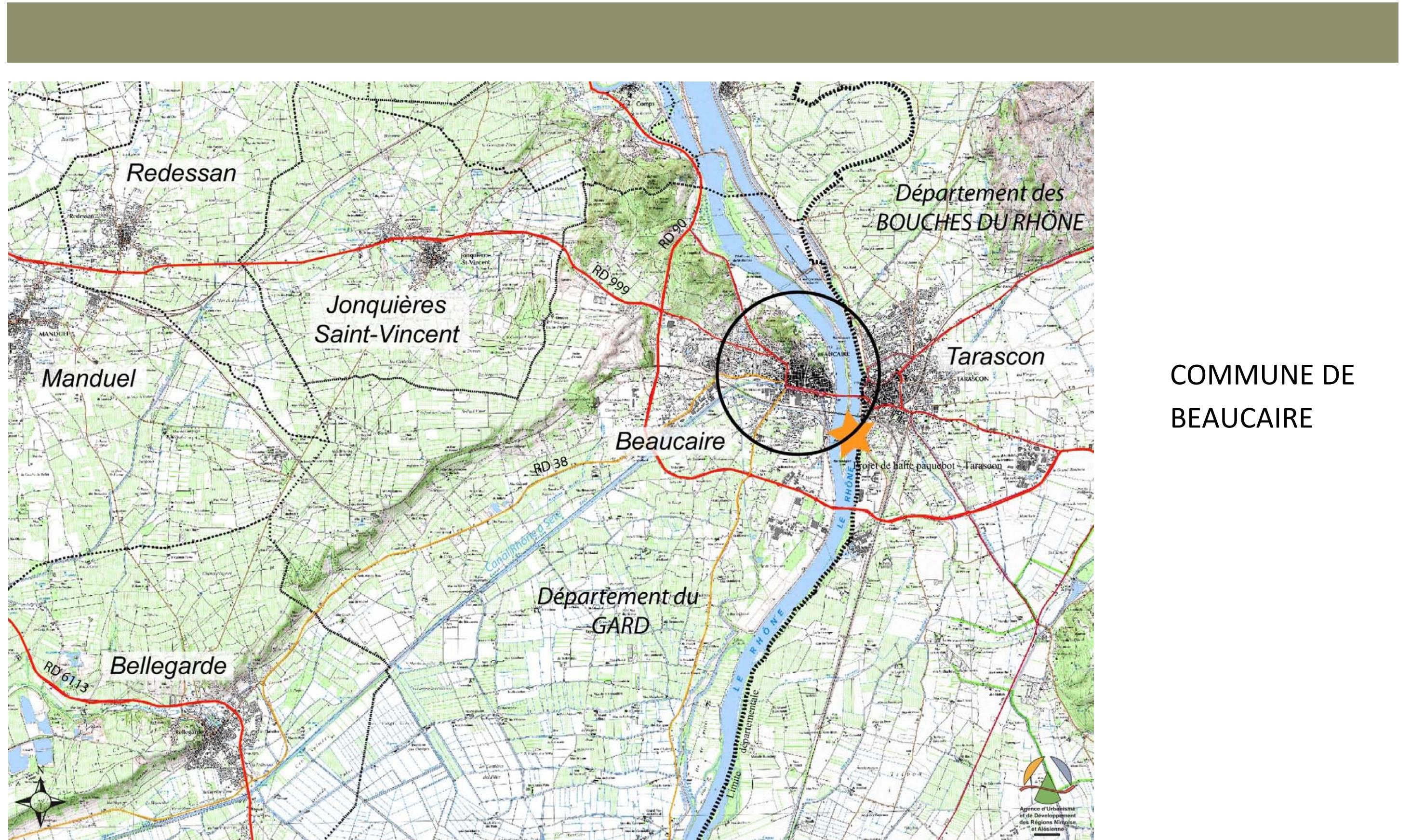


Les zones de rencontre, des espaces qui affirment la priorité du piéton sur tous les autres usagers



Zone de rencontre  
Vitesse limitée à 20 km/h.  
Stationnement dans les emplacements matérialisés.





## COMMUNE DE BEAUCAIRE

## BEAUCAIRE : SITUATION ET CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE

- **Une commune au centre d'un triangle urbain :**

Beaucaire se situe en limite de département du Gard, en bordure du Rhône et au centre d'un triangle urbain formé par les villes de Nîmes à l'Ouest, Avignon au Nord et Arles au Sud.

Sur la rive opposée du fleuve, Tarascon jouxte la commune et ces deux villes sont reliées par deux ponts : l'un reliant les deux centres villes, l'autre plus au Sud correspondant à la déviation.

- **Une situation géographique au croisement de grands paysages :**

Située entre le massif de l'Aiguille et le Rhône, Beaucaire possède une richesse et une diversité de paysages. Un contraste fort entre plaine et collines lui confère des ambiances plus ou moins sèches ou humides.

- **Une commune au croisement de voies routières, ferroviaires et de voies fluviales :**

Traversée d'Est en Ouest par une route départementale reliant Nîmes à Tarascon, puis aux communes des Alpilles des Bouches du Rhône, Beaucaire est également reliée par un axe Nord-Sud Villeneuve-les-Avignon – Arles.

La déviation passant par le Sud de la commune permet d'éviter un fort trafic routier en centre-ville et de rejoindre la route d'Arles passant à proximité de Tarascon.

Deux autres routes départementales, partant directement du centre beaucairois, permettent pour l'une de rejoindre la ville de Saint Gilles en suivant le canal du Rhône à Sète, et pour l'autre, de rejoindre Fourques le long du Rhône.

Le canal du Rhône à Sète, qui relie le Rhône à l'étang de Thau, sert à la navigation de plaisance.

Une voie ferrée traverse également la ville d'Est en Ouest, avec un arrêt SNCF proche du centre-ville. Celle-ci correspond à la ligne Narbonne-Avignon.

- **Une dynamique démographique :**

Avec ses 15505 habitants en 2008, Beaucaire connaît actuellement une croissance démographique importante. En effet, depuis 1999, elle a connu une augmentation de 12.65% de sa population, ce qui représente un taux annuel moyen de 1.3% par an entre ces deux dates.

Cet accroissement engendre des besoins en termes de logements, d'équipements et de services qui doivent être compatibles avec le PPRI en cours. Au vu des problèmes d'inondation relevés sur la commune, l'urbanisation future est contrainte et/ou fortement limitée sur certains secteurs.

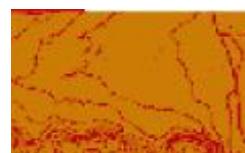
- **Une ville industrielle et de carrières :**

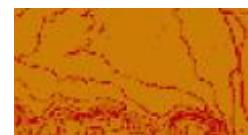
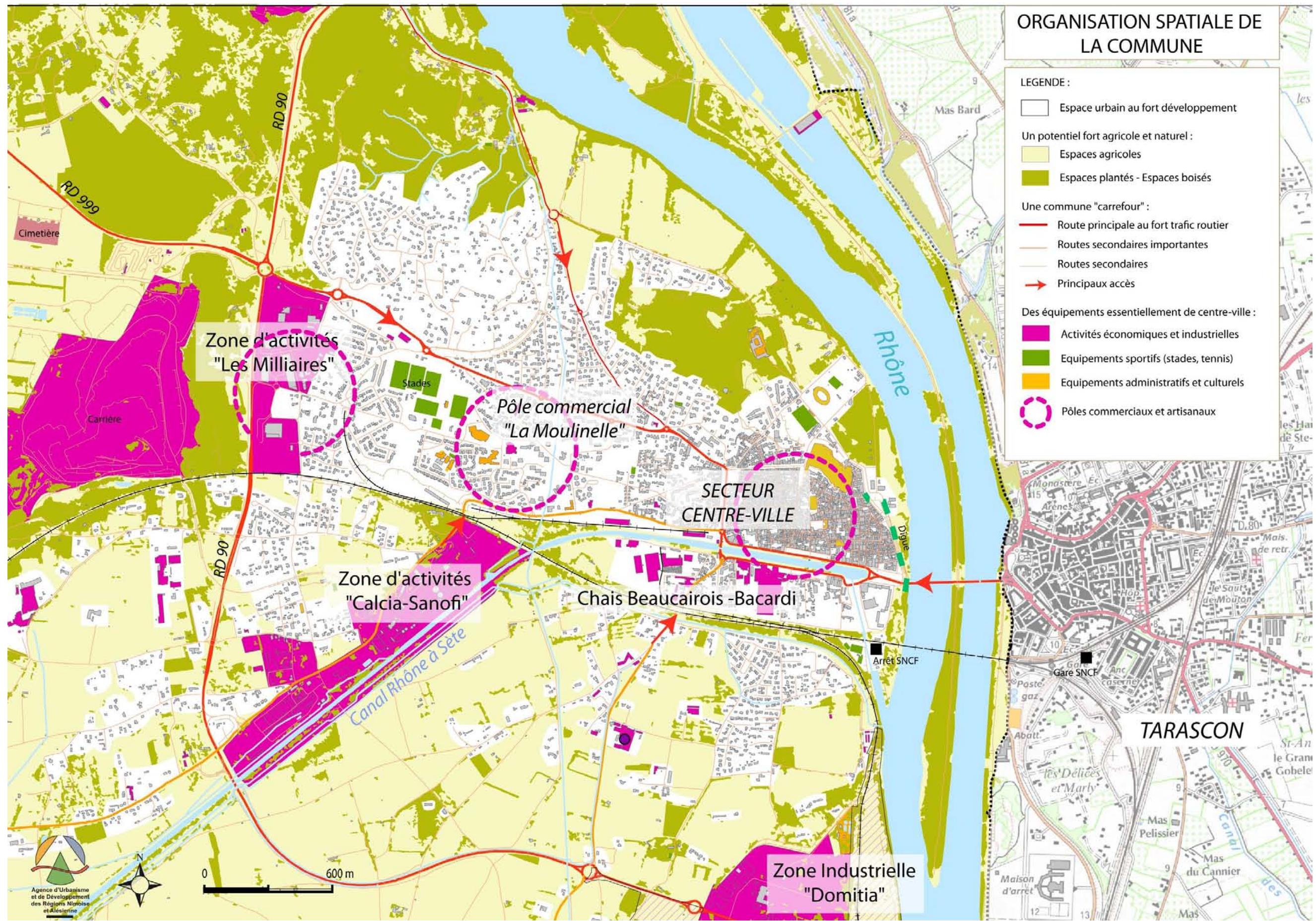
Etant à la jonction des régions Languedoc Roussillon et Provence Alpes Côte d'Azur, Beaucaire se positionne comme un lieu stratégique pour l'industrie. Avec l'arrivée du train, Beaucaire, auparavant ville marchande, est devenue une ville de l'industrie, spécialisée aujourd'hui dans les activités agroalimentaires (Bacardi Martini, Chais Beaucairois, Sud Céréales, Saria Bio Industrie), de cimenterie (Calcia), métallurgiques,...etc.

200 hectares sont aujourd'hui consacrés à ce secteur au Sud de la ville.

- **Beaucaire, une ville touristique :**

Avec la richesse patrimoniale bâtie et culturelle dont elle dispose, Beaucaire est une destination touristique. Grâce à son canal en plein cœur de ville, elle possède également un potentiel en termes de tourisme fluvial, activité que la commune souhaiterait développer en ouvrant l'écluse du côté du Rhône.





## ORGANISATION SPATIALE DE LA VILLE DE BEAUCAIRE

- **Trois pôles commerciaux et artisanaux :**

- Le secteur du centre-ville où se concentre une multitude de commerces de proximité : le quartier du centre ancien reste le quartier où se concentre l'essentiel de l'activité urbaine avec des flux importants, engendrés par la présence des équipements administratifs, scolaires ou encore de santé.
- Le pôle commercial « La Moulinelle » avec un centre commercial composé de 7 commerces, au cœur d'une zone d'habitat collectif.
- La zone d'activités « Les Milliaires » accueillant une grande surface « Carrefour » et des surfaces spécialisées en sortie de ville qui captent la clientèle de Beaucaire et des communes alentours.

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

La situation géographique du centre ancien au carrefour de la voie Domitia et du Rhône a permis à cette ville de connaître des périodes de richesses et de prestige avec un trafic marchand très important depuis l'Antiquité. C'est ce qui a favorisé la construction d'hôtels particuliers et de demeures bourgeoises autour du château.

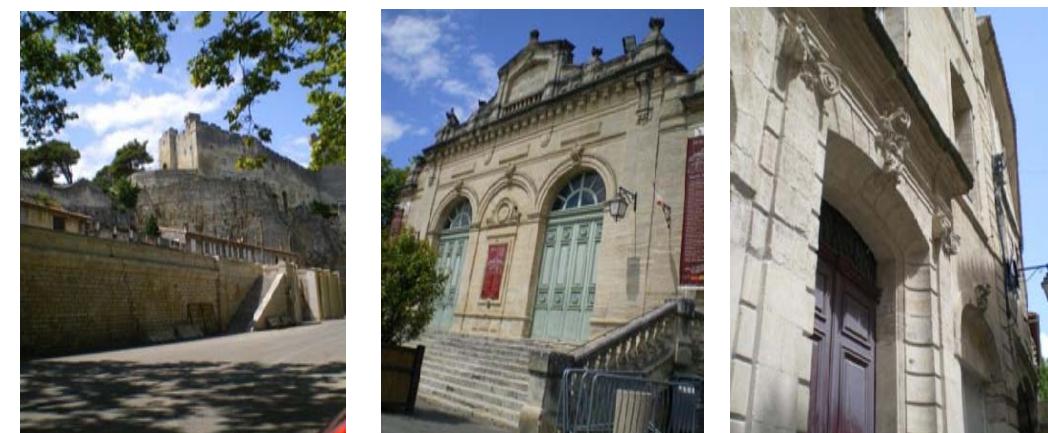
Certains ouvrages marquent encore aujourd'hui le paysage urbain et sont les témoins d'une activité florissante passée : les halles alimentaires, le casino municipal, la digue (appelée « banquette ») mais aussi le creusement du canal, datant de la fin du 19<sup>ème</sup> et du début 20<sup>ème</sup> siècle, prouvent la prospérité qu'a pu connaître la ville.

La qualité architecturale, rencontrée dans le centre ancien, a engendré 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 patrimoine.

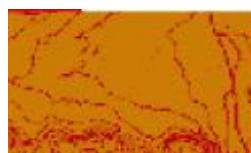
**Un centre-ville préservé et valorisé où se concentre l'activité urbaine**



Qualité architecturale des bâties, présence d'hôtels particuliers, espaces publics soignés,... des atouts bénéfiques aux commerces



Patrimoine historique : du château aux sculptures en façades, des éléments qui ont permis à la commune d'obtenir le Label Ville d'art et d'histoire



## PROGRAMME DE REQUALIFICATION DES CENTRES VILLES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES BEAUCAIRE TERRE D'ARGENCE

### LE DÉVELOPPEMENT D'UN URBANISME DE PROJETS

- ① Aménagement d'ensemble pour un projet d'habitat mixant éventuellement des équipements
- ② Projet de résidence touristique (logements, extension du port, espaces publics)
- ③ Projet de quartier artisanal incluant la relocalisation du chantier naval, à proximité de l'extension du port de plaisance
- ④ Programmation phasée de la reconversion des friches ferroviaires en quartier d'habitats
- ⑤ Projet d'ensemble comprenant logements, équipements, espaces publics autour d'une nouvelle mairie (après délocalisation des plateaux sportifs)

### L'AMÉLIORATION DU FONCTIONNEMENT URBAIN

- Amélioration de l'accès en train à Beaucaire :
  - Réaménagement de la gare, de ses abords et de ces liaisons avec le reste de la ville
- Aménagement et valorisation du maillage des quartiers
  - Espaces publics stratégiques pour la lisibilité des séquences d'approche du centre ville
  - ← Liaisons à améliorer (rues et cheminement piétons, vélos)
  - Nouvelles liaisons à prendre en compte dans les futurs projets
  - ↔ Liaisons piétonnes à aménager, souvent associées avec le cheminement de l'eau (canaux, noues...), constituant une opportunité de relations et articulations entre quartiers
- Amélioration de l'accessibilité, en particulier avec l'objectif d'amélioration de l'accueil touristique :
  - Espaces non bâties du "Pré" et des berges à réaménager de façon à mieux gérer les stationnements et la circulation et à profiter de la présence de l'eau, comme atout à mettre en valeur
  - ← Principales liaisons à renforcer entre le "Pré" et le centre historique
  - Stationnements à organiser ou réorganiser
  - Liaison douce à rendre plus attractive et confortable avec Tarascon
  - Giratoire urbain à aménager pour éviter le contournement systématique du port
  - ← Bretelle d'accès au "Pré" à améliorer depuis le pont de Tarascon

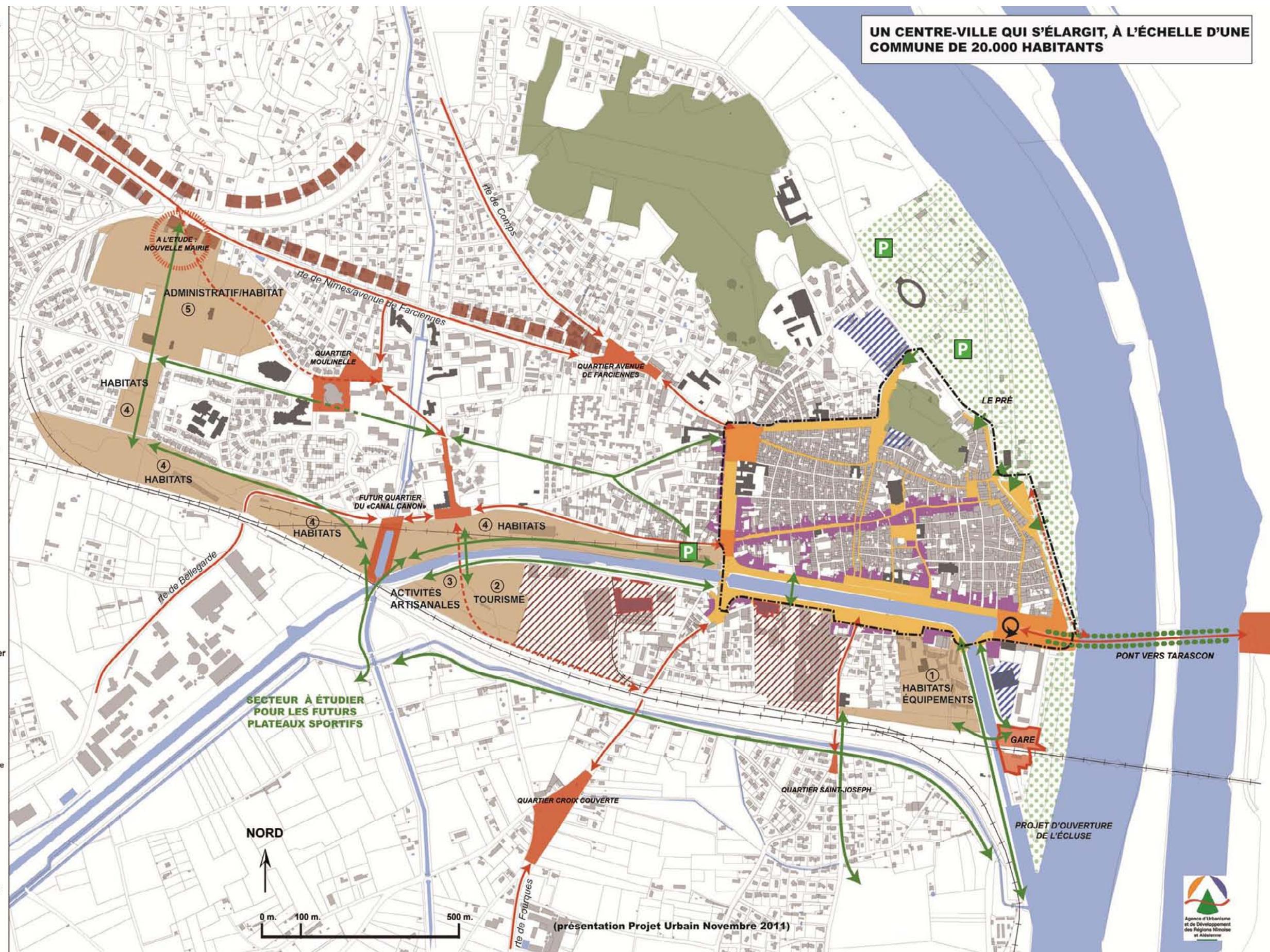
### LA REQUALIFICATION DU CENTRE ANCIEN

- Parcours à améliorer au travers des :
  - Principaux espaces d'articulation à requalifier
  - Espaces publics structurants à traiter avec la même importance, pour une bonne lisibilité de la continuité des cheminements
- Espaces bâti à fort enjeux, à prendre en compte :
  - Fronts bâti stratégiques pour l'implantation des commerces, des locaux pour les artisans d'art ou pour des services de restauration...
  - Tissus anciens à réhabiliter (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Patrimoine, OPAH...)
  - Bâti intéressant à préserver (patrimoine industriel)

### LE RENOUVELLEMENT DU CENTRE VILLE

- Potentiels fonciers ou bâti disponibles, à plus ou moins long terme à réutiliser ou réhabiliter (avec ou pas la même vocation)
- Entreprises dont la mutation ou la délocalisation est à prévoir, à des échéances variées
- Densification progressive à mettre en place, pour une urbanisation plus compacte :
  - le long de l'avenue de Farcennes
  - sur les ponts du secteur de Gaudon

**UN CENTRE-VILLE QUI S'ÉLARGIT, À L'ÉCHELLE D'UNE COMMUNE DE 20.000 HABITANTS**



## BEAUCAIRE : EVOLUTION DE L'URBANISATION DE LA COMMUNE

- **Le « cœur » de la ville :**

Le centre ancien s'étend au Sud du château. Avec ses 44 hectares, il regroupe environ 6000 habitants, soit 39% de la population communale. Il est formé d'un bâti traditionnel très dense et haut (R+3) avec des rues très étroites. C'est un centre qui a gardé toutes les caractéristiques de l'époque moyenâgeuse. Il est classé en secteur sauvegardé. Les boulevards ceinturant ce centre-ville le séparent des autres quartiers plus récents. Cet écusson « fonctionne à part » étant donné le manque d'ouvertures de ce quartier vers l'extérieur. De plus, sa composition sociale est caractérisée par un taux de chômage important et un faible potentiel fiscal, ce qui le classe en Zone de Redynamisation Urbaine (ZRU). Ancien quartier prestigieux de Beaucaire, le centre ancien est devenu depuis le début du XXème siècle, un lieu où se concentre la richesse architecturale héritée d'un passé marchand éclatant mais, en même temps, d'une pauvreté sociale, issue d'une demande en main-d'œuvre peu qualifiée, lors du développement des activités agricoles et industrielles.

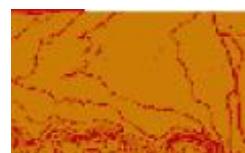
- **Un développement urbain d'Est en Ouest :**

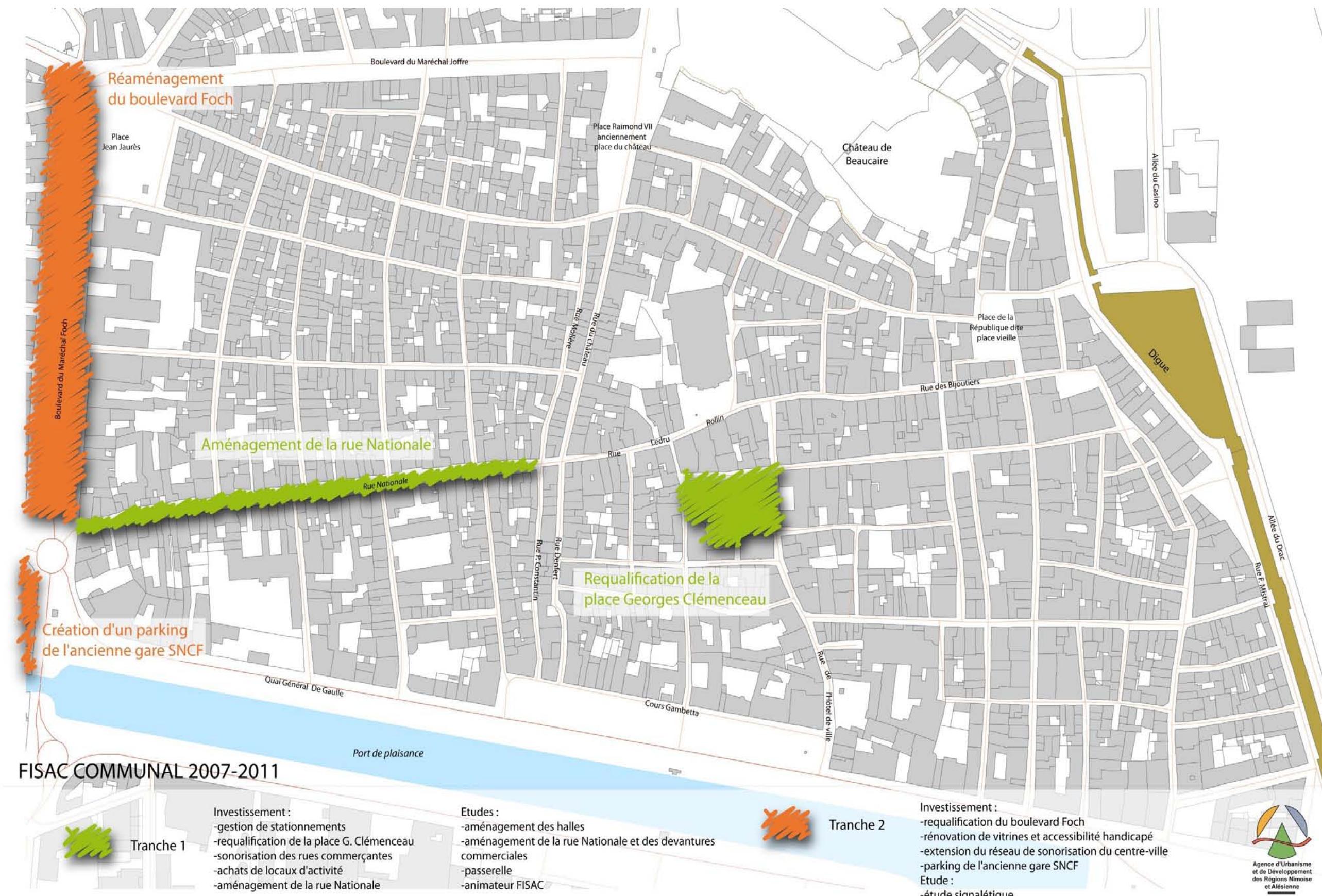
Bloquée à l'Est par le Rhône et au Sud par la ligne de chemin de fer tout d'abord, puis par la présence d'une plaine humide et inondable, Beaucaire s'est développée à l'Ouest en direction de Nîmes, sous la forme de petits collectifs puis de maisons pavillonnaires. Elle a ensuite investi le Nord de la commune sur les pentes de la colline.

La déviation de la RD90 sert également de limite à son urbanisation mais, aujourd'hui, la commune souhaite étendre l'urbanisation au-delà de cette route, rapprochant de plus en plus l'habitat des zones de carrières.

- **Un centre-ville qui s'élargit, à l'échelle d'une commune de 20000 habitants :**

- Rive Sud du canal, des possibilités de délocalisations industrielles et de réaménagement du secteur de la gare :
- A proximité immédiate du centre historique, le faubourg du port comprend de nombreuses unités foncières libres mais enclavées, ainsi que de grandes emprises industrielles, dont la reconversion peut être envisagée à moyen terme (entreprise Moncigale). La présence d'un bâti patrimonial et d'une typologie urbaine particulière impliquerait un renouvellement très attentif des tissus.
- La pointe, située à l'extrême Ouest du faubourg du port, devrait accueillir, une fois les aménagements hydrauliques réalisés, deux opérations distinctes, de part et d'autre d'une nouvelle voie, l'une touristique (marina) et l'autre d'activités artisanales (déménagement du chantier naval). La marina et l'extension du port de plaisance, projetés à proximité immédiate de l'entreprise Bacardi Martini, sont ainsi envisagés comme une opportunité de dynamisation des commerces du noyau historique par l'apport d'une population exogène à fort pouvoir d'achat.
- La mise en valeur du quartier de la gare participe à la politique de valorisation touristique de Beaucaire et de son centre-ville. La présence de l'eau est un véritable atout susceptible de servir de support à la création ou la mise en valeur de parcours entre les quartiers du port et le centre ancien.
  - Quartier des anciennes friches SNCF :
- Avec sa situation privilégiée à proximité du centre historique et à l'abri de tout risque d'inondation, cette zone pourrait accueillir de nouveaux logements dans la continuité du centre-ville.
  - La ville intermédiaire :
- Il serait possible de délocaliser les stades actuels, pour concevoir un véritable morceau de ville sur de vastes espaces fonciers et accueillir des équipements et services de proximité annexes ou complémentaires au centre-ville, en prévoyant un maillage suffisant avec le reste de la ville.





Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne

## UN PROGRAMME FISAC BEAUCAIROIS EN COURS DE REALISATION

La commune de Beaucaire a la particularité de s'inscrire déjà dans un programme FISAC communal.

La municipalité avait demandé au cabinet CERCIA de réaliser, en 2005, l'étude préalable à la mise en place de l'opération de restructuration du commerce et de l'artisanat sur le centre-ville de Beaucaire. Ce document indique toutes les actions préconisées en investissement et en fonctionnement pour un FISAC 2008-2011, définies selon 3 tranches distinctes :

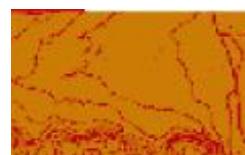
-la 1<sup>ère</sup> tranche, réalisée en mars 2008, avait pour objectif de traiter :

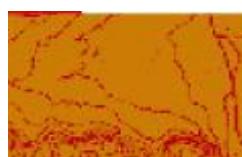
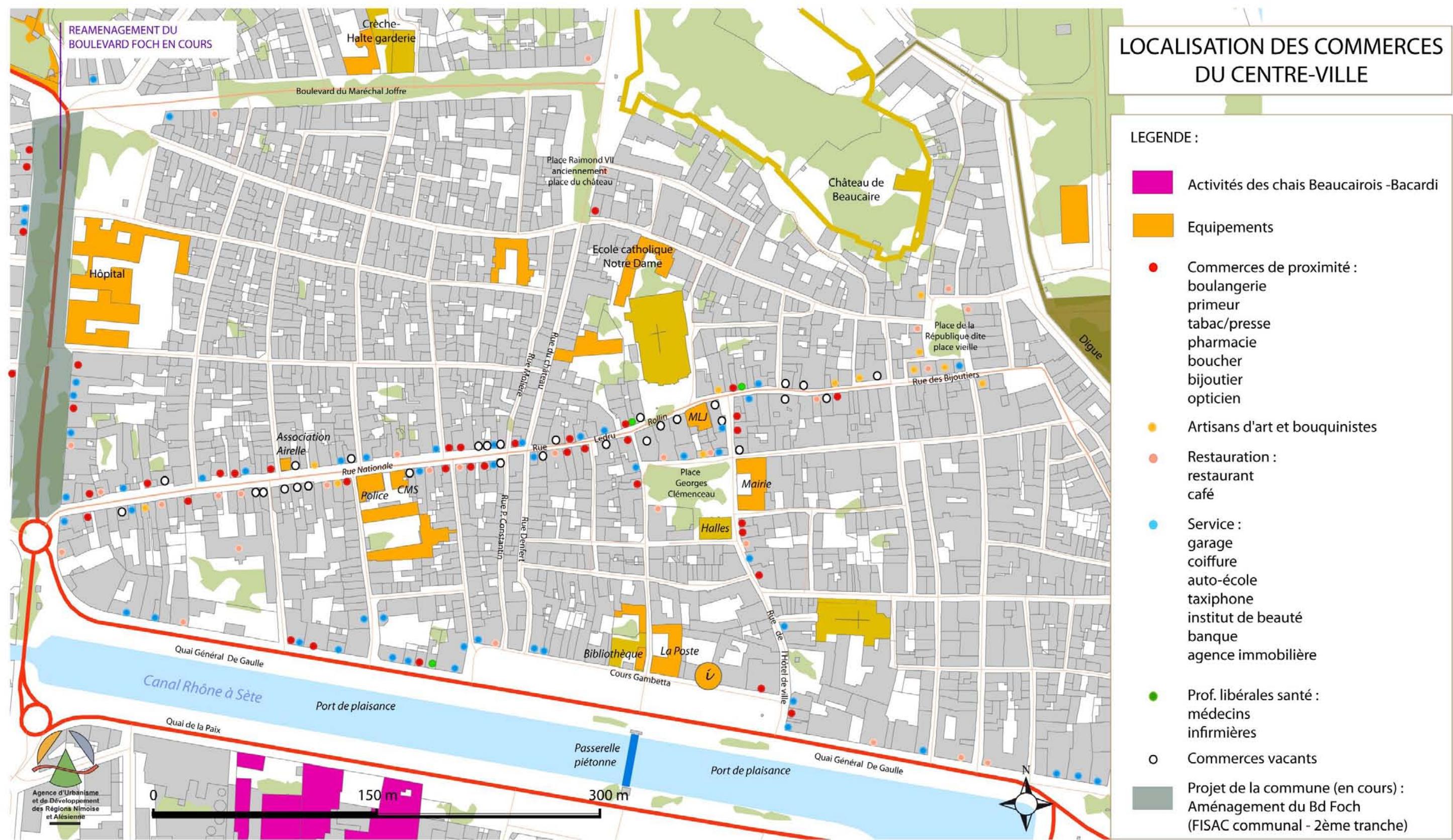
- La rue nationale :
  - amélioration esthétique avec installation de bacs à fleurs,
  - mise en place d'un stationnement en zone bleue,
  - mise en place d'une alternance du côté de stationnement afin de ralentir la circulation.
- La place de la mairie :
  - suppression de places de parkings et traitement du revêtement de sol.

-la 2<sup>ème</sup> tranche, réalisée en mai 2010 et dont la fin est prévue pour novembre 2011, concerne :

- Le boulevard Foch avec l'aménagement du boulevard.
- La création d'un parking de 200 places, en bas du boulevard Foch sur un terrain appartenant à la SNCF, compensant les 80 places de stationnements perdues dans le réaménagement du boulevard Foch.
- La réhabilitation de quatre devantures commerciales (une seule réalisée actuellement).

-la 3<sup>ème</sup> tranche n'est pas commencée.





## TYPOLOGIE DES COMMERCES DU CENTRE-VILLE

- **Quatre sortes de polarités commerciales et de services :**

- Le commerce de proximité traditionnel Rue Nationale-Rue Ledru Rollin-Rue des Bijoutiers en perte de vitesse :

Cette rue est l'artère principale du secteur sauvegardé. Elle est composée de nombreux commerces mais aussi de quelques artisans d'art. Avec la place de la mairie, elle est le principal lieu de centralité, de possibilité d'échanges et de rencontre de la population beaucairoise.

Le commerce présente pourtant un manque de dynamisme, notamment visible au travers d'une vacance prononcée des locaux commerciaux, de leur vieillissement et des devantures peu attractives. Le sous-dimensionnement des superficies des locaux n'autorise pas l'accueil d'enseignes nationales et a favorisé l'implantation de commerces ethniques concentrés essentiellement au niveau de la rue Ledru Rollin. Manquant de véritable locomotive, ce secteur se présente comme un pôle fragile.

- Le secteur le long du canal : face au canal, se sont concentrés des activités de services et de restauration. Situé pourtant sur un des axes les plus fréquentés de la ville, ce pôle présente peu de commerces de proximité.
- La place Vieille avec ses artisans d'art : sous le château, se sont développées des activités spécialisées en artisanat d'art. Avec l'appui de la commune, ce site marchand revit au travers d'une attractivité liée au tourisme.
- Le Boulevard Foch : les commerces et services y sont variés. La supérette, agit comme une locomotive et engendre un dynamisme sur l'ensemble du boulevard. Aujourd'hui, en cours de restructuration, il fait l'objet d'un réaménagement des trottoirs et de places de stationnement (tranche 2 du FISAC communal).

Petits commerces dans la rue Nationale : un melting-pot commercial

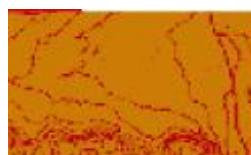


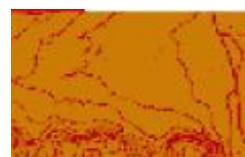
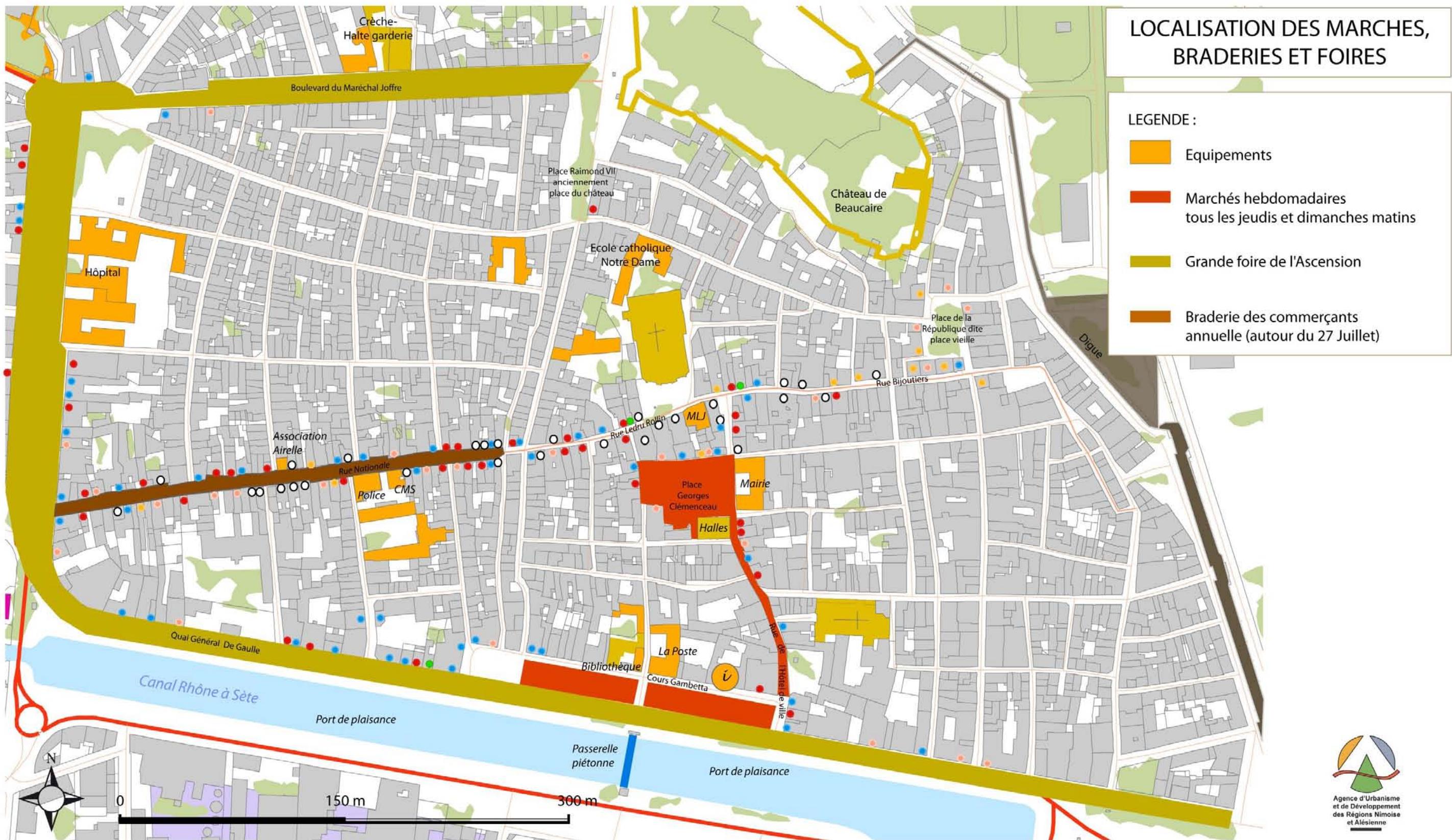
Les lieux de polarités commerciales

La place Vieille avec ses artisans d'art, ses bouquinistes et ses cafés



Le canal, lieu de services et de la restauration essentiellement





## LES MARCHES – LES FOIRES

- **Les marchés hebdomadaires :**

Tous les Jeudis et Dimanches matin de la semaine, le centre-ville de Beaucaire accueille des marchés partant de la place Gambetta, sur les bords du canal, jusqu'à la place de la mairie.

- **Les foires :**

-Foire de la Madeleine : Historiquement, Beaucaire fut une ville de riches marchands. La foire de la Madeleine datant du XVIIème-XVIIIème siècle, lui a donné une renommée internationale. Son développement en lien très étroit avec le commerce fluvial s'arrêta avec l'arrivée de la ligne de chemin de fer.

Par tradition et à la mémoire de cette période de richesse et de prestige, cette foire est relancée chaque année, tous les 21 Juillet, sous la forme de fêtes foraines, de courses taurines,...etc. Elle dure environ une semaine.

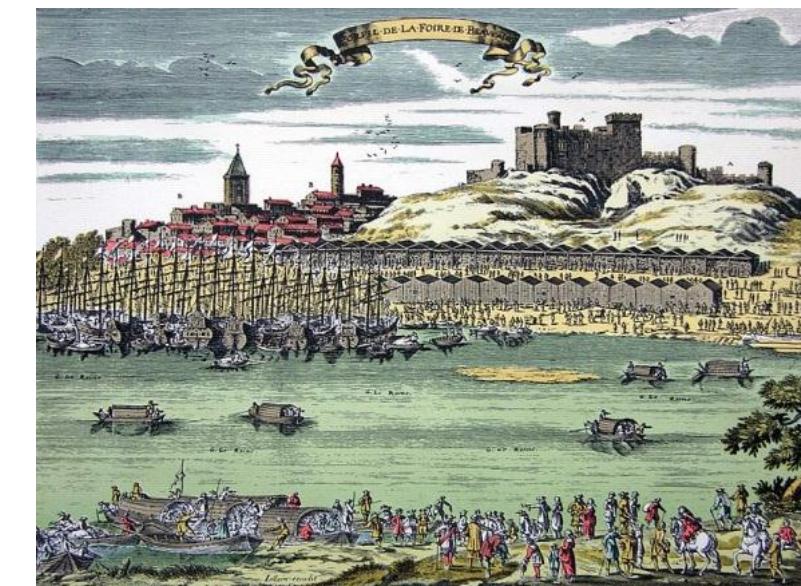
-Foire de l'Ascension : Chaque année, les commerçants investissent les rues des boulevards ceinturant le centre ancien, ainsi que la rue Nationale.

-Braderie des commerçants dans la rue Nationale : A la fin de chaque mois de Juillet, cette braderie amène une quarantaine d'exposants dans la rue.

-Festival de la banquette, en septembre, organisé dans le cadre de l'action de redynamisation du centre ancien du FISAC communal : marché artisanal, agrémenté de spectacles de rue, cirque, cabaret, fanfare... deux journées de fête le long de la Banquette et sur la place de la République.

-1<sup>er</sup> marché du livre (FISAC communal).

-Fête du vin et de la gourmandise avec les commerçants du centre-ville organisée lors du Printemps du patrimoine.

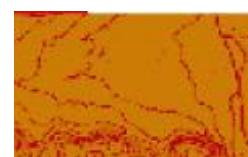


Gravure du XVIIème siècle de la Foire de la Madeleine

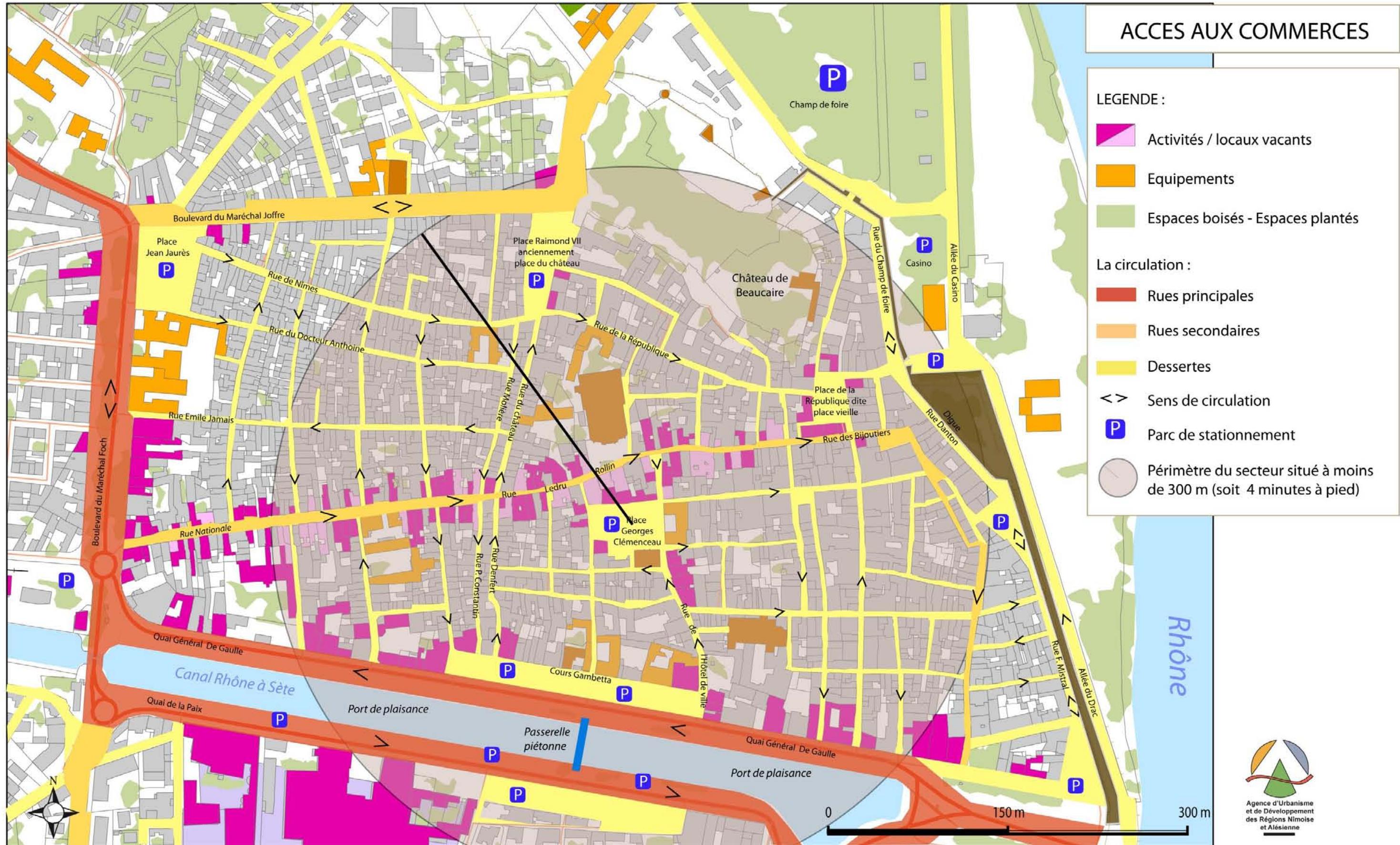


Braderie des commerçants – rue Nationale

(©www.beaucaire.fr)



Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne



## FONCTIONNEMENT DU CENTRE-VILLE (accès aux commerces)

Les principales caractéristiques d'accès au centre-ville sont :

- **Des boulevards ceinturant le centre ancien, comme passage obligatoire :**

L'entrée occidentale au niveau de la place Jean Jaurès permet d'accéder soit :  
 -au château, aux arènes et aux stades via le boulevard Joffre en bordure Nord du centre ancien,  
 -au canal du Rhône à Sète par le boulevard Foch. Ce dernier en direction de Tarascon ou de Fourques, connaît un trafic plutôt important. De plus, il permet de desservir les commerces et l'hôpital situés le long du boulevard.

L'entrée au Sud-Ouest permet soit de rejoindre le boulevard Foch, soit de longer la rive Sud du canal en sens unique.

Enfin, l'entrée au Sud-Est, venant de Tarascon mène le flux de véhicules directement sur la rive Nord du canal.

Un accès vers le château et le casino est possible depuis cette entrée, via l'allée du Drac, mais il reste peu visible et peu pratique.

L'espace public des sites marchands des bords de canal et du boulevard Foch supporte les flux de transits comme les flux des usagers et résidents du centre-ville.

- **Un centre-ville à sens unique :**

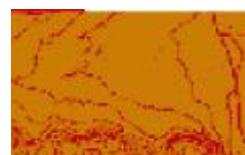
Les petites rues sont trop étroites pour permettre une circulation à double sens. Malgré l'étroitesse des voies, les véhicules circulent partout, sans principe, ni contrainte, tant que le véhicule peut physiquement « passer ».

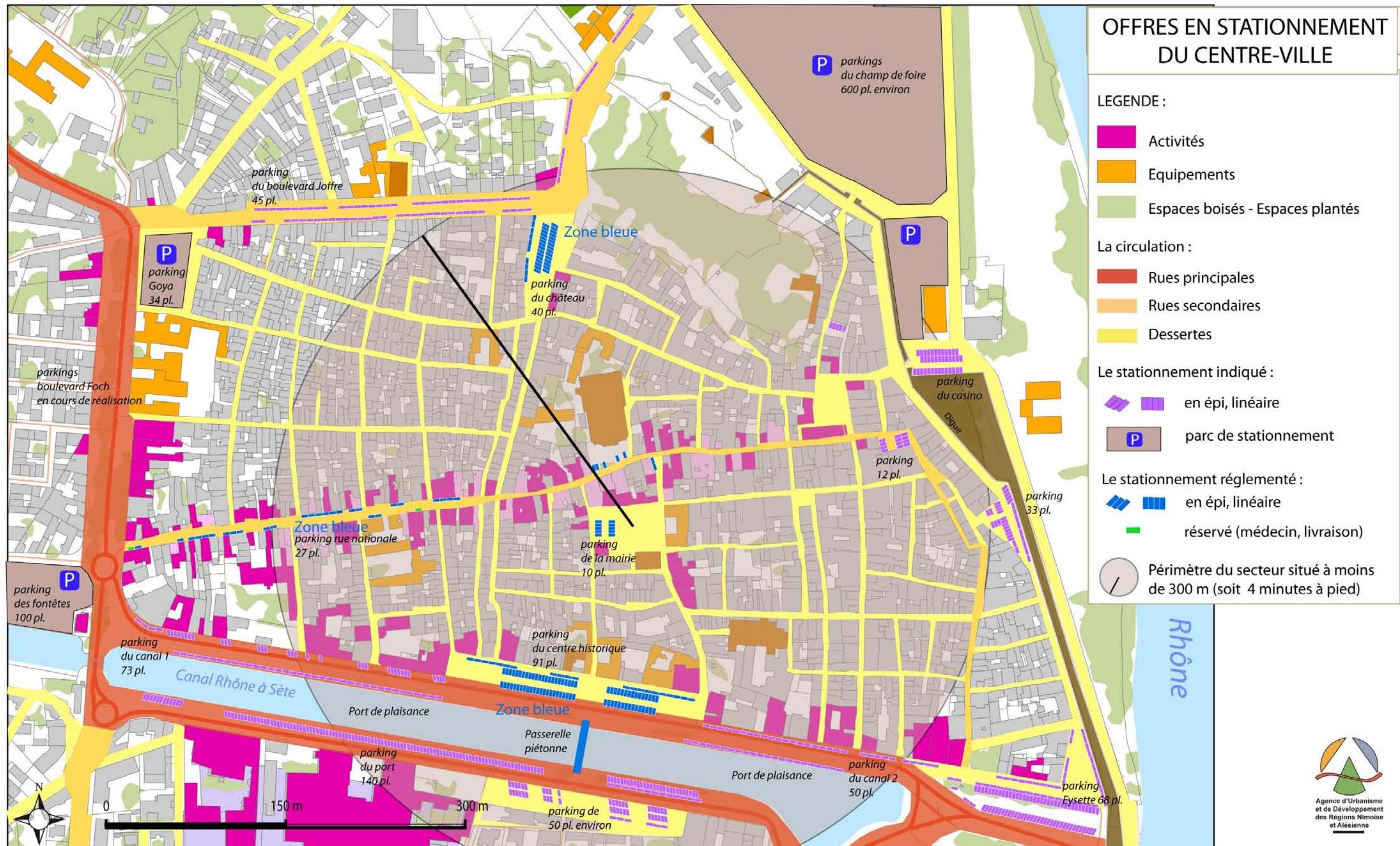
Le trafic des véhicules est toutefois essentiellement visible dans quelques rues :

- Deux traversées dans le sens Ouest-Est : la rue Nationale-rue Ledru-rue des bijoutiers et rue de Nîmes
- Trois axes Nord-Sud dont deux permettant de monter ou descendre entre le canal et la place du château, et une favorisant l'accès au parking de la place de la mairie.

- **Une accessibilité du centre-ville par la navette :**

La mairie a mis en place un système de navette en bus gratuite : le « DRAC ». Avec une cadence journalière d'un bus par heure ou toutes les deux heures, la navette offre la possibilité de circuler dans toute la ville.





## OFFRES EN STATIONNEMENT

La commune possède une capacité importante en stationnements sur 3 secteurs différents :

- **Sur le secteur 1 : secteur sauvegardé**

Il s'agit des stationnements sur le site marchand même pour la plupart, avec une forte visibilité des commerces. Ce sont des stationnements sur la rue Nationale, sur la place de l'église et de la mairie. Il a été mis en place des emplacements réglementés (zone bleue) afin de permettre une rotation rapide. Avec les parkings plus excentrés du pôle commercial, ce sont 63 places proposées pour l'ensemble du secteur sauvegardé.



Des stationnements linéaires boulevard Joffre

- **Sur le secteur 2 : périphérie du secteur sauvegardé**

684 places sont réparties sur les boulevards ceinturant le centre ancien.

La grande place Gambetta possède une grande capacité d'accueil en zone bleue. Cette offre, à proximité immédiate des services et commerces, permet un accès rapide mais est source de « pollution » visuelle pour la bonne lisibilité du centre-ville. Tout le long du canal, il est possible de stationner librement. Par symétrie, la capacité est plus que doublée par un autre parc de stationnement de l'autre côté du canal, le parking du port et est accessible directement par une passerelle piétonne réalisée en 1989.



Parking des Eyssettes surchargé

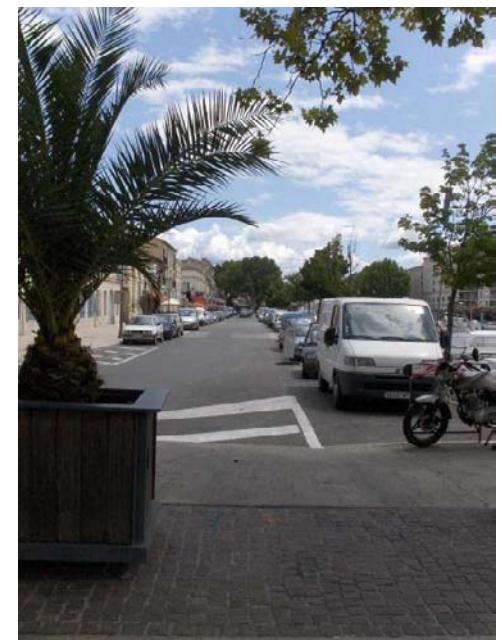


Stationnement en zone bleue place du centre historique

Le boulevard Foch, en cours de travaux, voit son nombre de places diminué mais récupéré par la réalisation d'un parking de 100 places à proximité du giratoire en bas du boulevard, le parking des Fontêtes. A l'autre extrémité, le parking Goya propose quant à lui, 34 places.

Le boulevard Joffre offre 45 places et se termine par la place du château qui ajoute 39 places supplémentaires en zone bleue.

Stationnements le long du canal

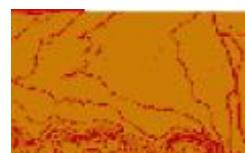


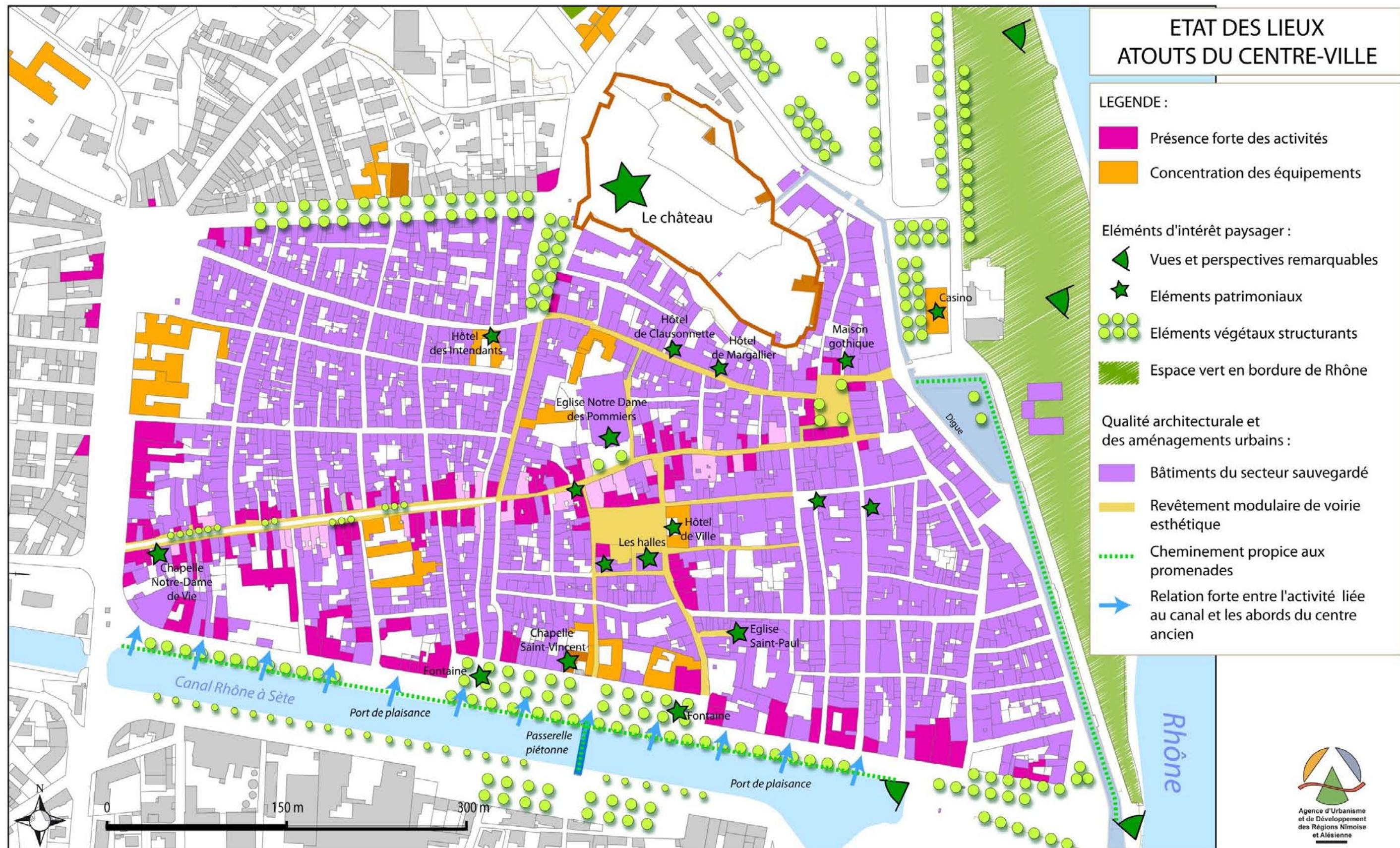
Le champ de foire derrière le château



- **Sur le secteur 3 : champs de foire**

Il s'agit des stationnements proches (environ 4 minutes à pied), d'où l'on ne voit pas les commerces. Situés derrière le château, ils ne sont pas dans le flux direct des voitures. Leur capacité très importante permet d'accueillir environ 600 places surveillées dans un cadre agréable et ombragé. Cette offre est actuellement peu signalée et donc peu incitative. Or, elle constitue un fort potentiel au centre ancien où le nombre de places est très réduit.





## ETAT DES LIEUX – LES ATOUTS

- **En ce qui concerne le bâti :**

Avec son noyau médiéval ceint de boulevards, correspondant au secteur sauvegardé, le centre-ville de Beaucaire présente une grande qualité architecturale. Cependant, il s'agit d'un patrimoine vulnérable et vieillissant qui nécessite une grande attention, dans la mesure où l'attractivité d'un site marchand dépend de sa conservation et de sa valorisation.

L'état du bâti sur les sites marchands est disparate, avec des façades d'immeubles très irrégulièrement rénovées. Celles des commerces nécessiteraient, plus particulièrement, une meilleure harmonie.

Des éléments du patrimoine qui font l'âme de la ville :

Par ailleurs, c'est une opportunité que les sites marchands rassemblent une bonne partie du patrimoine et soient situés dans le secteur sauvegardé. Il s'agit en effet d'un atout à valoriser pour contribuer à la bonne image de la ville.

Le château qui se dresse sur son piton rocheux, est un des éléments clés pour le développement touristique et économique de la ville.

- **En ce qui concerne les espaces publics :**

Avec les programmes de réhabilitation du centre ancien, les rues et les ruelles bénéficient d'un traitement de voirie esthétique, offrant un cadre agréable au caractère authentique et médiéval. Cet aspect privilégie ainsi les déplacements doux.

La proximité de l'eau : avec le Rhône et le canal du Rhône à Sète, le centre ancien possède dans son environnement immédiat des espaces agréables, de détente et de loisirs. Le canal joue notamment un rôle essentiel dans l'activité économique, avec le port de plaisance qui favorise l'attraction touristique.

Le centre ancien possède sur son pourtour de belles places ombragées par des platanes, qui constituent des entrées privilégiées vers le centre-ville.

### Qualité architecturale et qualité des espaces publics



Les halles place de la mairie,  
actuellement vide



Des hôtels particuliers restaurés à  
proximité de la vieille place



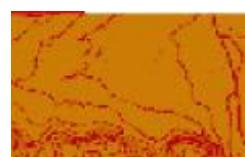
Revêtement modulaire de rues dans le  
centre ancien

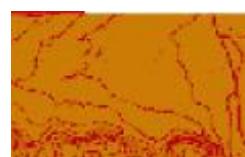
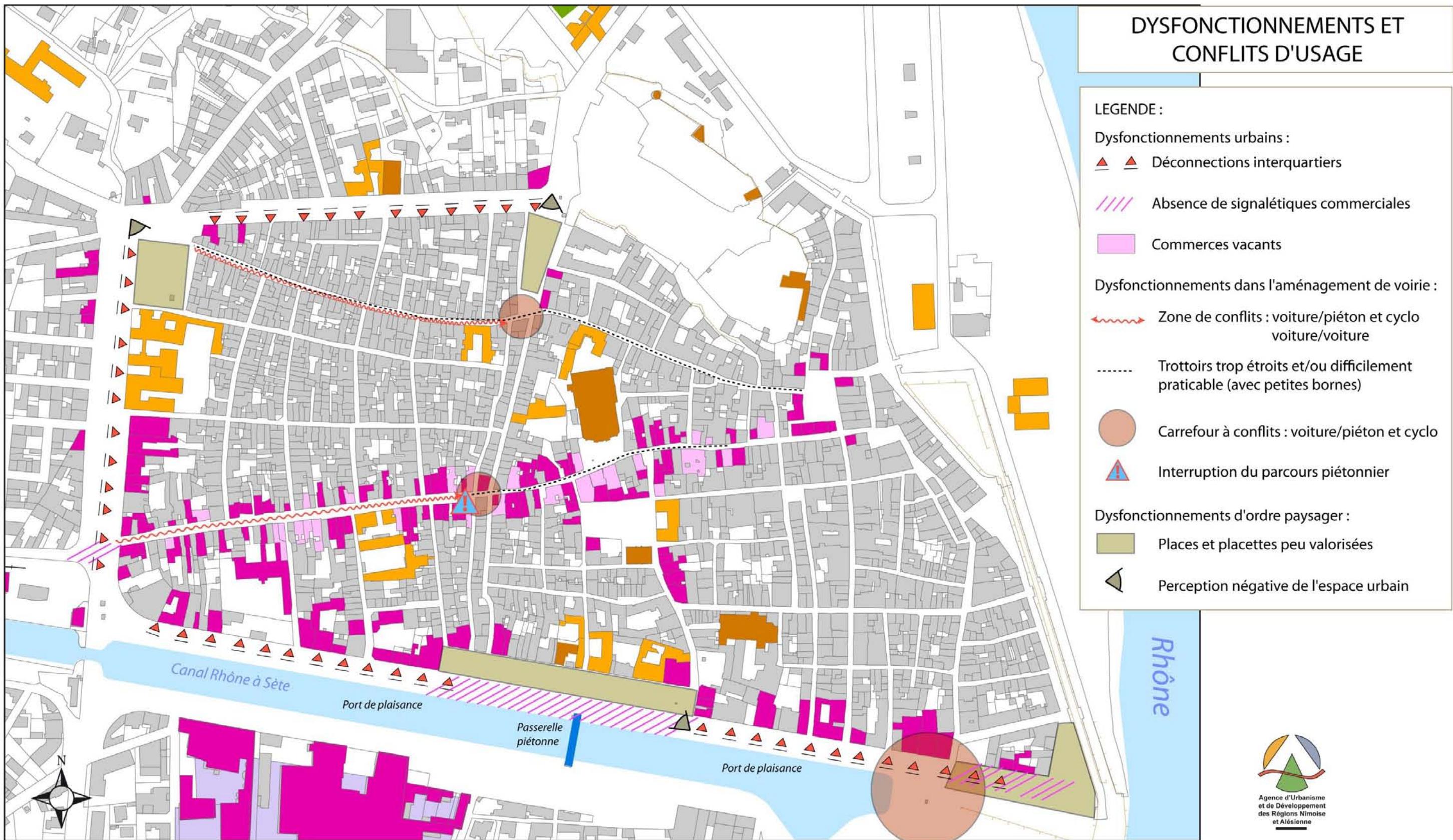


Le canal du Rhône à Sète tangent au centre-ville offre un  
potentiel touristique très intéressant



La digue en bordure de Rhône, comme lieu de promenade à  
renforcer.





## ETAT DES LIEUX – LES DYSFONCTIONNEMENTS

- **Des dysfonctionnements urbains :**

Les sites marchands du centre ancien fonctionnent seuls, sans lien avec les autres quartiers. La circulation intensive des boulevards coupe tout contact avec l'environnement proche. Seule la passerelle du canal permet d'offrir une traversée piétonne en toute sécurité entre la rive Nord et la rive Sud du canal.

La lisibilité du centre ancien est loin d'être évidente. La signalétique souvent manquante ou de mauvaise qualité, rend l'espace du centre-ville peu voyant et peu attrayant.

### Exemples de problématiques rencontrées



Une entrée de ville orientale peu claire, où se mélangent signalétiques et panneaux publicitaires mais avec des repères urbains évidents à mettre en valeur

- **Des dysfonctionnements dans l'aménagement de voirie :**

Même si dans l'ensemble du centre ancien, les cheminement sont favorisés par la présence d'un revêtement de qualité, il persiste encore des points noirs. Malgré la réorganisation de la rue Nationale, il s'avère que la circulation 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 excessives. Certaines rues, trop étroites, ne permettent pas aux piétons et aux véhicules de partager l'espace. Certains carrefours apparaissent également comme dangereux. On peut se demander si la circulation automobile est alors adaptée à ce type médiéval de morphologie urbaine.



Des rues esthétiques mais avec des conflits d'usage fréquents entre automobilistes et piétons



Un stationnement qui masque les façades

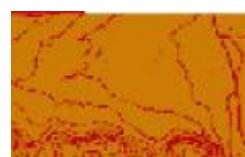
- **Des dysfonctionnements d'ordre paysager :**

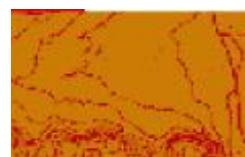
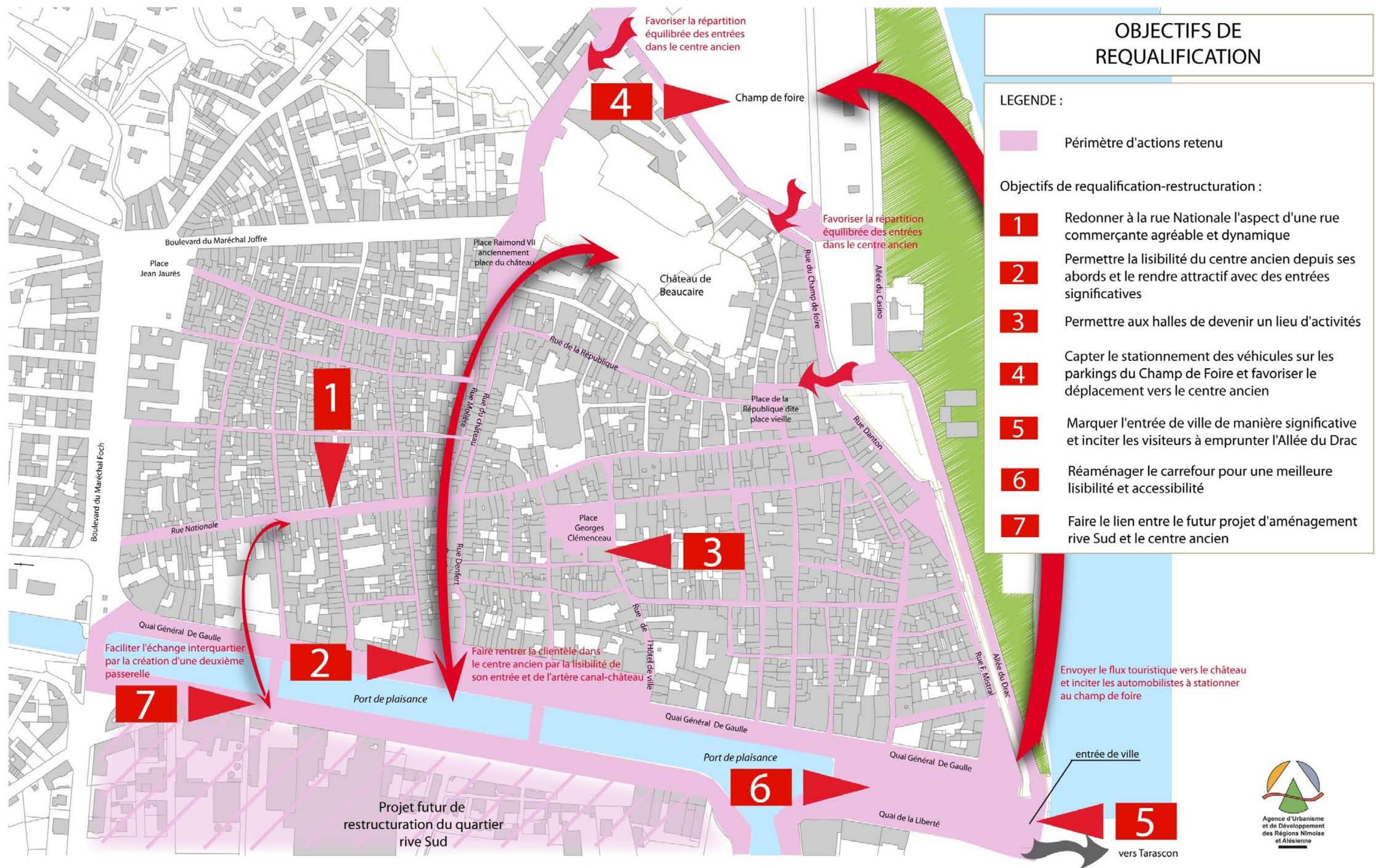
Des places stratégiques qui pourraient marquer l'entrée du centre ancien, sont envahies par les voitures cachant les accès, le bâti et aussi les commerces ou services. Vu comme un atout d'un côté, le stationnement peut se révéler comme un obstacle majeur au bon fonctionnement d'un centre-ville. Aujourd'hui, le centre-ville semble « impénétrable », lié à des entrées peu évidentes et peu perceptibles.

Au lieu de servir de vitrine pour le centre-ville, les places pourtant intéressantes, s'en trouvent dévalorisées.



Un stationnement qui rend le centre-ville illisible et impénétrable





## BILAN – ENJEUX ET OBJECTIFS

En règle générale, il a été constaté pour l'ensemble du centre-ville :

- un manque d'ouverture vers le centre-ville qui entraîne l'impression d'un quartier impénétrable et enfermé sur lui-même.
- un potentiel architectural et paysager qui pourrait être plus mis en valeur.
- une déconnection entre les quartiers de lotissements et le centre-ville.
- une absence de signalétiques pour les commerces et les équipements.
- un potentiel en stationnements très important à proximité du centre-ville mais peu exploité.
- des problématiques d'ordre social.

Les principaux enjeux ressortant de l'analyse sont :

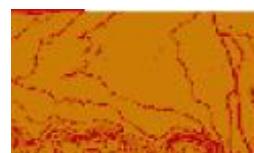
- une nécessité de changer l'image du centre-ville pour redynamiser l'attraction commerciale.
- une réorganisation des stationnements pour dégager des lieux stratégiques.
- une réappropriation de l'espace public par les habitants pour favoriser les échanges.
- une meilleure lisibilité de l'offre commerciale.

Les objectifs à atteindre sont de :

- redonner à la rue Nationale l'aspect d'une rue commerçante agréable et dynamique au travers d'un aménagement qualitatif.
- permettre la lisibilité du centre ancien depuis ses abords et le rendre attractif avec des entrées significatives.
- permettre aux halles de devenir un lieu d'attractivités.
- capter la circulation automobile du quai Général De Gaulle pour l'amener à stationner sur les parkings du Champ de Foire et favoriser le déplacement vers le centre ancien depuis ce lieu.
- marquer l'entrée de ville de manière significative avec une signalétique adaptée.
- réaménager le carrefour pour une meilleure lisibilité et accessibilité des rues Frédéric Mistral et Danton.
- anticiper le projet de restructuration de quartier rive Sud, par la création d'une deuxième passerelle qui ferait le lien entre les deux rives du canal, permettant aussi d'arriver en face de terrains industriels destinés à muter vers de futurs projets immobiliers.

Le périmètre d'actions retenu comprend l'ensemble du centre ancien et ses abords, et plus particulièrement :

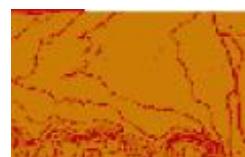
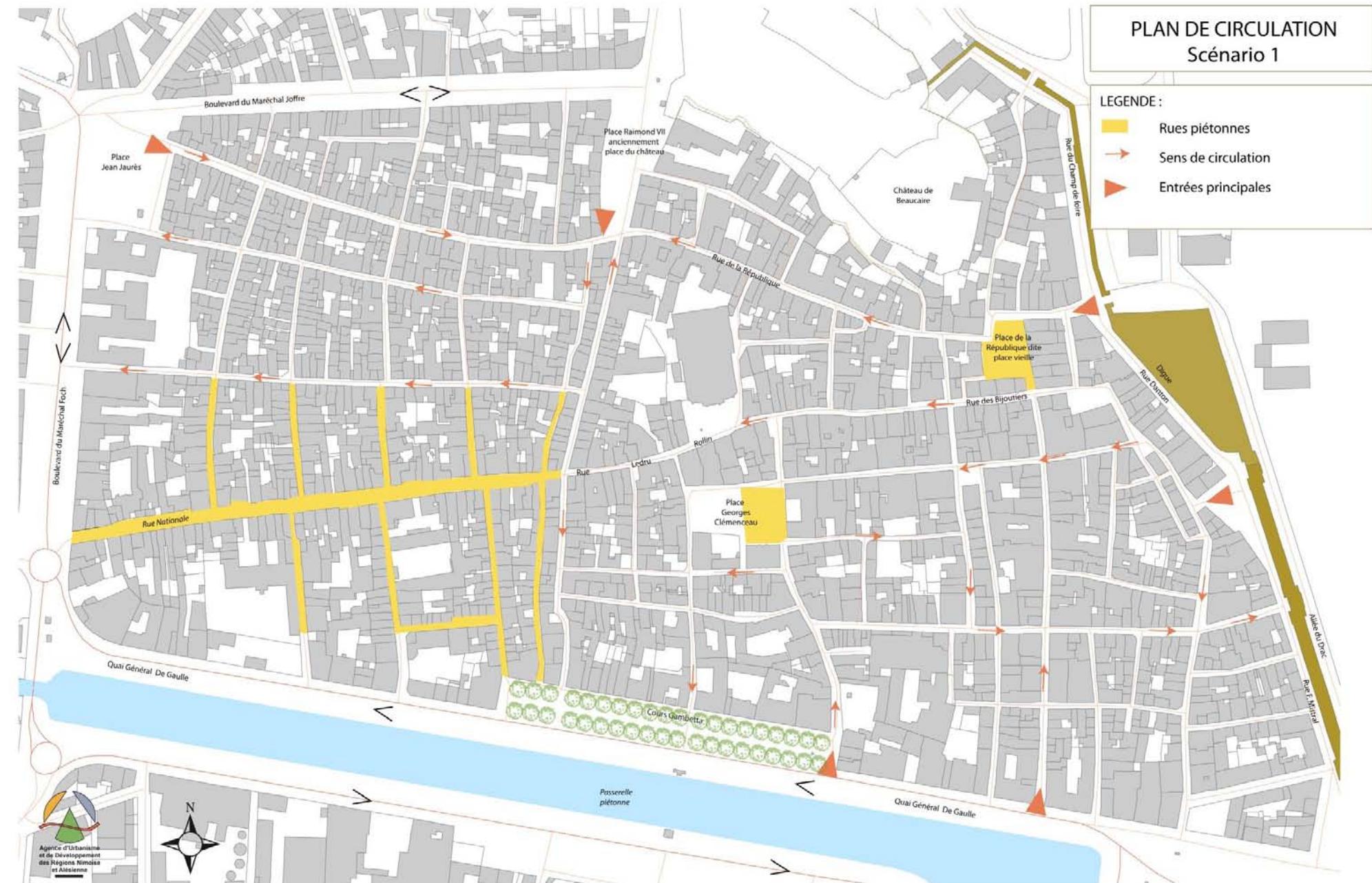
- la rue Nationale et la place Georges Clémenceau où se concentrent les commerces de proximité.
- le cours Gambetta et sa place à mettre en valeur.
- les axes allant du canal au château, reliant les deux éléments majeurs d'attraction touristique.
- l'entrée de ville pour mieux répartir et gérer les flux de véhicules dans le centre-ville.



## PLAN DE CIRCULATION 1

Au vu des problèmes recensés sur la Rue Nationale (vitesse des véhicules, conflits d'usage,...), l'Agence d'Urbanisme préconise deux scénarios de plan de circulation afin de dissuader les véhicules de circuler dans le centre ancien. Cela consiste à « casser » l'effet linéaire de l'axe traversant Est-Ouest que forment les rues Nationale, Ledru Rollin et des Bijoutiers. Les accès orientaux et la place vieille seraient alors davantage mis en évidence.

Ce premier scénario propose d'empêcher la circulation automobile dans la rue Nationale en

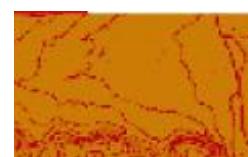
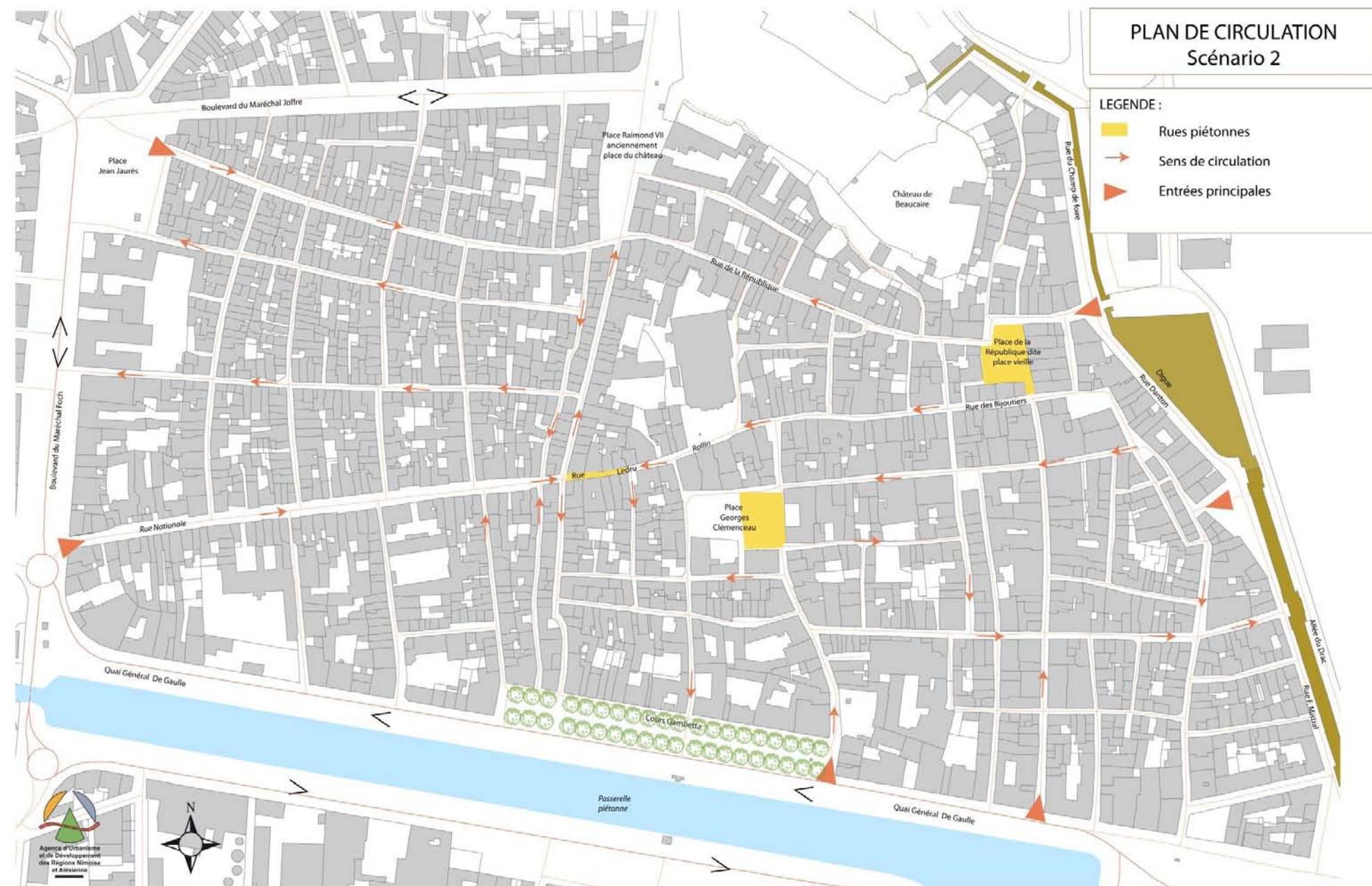


## PLAN DE CIRCULATION 2

Cette seconde proposition consiste à opposer les sens de circulation des rues Nationale et Ledru Rollin.

Ceci laisse la possibilité d'entrer à l'intérieur de l'ensemble du centre ancien pour l'ensemble des résidents mais instaure un système de boucles, rendant la traversée plus difficile pour les automobilistes.

Un petit tronçon de la rue Ledru Rollin deviendrait de fait piéton, sécurisant ainsi le rétrécissement de la chaussée.



# PROJET DE REQUALIFICATION

## Secteur Entrée de ville

### LEGENDE :

- Vitrines commerciales ou de service
- Chaussée
- Trottoirs / Digue
- · · Clous de délimitation
- Emplacements de parking
- ★ Panneaux signalétiques à ajouter
- Arbres existants
- Espaces verts existants



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 1 :

Répartir au mieux le trafic automobile depuis l'entrée de ville et envoyer la clientèle vers les cellules commerciales

- **Préconisations générales :**

Au vu du trafic important sur les boulevards de centre-ville, du potentiel de stationnement sur le champ de foire et d'un besoin d'attirer la clientèle vers la façade orientale du centre ancien et du château, l'Agence d'Urbanisme préconise le besoin de mieux orienter le flux de véhicules, de mettre en valeur le potentiel touristique (canal et château) et, par ce biais, de mettre en valeur le commerce existant. Dans cet objectif, l'entrée de ville pourrait faire l'objet d'une valorisation de ces éléments touristiques.

- **Aménagements proposés :**

1. *Les objectifs d'aménagement de l'entrée de l'allée du DRAC-sortie du pont :*

- élargir la chaussée au niveau du virage qui amène à l'allée du DRAC pour une meilleure visibilité de cet axe depuis le pont,
- mettre en place une passerelle piétonne afin de conserver le cheminement piéton et de permettre l'élargissement du virage pour les véhicules, et de rendre plus visible cette entrée dans le centre historique,
- installer en amont, sur le pont, un panneau signalétique pour prévenir à l'avance cette bifurcation,
- éviter l'abondance d'informations en sélectionnant les principales directions utiles : château, parking, centre ancien touristique,...
- apporter une valorisation de cet espace par un traitement de l'espace piéton dans la continuité de l'existant.

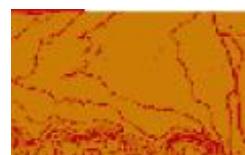
2. *L'aménagement du carrefour du Clairon :*

Ce carrefour présente des dysfonctionnements qui pourraient être résolus par la mise en place d'un petit giratoire urbain qui serait doté de la statue du taureau actuellement en place et d'un traitement minéral du giratoire.

Cette opération pourrait apporter aux cellules commerciales situées à proximité une plus-value économique. En effet, la rotation des véhicules autour du rond-point permettrait d'entrer sur le quai de la liberté, manœuvre impossible à réaliser aujourd'hui. La création d'un parvis commercial devant ces commerces renforcerait l'attractivité et l'accessibilité.

La première partie du quai Général de Gaulle pourrait être mise en sens unique, ce qui permettrait d'optimiser le stationnement par la création de places en épi.

Cette réorganisation générale de la circulation, depuis Tarascon, permettrait de mieux desservir les quartiers Sud (quartier de la piscine et de la gare) et l'Est du centre ancien, et ainsi de désengorger le trafic important sur le quai du général de Gaulle.



## PROJET DE REQUALIFICATION Secteur Canal

### LEGENDE :

- Activités commerciales et de service
- Chaussée
- Trottoirs
- Clous de délimitation
- Emplacements de parking
- Panneaux signalétiques à ajouter
- Parc à vélos à renforcer
- Arbres existants

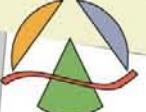
Mettre du stationnement en épi et une bande circulation en sens unique

Aménager des jets d'eau dans la perspective des deux fontaines et mettre en place un revêtement plus urbain de type dallage

cours Gambetta

quai du Général de Gaulle

Arrêt de bus



Agence d'Urbanisme  
et de Développement  
des Régions Nîmoise  
et Alésienne

0 10 20 40 60 80 Mètres



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 2 :

Ouvrir la place Gambetta pour une meilleure lisibilité et attractivité du pôle commercial du centre ancien

- **Préconisations générales :**

- ouvrir le centre-ville vers l'extérieur, le rendre plus lisible depuis le canal, qui est un des points stratégiques de la ville de Beaucaire. Les nombreuses voitures stationnées sur la place Gambetta empêchent la lecture du centre ancien et donc d'attirer la clientèle vers les commerces.
- privilégier un axe Nord-Sud, en reliant les deux éléments majeurs touristiques formés par le château et le canal.

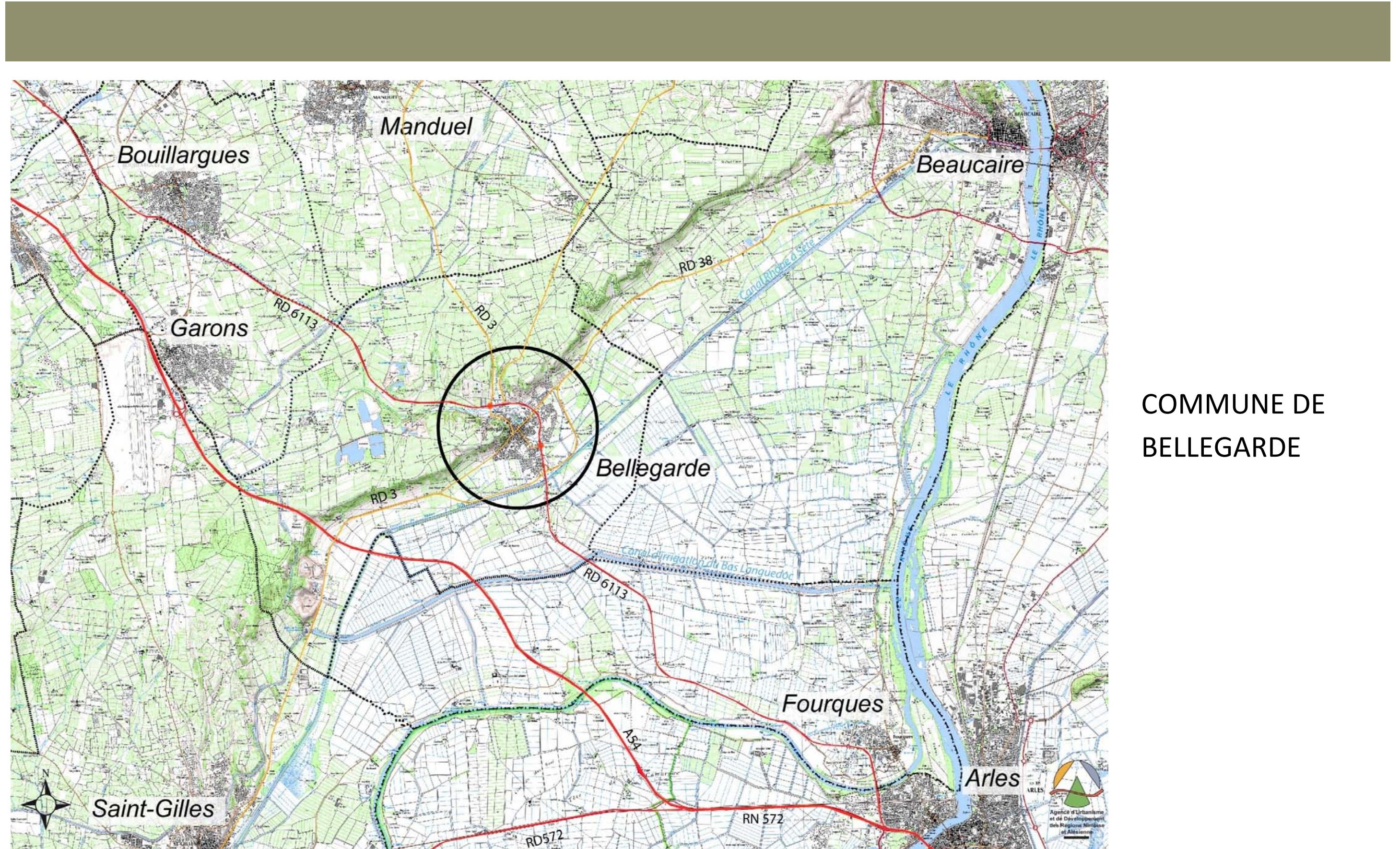
- **Aménagements proposés :**

- réduire le stationnement présent sur la place Gambetta : En dégageant une partie de cette place, l'espace deviendrait plus attractif, convivial et lisible. Pour cela, ce lieu pourrait faire l'objet d'un traitement paysager. Il pourrait, par exemple être minéralisé par un revêtement de type dallage. Il pourrait également être prévu l'installation de petits jets d'eau sortant du sol, apportant esthétisme et rafraîchissement pour les périodes estivales.

Ce lieu stratégique pour capter les flux piétonniers depuis le canal jusqu'au château ou la mairie pourrait faire l'objet d'une signalétique adaptée.

- les locaux de l'ancienne halle face à la mairie doivent trouver leur place dans un dispositif de renforcement de l'attractivité commerciale.





Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne

## BELLEGARDE : SITUATION ET CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE

- **Une situation stratégique :**

La commune de Bellegarde, d'une superficie de 44,96 km<sup>2</sup>, est implantée sur les coteaux des Costières, qui marquent le basculement de la plaine des Costières sur le delta de la Camargue. Située à mi-chemin des pôles urbains Nîmes / 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 à la frange de son espace bâti.

- **Une ville « carrefour » :**

Les routes départementales RD6113 (axe Nîmes – Arles) et RD38 (Beaucaire – Saint-Gilles) se rencontrent à Bellegarde, engendrant un trafic routier important. La RD3, traversant le centre-ville de Bellegarde, est l'ancienne route qui permettait de rejoindre Nîmes. Son trafic a été fortement réduit par les tracés des RD6113 et RD38 qui forment, aujourd'hui, les voies de contournement de Bellegarde.

- **Une dynamique démographique :**

Bellegarde a subi une forte augmentation de sa population depuis la dernière décennie. Elle comptait 4929 habitants au recensement de 1999 et 6202 habitants en 2007. Ce sont donc 1273 habitants supplémentaires dans cette même période qu'il a fallu accueillir, soit 2.9% de taux annuel moyen.

- **Des contraintes liées aux risques :**

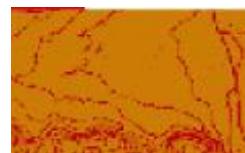
Parce que la commune connaît une forte problématique en termes d'inondation, elle est contrainte dans son développement urbain à respecter la réglementation des risques (le PPRI du Rhône étant en cours d'élaboration). La présence de terrains de plaine inondables a entraîné la création de nouveaux quartiers déconnectés du centre ancien, sur les hauteurs des collines.

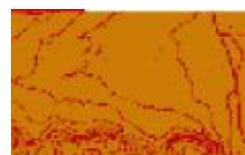
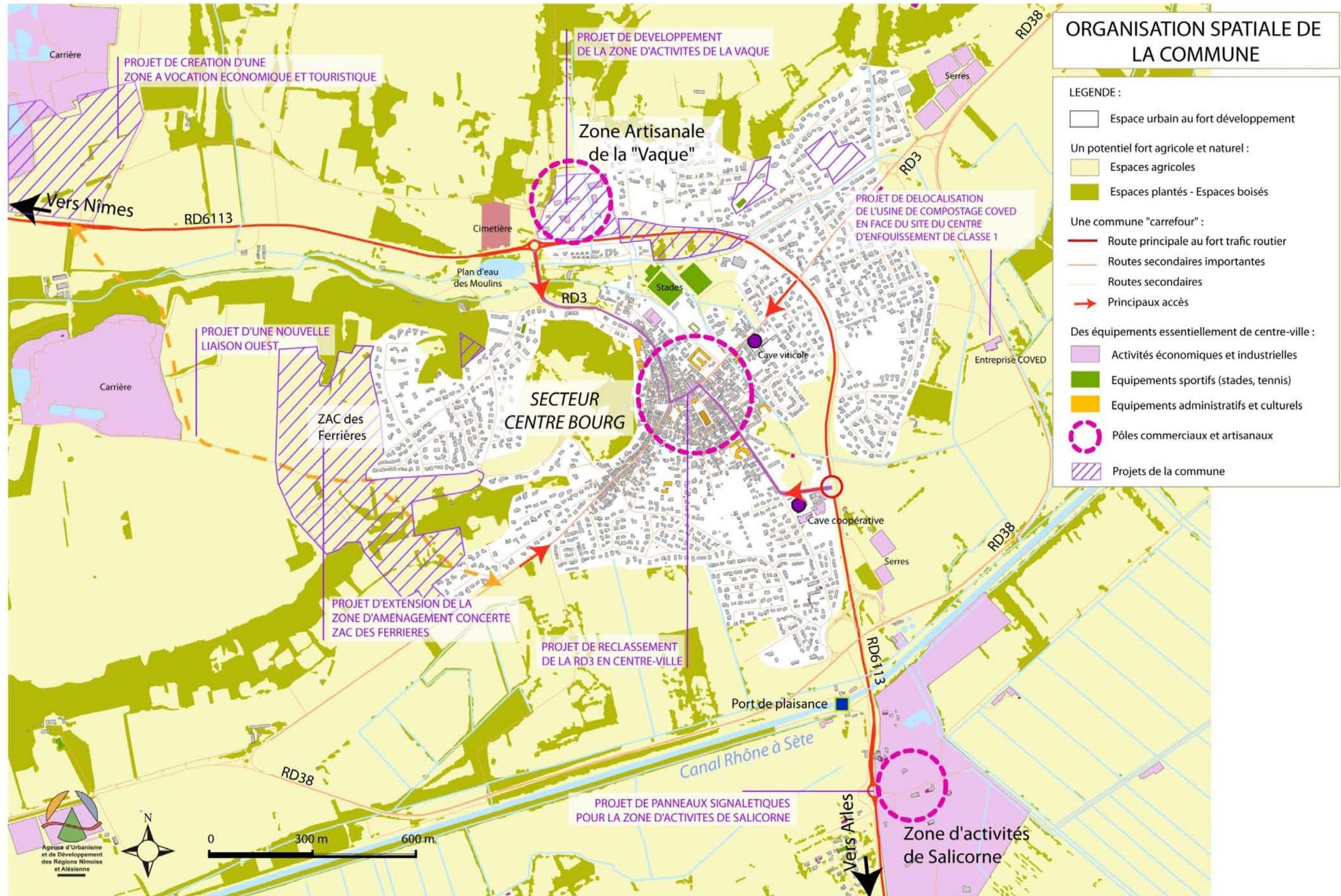
- **Des extensions récentes, encore trop compartimentées, à mieux relier au village dans un maillage global :**

597 résidences principales ont été créées entre 1999 et 2007. Les extensions urbaines sont pour la majorité constituées de maisons individuelles, avec un maillage parcellaire lâche. Eloignés du centre-ville et parfois coupés par des obstacles tels que la RD6113 ou des dénivellés trop importants, beaucoup de quartiers récents se trouvent déconnectés du noyau ancien commerçant de la ville.

- **Un patrimoine à valoriser :**

Sans entrer dans le patrimoine de prestige ou monumental, la commune possède un potentiel en termes architectural et paysager qui peut servir d'atout comme élément de mise en scène en faveur du commerce (Cf. chapitre 'Etat des lieux – les atouts').





## ORGANISATION SPATIALE DE LA VILLE DE BELLEGARDE

- **Un centre ancien accolé au coteau :**

La commune s'est développée à partir d'un noyau ancien encore très nettement visible, au pied du coteau. L'ancienne route de Nîmes et de Saint Gilles et le maillage parcellaire très serré du bâti, parallèle aux courbes de niveau, le témoignent encore aujourd'hui.

Le bâti s'est ensuite développé autour de l'église, en suivant une nouvelle trame urbaine plus rectiligne.

- **Un développement de l'urbanisation lâche, déconnecté du noyau ancien :**

La fin des années 1970 a marqué la commune. Son développement débute une croissance exponentielle. Les lotissements de maisons pavillonnaires se multiplient et changent sa configuration. Le tissu urbain devient lâche et se répand dans la plaine et sur les pentes des collines de l'Enfer et du Pendant de la Tour.

Aujourd'hui, le secteur Coste Canet s'urbanise de plus en plus avec la création de la ZAC des Ferrières, nouveau quartier qui se voit être complètement déconnecté du centre ancien.

- **Un pôle de centre-ville bien équipé et vivant :**

Le secteur du centre concentre l'essentiel des équipements administratifs, scolaires et commerciaux.

Les espaces publics sont nombreux mais sont souvent occupés par le stationnement : excepté le boulodrome situé sur une grande place ombragée à proximité des arènes et du Carrefour Market, toutes les places de la commune se voient être occupées totalement ou en partie par des parkings.

La place Charles de Gaulle, enserrée entre l'église et la mairie, joue son rôle d'espace public de rencontre et d'échanges car c'est un lieu de passage très fréquenté, à toute heure de la journée, où se déroule, de plus, le marché hebdomadaire.

- **Trois pôles économiques et artisanaux majeurs :**

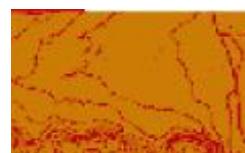
➤ Le centre-ville et ses artères : il existe de nombreux commerces de proximité qui fonctionnent bien.

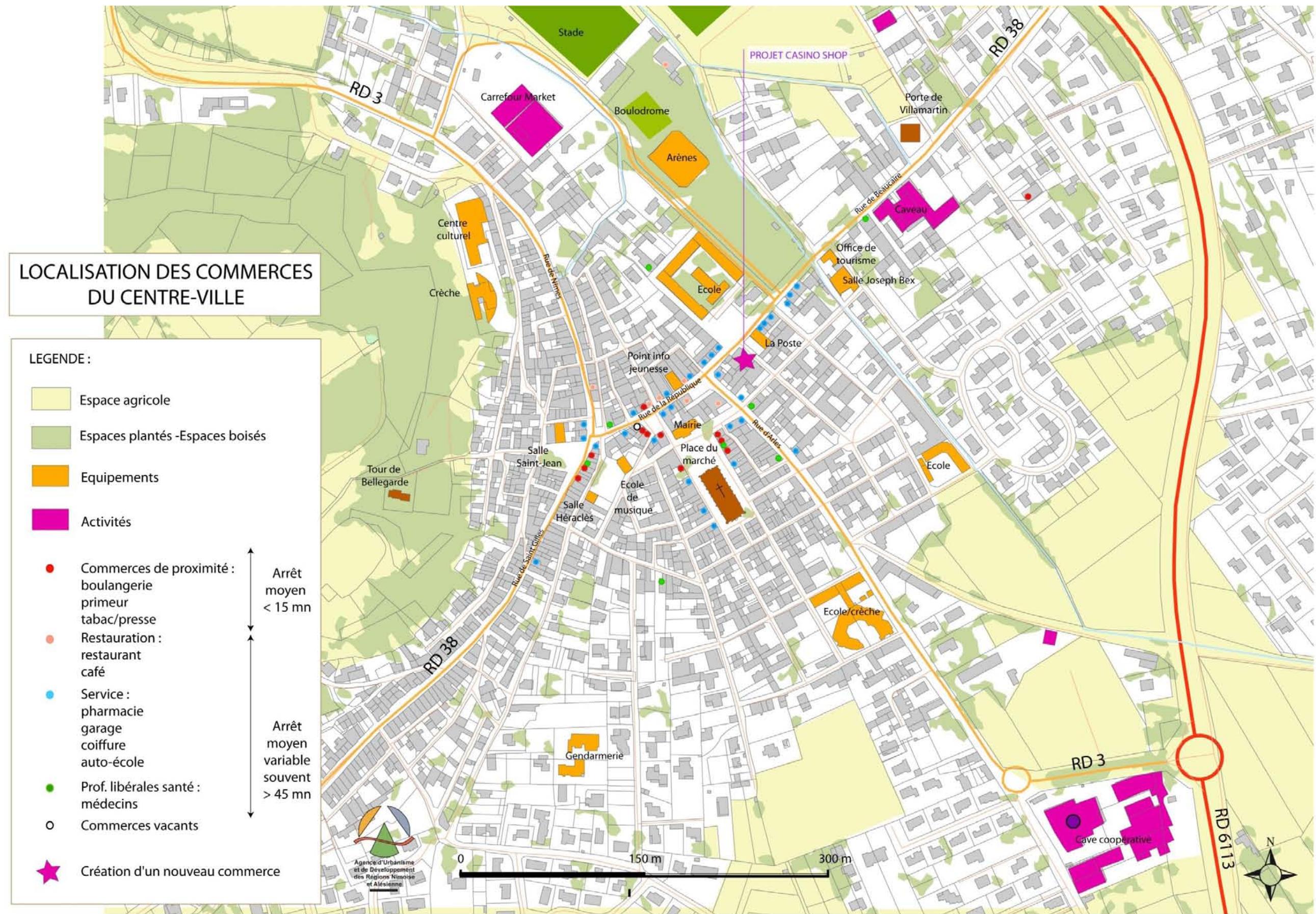
➤ Zone d'activités Salicorne au sud de la commune : situé à l'entrée de Bellegarde, en bordure de la RD6113, il s'y trouve 12 entreprises, dont une épicerie alimentaire d'harddiscount, un menuisier, un potier, un tailleur de pierre,...

Cette zone est en déclin, notamment à cause du risque inondable de la zone et d'un manque de lisibilité qui rend son accès difficile. Cette zone a été abandonnée depuis les inondations de 2003. Pourtant, il reste un potentiel de 20 hectares. Au vu des complications engendrées par les risques d'inondation, il est envisagé de déplacer les commerces et artisans de cette zone dans la future zone à vocation économique et touristique.

➤ Zone de la Vaque : située encore aujourd'hui en zone agricole, elle va être réévaluée avec le PLU et passer en zone à urbaniser. On peut y trouver actuellement un garage, un menuisier,...

Le fait que Bellegarde soit relativement éloignée d'Arles, de Beaucaire et de Nîmes est un atout pour le commerce. Mais le fait que les différents quartiers soient assez dispersés et cloisonnés est un désavantage pour le noyau commercial. Il n'est en effet pas sûr que les consommateurs – automobilistes des secteurs éloignés aillent au centre de Bellegarde. N'ont-ils pas plutôt tendance à s'approvisionner dans les grandes surfaces situées sur leur trajet ? L'enjeu pour le commerce de Bellegarde est de reconquérir une partie de sa propre zone de chalandise. Ce sera possible par un réaménagement qualitatif du centre-ville, par des liaisons facilitées, par un traitement des espaces publics favorisant le piéton-client, par une adaptation qualitative et donc attractive du commerce.





## TYPOLOGIE DES COMMERCES DU CENTRE-VILLE

- **Un centre-bourg attractif, où sont rassemblés les commerces, les professions libérales, les artisans et les équipements publics :**

➤ Les commerces traditionnels se rassemblent en centre-ville, sur les axes principaux (RD 3 et route de Saint-Gilles) et sur la place de la mairie. Le site marchand est dans l'environnement immédiat d'équipements structurants.

Les services de restauration, cafés et commerces de proximité (tabac, presse, boulangerie, primeurs,...) se répartissent le long de :

- la rue du Pré et la rue Pasteur, dans l'environnement immédiat de l'église et de la mairie,
- la rue de la République,
- la route de Saint-Gilles,

➤ Les services se concentrent essentiellement sur la rue de Beaucaire, tout particulièrement à proximité de La Poste.

➤ En face de l'école et de La Poste, un projet de création d'une supérette Casino Shop est en cours et viendrait donc compléter l'offre.

➤ Le marché hebdomadaire se déroule tous les vendredis matins sur la place Charles de Gaulle.

**Des commerces de proximité très regroupés**



Place Carnot



Route de Saint-Gilles



Rue de la République

- **Le pôle constitué par le Carrefour Market :**

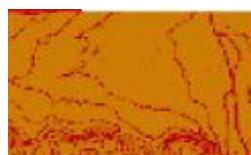
Cette locomotive commerciale a permis la mise en place d'une galerie marchande, constituée de 4 cellules commerciales (coiffeur, prêt-à-porter, lingerie, magasin de décoration). Positionné en entrée de ville, c'est un pôle commercial qui fonctionne bien et qui est complémentaire de l'offre commerciale du centre-ville.

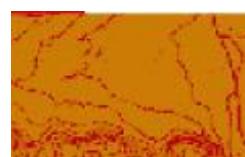
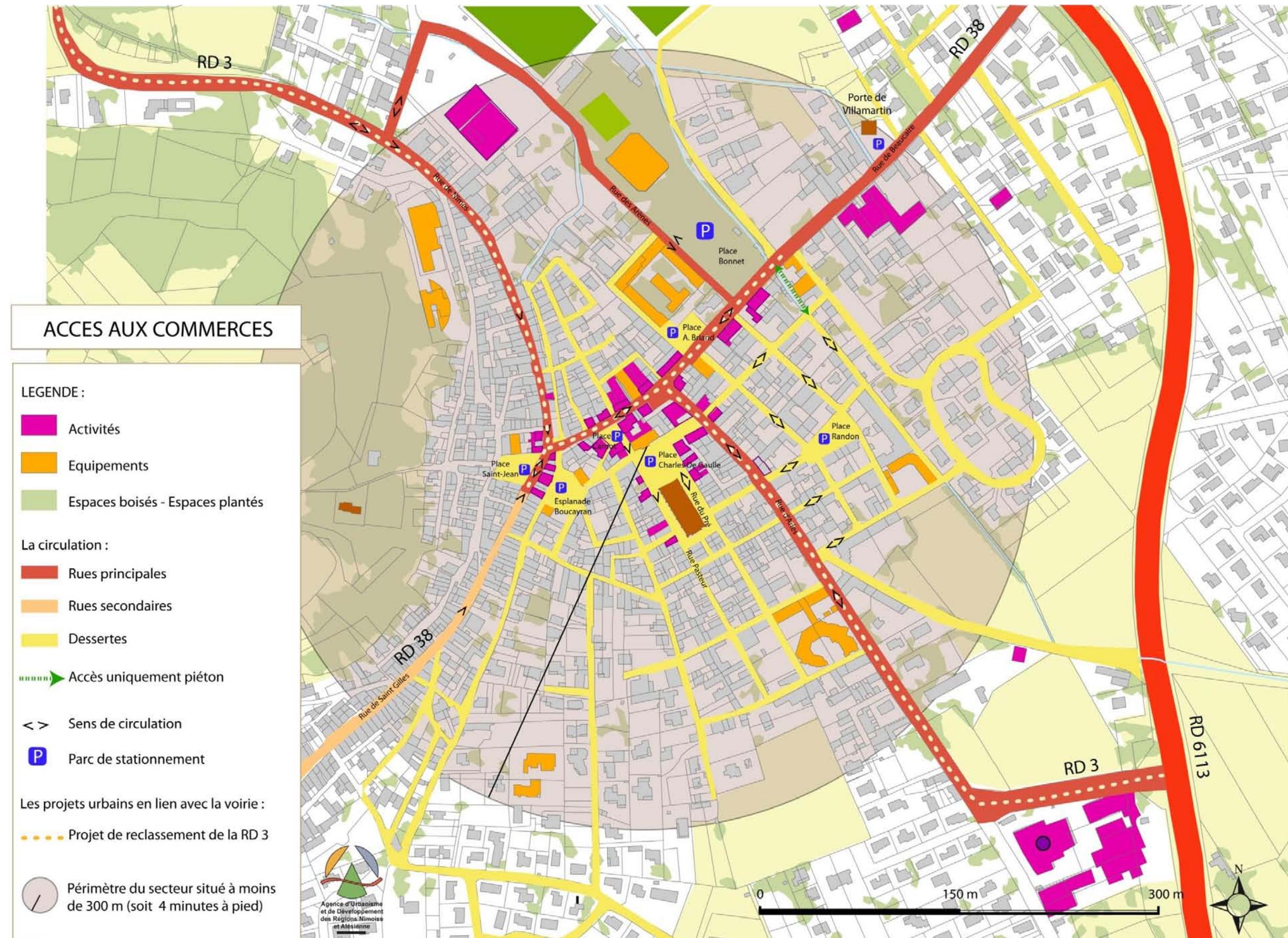


Rue du Pré



Place de la mairie





## FONCTIONNEMENT DU CENTRE-VILLE (accès aux commerces)

- Un axe principal : la route départementale RD3**

Au centre-ville, se croisent dans des conditions un peu difficiles la RD3, qui sera déclassée, et l'ancienne RD38. La RD3 était l'ancienne route qui reliait Nîmes et Arles. La création de la RD6113, avec son rôle de déviation, a fortement atténué le trafic dans le centre-ville. La RD3 doit faire l'objet d'un déclassement et doit être prochainement cédée à la commune.

La rue d'Arles, au Sud, débouche en plein centre, sur un carrefour assez dangereux sur lequel aucun aménagement n'a été prévu pour sécuriser le lieu. Cette rue rejoint la rue principale, la rue de la République, puis repart vers le Nord, par la rue de Nîmes.

- La route départementale RD38 venant de Beaucaire arrive également jusqu'au centre**

Cette route départementale se divise à l'entrée Nord de Bellegarde. Une partie contourne la ville par l'Est. L'autre entre jusque dans le cœur de la ville, où elle prend le nom de « rue de Beaucaire ». Elle possède un profil large et très minéral. Elle rejoint la RD3 au niveau de la rue d'Arles et de la rue de la République.

- Un plan de circulation complexe :**

A Bellegarde, certaines parties du centre-ville montrent un sens de circulation peu pratique, ce qui rend la circulation et l'accessibilité peu efficace. C'est le cas notamment au niveau de la place de la fontaine aux Lions où les automobilistes, venant de la rue de la République, se retrouvent face à une série de sens interdits les obligeant à faire demi-tour sur le parking de la place Saint-Jean.

- Des dessertes étroites à double sens :**

En dehors des routes départementales, il est possible de pénétrer dans le cœur de ville par les voies de desserte. Celles-ci présentent l'inconvénient d'être très étroites. Le cumul d'une circulation à double sens avec un stationnement fréquent rend la circulation très difficile.

**De la route départementale au gabarit très large à la petite rue de desserte**



La RD3 (portion de la rue d'Arles)



Route de Saint-Gilles



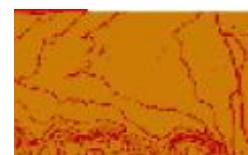
L'ancienne RD38 (portion de la rue de Beaucaire)

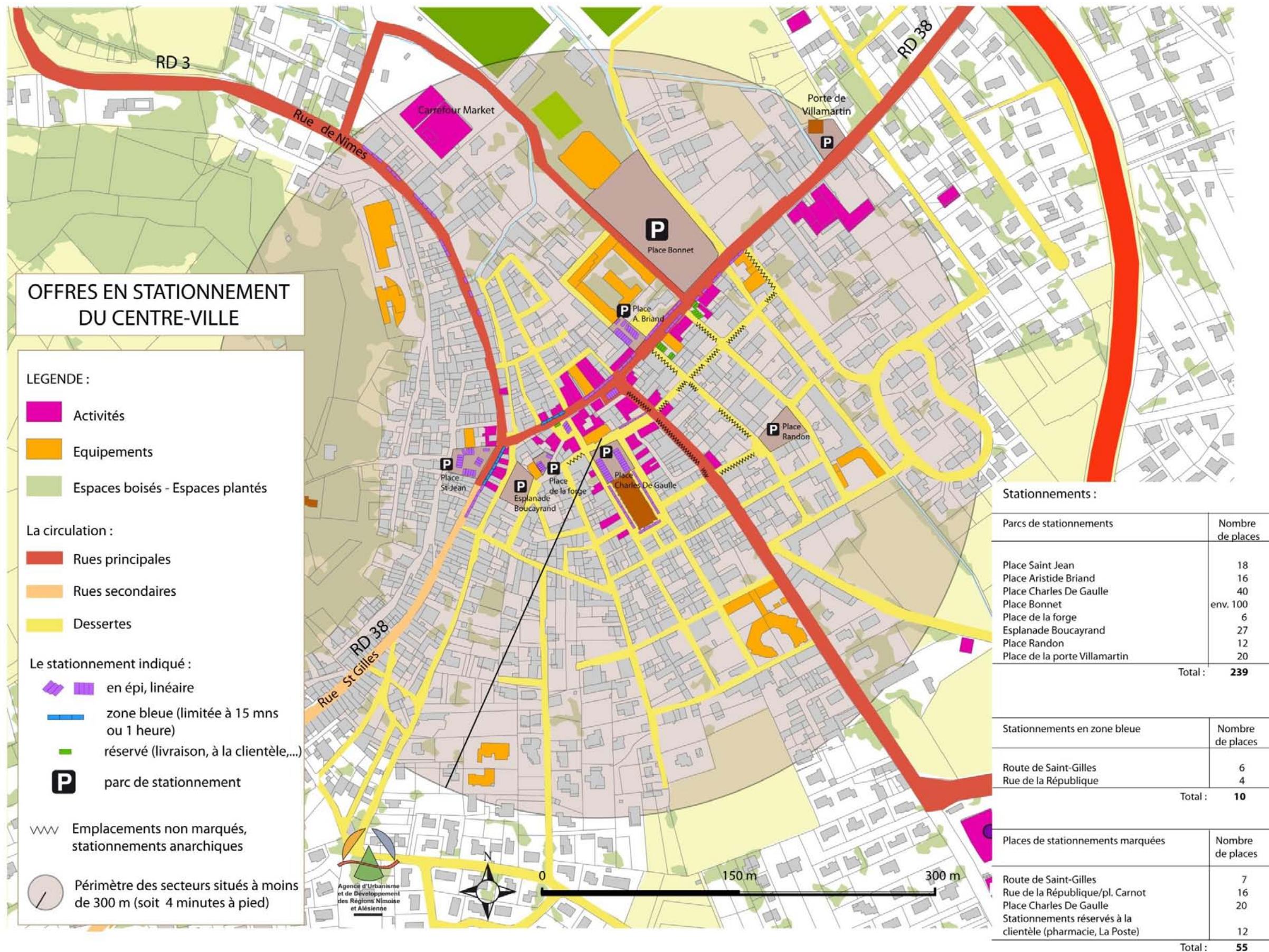


La RD3 (rue de la République)



La route de Nîmes en sens unique au niveau de la fontaine aux lions





## OFFRES EN STATIONNEMENT

- **Secteur 1 : place Bonnet :**

Actuellement, c'est une centaine de places disponibles à deux pas du pôle commercial. Ombragée, la place Bonnet est un site agréable pour laisser sa voiture. Cependant, il est sous-utilisé.

### Les emplacements de parkings



Place Bonnet



Place Aristide Briand

- **Secteur 2 : rue de la République :**

Quelques places réglementaires en zone bleue permettent une rotation rapide face aux seuils de commerces de proximité. A part ces quelques emplacements, tout le stationnement se pratique de façon anarchique, en dehors de tout marquage au sol.

- **Secteur 4 : rue d'Arles :**

De même que précédemment, les places de stationnements indiquées sont peu nombreuses. Le stationnement pratiqué est un stationnement toléré.



Place Saint-Jean



Esplanade Boucayran

- **Secteur 3 : place de la mairie :**

Bien aménagée, cette place contraste avec la situation de la RD3 : places de stationnement indiquées et structurées, avec des emplacements prévus pour les personnes à mobilité réduite, végétalisation et qualité du revêtement du sol,...



Place Général De Gaulle



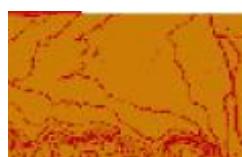
Rue d'Arles

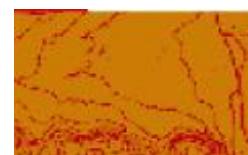
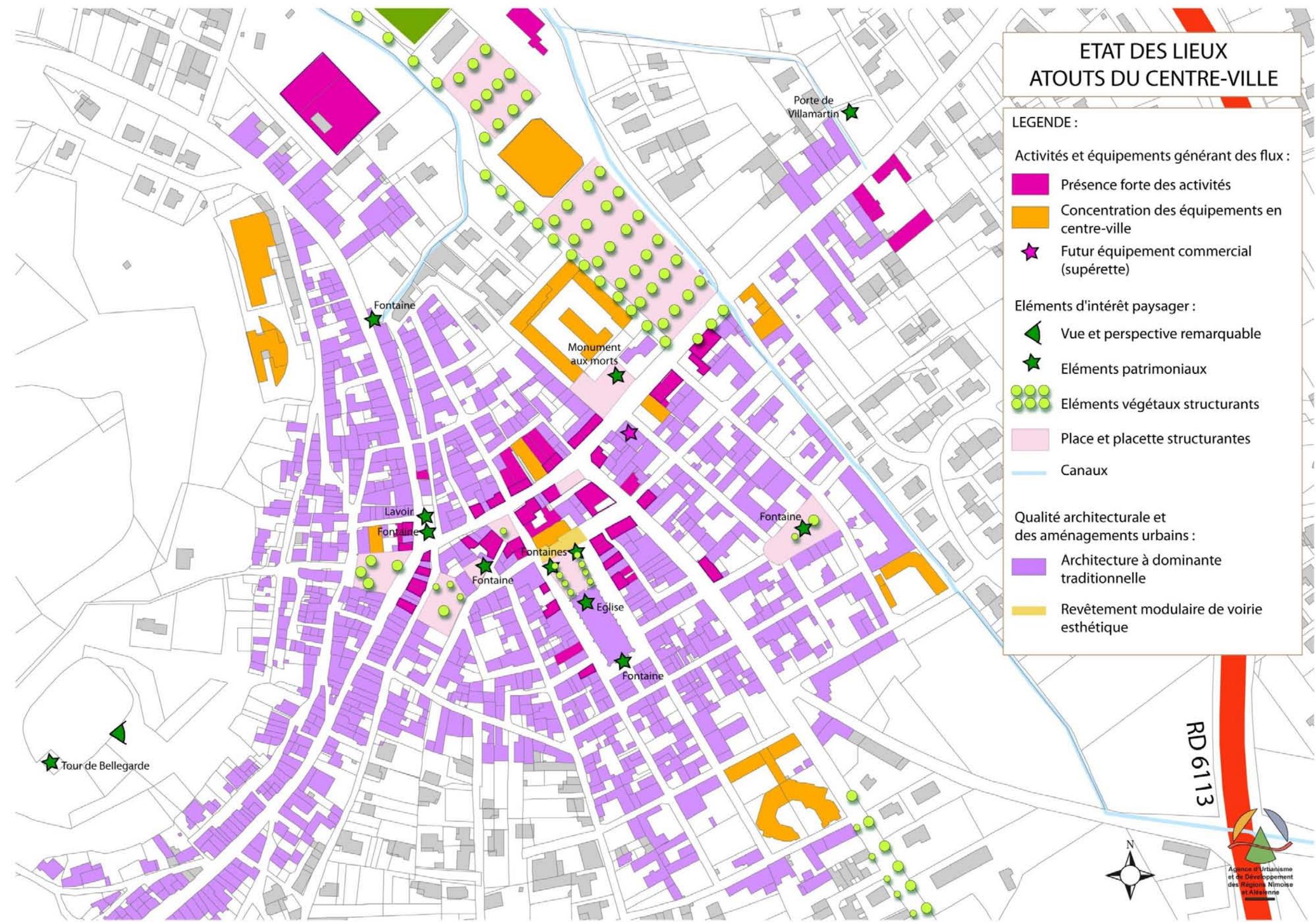
- **Secteur 5 : rue de Beaucaire :**

Constituée de marquages au sol et d'un parc de stationnement sur la place Aristide Briand, la rue de Beaucaire présente une offre plus structurée.

- **Secteur 6 : route de Saint-Gilles et place Saint-Jean :**

Il y figure une alternance de stationnements soit en zone bleue, soit non réglementés.





## ETAT DES LIEUX – LES ATOUTS

- **Un patrimoine architectural riche... :**

Le centre-ville est particulièrement fourni en petits patrimoines hydrauliques : fontaines, lavoir, canaux,... rythment le paysage urbain bellegardais.

A proximité des commerces, quelques anciennes bâtisses donnent à l'espace public une qualité architecturale qui mériterait d'être mise en valeur.

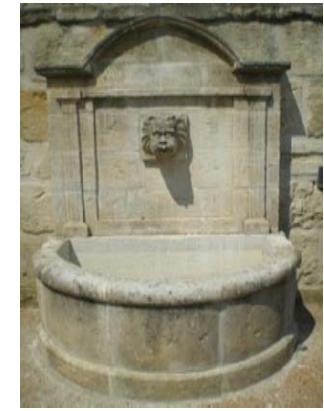
La tour de Bellegarde au sommet de la colline est un des symboles forts de la commune.

- **En ce qui concerne les activités :**

Le canal du Rhône à Sète passe par le Sud de la commune. Eloigné du centre-ville, un potentiel touristique existe mais échappe aux commerces de Bellegarde. Une invitation à regagner le pôle marchand via les déplacements doux, permettrait de capter plus facilement cette clientèle souvent équipée de vélos.

De plus, Bellegarde s'inscrit dans le projet de ports exemplaires en réseau, sur un vaste bassin de navigation en Camargue gardoise et Sud Gard. Ce projet prévoit l'extension du quai actuel et de sa capacité d'accueil, qui ajouterait 34 emplacements de plus à son effectif.

**Un patrimoine existant à prendre en compte pour mettre en valeur le petit commerce**



Une qualité apportée par de nombreux éléments patrimoniaux



Centre ancien de Bellegarde



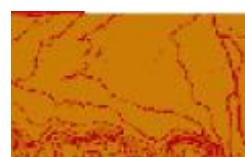
Tour de Bellegarde

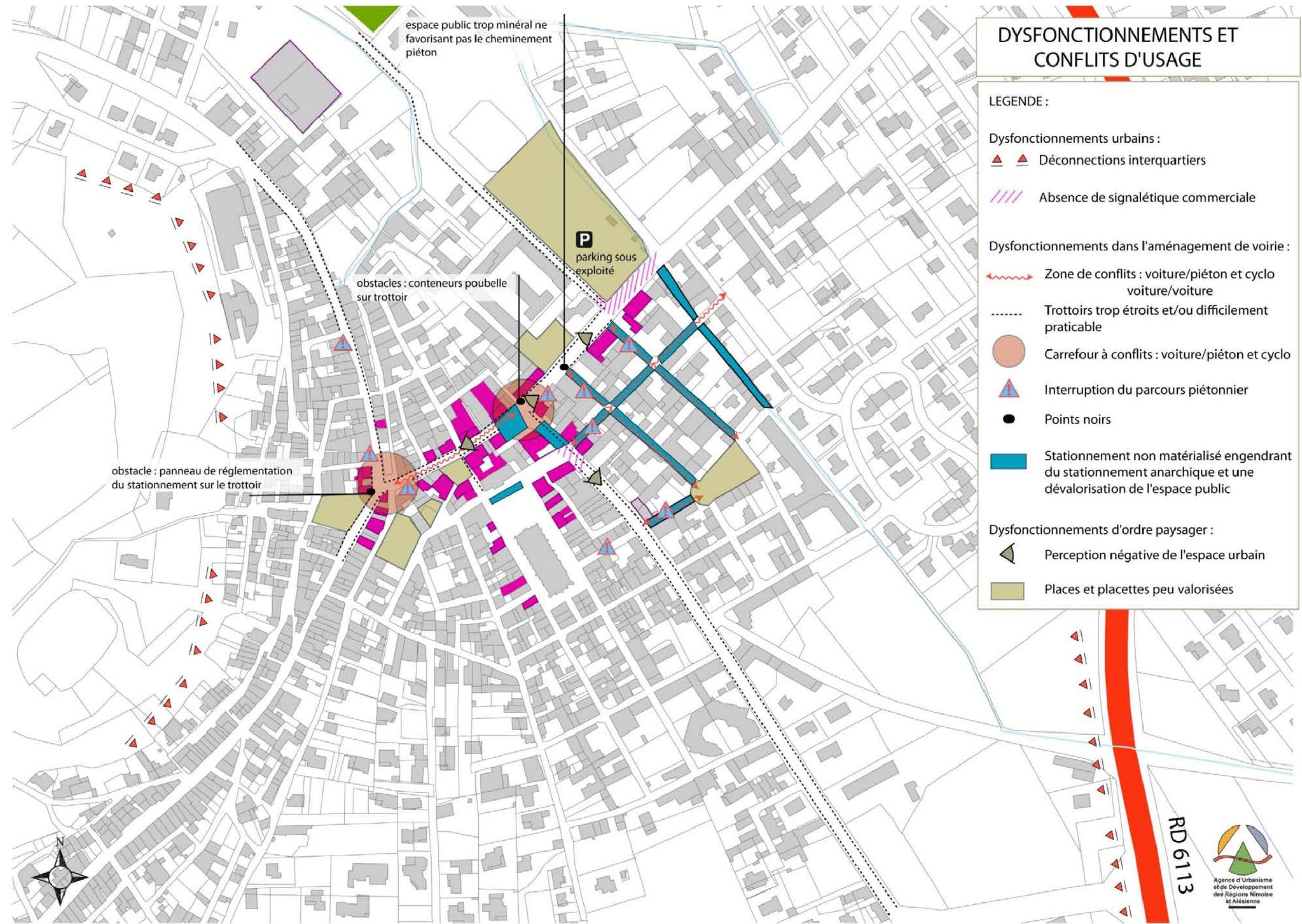


Place Carnot



Port de plaisance sur le canal du Rhône à Sète





## ETAT DES LIEUX – LES DYSFONCTIONNEMENTS

- En ce qui concerne les espaces publics :

  - Les places peu mises en valeur :

Les places sont des lieux favorables à la rencontre et aux échanges entre les habitants. Ici, elles sont principalement occupées par des véhicules.

La place Bonnet est une grande place en entrée de centre-ville, ancrée entre les arènes et les services de la rue de Beaucaire. Utilisée en tant que parking, elle offre un potentiel de stationnements généreux avec un accès direct au pôle commercial. Malgré cette proximité, elle est peu exploitée en tant que tel. Pourtant, elle apparaît clairement comme un réservoir de stationnements très utile pour soulager la présence forte des voitures en centre-ville. De ce fait, elle devient un élément clé indispensable à prendre en compte pour le bon fonctionnement urbain et indissociable du pôle commercial.

La place Carnot est une petite place centrale entourée par des commerces. Avec la place de la mairie située à proximité, c'est un des lieux qui présente le plus d'intérêt patrimonial avec des façades architecturalement intéressantes. La présence des voitures stationnées en permanence nuit à cette qualité et réduit fortement l'espace qui devrait être dédié aux piétons.

  - Les rues inconfortables et/ou dangereuses :

La RD38, à l'aspect très minéral, donne une ambiance pesante et inconfortable pour le piéton. Sa chaussée très large amène à un manque de lisibilité de l'entrée de ville et à une vitesse de circulation trop élevée. Cette situation conduit à un sentiment d'insécurité pour le piéton n'osant pas traverser dans ces conditions.

La route départementale RD3 où les aménagements pour les piétons sont difficiles à pratiquer, voire totalement absents, a gardé jusqu'à aujourd'hui un aspect routier (gabarit très large, absence de trottoirs,...). Une étude pour son réaménagement en vue d'être rétrocédée à la commune est en cours.

**Des dysfonctionnements qui rendent l'accès difficile et nuisent à la bonne lisibilité du commerce**



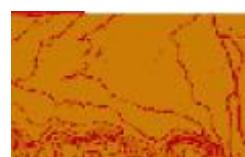
Place Aristide Briand, avec son monument aux morts



Place Carnot et Rue de la République, une petite place où le commerce devient peu perceptible, caché par les véhicules stationnés



Carrefour Rue d'Arles et Rue de la République, un réel conflit d'usage



## ETAT DES LIEUX – LES DYSFONCTIONNEMENTS (suite)

- En ce qui concerne les aménagements :

  - La difficulté pour les piétons de circuler

Elle est due à la souveraineté de la voiture, en l'absence de principes clairs et contraignants, à l'inconfort des cheminements (mauvais état, étroitesse, absence de trottoirs), à l'incohérence de certains aménagements (discontinuité des parcours).

La difficulté à circuler pour les piétons pose un problème : étant donné le manque de liaisons par des cheminements piétons ou cyclables confortables et attractifs avec les quartiers d'habitats, il est paradoxalement plus commode, pour certains habitants proches du centre, de se rendre en automobile aux commerces, plutôt qu'à pied ou en vélo. C'est notamment le cas de la configuration des aménagements entre la place Bonnet et le site marchand, qui n'incite pas à laisser son véhicule en périphérie de centre-ville.

Sur le site marchand lui-même, la situation du piéton devient dangereuse, peu agréable et inconfortable, et où les capacités de convivialité et d'attractivité du lieu sont réduites à minima.

  - Le manque de signalétique des commerces

Tout d'abord, depuis l'extérieur du site marchand, aucune signalétique n'indique la présence des commerces. Ensuite, sur le site marchand même, l'aménagement de l'espace public n'est pas vraiment cohérent et adapté à la présence des commerces : vitrines cachées par les véhicules en stationnement, seuils et trottoirs encombrés, ...

**Des dysfonctionnements qui rendent l'accès difficile et nuisent à la bonne lisibilité du commerce**

Rue de Beaucaire : un accès au centre-ville peu agréable et inconfortable.

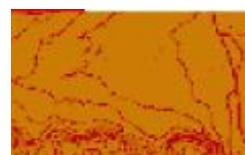
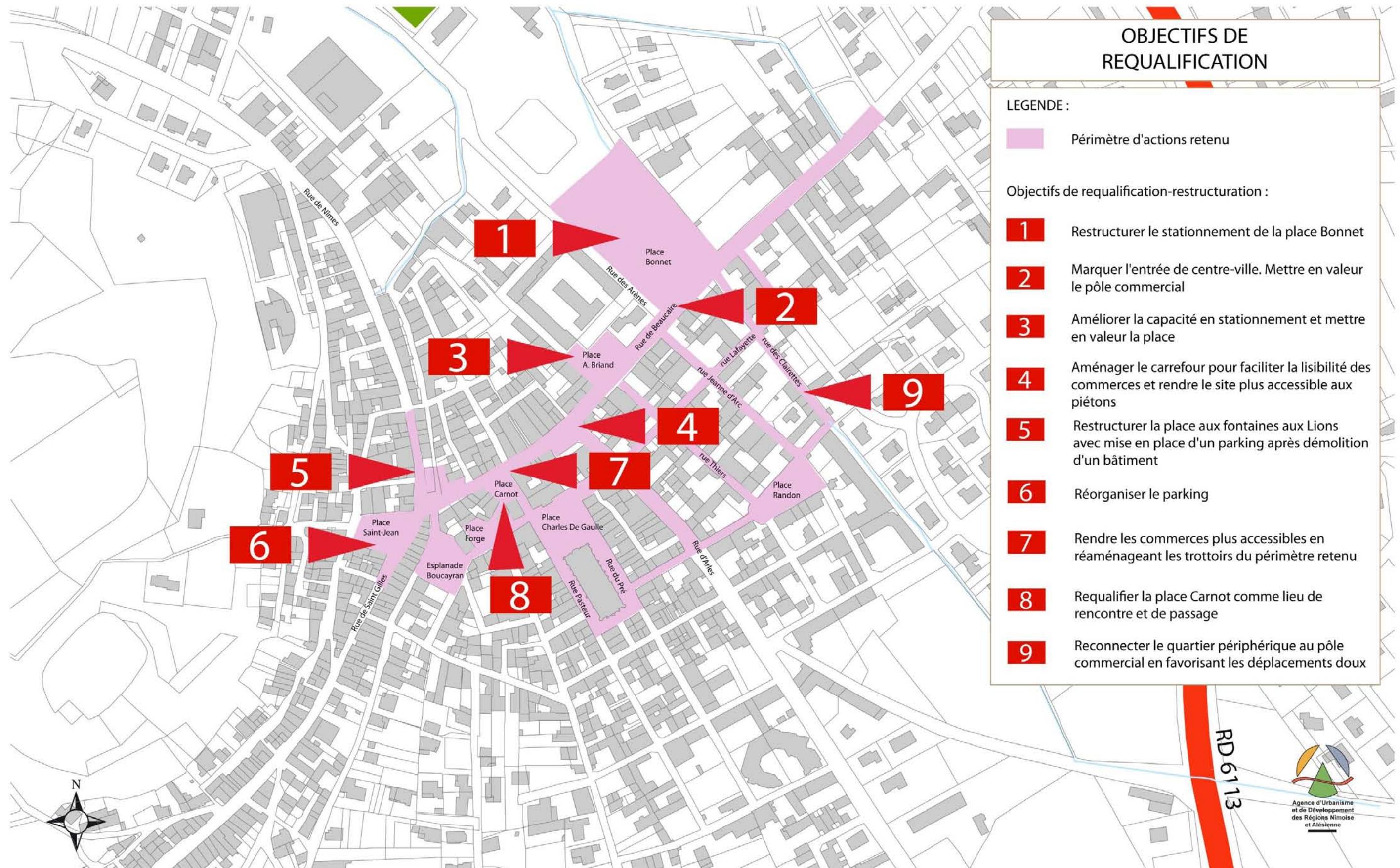


Rue de Beaucaire et place Bonnet : une liaison piétonne vers le commerce peu engageante et un potentiel en stationnement peu exploité

Route de Saint Gilles et rue de la République : des obstacles majeurs sur les trottoirs



# COMMUNE DE FOURQUES



## BILAN – ENJEUX ET OBJECTIFS

En règle générale, il a été constaté pour l'ensemble du centre-ville :

- une omniprésence de la voiture
- un fleurissement du stationnement anarchique
- une absence de qualité dans le traitement des rues : trottoirs en mauvais état, parfois inexistant, absence de végétaux, obstacles,...
- un accès impossible aux commerces et équipements pour les personnes à mobilité réduite
- un manque de lisibilité du centre-ville
- une déconnection entre les quartiers de lotissements et le centre-ville.
- une absence de signalétiques pour les commerces et équipements.

Il en ressort les enjeux suivants :

- rationaliser l'offre en stationnements, la rendre visible et fonctionnelle,
- de redonner de la place aux piétons et garantir leur sécurité en favorisant une meilleure cohabitation des deux modes de circulation principaux, l'automobile et la marche,
- d'identifier clairement l'approche du cœur de ville depuis l'extérieur,
- de reconnecter les quartiers périphériques et le port de plaisance au centre-ville par le biais des déplacements doux.

Les objectifs à atteindre sont :

- restructurer le stationnement de la place Bonnet afin de donner à cette place sa véritable vocation de parking.
- marquer l'entrée de centre-ville et mettre en valeur le pôle commercial pour inciter les automobilistes à ralentir et à mieux se repérer lors de leur arrivée.
- améliorer la capacité en stationnement et mettre en valeur la place Aristide Briand.
- restructurer la place aux fontaines aux Lions avec la mise en place d'un nouveau parking.
- réaménager la place Saint-Jean et ses emplacements de parkings.
- sur l'ensemble du périmètre retenu, réaménager les trottoirs afin de rendre les commerces plus accessibles à pied.
- embellir la place Carnot par la mise en place d'un jet d'eau et la création d'un dallage en accord avec le bâti environnant.
- réorganiser le parking de la place Allovon.
- restructurer la place Forge.

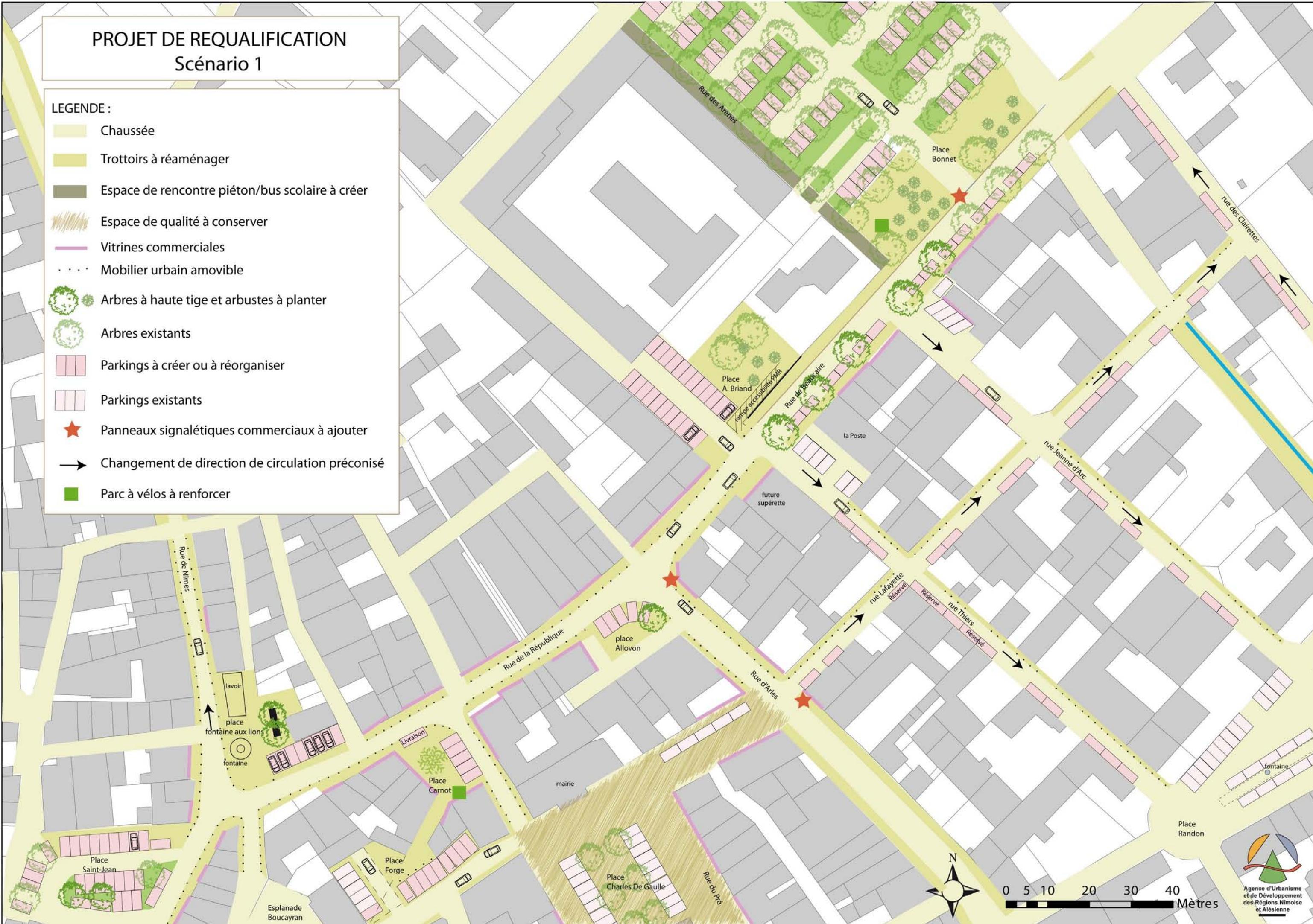


# PROJET DE REQUALIFICATION

## Scénario 1

### LEGENDE :

- Chaussée
- Trottoirs à réaménager
- Espace de rencontre piéton/bus scolaire à créer
- Espace de qualité à conserver
- Vitrines commerciales
- Mobilier urbain amovible
- Arbres à haute tige et arbustes à planter
- Arbres existants
- Parkings à créer ou à réorganiser
- Parkings existants
- Panneaux signalétiques commerciaux à ajouter
- Changement de direction de circulation préconisé
- Parc à vélos à renforcer



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 1 :

Optimiser au maximum le stationnement en centre-ville

- **Préconisations générales :**

- réorganisation du stationnement :

Située dans l'aire de proximité immédiate du pôle commercial du centre-ville, la place Bonnet correspond à la zone la plus favorable pour le stationnement de longue durée. Il s'agit de mettre cet espace en valeur et de favoriser une liaison piétonne vers les commerces.

Afin de résorber le stationnement anarchique et apporter une véritable offre en stationnements sur le site marchand même, il apparaît un besoin de matérialiser les places et d'ouvrir de nouveaux parcs. Pour cela, la commune s'engage dans deux projets de démolition de maisons de ville et de réaménagement de la RD3.

- amélioration de la circulation piétonne :

Afin d'encourager le piéton à laisser son véhicule au parc de stationnement ou à la maison, il est nécessaire de rendre les parcours sécurisants, confortables, attrayants.

- **Aménagements proposés :**

- aménager les rues d'Arles, de Beaucaire, de la République, de Saint-Gilles et de Nîmes en privilégiant un jalonnement piéton le plus large possible des deux côtés. L'espace strictement piéton de part et d'autre peut s'identifier par un traitement au sol, sans différence de niveau avec la chaussée roulante (de type zone de rencontre), mais de couleur différente ou séparé par un mobilier urbain amovible (de type poteaux de ville).

- optimiser le stationnement sur les places existantes en réorganisant le marquage au sol :

23 emplacements place Aristide Briand (au lieu de 16 actuels),

29 emplacements place Saint-Jean (au lieu de 18 actuels),

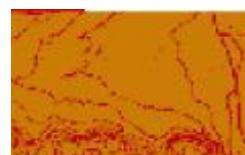
5 emplacements place Carnot (au lieu de 4 actuels),

121 emplacements place Bonnet.

- créer de nouvelles poches de stationnement : La place fontaine aux lions doit voir son espace s'agrandir par la démolition d'une maison de ville (= 8 places supplémentaires).

Par le biais d'une opération similaire, la place Forge pourrait accueillir dix places supplémentaires.

- mettre en place du stationnement en zone bleue à proximité des commerces afin d'obtenir une rotation rapide, plus particulièrement sur :
  - .la place Charles de Gaulle : 20 places,
  - .la place Aristide Briand : 23 places,
  - .la place Allovon : 5 places,
  - .la place Carnot : 5 places,
  - .la place aux Lions : 8 places,
  - .la rue de Beaucaire : 16 places,
  - .les parkings de la Poste et de la pharmacie : 12 places,
  - et 2 places rue Saint-Gilles.
- valoriser les places aux Lions, Allovon, Forge et Carnot par un traitement au sol qualitatif dans le même esprit que la place Charles de Gaulle.
- valoriser le site marchand par la végétalisation tout d'abord de l'entrée de centre-ville dans la continuité de l'existant, soit cinq arbres haute tige supplémentaires rue de Beaucaire. La place Allovon pourrait également bénéficier de la présence d'un arbre haute tige qui se justifie d'autant plus de par la présence d'une terrasse de restaurant.
- donner à la place Bonnet sa véritable fonction de parc de stationnement en la rendant plus lisible et attrayante. Le déplacement de la circulation sur l'allée centrale de cette place et la valorisation par un traitement paysager favoriserait son utilisation.
- connecter les rues Lafayette, Thiers et Jeanne d'Arc au pôle commercial par la création d'un trottoir d'un côté de la chaussée (type zone de rencontre) et le marquage au sol d'emplacements de stationnement de l'autre.
- signaler la présence de commerces sur les lieux stratégiques : sortie de la place Bonnet, rue d'Arles avant la bifurcation pour la mairie, rue d'Arles au carrefour de la place Allovon.

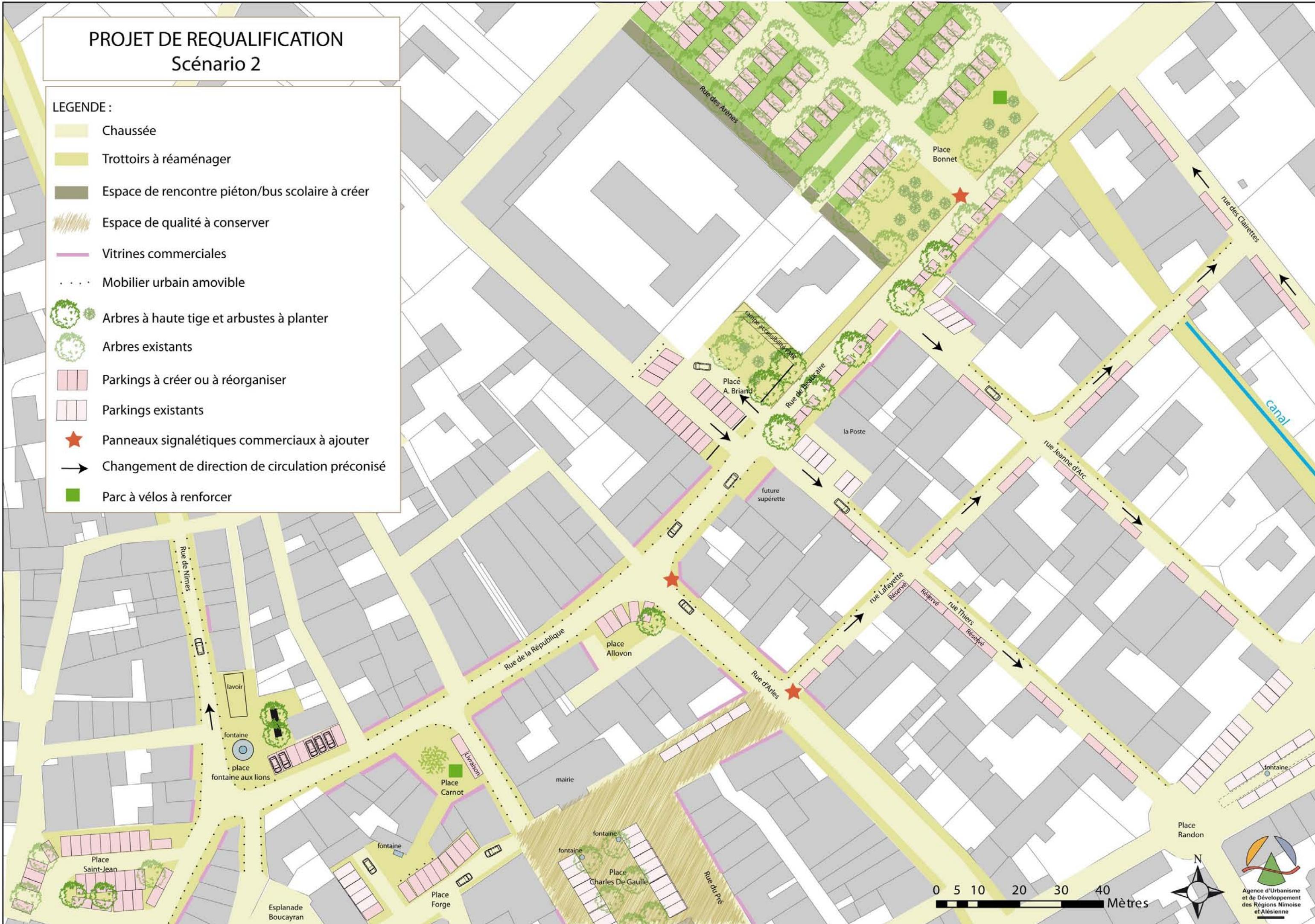


# PROJET DE REQUALIFICATION

## Scénario 2

### LEGENDE :

- Chaussée
- Trottoirs à réaménager
- Espace de rencontre piéton/bus scolaire à créer
- Espace de qualité à conserver
- Vitrines commerciales
- Mobilier urbain amovible
- Arbres à haute tige et arbustes à planter
- Arbres existants
- Parkings à créer ou à réorganiser
- Parkings existants
- Panneaux signalétiques commerciaux à ajouter
- Changement de direction de circulation préconisé
- Parc à vélos à renforcer



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 2 :

Valoriser certaines places structurantes et créer un « espace de respiration » place Carnot

- **Préconisations générales :**

Tout en gardant la même philosophie de la proposition d'aménagement 1, ce scénario propose une petite variante :

- valoriser l'espace public des places Carnot et Aristide Briand.

- **Aménagements proposés :**

- place Aristide Briand : L'ouverture prochaine d'une supérette en face de cette place rendra ce lieu très fréquenté. Ce scénario propose une autre organisation du stationnement afin de permettre un sens de circulation unique pour ce parking, solution qui apporterait plus de sécurité et plus de visibilité pour la sortie des véhicules.

Une mise en valeur du monument aux morts pourrait également être prévue par la plantation de deux arbres supplémentaires qui renforceraient la qualité paysagère de l'entrée de centre-ville et la place Aristide Briand.

- place Carnot : cette place apparaît comme un lieu stratégique pour les échanges et rencontres entre les personnes.

La réduction de places de parkings dans ce scénario prévoit de faire de cette petite place, un espace de respiration et de qualité. Avec ses commerces, son équilibre architectural et la transition qu'elle offre entre la place de la mairie et le reste du pôle commercial, elle se présente comme le lieu symbolique de la centralité urbaine de Bellegarde.

En limitant la place de la voiture au possible à une place de livraison et une place en zone bleue, l'espace dégagé permettrait de mieux voir les façades les plus intéressantes et les devantures commerciales situées en arrière-plan de la place. Ceci permettrait également de créer un petit jet d'eau sortant du sol pour valoriser cet espace.

La création de deux nouvelles poches de stationnement à proximité de cette place pourrait d'autant plus autoriser le parti pris d'« aérer » la place Carnot.



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 3 :

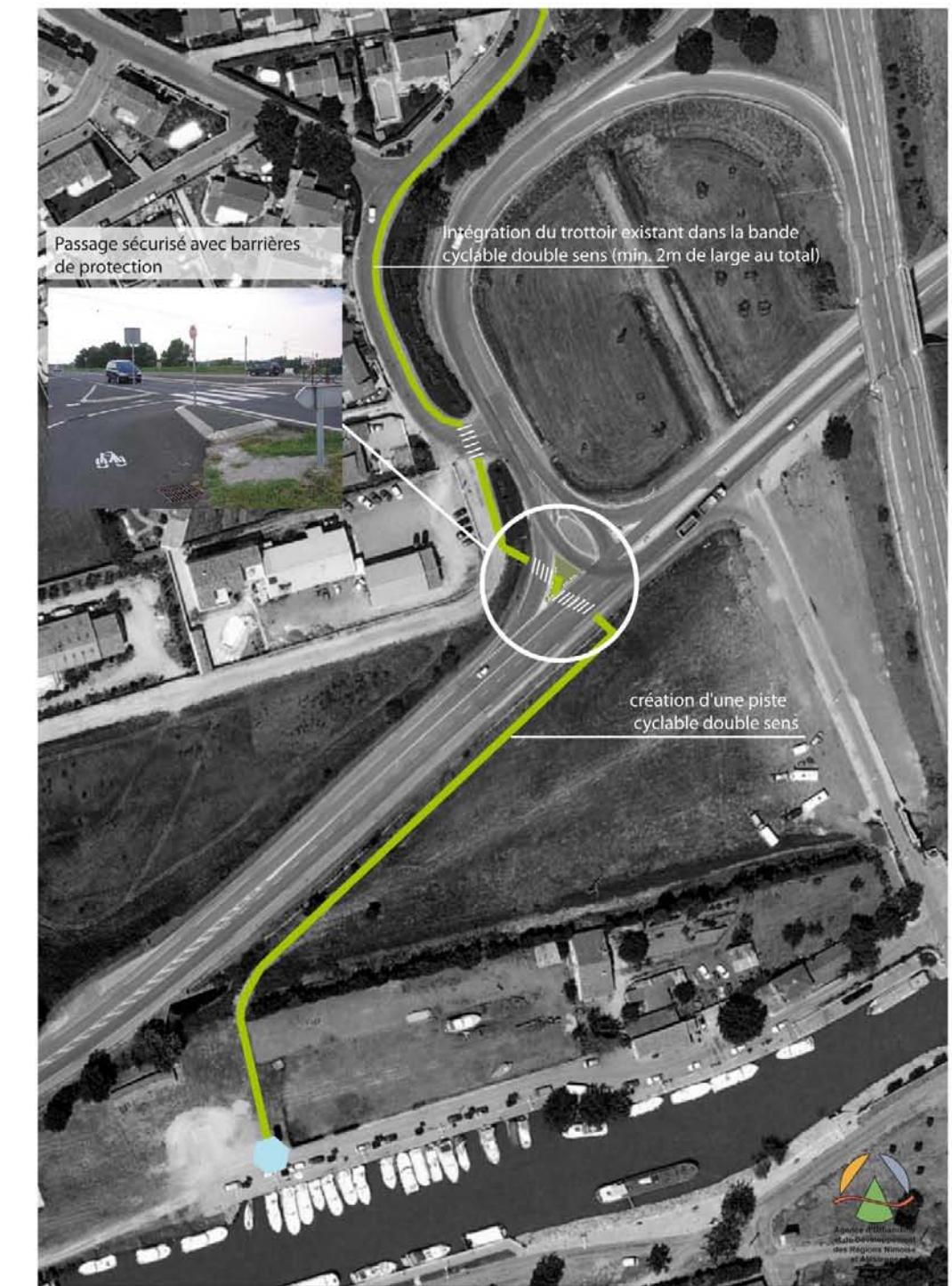
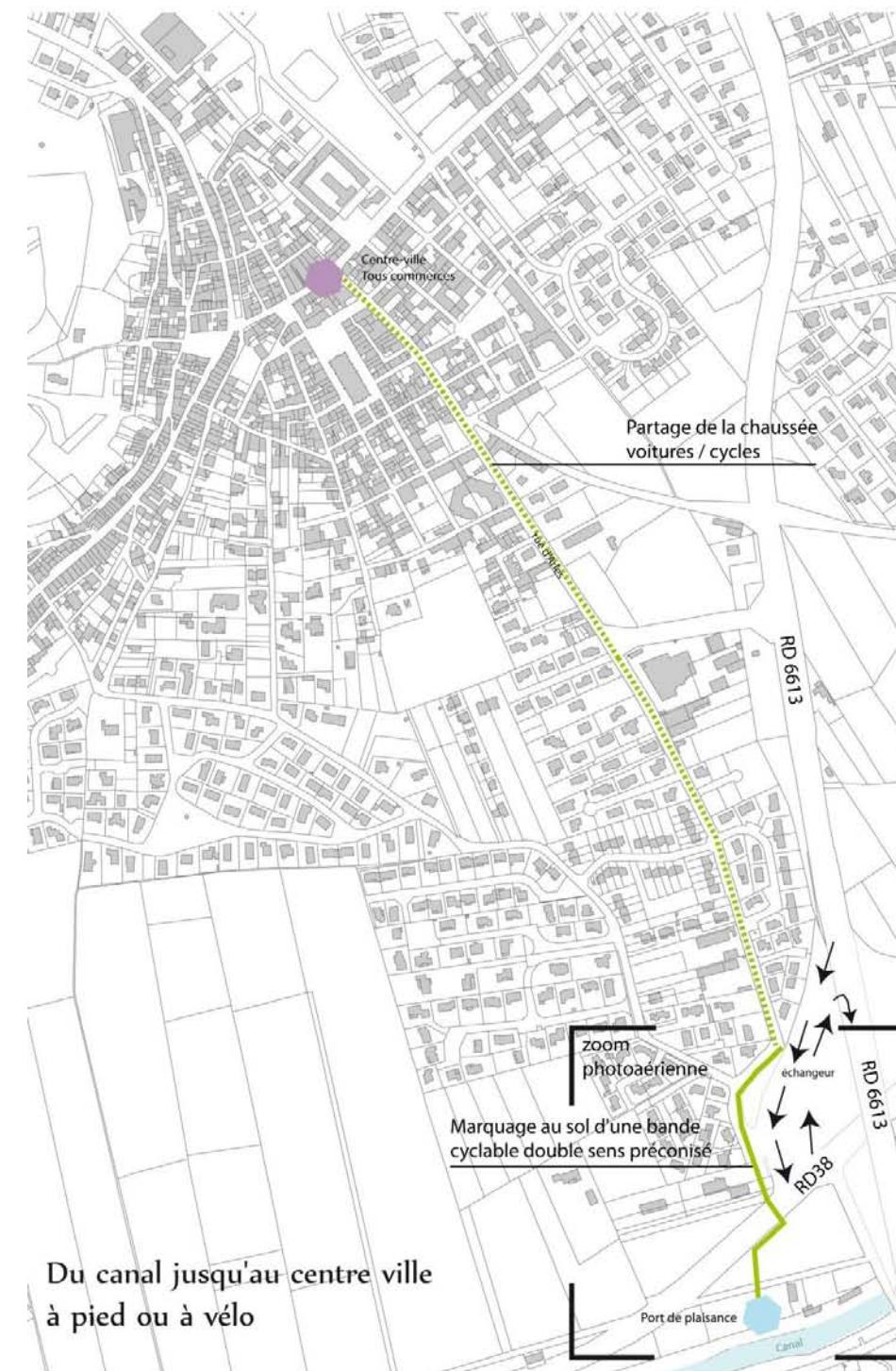
Favoriser les déplacements doux entre le port de plaisance et le centre-ville

Pour aller plus loin, la nécessité d'offrir la possibilité aux touristes de cheminer du canal jusqu' au centre-ville à pied comme à vélo paraît essentiel.

Pour cela, la RD38 pose un problème de franchissement qui supposerait de sécuriser sa traversée.

S'inscrivant dans le projet de ports de plaisance exemplaires, le site devrait s'étendre et accueillir plus de plaisanciers.

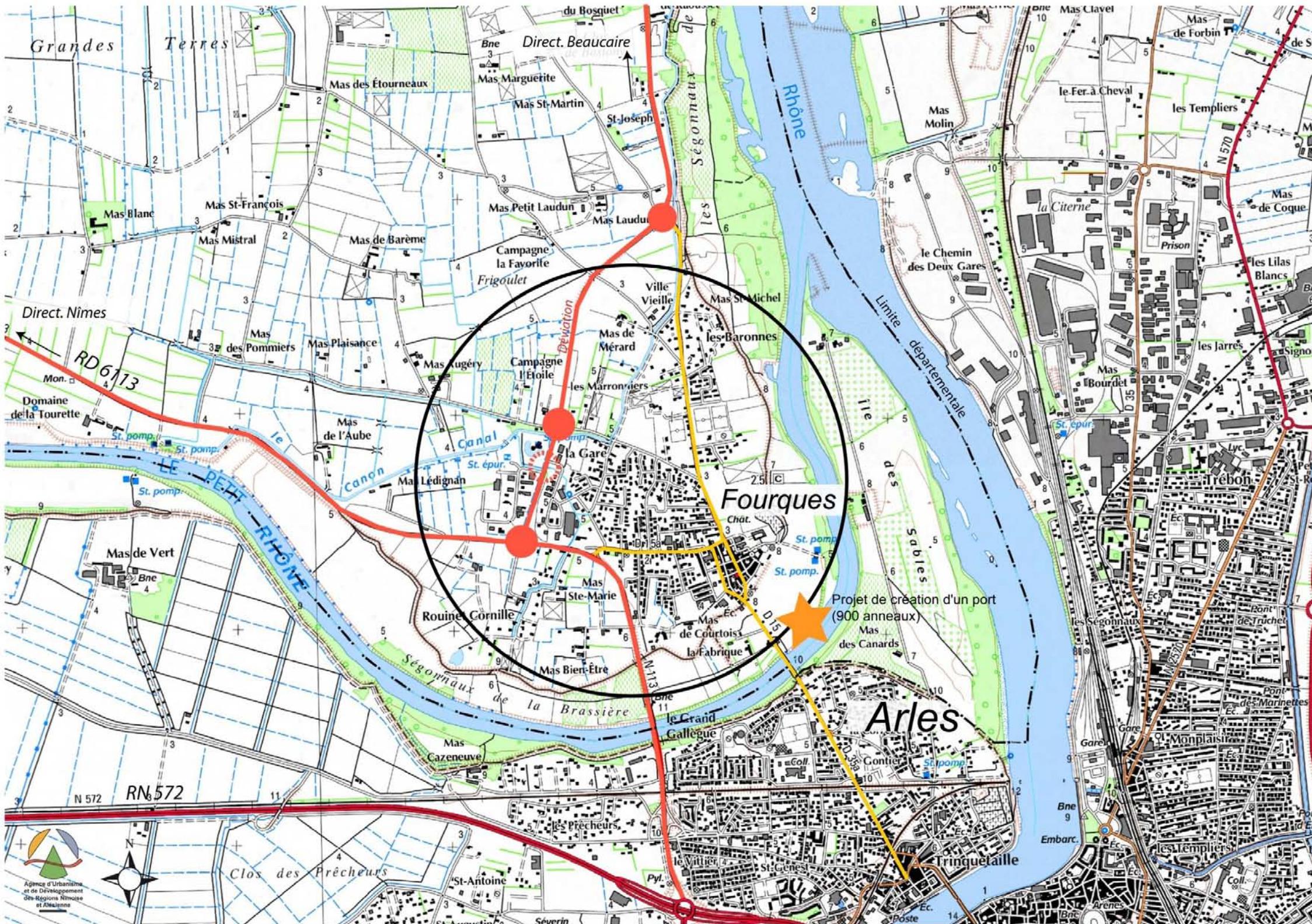
Favoriser cette traversée permettrait aux commerces du centre-ville de bénéficier d'une plus-value.





Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne

# COMMUNE DE FOURQUES



## FOURQUES : SITUATION ET CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE

- Sa proximité avec Arles, une situation géographique entraînant une pression démographique:**

Fourques est une petite ville située en limite du département du Gard et des Bouches-du-Rhône. A 14 kilomètres de Beaucaire, cette commune est, par contre, très proche d'Arles (2 km au Nord-Ouest). Elle est séparée de cette ville par le petit Rhône, bras du delta du fleuve.

Cette proximité a entraîné une forte pression démographique à partir des années 1980. Toutefois, la commune a su garder un développement maîtrisé de son urbanisation.

Souvent perçue comme un quartier « dortoir » d'Arles, Fourques veut se démarquer, sortir de cette image et conserver son « âme » villageoise.

- Un développement démographique fort mais remis en question pour l'avenir :**

Avec ses 2888 habitants (INSEE, 2008), elle a une densité de 75,5 habitants au km<sup>2</sup>. Fourques a connu une nette hausse de 13,5% de sa population par rapport à 1999.

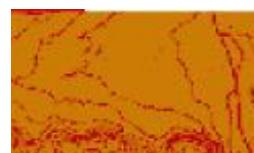
Actuellement, elle connaît des difficultés de développement urbain, causées par les risques d'inondation. Cela contraint les projections envisagées par le projet urbain du PLU, lancé en 2008 et arrêté dans sa phase de diagnostic.

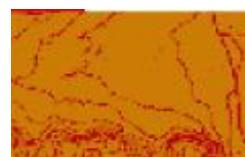
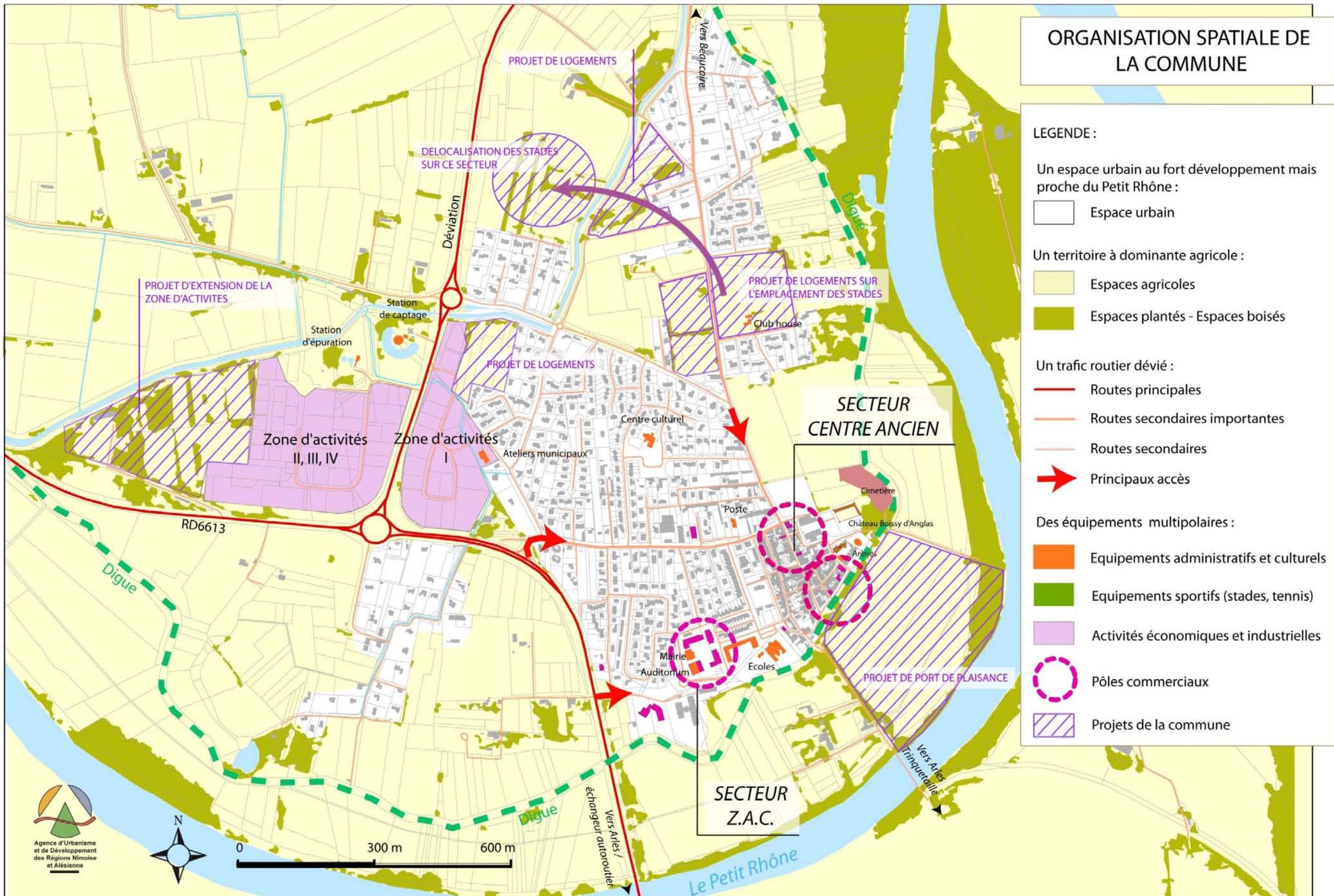
- La proximité de grands axes routiers :**

La route nationale RN572, reliant Nîmes à Arles, et plus loin à Marseille, passe à proximité de la commune, à environ un kilomètre au Sud. La route départementale RD6113 démarre de cette route nationale pour remonter vers Nîmes, en passant par l'Ouest de Fourques. La déviation de la ville, la route départementale RD15, a été créée dans les années 1990. Celle-ci permet de soulager le centre-ville des nuisances du passage automobile. Auparavant ville de passage avec, comme axe principal, la rue centrale du centre historique, Fourques est devenue une ville que l'on contourne.

- Fourques au sein de la Camargue gardoise :**

La Camargue gardoise correspond à la partie Nord et Ouest de l'immense delta du Rhône. Le Petit Rhône marque une limite avec le département des Bouches-du-Rhône, où nous trouvons sur la rive opposée, le début du Parc Naturel Régional de Camargue. Zone anciennement de marais et d'étangs, la plaine a été drainée et entièrement cultivée (riz, maïs,...). La proximité du Rhône et du Petit Rhône, ajouté au canal d'irrigation du Bas-Rhône-Languedoc a permis de développer de grands champs de culture et l'implantation de nombreux mas agricoles.





## ORGANISATION SPATIALE DE LA VILLE DE FOURQUES

- **Un noyau villageois ancien structuré autour d'une rue :**

La rue de la République était l'ancien axe principal. La route Arles – Beaucaire passait par le pont de Trinquetaille, puis par la rue de la République. Ce quartier concentre les repères urbains traditionnels comme l'église, les arènes ou encore le château.

C'est avec le développement démographique que la commune va s'étendre vers le Nord sous la forme de maisons pavillonnaires, puis vers l'Ouest, avec notamment la création de la ZAC du Mas Courtois, greffe urbaine réussie qui reprend, en l'actualisant, la typologie du village camarguais.

- **La ZAC du Mas Courtois, une restructuration de la commune :**

Ce nouveau quartier des années 1990 va bouleverser le fonctionnement de Fourques. La mairie y est transférée et c'est un nouveau pôle urbain qui s'ouvre. D'un quartier ancien au bâti dense et aux rues étroites, ce nouveau quartier se montre plus moderne et ouvert. Proche de la RD6113, il est aussi considéré comme la « vitrine » de la commune.

La place d'Argence, assez monumentale, offre des perspectives visuelles sur le centre-ancien depuis la nouvelle mairie.

Cette opération a su mettre en place un bâti et une densité urbaine dans le même esprit que le quartier traditionnel. Les rues reprennent un front bâti continu avec un ensemble de maisons accolées. Les équipements scolaires, situés entre les deux quartiers assurent le dynamisme urbain.

La place centrale regroupe des bâtiments allant du R+1 au R+2, proposant ainsi à la fois logements collectifs, équipements (auditorium et mairie) et commerces/services en rez-de-chaussée.

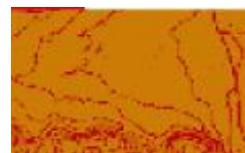
- **La création de zones d'activités :**

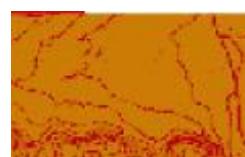
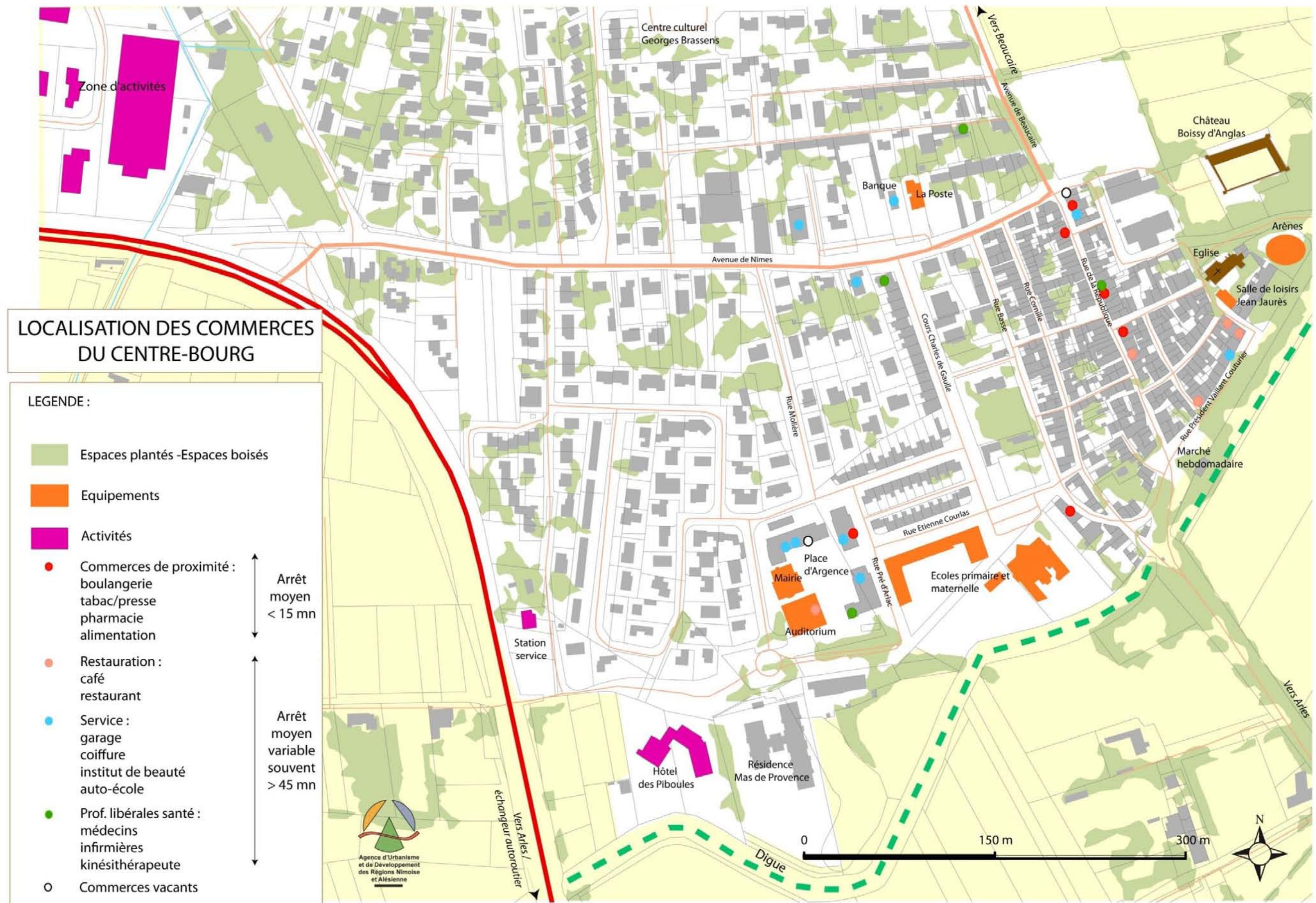
Les années 1990 ont également vu fleurir le début des zones d'activités à la sortie Ouest du village. Bénéficiant d'une situation stratégique autour de la déviation et proches de la RD6113, ces zones d'activités se développent encore aujourd'hui. Elles accueillent aussi bien des entreprises industrielles que des activités commerciales (restaurant) et de service (centre contrôle technique, centre de lavage auto).

- **Les perspectives futures de l'urbanisation :**

La commune est contrainte dans ses aménagements futurs par la révision du PPRI du Rhône en cours. Toutefois, il reste des possibilités de créer des opérations de logements supplémentaires au Nord de la commune.

La commune a anticipé ce développement par la création de pistes cyclables sur la rue Beaucaire, reliant ainsi une partie des lotissements au centre-ville.





## TYPOLOGIE DES COMMERCES DU CENTRE-VILLE

- **Une bipolarité commerciale et de services :**

- Un commerce de proximité ancré sur l'ancienne rue principale :

Ce site marchand est réparti sur l'ensemble de la rue, avec un noyau commercial à l'extrémité Nord. Il est localisé à proximité d'équipements structurants comme l'église, la salle de loisir Jean Jaurès ou encore la Poste, située à moins de 100 mètres.

Le marché hebdomadaire, situé à l'entrée des rues de la République et du Président Vaillant Couturier, permet de compléter la diversité de l'offre. Il se déroule tous les jeudis matin.

- Un autre site marchand au cœur de la ZAC du Mas de Courtois :

Il bénéficie de la proximité de certains équipements récents tels que la nouvelle mairie, les écoles primaire et maternelle et l'auditorium. Ce dernier se veut être un élément innovant pour donner à ce quartier une attraction importante, car il permet d'accueillir des manifestations professionnelles et culturelles de toutes dimensions.

Les locaux commerciaux, situés en rez-de-chaussée d'immeubles sur la place d'Argence, accueillent aujourd'hui plutôt des activités de services (institut de beauté, auto-école, comptables,...).

Rue de la République, le pôle commercial traditionnel : quelques cellules commerciales dynamiques en centre ancien

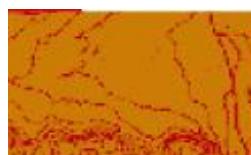


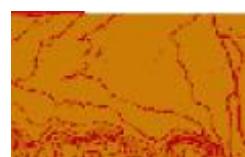
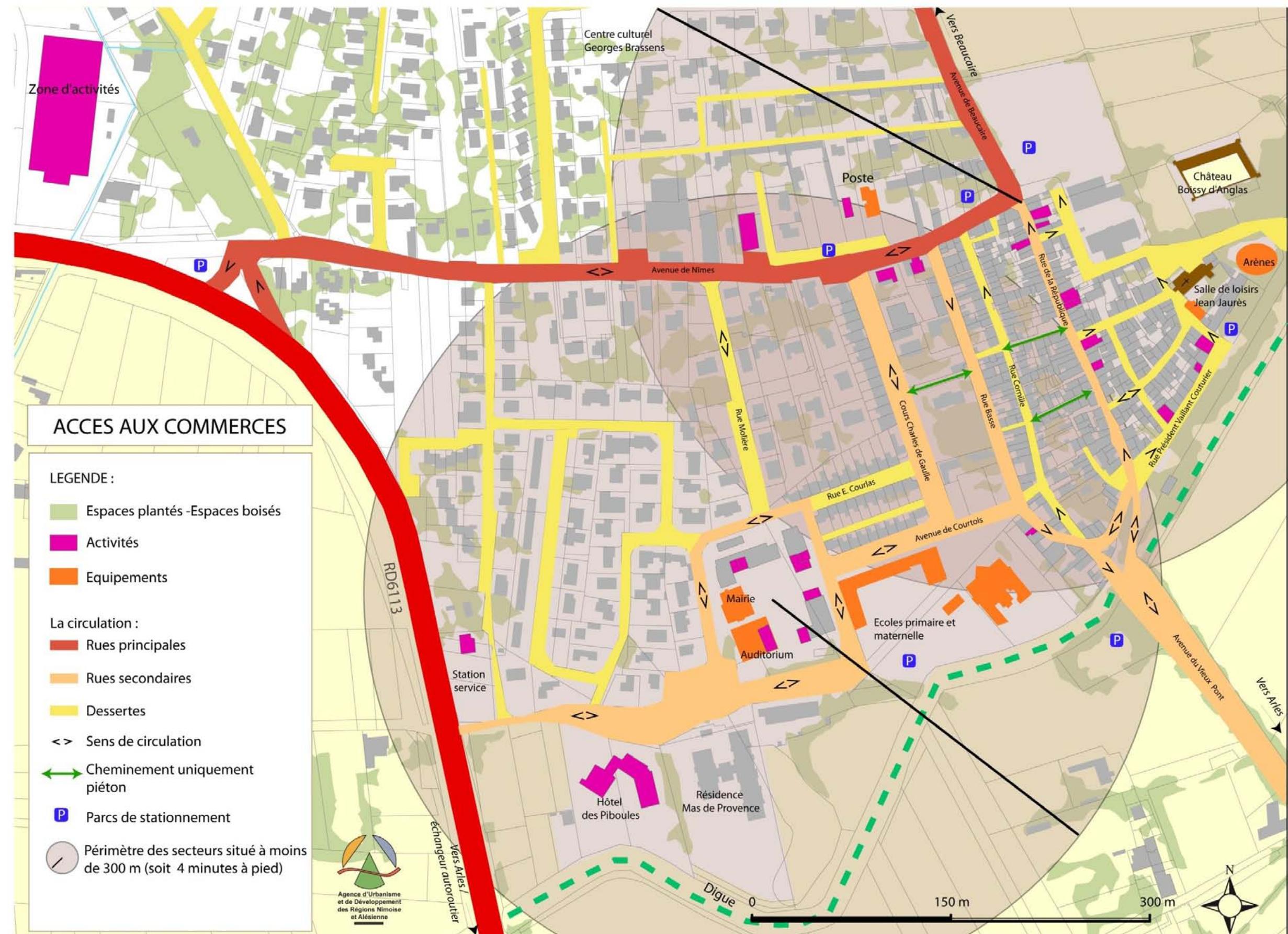
**La dualité de Fourques, visible au travers de son commerce**

Rue Président Vaillant Couturier et l'entrée de la rue de la République : le marché hebdomadaire et ses cafés



La ZAC, une nouvelle centralité commerciale et de services autour de la mairie et de l'auditorium





## FONCTIONNEMENT DU CENTRE-VILLE (accès aux commerces)

Les principales caractéristiques d'accès au centre-ville sont :

**Des accès directs sur les deux pôles commerciaux**

- **Un centre-ville dévié :**

Avec la route départementale RD6113 et la déviation par la route départementale RD15, Fourques est une ville où le maximum de flux de circulation automobile a été dévié. L'ancienne route de Nîmes, traversant la commune d'Est en Ouest, laisse un centre-ville peu visible au Sud et un accès vers les deux pôles peu évidents.



Entrée Nord – carrefour rue de Beaucaire et rue de Nîmes

- **Un noyau historique aux rues en sens unique :**

L'étroitesse des rues du centre ancien a favorisé une circulation en sens unique. L'ancienne rue principale est empruntée majoritairement par les automobilistes venant du quartier Trinquetaille d'Arles au Sud et par les résidents du quartier. En revanche, l'accès très direct sur le noyau commercial du centre ancien depuis l'ancienne route de Beaucaire au Nord, est arrêté par des panneaux de sens interdit.



Place d'Argence - Entrée interdite aux véhicules

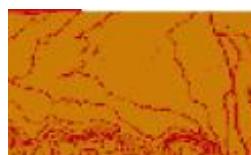


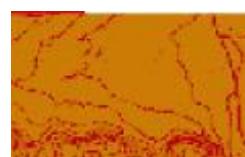
Place d'Argence – Des vitrines commerciales peu visibles

- **Un accès direct sur le pôle de la ZAC du Mas de Courtois :**

Le deuxième pôle autour de la mairie, très proche de la route départementale RD6113, possède un accès direct. Le commerce et services, proposés à l'intérieur de la place d'Argence, profitent de la qualité de la place piétonne et de la proximité de parkings.

Ce pôle est accessible également par l'ancienne route de Nîmes, comme il a été signalé un peu plus haut.





## OFFRES EN STATIONNEMENT

La commune possède une capacité importante en stationnements sur 4 secteurs différents :

- **Sur le secteur 1 : place d'Argence (place de la mairie)**

Le secteur de la ZAC du Mas de Courtois est bien pourvu en stationnements. Sur tout le pourtour de la place et des rues adjacentes, de nombreux emplacements sont offerts. Malgré la proximité des commerces et services, ces parkings sont souvent vides.

Un parking de 90 places se trouve également à proximité des écoles. Ce parking en plein soleil est très peu utilisé.

Place d'Argence entourée de nombreuses places de stationnement



- **Sur le secteur 2 : rue de la République**

Pour éviter la présence de voitures « ventouses » qui portaient préjudice aux commerces, il a été instauré une alternance d'emplacements longue durée et d'emplacements en zone bleue pour une durée limitée à 10 minutes.

Rue de la République : la mise en place d'une réglementation en zone bleue



- **Sur le secteur 3 : rue du Président Vaillant Couturier**

Cette rue permet d'accéder aux arènes, à l'église et aux cafés du village, sur la place qui sert également au marché hebdomadaire. On y compte une trentaine de places souvent utilisées par les riverains et les clients.

- **Sur le secteur 4 : carrefour rue de Beaucaire et rue de Nîmes**

Deux parkings d'entrée de centre-ville, à proximité du pôle commercial de la rue de la République, ont vu le jour. 72 places y sont disponibles.

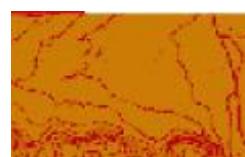


Parcs de stationnement au croisement de la rue de Nîmes et de la rue de Beaucaire

- **Sur le secteur 5 : place de la Poste**

Ce parking (env. 25 places), plus éloigné, permet de desservir la Poste et une banque. Toutefois, avec sa localisation à moins de 150 mètres du pôle commercial du centre ancien, il permet d'offrir un complément supplémentaire au parc précédent.





## ETAT DES LIEUX – LES ATOUTS

- Un cadre rural agréable :**

Le centre ancien est caractérisé par une ambiance rurale, avec sa grande place aux platanes et ses cafés, ses petites rues aux maisons traditionnelles,... L'investissement de la population par le fleurissement de l'espace public ajoute du charme au village. De par cette qualité urbaine et paysagère, et la présence du château classé aux Monuments Historiques, ce centre ancien fait partie d'un périmètre classé en ZPPAUP, qui s'étend jusqu'aux berges du Petit Rhône.

Le pourtour de l'église, ainsi que le pomerium bénéficie d'un traitement de sol esthétique.

- La qualité de la place d'Argence :**

Un effort esthétique a été réalisé lors de la création de ce quartier. Avec ses espaces très ouverts, ses revêtements de sol de qualité, ses bâtiments d'architecture contemporaine, la place d'Argence offre un cadre harmonieux et des locaux commerciaux récents.

- Un projet de port de plaisance est à l'étude :**

La création d'un futur port de plaisance de 900 anneaux est une réalisation ambitieuse qui offrirait une réelle impulsion à l'ensemble du centre-ville et renforcerait considérablement la vocation de la rue de la République et du Président Vaillant Couturier.

**Un patrimoine existant à prendre en compte pour mettre en valeur le petit commerce**



Le château de Fourques



Rue de l'église



Place d'Argence



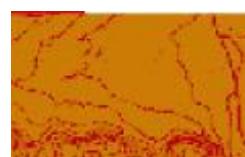
Un centre ancien soigné par l'intervention fleurie des habitants

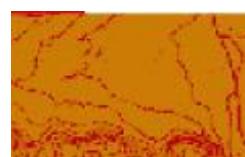
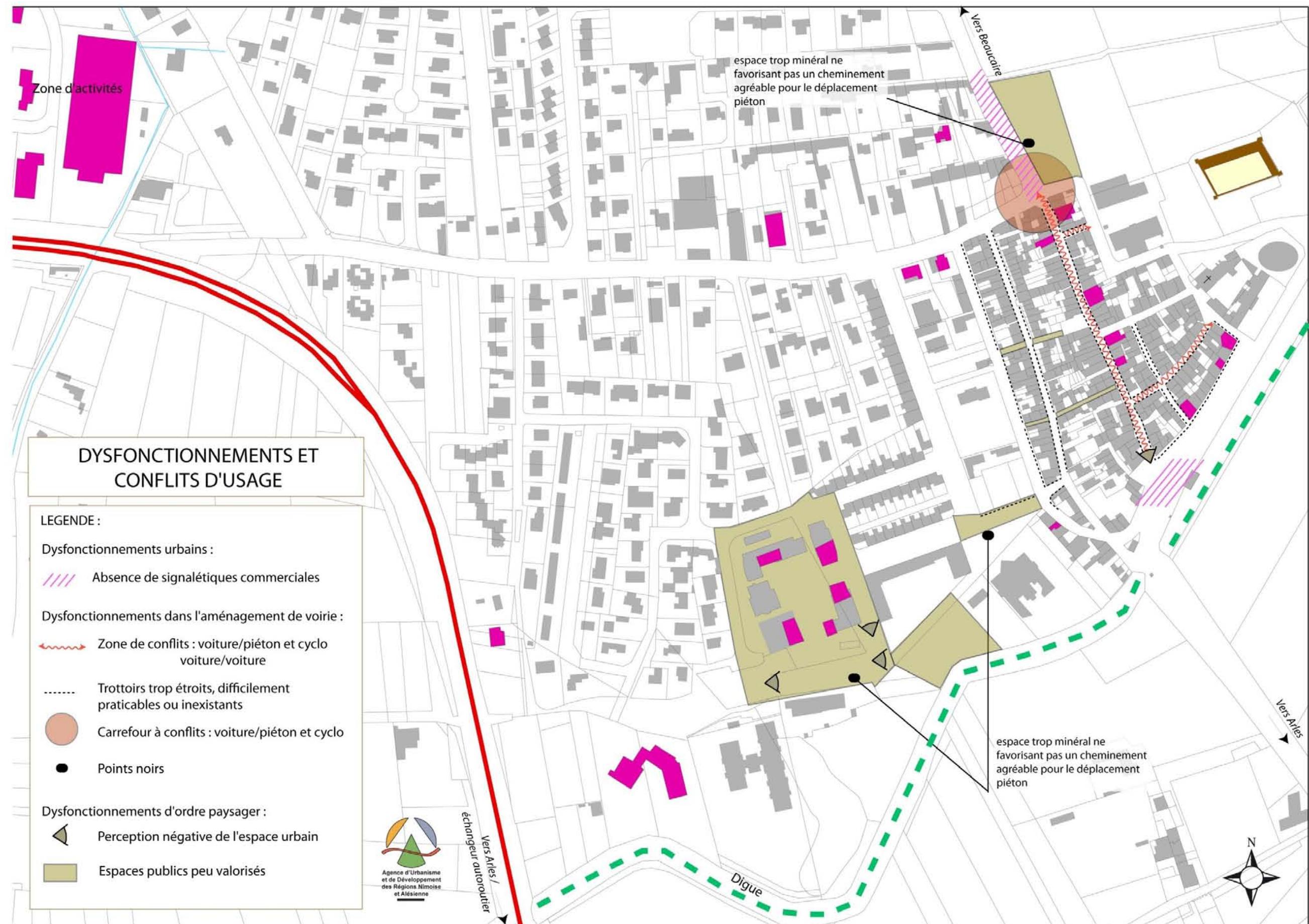


Un paysage agricole à proximité immédiate du centre ancien



Le pomerium rue de la République





## ETAT DES LIEUX – LES DYSFONCTIONNEMENTS

- **Des dysfonctionnements urbains :**

Le quartier de la ZAC s'est formé avec une volonté de transition architecturale avec le vieux centre. Cependant, il manque une interrelation continue en termes de cheminements piétons entre les deux pôles.

De plus, la signalétique actuelle n'aide pas à la visualisation directe et rapide des deux pôles. Au niveau du carrefour de la rue de Nîmes et de Beaucaire, le visiteur ne perçoit pas l'entrée du centre ancien. Les commerces de proximité de la rue de la République et de la rue du Président Vaillant Couturier ne s'adressent donc, aujourd'hui, qu'essentiellement à la population communale.

- **Des dysfonctionnements dans l'aménagement de voirie :**

La rue de la République est peu agréable pour le piéton, ce qui favorise davantage l'utilisation de la voiture. Sur toute sa longueur, les trottoirs sont trop petits et le manque d'homogénéité ou la présence d'obstacles les rendent difficilement praticables.

En parallèle, le passage des voitures à des vitesses souvent trop élevées, créant un conflit d'usage entre piétons, cyclos et automobilistes, rend cette rue peu attractive.

De plus, les véhicules stationnés ajoutent un effet de resserrement et d'étroitesse.



Une signalétique peu visible



Trottoirs inexistant rue de la République

Le croisement de la rue de Nîmes et de la rue de Beaucaire est source de danger pour les piétons et les véhicules.

D'une part, la priorité de la rue de la République n'est pas forcément perceptible sur la rue de Nîmes plus fréquentée.

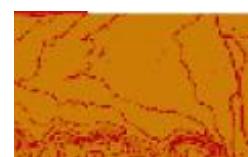
De plus, la rue de Nîmes et de Beaucaire présente un gabarit de voirie beaucoup plus large, ce qui ajoute un doute quant au « céder le passage » en faveur de la rue de la République.

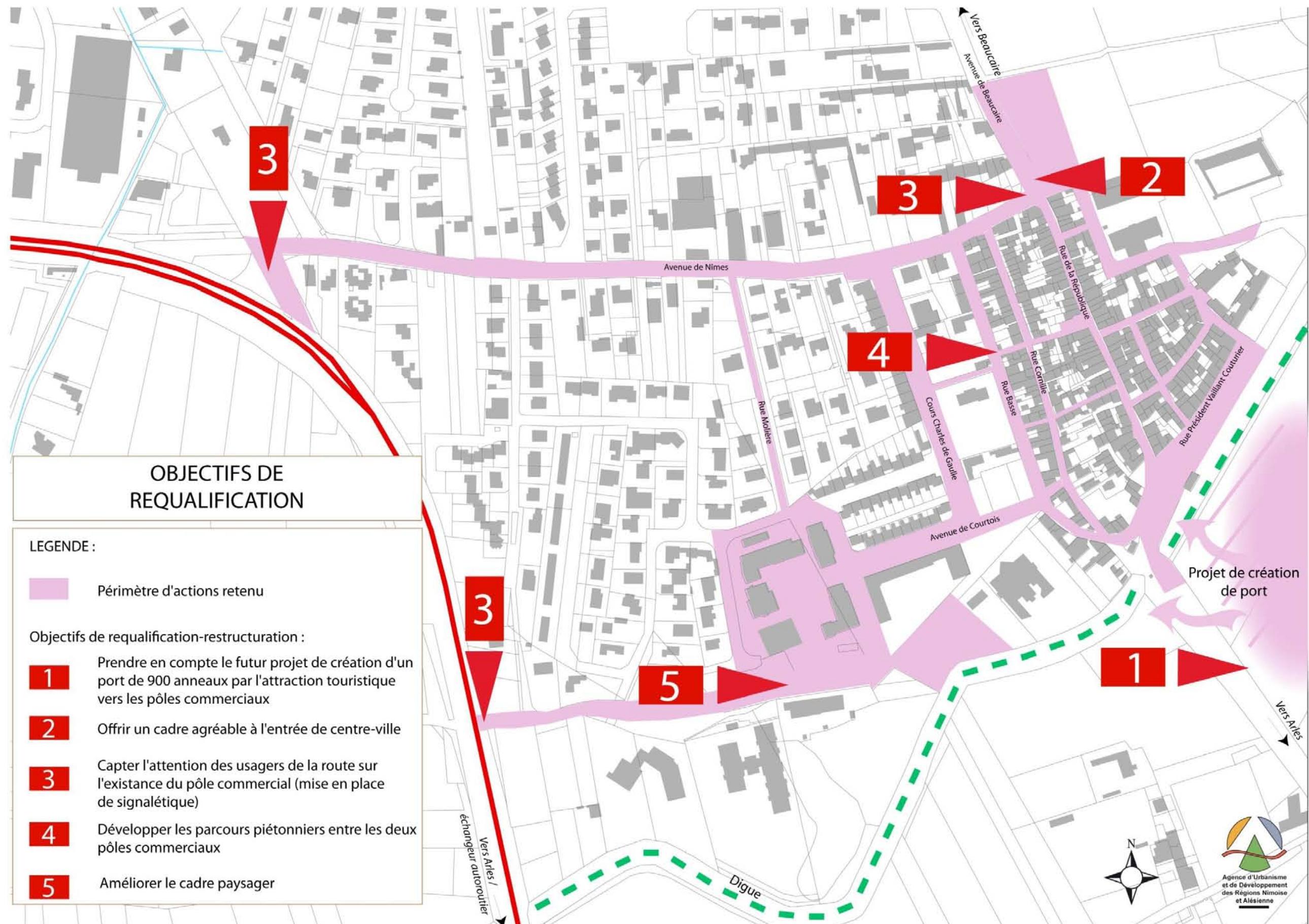
- **Des dysfonctionnements d'ordre paysager :**

Sur le quartier de la ZAC, la convivialité et l'attractivité des lieux sont atténuées par un manque de végétalisation. Ce quartier, conçu avec des trottoirs assez larges, ne souffre pas de problèmes liés à la voirie ou à l'espace laissé aux piétons, mais plutôt d'un manque de traitements paysagers qui rendraient le cheminement beaucoup plus agréable.



Le quartier de la ZAC aux espaces très larges mais à l'aspect très minéral





## BILAN – ENJEUX ET OBJECTIFS

En règle générale, il a été constaté :

- pour le secteur du centre ancien :
  - une omniprésence de la voiture dans les petites rues,
  - un fleurissement du stationnement anarchique,
  - une absence de qualité dans le traitement des rues : trottoirs en mauvais état, parfois inexistant, absence de végétaux, obstacles,...
  - un accès impossible aux commerces et équipements pour les personnes à mobilité réduite.
  
- Et, pour le secteur de la Z.A.C. :
  - un manque de végétalisation.

Il en ressort les enjeux suivants :

- conforter le commerce des rues de la République et du Président Vaillant Couturier,
- enrayer le stationnement anarchique du centre ancien,
- redonner de la place aux piétons et garantir leur sécurité en favorisant une meilleure cohabitation de l'espace public,
- identifier clairement l'approche du cœur de ville et des commerces depuis l'extérieur,
- rendre l'espace public plus agréable.

Les objectifs à atteindre sont :

- anticiper le projet de port de plaisance en favorisant une entrée de ville accueillante et de qualité afin de capter une nouvelle clientèle pour les commerces de centre-ville,
- rendre les pôles commerciaux visibles par une signalétique adaptée au contexte urbain,
- offrir des jalonnements piétons sur l'ensemble du centre-ville afin de faciliter les déplacements entre les deux pôles commerciaux,
- améliorer les espaces trop minéraux par la plantation d'arbres haute tige, adaptés à la nature du sol de Fourques.



# PROJET DE REQUALIFICATION

## Secteur Centre ancien

### LEGENDE :

- Activités commerciales existantes
- Chaussée
- Trottoirs
- Espace public ayant déjà fait l'objet d'une valorisation
- Clous de délimitation
- Arbres à haute tige à planter (feuillus)
- Arbres haute tige existants
- Emplacements de parking à créer
- Stationnement existant
- Panneaux signalétiques commerciaux à ajouter
- Sens de circulation
- Parc à vélos à créer

1 Aménagement des trottoirs, deux possibilités :

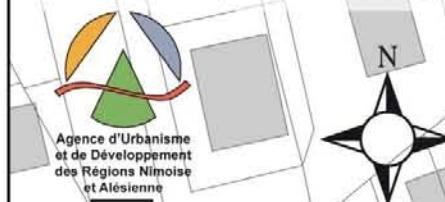
- un couloir en béton désactivé de couleur différente de la chaussée (couleur se rapprochant de la pierre calcaire par exemple)
- un aménagement des trottoirs de la même qualité que le pomerium

2 Mise en place de rues piétonnes (accès autorisé uniquement aux riverains) avec traitement du revêtement dans la continuité du pomerium.

3 Marquer les emplacements de stationnement en face des emplacements actuels pour offrir un couloir piétonnier rive gauche et des accès facilités aux habitations et garages. Le trottoir actuel rive droite pourra faire l'objet d'une revalorisation de son revêtement et d'un traitement paysager par l'implantation d'arbres haute tige le long de la rue.

5 Afin de valoriser l'espace public autour du pôle commercial, un enfouissement des lignes électriques est également préconisé.

7 Aménagement de larges trottoirs de part et d'autre de la Rue du Président Vaillant Couturier et mise en place d'un sens unique de la circulation automobile pour la partie la plus étroite.



0 10 20

40 60

80 Mètres



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 1 :

Redonner la place aux piétons dans le centre ancien

- **Préconisations générales :**

Il apparaît la nécessité de valoriser les espaces publics, de limiter la pression automobile, de faciliter les liaisons entre les commerces et de mettre l'accent sur la bonne lisibilité par le biais d'une signalétique adaptée.

Au vu des atouts et dysfonctionnements relevés, il existe un véritable besoin de relier le pôle commercial de la rue de la République à celui de la ZAC au travers de cheminements piétonniers agréables. Les petites rues perpendiculaires à la rue de la République pourraient faire l'objet d'un traitement qualitatif.

- **Aménagements proposés :**

- la rue de la République mérite d'être valorisée. Malgré ses difficultés, elle conserve sa vocation commerciale, participant au centre-ville historique. Elle conserve un attrait certain. Cependant, elle concentre les conflits d'usage, notamment causés par l'absence ou l'étroitesse des trottoirs, le stationnement et le flux de voitures conséquent. L'accessibilité pour les piétons au pôle commercial est de ce fait périlleuse.

La rue de la République présente la particularité d'être le lieu de passage de chevaux et des taureaux lors des fêtes, élément fort culturel à prendre en compte dans les aménagements urbains. Face à ce besoin, il pourrait être mis en place un revêtement de rue où trottoirs et chaussée seraient de même niveau, avec du mobilier urbain amovible (type poteau de ville) pour séparer les voitures des piétons, éviter le stationnement anarchique et rétrécir la largeur de chaussée afin de réduire la vitesse des véhicules.

- afin de soulager les petites rues du centre ancien du stationnement envahissant et de rendre l'espace public aux piétons, l'Agence d'Urbanisme préconise la mise en place de trottoirs et de sens uniques pour la circulation automobile (la rue de l'église peut être prise en exemple).
- prévoir d'instaurer un système de rotation à l'intérieur même du quartier pour faciliter l'accessibilité en voiture des riverains.

- mettre en rue piétonne et valoriser les rues de la mairie et de l'ancienne Poste dans le même esprit que le pomerium, par un traitement du sol qualitatif.

- réaménager la rue Basse : Le stationnement actuel et l'absence de trottoir côté maison présente des dysfonctionnements pour le cheminement piéton d'un pôle commercial à un autre.

Cette rue en sens unique est suffisamment large pour accueillir un trottoir de chaque côté de la chaussée et du stationnement. Afin de faciliter les entrées et les sorties des habitations (garages, portes d'entrée,...), le stationnement pourrait être déplacé sur la rive opposée où le front bâti est composé majoritairement de murs de clôture.

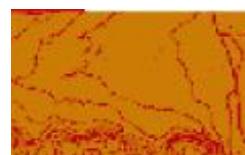
- supprimer une partie du stationnement existant, rue du Président Vaillant Couturier, au bénéfice de grands trottoirs de chaque côté de la rue pour donner la possibilité d'installer de grandes terrasses pour les restaurateurs. Cette suppression de parkings oblige à trouver un parc de stationnement de substitution comme le parc Mas Saint Michel.

- créer un mini-giratoire franchissable sur le carrefour d'entrée de centre-ville au nord de la rue de la République afin de réduire la vitesse de circulation.

- **En termes de lisibilité des commerces :**

- créer une signalétique commerciale aux points stratégiques, tels que :
  - . les entrées Nord et Sud de la rue de la République,
  - . au carrefour d'entrée du parc de stationnement rue de Beaucaire,
  - . le long du parcours entre la ZAC et le centre ancien.

Afin d'orienter au mieux la clientèle et notamment les automobilistes vers les commerces de proximité, la signalétique devra être implantée sur des lieux dégagés, lisibles et positionnée du côté droit de la chaussée du sens de circulation.



## PROJET DE REQUALIFICATION Secteur ZAC

### LEGENDE :

- Activités commerciales et de service
- Chaussée
- Trottoirs
- · · Clous de délimitation
- Emplacements de parking
- Stationnement existant
- ★ Panneaux signalétiques à ajouter
- Parc à vélos à créer
- Arbres haute tige ou arbustes à planter
- ● Arbres, palmiers et oliviers existants



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 2 :

Végétalisation et mise en valeur paysagère de l'espace public sur le secteur Z.A.C.

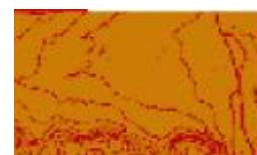
- **Préconisations générales :**

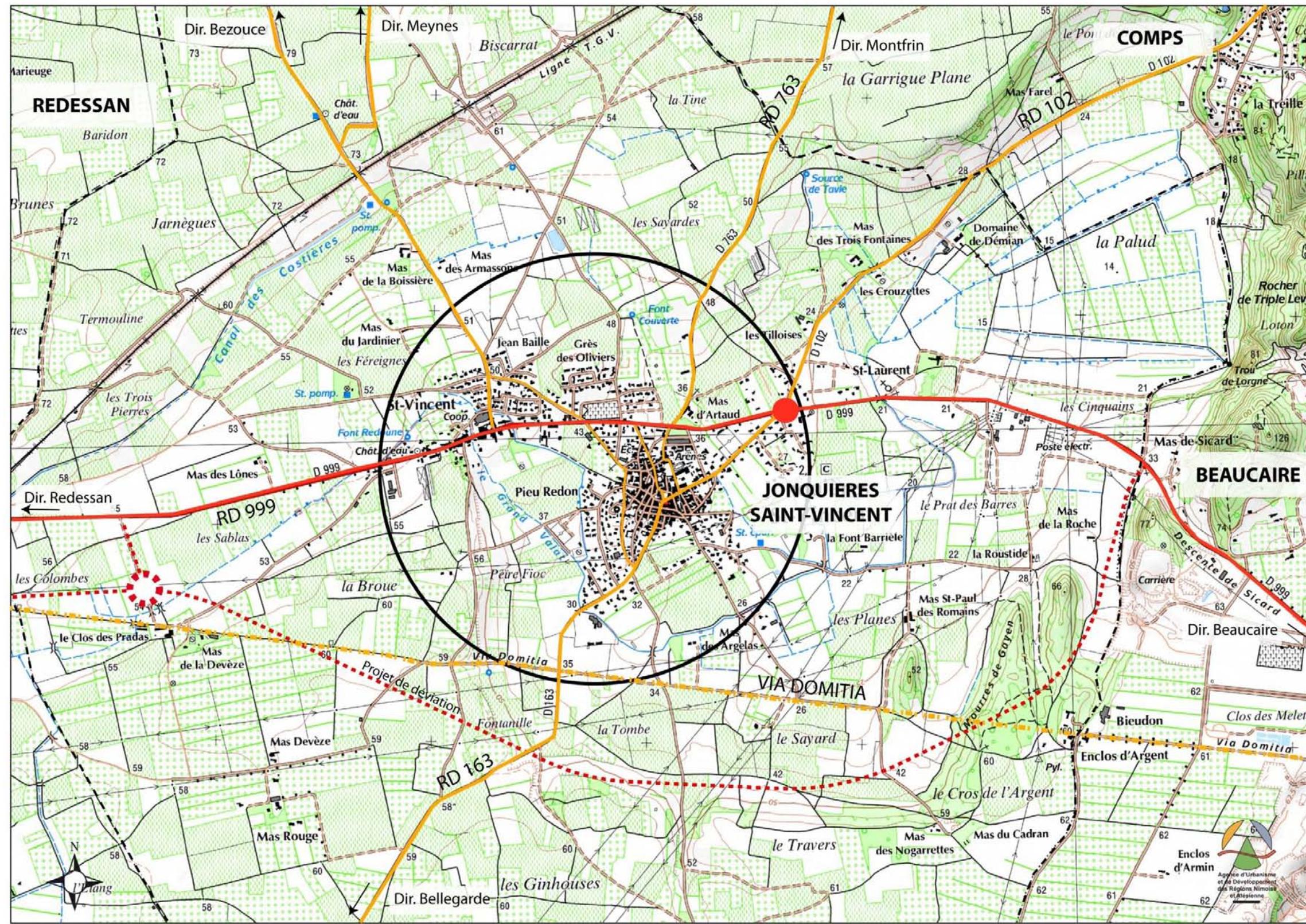
L'état des lieux fait apparaître l'absence de trottoir avenue de Courtois en face de l'école, ce qui crée un dysfonctionnement dans le cheminement piéton entre les deux pôles commerciaux. Dans son document d'urbanisme, la commune prévoit un emplacement réservé sur des parcelles qui permettrait de créer un trottoir dans la continuité de l'existant. Il serait alors possible, à plus long terme, et après acquisition de terrains, de créer un petit poumon vert devant une possible future maison de retraite.

L'analyse du site met aussi en avant la nécessité de végétaliser l'espace public pour des cheminements plus agréables, notamment pour les périodes estivales.

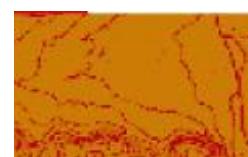
- **Aménagements proposés :**

- créer, avenue de Courtois, un trottoir, des emplacements pour le stationnement et la plantation d'arbres haute tige dans la continuité de l'existant,
- créer un trottoir, déplacer le stationnement existant en bordure de chaussée et végétaliser le parcours piétonnier le long de l'avenue des prés d'Arlac,
- créer une fontaine sur la place d'Argence pour apporter une plus-value esthétique en faveur du commerce et des services existants,
- organiser le parking des écoles en délimitant les espaces par des clous de délimitation et en végétalisant cet espace très minéral par des arbres haute tige.





## COMMUNE DE JONQUIERES SAINT-VINCENT



Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne

## JONQUIERES SAINT-VINCENT : SITUATION ET CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE

- **Une commune rurale et agricole proche de Beaucaire :**

Jonquières Saint-Vincent est située, sur la RD999 entre Nîmes et Beaucaire, à 7 kilomètres à l'Ouest de Beaucaire, dans la plaine de la Costière. Cette plaine est à dominante agricole avec ses vignes et ses arbres fruitiers.

- **Un village « carrefour » soumis à de fortes circulations de transit :**

Le village est traversé par la route départementale RD999 d'Est en Ouest, classée à grande circulation. 13000 véhicules par jour ont été recensés, dont une part importante de camions. Ce trafic intense coupe la commune en deux :

-au Nord, le petit noyau urbain de Saint-Vincent qui s'étale le long de la route départementale avec des maisons pavillonnaires.

-au Sud, le noyau urbain principal.

La traversée de l'agglomération se fait à 50 km/h, avec des dispositifs de feux tricolores permettant le franchissement entre les deux espaces urbains.

Cet axe présente de fortes nuisances du fait de la présence régulière de convois exceptionnels de plus en plus importants.

De par les inconvénients qu'elle présente, la déviation de cette route est vivement souhaitée par la commune. Elle est prévue par le Conseil Général.

- **Une dynamique démographique :**

Elle comptait 3042 habitants en 2008. La densité démographique était de 142.7 habitants au km<sup>2</sup>, soit une hausse de 12% de la population depuis 1999. Jonquières Saint-Vincent connaît actuellement une croissance démographique, qui devrait se poursuivre dans les prochaines années au vu des projets urbains à venir.

Cependant, aujourd'hui, la mairie a décidé de marquer une pause en bloquant l'urbanisation de certaines parcelles, afin de pouvoir préparer ses investissements dans l'extension ou la modernisation de ses équipements, notamment l'alimentation en eau potable et l'assainissement, et de pouvoir accueillir ainsi, dans de bonnes conditions, la nouvelle population.

- **Une ville proche de la future gare TGV :**

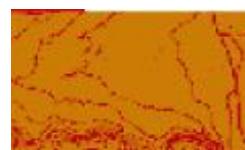
Le projet d'une gare TGV à proximité de cette ville va engendrer une pression foncière de plus en plus forte. La commune se doit d'être attentive à cette opportunité pour préparer l'accueil d'une future population, notamment en termes d'équipements, de services et de commerces.

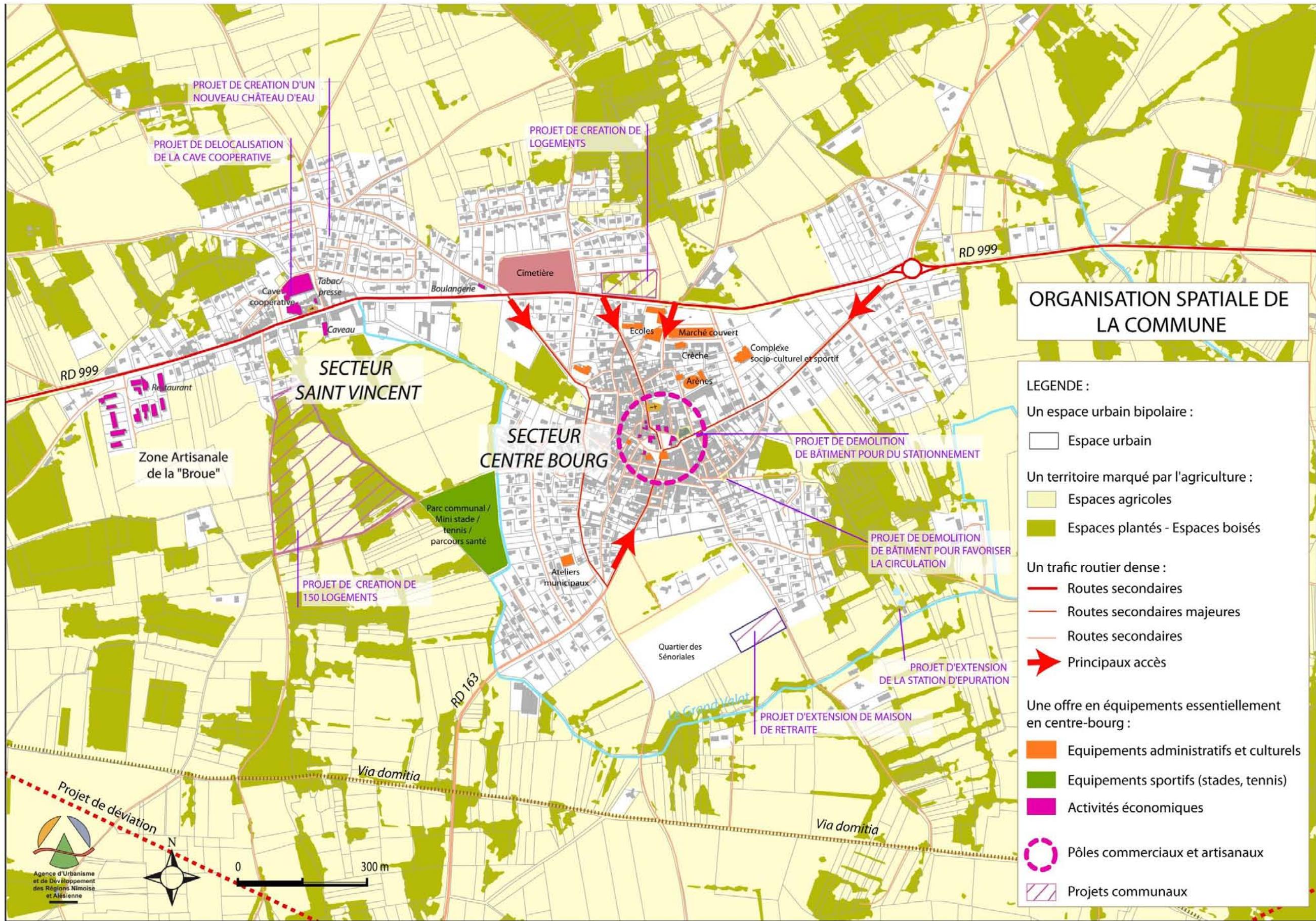
D'une vie de village, cette commune passe, petit à petit, à un fonctionnement de ville, avec ses atouts et ses contraintes.

- **L'effet des PPRI :**

Notons que les PPRI, qui impacteront négativement la croissance attendue des communes de Beaucaire à l'Est et de Nîmes à l'Ouest, engendreront presque mécaniquement un report de la pression urbaine sur Jonquières Saint-Vincent qui dispose de fonciers mutables importants.

Cette commune est donc appelée, dans les années à venir, à se développer fortement. Elle s'y prépare.





## ORGANISATION SPATIALE DE LA VILLE DE JONQUIERES SAINT-VINCENT

- Une commune construite sur trois pôles urbains :**

Jonquières Saint-Vincent est née du regroupement de trois groupes urbains : Jonquières, Saint-Vincent et Saint-Laurent. Avec le développement du bâti, ils se sont rejoints au niveau de la route départementale, créant pratiquement aujourd’hui une seule unité. 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.

La place du noyau ancien de Jonquières est, quant à elle, le lieu de centralité de la commune avec, aujourd’hui : la mairie, le commissariat de police, la quasi-totalité des commerces et la Poste dans l’environnement immédiat.

En bordure de route départementale, se sont implantés d’autres équipements tels que les écoles, le complexe socio-culturel et sportif, et une crèche, créant ainsi des points d’échanges et de rencontres entre les quartiers Sud et les quartiers Nord.

- Le secteur Saint-Vincent :**

Implanté en bordure de la route départementale, c’est le secteur d’entrée de ville occidentale. Il est caractérisé par la monumentale cave coopérative et son caveau.

Le château est dissimulé par des hauts murs.

Une petite place avec l’église et un tabac-presse signale le cœur de ce quartier.

Exceptés ces quelques activités, ce secteur est caractérisé par de l’habitat.

- Une zone d’activités en entrée de ville :**

Le secteur de la Broue a accueilli des activités artisanales (ferronnerie, ...) et un restaurant.

### Des quartiers aux différentes fonctionnalités



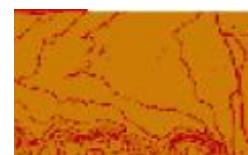
La place de la mairie au cœur du centre ancien

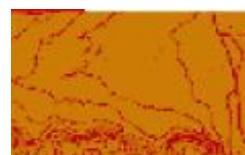
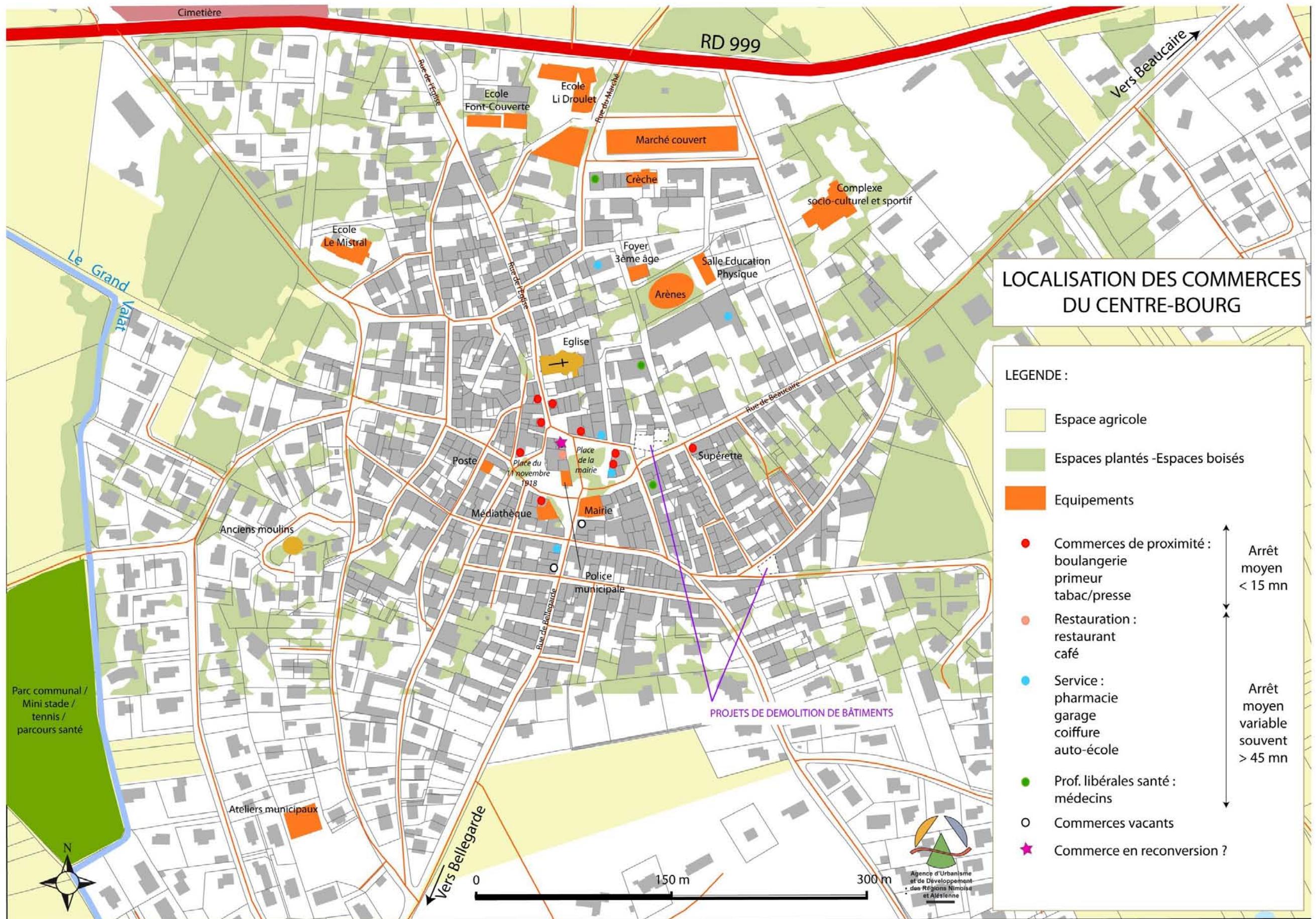


Le restaurant de la zone d’activités de la Broue



La RD999, une route départementale au trafic important





## TYPOLOGIE DES COMMERCES DU CENTRE-VILLE

- Un pôle de vie bien marqué :**

Le secteur du centre-ville rassemble les équipements structurants tels que la mairie, la Poste et l'église. Le long de la rue de l'église, sur les places de la mairie et de la Poste se regroupent les commerces traditionnels de proximité tels que le tabac-presse, la boulangerie, deux boucheries, une pharmacie,...

Le café de la place de la mairie (appelée « podium ») fait office d'animation. Celui-ci investit l'espace avec une terrasse, séparée du café par une rue et des places de stationnement.

- La supérette complémentaire :**

La supérette Proxi, un peu à l'écart, sur la route départementale RD163, mais à moins de 100 mètres du pôle de vie, complète l'offre. Génératrice de flux, sa prise en compte dans la réflexion d'un aménagement futur de la place de la mairie devrait contribuer à renforcer les liens entre ces deux sites marchands.

- Un marché hebdomadaire à dynamiser :**

Situé sur la place de la mairie, tous les vendredis matins, le marché voit diminuer le nombre d'étals. Le poissonnier faisait office de locomotive et avait un impact sur l'ensemble des commerces. Depuis son départ, la situation se dégrade. Aujourd'hui, il ne reste plus que deux étals.

Le phénomène de déprise commerciale est enclenché depuis longtemps. Le noyau commercial qui subsiste, subit la concurrence des hypermarchés et des supermarchés très proches et placés sur les grands axes de communication, captant ainsi les flux domicile-travail. L'inadaptation du noyau villageois ancien, de grande qualité architecturale, au trafic automobile qui l'encombre, fragilise encore ces commerces.

### Les lieux de concentration des commerces et services



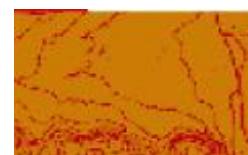
La place de la mairie, lieu de centralisation des commerces

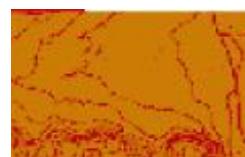
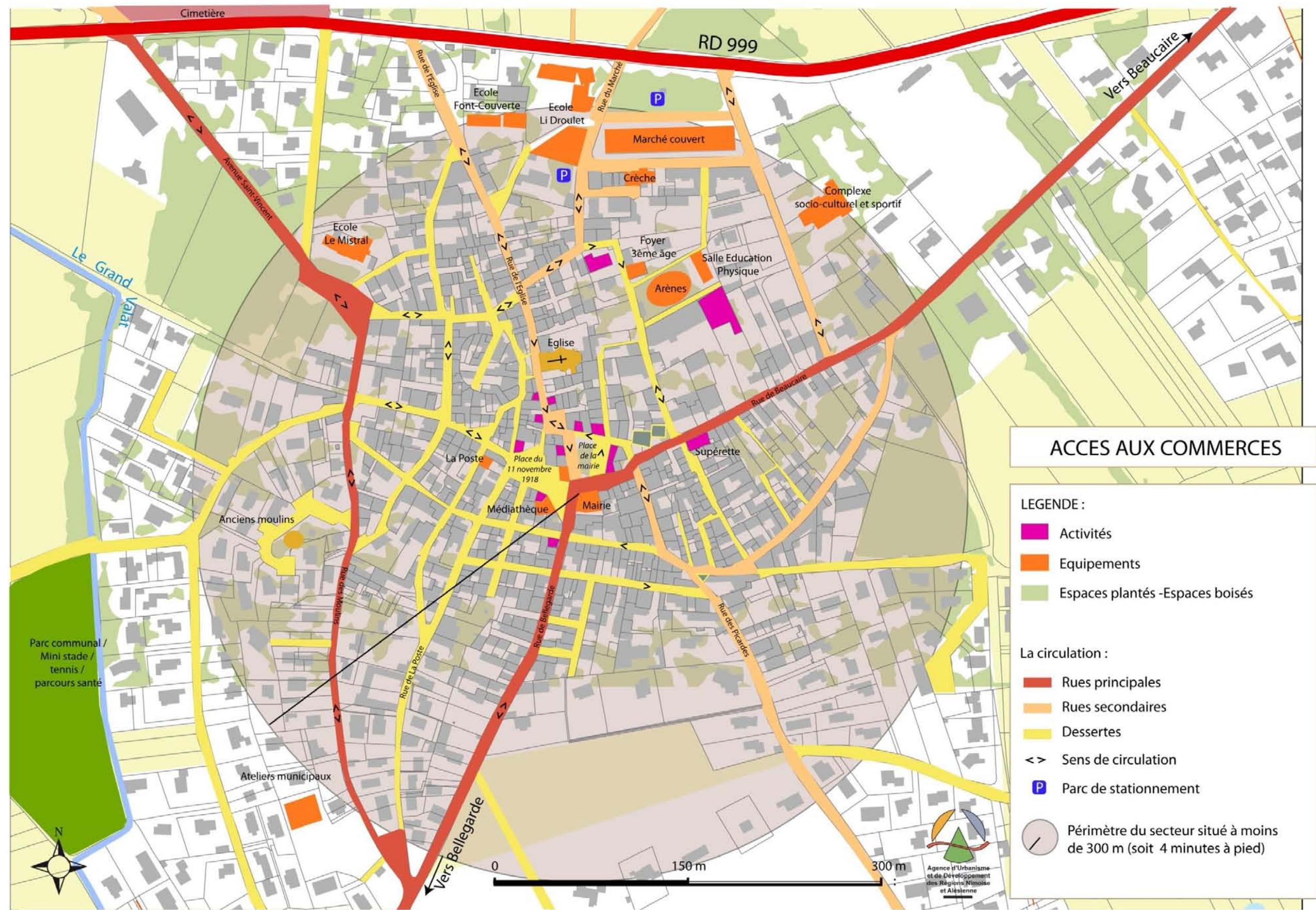


La supérette à proximité de la place de la mairie



La place et son « podium » investi par la terrasse du café





## FONCTIONNEMENT DU CENTRE-VILLE (accès aux commerces)

- **Un noyau historique à la circulation difficile :**

L'étroitesse des rues, associée à une circulation en double sens et à un stationnement anarchique, ne facilite pas le trafic des véhicules. L'étalement de la commune renforce, pour une grande partie de la population, l'habitude de prendre leur voiture pour accéder aux commerces du centre-ville.

- **Un accès direct par la RD163 :**

Jonquieres Saint-Vincent est traversée par plusieurs routes départementales, dont la RD163 qui permet de rejoindre la commune de Bellegarde. Cet axe passe devant la mairie et devant l'épicerie Proxi.

Les flux qui y sont associés, sont 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 pratiquement impossibles.

- **La complexité et le manque de cohérence de la rue de l'église :**

Seule la rue de l'église est en sens unique et débouche sur la place de la mairie. Une petite portion de quelques mètres, avant l'arrivée sur la place, a été placée en double sens afin de permettre aux véhicules d'accéder au bureau tabac. La difficulté de retournement entraîne un manque certain de sécurité.

- **Un contournement du noyau historique par l'Ouest :**

Depuis la RD999, des accès peuvent mener au centre ancien, mais ne sont pas signalés. L'accès au centre se fait par contournement, en empruntant une rue peu large en double sens, rejoignant la RD163 au Sud de la commune. Ce trajet est peu évident et ne met pas en valeur le pôle commercial.

**Un centre ancien marqué par l'étroitesse des rues et le manque de hiérarchie des voies**



Place de la mairie et rue de l'église : problème lié au double sens de circulation sur les quinze premiers mètres de la rue de l'église.



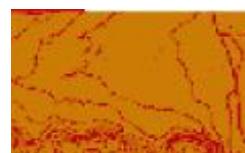
La rue de l'église permet d'atteindre directement les commerces depuis la RD999. En sens unique, elle facilite l'accès des voitures. Les piétons sont par contre contraints de marcher sur la chaussée.

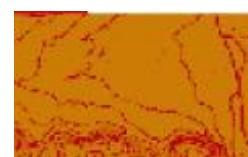
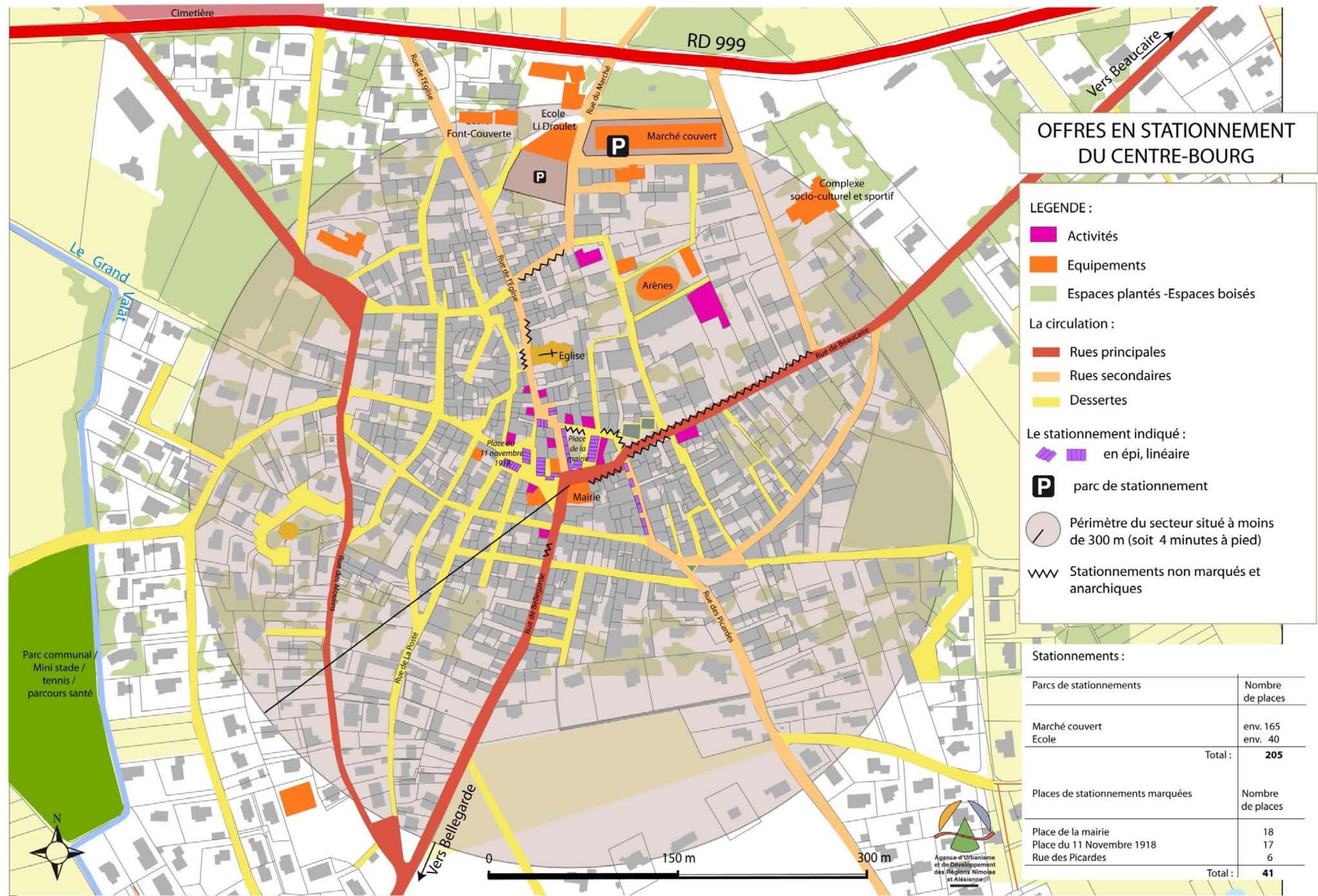


Rue de Beaucaire ou RD163, axe principal du centre-ville, où le stationnement anarchique rend la circulation difficile.



Rue de Bellegarde ou RD163 débouchant sur la place de la mairie





## OFFRES EN STATIONNEMENT

- **Secteur 1 : centre-ville**

L'offre en stationnement est pauvre en centre-ville. Doté de petites rues à double sens, le noyau ancien ne peut pas accueillir de nouvelles possibilités. On peut dénombrer aujourd'hui 41 emplacements marqués au sol au total, répartis autour de la place de la mairie et de la Poste. A part ces quelques places, tout le stationnement est anarchique.



**Une habitude de stationnement anarchique,  
des parcs de stationnements désertés**



- **Secteur 2 : marché couvert**

Jonquières Saint-Vincent possède pourtant une grande capacité de stationnement en bordure de centre-ville, sous et autour du marché couvert. Environ 165 stationnements y sont proposés. Mais, le constat démontre une sous-utilisation de ce parc.

De plus, un autre parking a été récemment créé. Celui-ci se situe en face du marché couvert et propose environ une quarantaine de places.

Sur ce secteur, ce sont donc environ 205 places disponibles, situées à 300 mètres de la mairie.

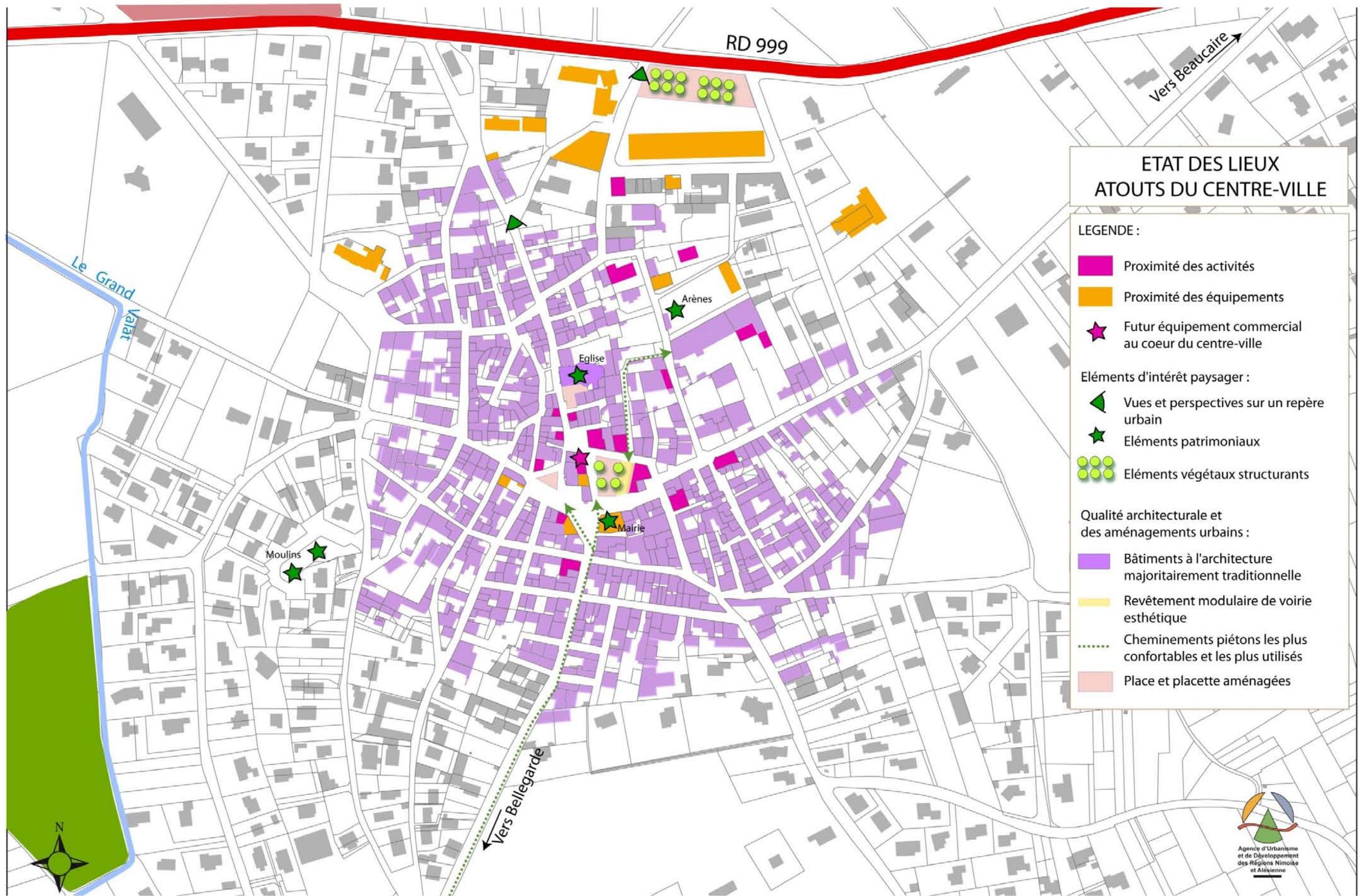


Le marché couvert, un grand nombre de places de stationnement à proximité de la RD999



Le parking de l'école





## ETAT DES LIEUX – LES ATOUTS

- En ce qui concerne le bâti :

-Un patrimoine rural présent :

Au travers de son bâti traditionnel, de son petit patrimoine religieux ou agricole, de ses arènes et de ses platanes, Jonquières Saint-Vincent est marquée par une certaine qualité du cadre de vie. De manière générale, la typologie urbaine du bâti villageois ancien, avec ses maisons traditionnelles alignées sur rue, donne un décor authentique. Il s'agit pour le commerce 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.



Chapelle à la sortie de la commune

-Des repères urbains à mettre en valeur :

L'église et la mairie constituent des signaux qui émergent du tissu urbain. Ils permettent d'être perçus d'assez loin et de servir de repère visuel. L'église est, par exemple, perceptible depuis la RD999 et fait un bon indicateur d'entrée de centre-ville.



Secteur des arènes : platanes et bâti traditionnel

-Le marché couvert, un exemple en matière d'énergies renouvelables :

Situé entre la RD999 et le noyau « administratif », dans le flux des véhicules, et à proximité directe des écoles et de la crèche, il a une position stratégique. Cette grande structure, servant actuellement de parking, a été récemment couverte de panneaux photovoltaïques.



Marché couvert et clocher d'église en arrière-plan



La mairie

- En ce qui concerne l'espace public :

Les places de Jonquières Saint-Vincent font l'objet d'un traitement particulier. Elles font part d'une grande attention, avec des aménagements paysagers souvent simples et en harmonie avec l'environnement direct.

Elles présentent un potentiel non négligeable du fait de leur fonction de rencontre et d'échanges de la population et de leur proximité avec le commerce.

Rôle esthétique et attractif, la qualité de traitement de l'enrobé est important pour la lisibilité du centre-ville et le confort des usagers.



Petite place accolée à l'église

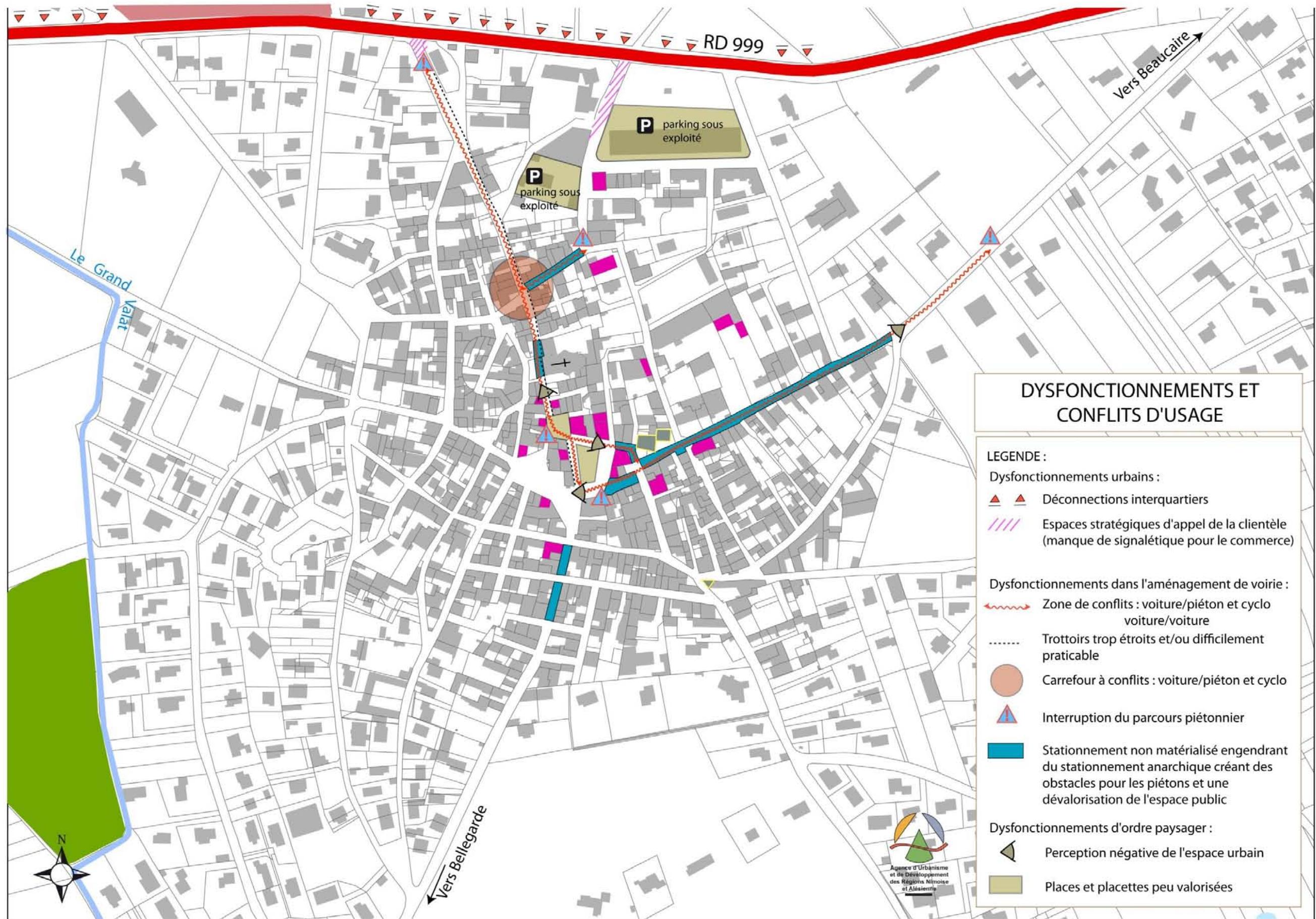


Place du 11 Novembre 1918



Revêtement de sol qualitatif de la place de la mairie





## ETAT DES LIEUX – LES DYSFONCTIONNEMENTS

- **Des problèmes de circulation piétonne :**

L'absence de plan de circulation qui organiserait le flux, nuit à l'attractivité potentielle du site.

L'absence de principe, lisible et cohérent, du stationnement contribue au stationnement désorganisé, dévalorisant et dangereux pour les piétons et les voitures. Les problèmes sont notamment localisés dans les secteurs :

- Du centre ancien où les aménagements pour les piétons sont quasiment absents et où les automobilistes conditionnent l'usage de l'espace public :

La cohabitation entre les piétons et les véhicules existe, mais, en l'absence d'un aménagement cohérent, lisible et continu, elle se fait surtout au détriment du piéton. Les parcours actuels restent dangereux et peu confortables.

- De la rue de Beaucaire :

Trop dangereuse pour les piétons, elle est essentiellement pratiquée en voiture.

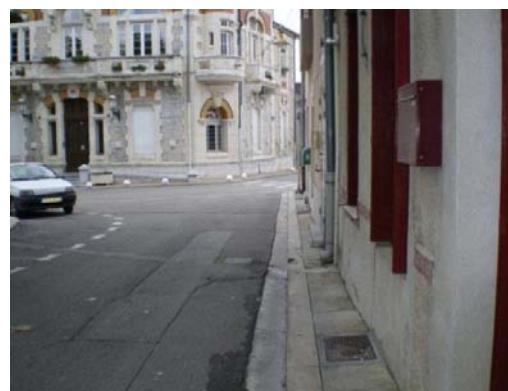


**Des trottoirs absents sur la quasi-totalité du centre ancien, une logique du « tout automobile »**

Les accès piétons jusqu'aux commerces sont difficiles :

Rue de Beaucaire à gauche, devant la supérette

Devanture du boucher située rue de l'église à gauche



Place de la mairie, côté Ouest où le trottoir est quasiment absent et la chaussée recouverte de bitume de l'autre.

- **Des espaces peu qualifiés autour des commerces :**

Certains commerces ne bénéficient pas d'environnement attractif. Le bas de la rue de l'église qui fait aujourd'hui office de parking et de zone de retournement pour les véhicules, est peu structuré et mériterait un traitement paysager plus qualitatif.

La place de la mairie est en partie refaite avec un revêtement de rue agréable à emprunter. L'espace central, appelé « podium », reste peu exploité hormis quelques tables du café.

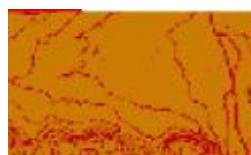


Petite place à proximité de la place de la mairie peu valorisée avec conflits d'usage à gauche

Devanture peu attractive à droite

- **Des devantures peu attractives :**

Un besoin de réhabilitation des façades paraît nécessaire pour certains commerces.



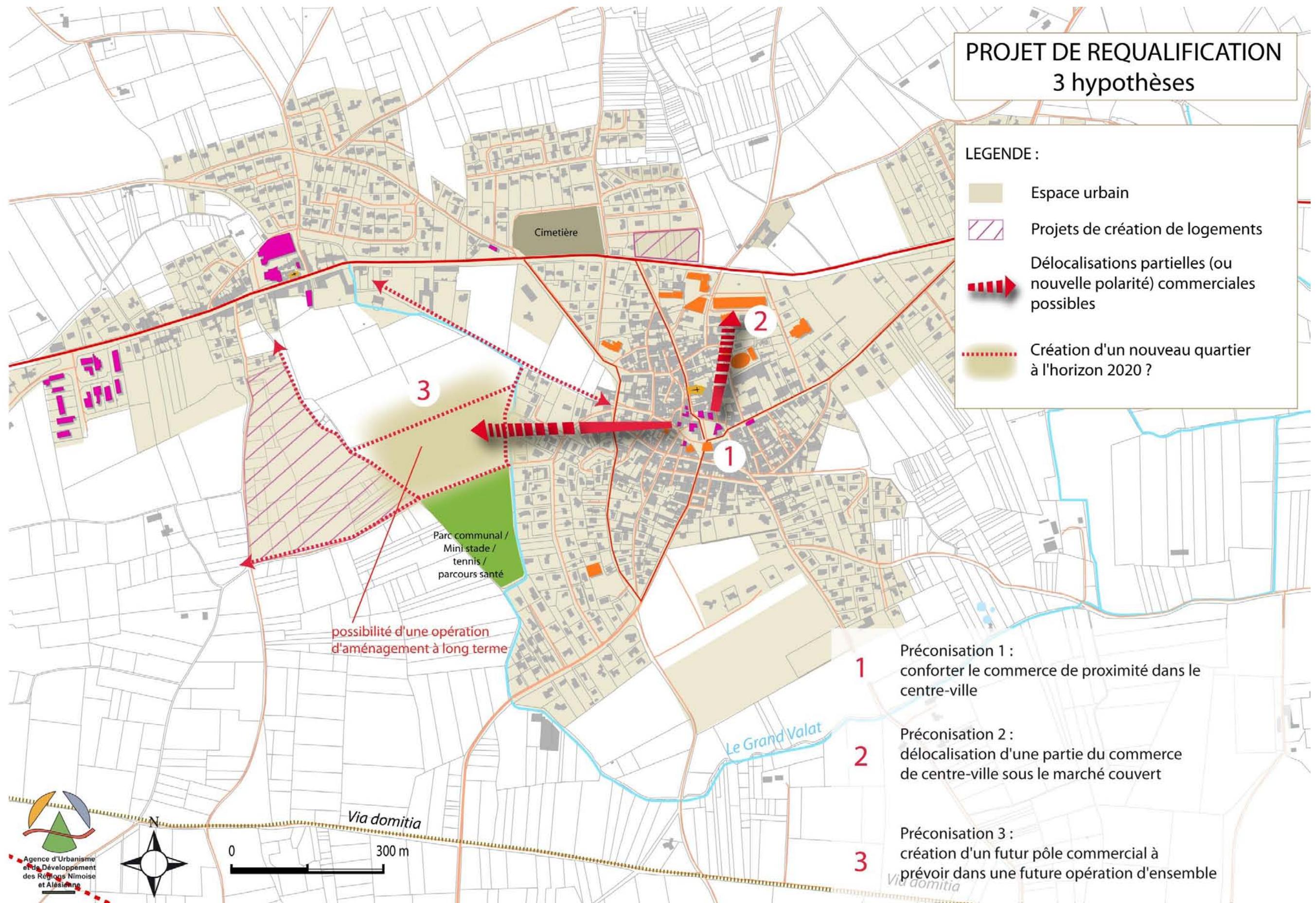


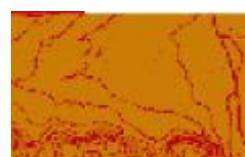
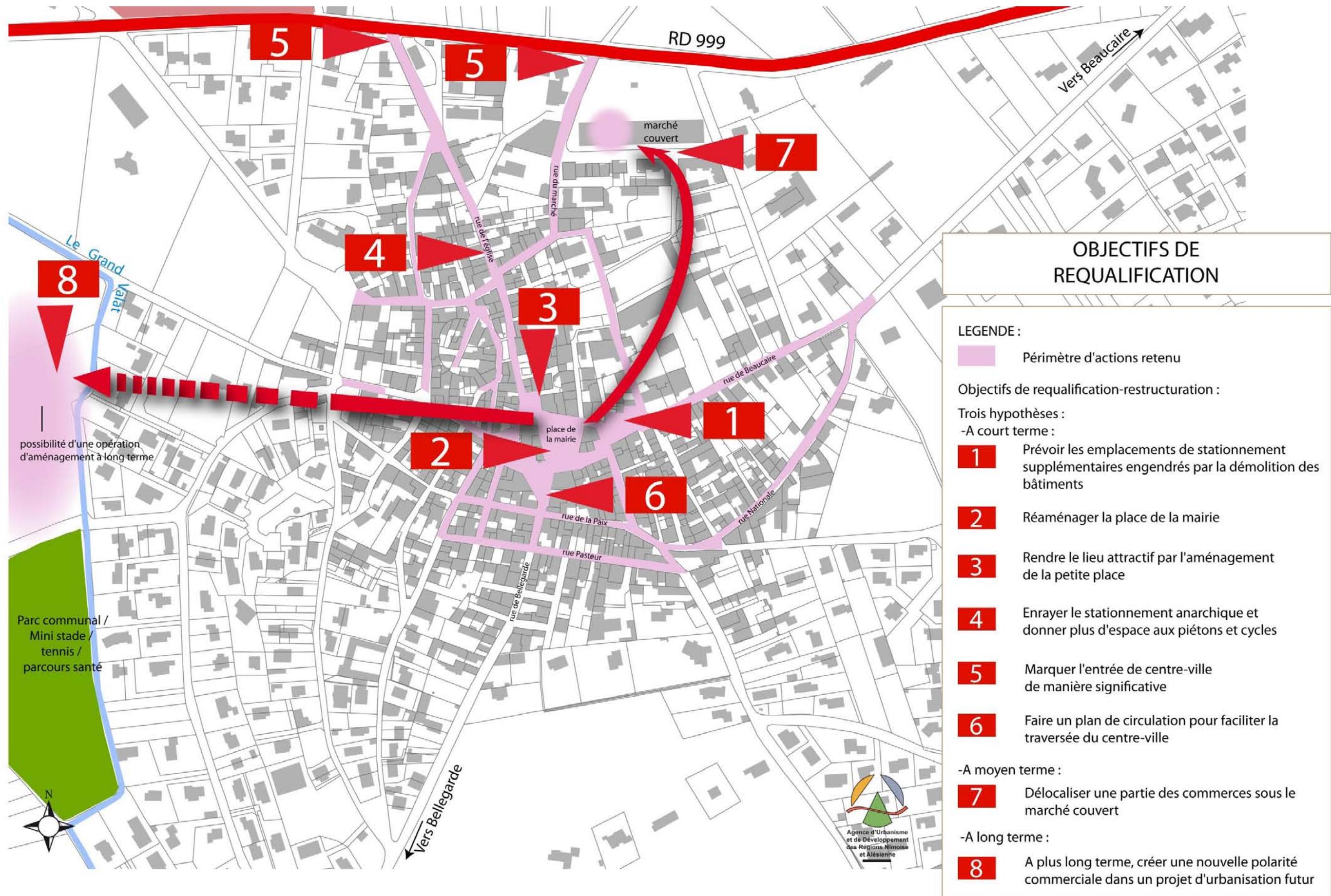
Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne

## PROJET DE REQUALIFICATION 3 hypothèses

### LEGENDE :

- Espace urbain
- Projets de création de logements
- Délocalisations partielles (ou nouvelle polarité) commerciales possibles
- Création d'un nouveau quartier à l'horizon 2020 ?





## BILAN – ENJEUX ET OBJECTIFS

En règle générale, il a été constaté pour l'ensemble du centre-ville :

- l' « invasion » de l'automobile au détriment des déplacements doux et de la qualité du cadre de vie,
- une circulation difficile liée à l'étroitesse des rues,
- un manque de lisibilité du centre-ville,
- un potentiel architectural et paysager qui pourrait être plus mis en valeur,
- un manque de liaisons entre les quartiers de lotissements et le centre-ville,
- une absence de signalétiques pour les commerces et les équipements sur les lieux stratégiques,
- un potentiel en stationnements très important à proximité du centre-ville mais peu exploité.

Les principaux enjeux ressortant de l'analyse sont de retrouver la qualité des espaces publics, contenir la pression automobile, faciliter les déplacements piétons et vélos.

Pour cela, il s'agit de :

- instaurer un plan de circulation,
- réorganiser le stationnement et l'identifier plus clairement,
- redonner de la place aux piétons et garantir leur sécurité en favorisant une meilleure cohabitation des deux modes de circulation principaux, l'automobile et la marche,
- identifier clairement l'approche du cœur de ville depuis l'extérieur.

Les objectifs de requalification, nécessaires au maintien du commerce existant, peuvent suivre trois directions selon la projection dans le temps souhaitée.

Première hypothèse : A court terme, réaménagement du noyau commercial sur place :

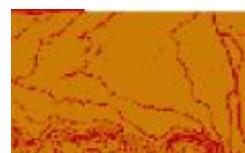
- réaménager la place de la mairie, en créant une rue piétonne pour développer un espace d'animation pour le marché et le café (possibilité d'extension de la terrasse).
- enrayer le stationnement anarchique et inciter les automobilistes à stationner sur les places prévues à cet effet.
- prévoir l'aménagement d'un futur parking à proximité de la mairie.
- privilégier les déplacements piétons en traitant les trottoirs.
- marquer l'entrée de manière significative en améliorant la signalétique.
- faciliter la circulation automobile et piétonne.

Deuxième hypothèse : tirer parti de la RD999, de la perspective du contournement et de la présence de la grande halle :

On constate la difficulté de rendre attractif et accessible un aménagement sur le pôle commercial existant du centre ancien. Cette hypothèse de long terme est compatible avec la réalisation d'une réinstallation des commerces sous la halle, avec la tenue du marché hebdomadaire, car la commune sera alors beaucoup plus peuplée, dynamisée par la proximité de la gare TGV prévue pour 2020.

En délocalisant une partie du petit commerce sous le marché couvert, celui-ci bénéficierait ainsi de la lisibilité depuis la RD999, d'un accès et d'un stationnement satisfaisant, de flux de circulation important avec les équipements scolaires et la crèche dans l'environnement immédiat.

Troisième hypothèse : Sur le long terme, la commune est appelée à se développer. Elle le fera par des formes urbaines continues et plus compactes qui rempliront les grands espaces vides. Il s'agirait alors de prévoir l'urbanisation à 20 ans, avec la création d'un nouveau pôle commercial entre le centre-ville et le pôle de Saint-Vincent qui permettrait la connection entre les lotissements existants et futurs et le centre ancien.



## PLAN DE CIRCULATION 1

### • Préconisations générales :

Au vu des problèmes de circulation relevés dans l'état des lieux liés à une trop forte présence de stationnement anarchique et à l'étroitesse des rues, il serait opportun de proposer un plan de circulation auquel s'ajoutent des propositions d'aménagement de trottoirs et de stationnement.

Un système de hiérarchisation des rues paraît essentiel. Ainsi, les rues de l'espace « cœur de ville » pourraient être définies comme des zones de rencontre au revêtement de sol qualitatif. Le contour de ce « cœur », ainsi que les axes d'entrée de centre-ville, pourraient être mis en valeur par un aménagement de qualité.

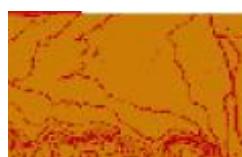
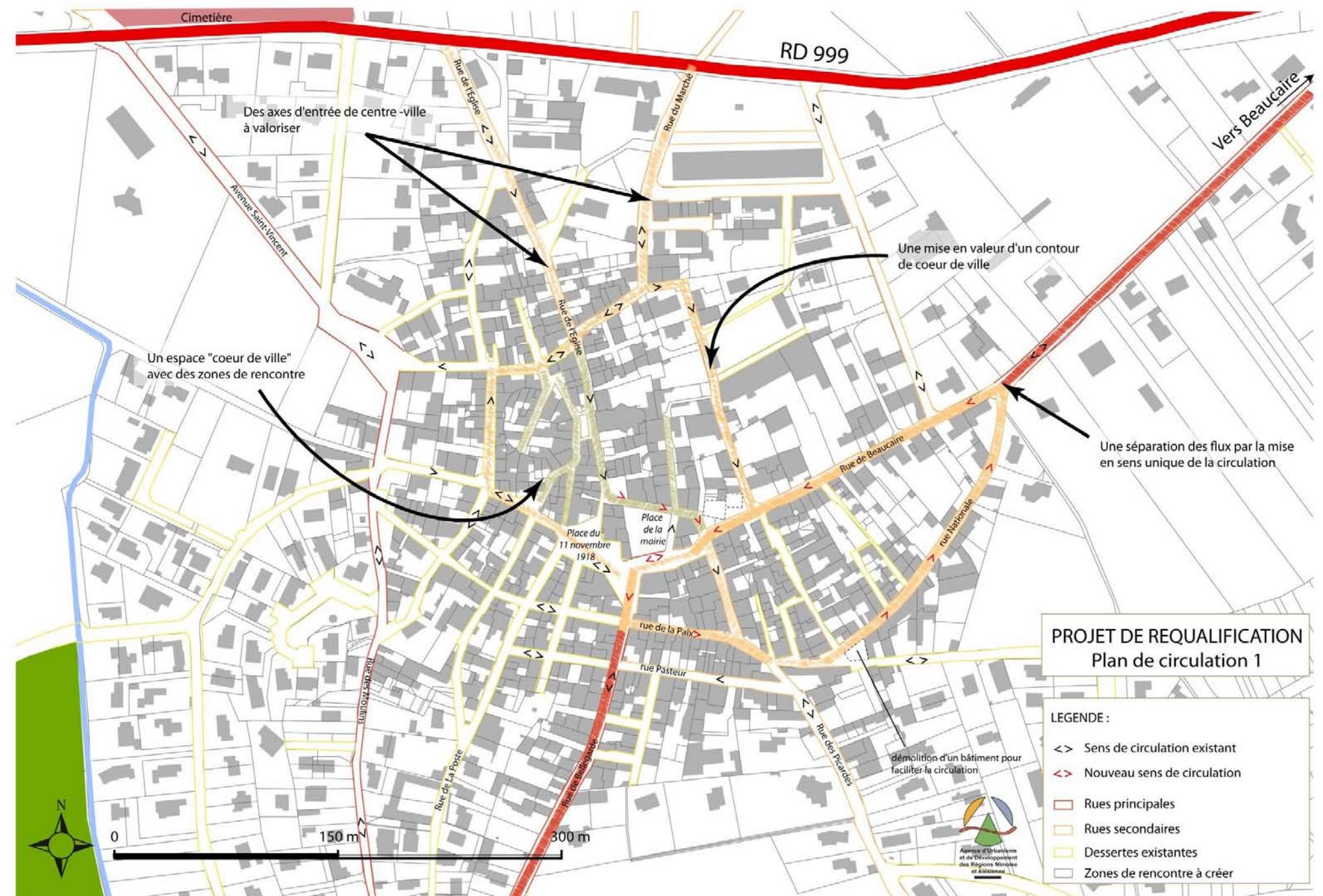
### • Variante 1 :

Ce scénario propose d'instaurer la rue de Beaucaire en sens unique afin de libérer de la place pour le stationnement et des trottoirs.

Au croisement de la rue de Beaucaire et de la rue Nationale, le sens de circulation pourrait se diviser comme suit :

-un sens entrant rue de Beaucaire jusqu'au croisement de la rue de Bellegarde et de la rue de la Paix.

-un sens sortant qui emprunterait la rue de la Paix depuis la rue de Bellegarde et qui rejoindrait la rue Nationale et enfin la rue de Beaucaire.

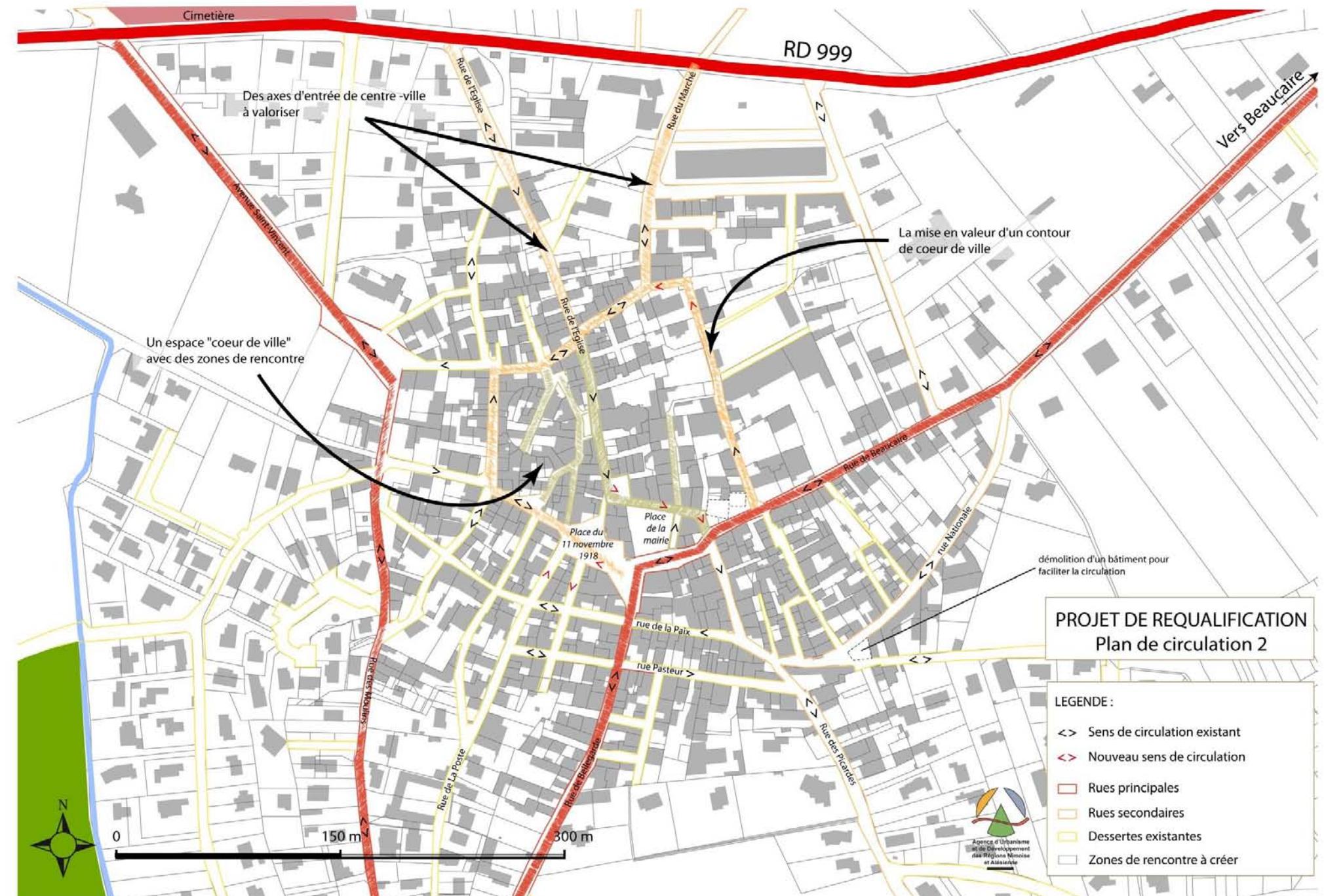


## PLAN DE CIRCULATION 2

## • Variante 2 :

Cette seconde proposition consiste à laisser la rue de Beaucaire à double sens.

Afin d'améliorer la situation actuelle et de permettre une circulation automobile fluide et sans obstacles, il est impératif d'enlever le stationnement anarchique présent aujourd'hui.

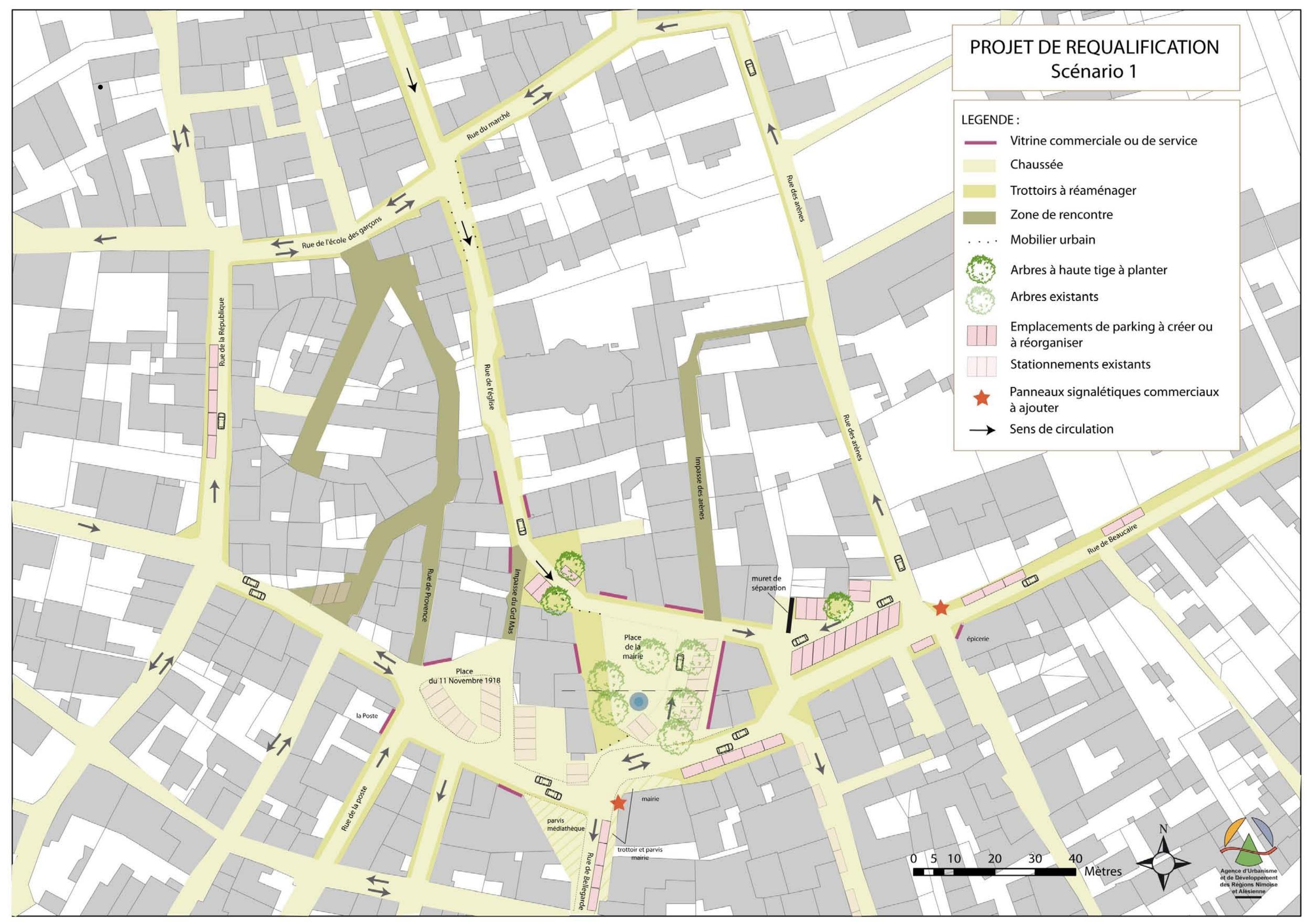


# PROJET DE REQUALIFICATION

## Scénario 1

### LEGENDE :

- Vitrine commerciale ou de service
- Chaussée
- trottoirs à réaménager
- Zone de rencontre
- Mobilier urbain
- Arbres à haute tige à planter
- Arbres existants
- Emplacements de parking à créer ou à réorganiser
- Stationnements existants
- ★ Panneaux signalétiques commerciaux à ajouter
- Sens de circulation



0 5 10 20 30 40 Mètres

## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 1 :

Le parti pris de la mise en sens unique de la rue de Beaucaire

- **Préconisations générales :**

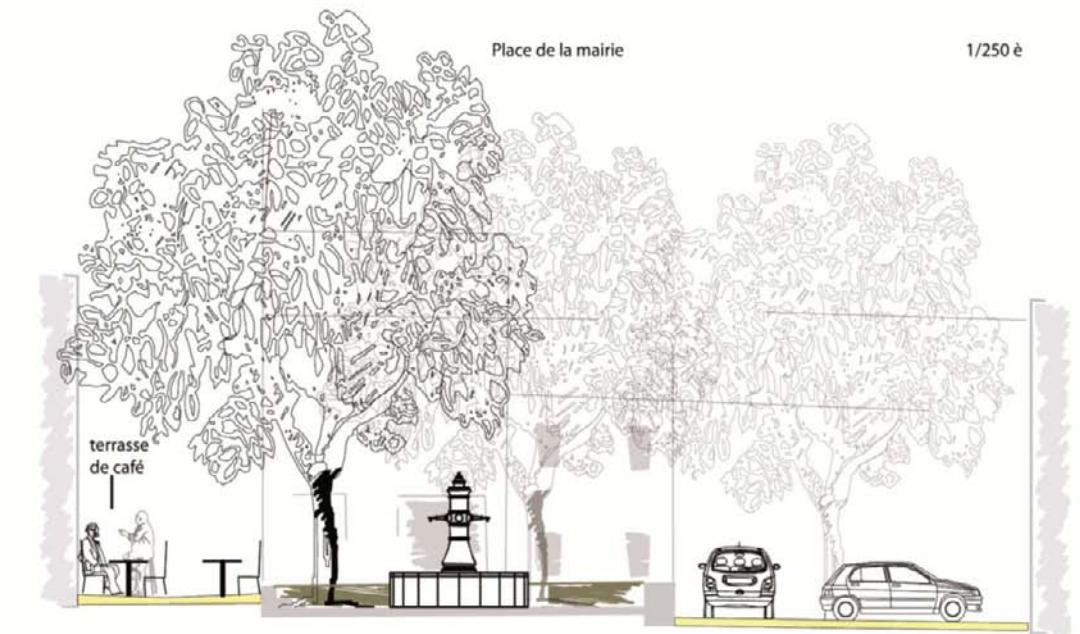
Au vu du nombre important de stationnement anarchique, il apparaît le besoin de matérialiser les emplacements situés à proximité du pôle commercial et de donner la possibilité d'un système de rotation efficace des véhicules.

L'absence de qualité des espaces piétonniers en centre-ville nécessite un réaménagement des trottoirs.

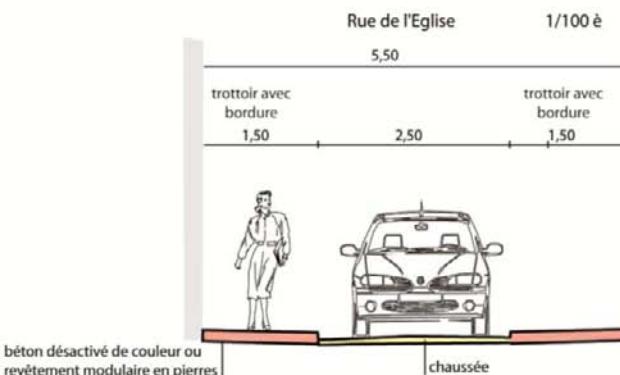
- **Aménagements proposés :**

- valoriser la place de la mairie en créant une rue piétonne et la mise en place d'une fontaine.
- réaménager la rue de l'église depuis la RD999 par la création de jalonnements piétonniers. La rue de l'église se termine par une petite place qui mérite une valorisation paysagère et un traitement de sol de qualité. Trois places de stationnement en zone bleue permettraient une rotation rapide des véhicules et de la clientèle.
- créer une nouvelle poche de stationnement, en face de la supérette, par la démolition de deux maisons de village qui permettrait d'accueillir 10 nouvelles places de parkings à proximité de la place de la mairie.
- aménager des places de stationnement longue durée et un trottoir de chaque côté de la rue de Beaucaire, opération permise par la mise en sens unique de la rue.
- instaurer des zones bleues pour le stationnement proche des commerces.
- mettre en sens unique la rue des arènes afin de permettre la création d'un trottoir.
- créer des trottoirs de chaque côté de la chaussée des rues de la République, de l'école des garçons et du marché.
- implanter une signalétique adaptée à chaque entrée du pôle commercial.

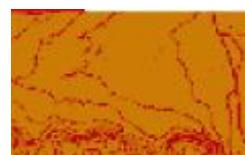
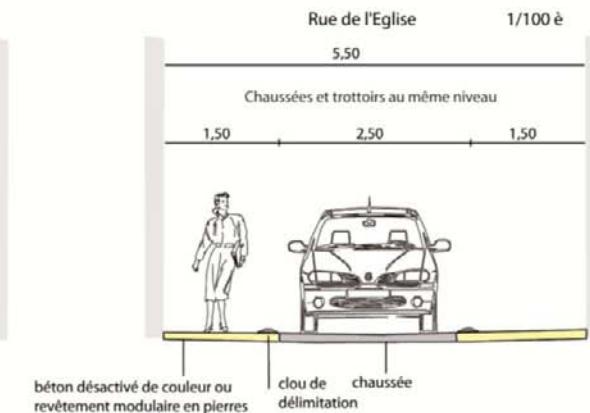
**Exemple de coupes : place de la mairie et sa rue piétonne, aménagements possibles de la rue de l'église**



*Aménagement de type classique :*



*Aménagement dans l'esprit de la zone de rencontre :*

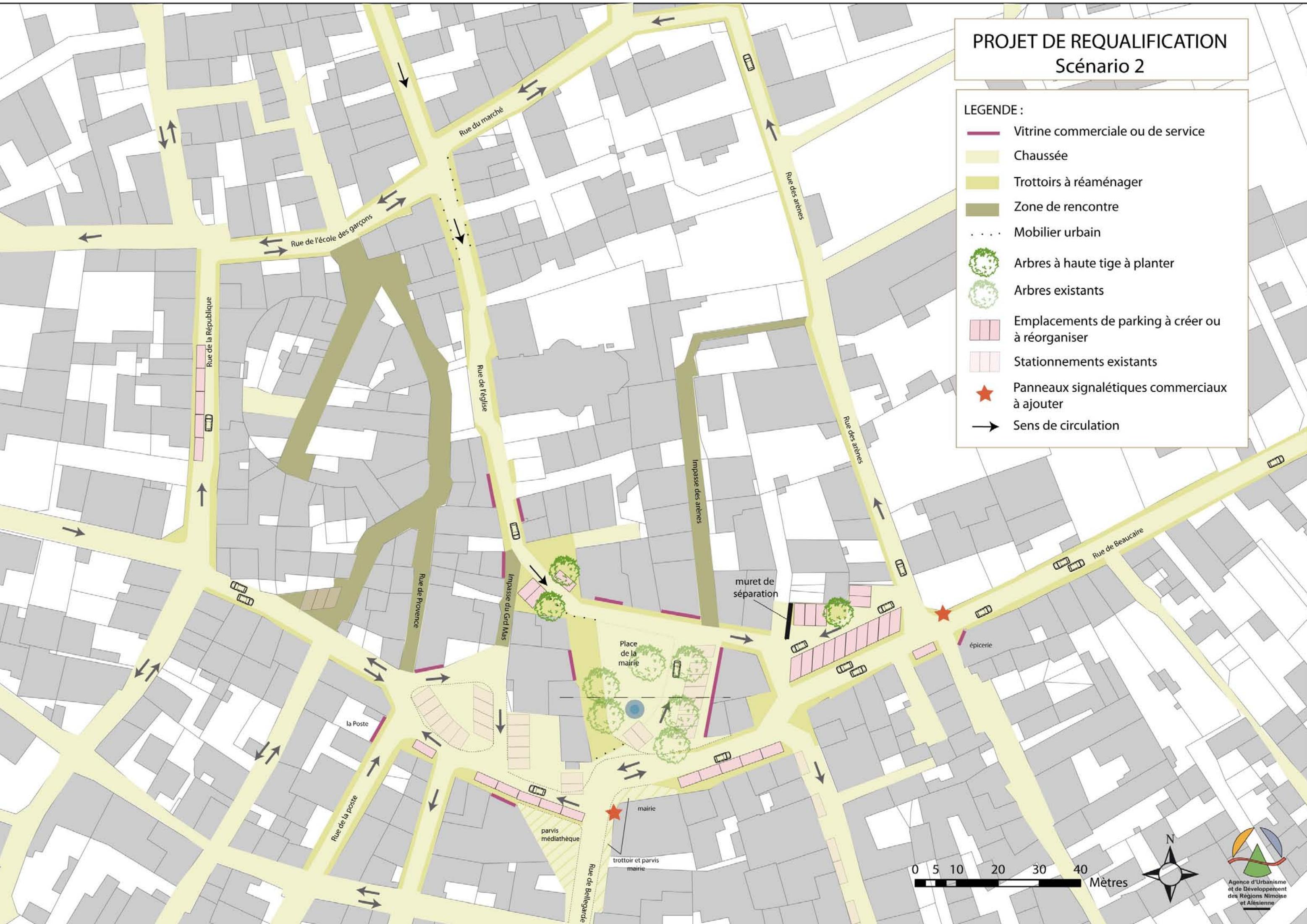


## PROJET DE REQUALIFICATION

### Scénario 2

#### LEGENDE :

- Vitrine commerciale ou de service
- Chaussée
- Trottoirs à réaménager
- Zone de rencontre
- ... Mobilier urbain
- Arbres à haute tige à planter
- Arbres existants
- Emplacements de parking à créer ou à réorganiser
- Stationnements existants
- ★ Panneaux signalétiques commerciaux à ajouter
- Sens de circulation



0 5 10 20 30 40 Mètres

## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 2 :

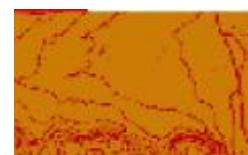
Le parti pris de la mise en sens unique de la place du 11 Novembre 1918

- **Aménagements proposés :**

Par rapport à la proposition 1, seuls les points suivants varient :

- créer des trottoirs rue de Beaucaire : dans ce scénario où la rue de Beaucaire reste à double sens, la création de trottoirs est prioritaire au stationnement. Il s'agit en effet de favoriser le cheminement piéton entre les quartiers périphériques et le centre-ville.
- instaurer un sens unique sur la place du 11 Novembre 1918 : ce changement de plan de circulation autoriserait la création de places de stationnement supplémentaires à proximité immédiate du pôle commercial. Cela compenserait la perte issue de l'aménagement de la rue de Beaucaire.

Supprimer le stationnement anarchique dans la rue de Beaucaire et offrir des trottoirs de qualité pour les piétons



Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne

## PROJET DE REQUALIFICATION Entrée Nord

LEGENDE :

- Chaussée
- Trottoirs à réaménager
- Panneaux signalétiques commerciaux à ajouter
- Sens de circulation
- Stationnement existant
- Arbre existant

0 5 10 20 30 40 Mètres

Rue de l'église

RD999

Ecole

Parc de stationnement existant

Rue du marché

Crèche

terrain de boules existant

Parc de stationnement existant

Accueillir sous le marché couvert certains commerces du centre ancien.

**Marché couvert**

Laisser, sous le marché couvert, une place disponible pour le marché hebdomadaire/vide-grenier

## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 3 :

Valorisation des entrées Nord et proposition de délocalisation de commerces sous le marché couvert

- **Préconisations générales :**

Le marché couvert, grande structure métallique, qui accueille actuellement un parking, est sous-utilisé.

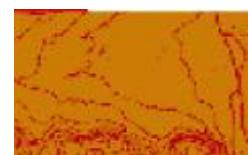
A moyen terme, le marché couvert se montre comme un lieu stratégique pour le commerce de proximité. Au vu du manque de stationnement en centre-ville, la délocalisation de certains commerces sur ce site leur permettrait de bénéficier d'une facilité à la fois de stationnement, d'accessibilité et de lisibilité. Ce serait le moyen efficace de résister à la concurrence des grandes surfaces en utilisant quelques-uns de leurs points forts.

L'aménagement de la place de la mairie (fontaine, piétonisation,...) n'est pas contradictoire avec un projet de délocalisation du commerce sous la halle, car cet espace garderait sa vocation de lien social du fait de la permanence des équipements qui y seront toujours, mairie, bibliothèque, poste, le café,...

- **Aménagements proposés :**

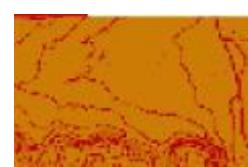
- mettre en place une signalétique adaptée aux croisements des rues du marché et de l'église avec la RD999.
- aménager un jalonnement piétonnier suffisamment large en direction du pôle commercial du centre-ville.

Le marché couvert, une structure métallique en tant que potentiel futur pour le commerce ?





VALLABREGUES



Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne

## VALLABREGUES : SITUATION ET CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE

- Une commune isolée :**

A 6 kilomètres au Nord de Tarascon, Vallabregues est une commune du département du Gard, isolée de par la difficulté d'accès causée par le franchissement du Rhône. Son territoire communal possède en effet la particularité d'être séparé en deux par le fleuve avec la partie urbanisée sur la rive gauche.

Les axes routiers sont peu nombreux autour de cette commune. Deux routes départementales permettent toutefois de la relier à Tarascon ou à Avignon via Barbentane, par la RD183, ou de rejoindre le village de Saint Pierre de Mézoargues par la RD81.

- Un caractère très rural et villageois :**

Située dans une plaine agricole, la moitié de la superficie de Vallabregues est composée de terres cultivées.

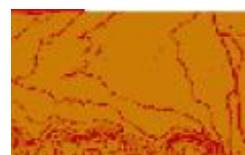
La fin des années 1960 et les années 1970 ont été marquées par l'exode rural et un vieillissement de la population. L'arrivée d'une nouvelle population plus citadine va changer la donne en transformant la composition sociale et démographique. Depuis les années 1980, la commune reprend un rythme croissant. En 2008, on comptait 1296 habitants, soit une progression de 8.5% depuis 1999.

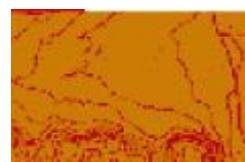
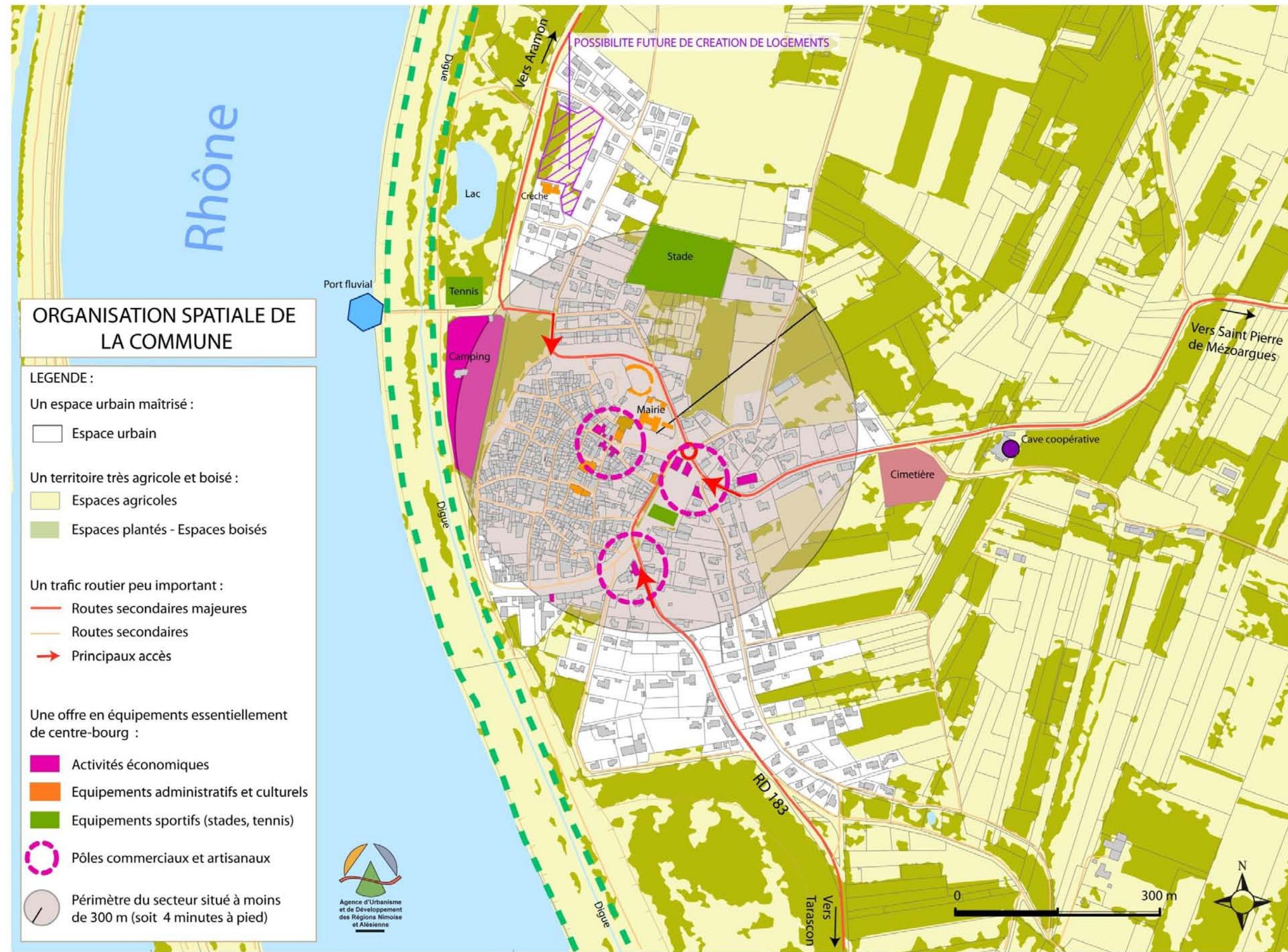
Les contraintes, liées au risque d'inondation, l'ont obligée à maîtriser et à adapter son urbanisation, ce qui lui confère cet aspect encore très villageois.

**La maîtrise de l'urbanisation liée à la proximité du Rhône**



Vallabregues, vue du ciel





## ORGANISATION SPATIALE DE LA VILLE DE VALLABREGUES

- Un cœur historique lisible et préservé :**

Vallabregues présente un noyau urbain concentrique, caractérisé par un dédale de petites rues étroites et un bâti traditionnel dense essentiellement en R+2. Ce centre ancien est ceinturé par des rues très larges et de grandes places composées de platanes, donnant ainsi un aspect très agréable et ombragé sur tout le pourtour du centre-ville.

Les équipements scolaires, culturels et administratifs dans le centre ancien. A gauche, les arènes et à droite la mairie.



- Des quartiers périphériques peu étendus et une urbanisation limitée :**

Depuis la fin des années 1970, l'urbanisation est sortie de ce centre ancien pour offrir, dans son environnement direct, un habitat, de type maisons pavillonnaires, plus adapté aux besoins contemporains. Le bâti s'est implanté le long des axes routiers en suivant la courbe du Rhône, donnant ainsi l'aspect d'un croissant urbain.

Actuellement, avec la révision du PPRI du Rhône, la commune est contrainte de réduire son développement urbain.

- Des équipements très centralisés :**

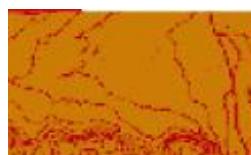
La taille de cette commune a favorisé une centralisation des activités commerciales et de services, ainsi que des équipements. Seule la crèche se situe à l'extérieur de l'écusson dans les quartiers périphériques.

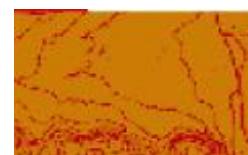
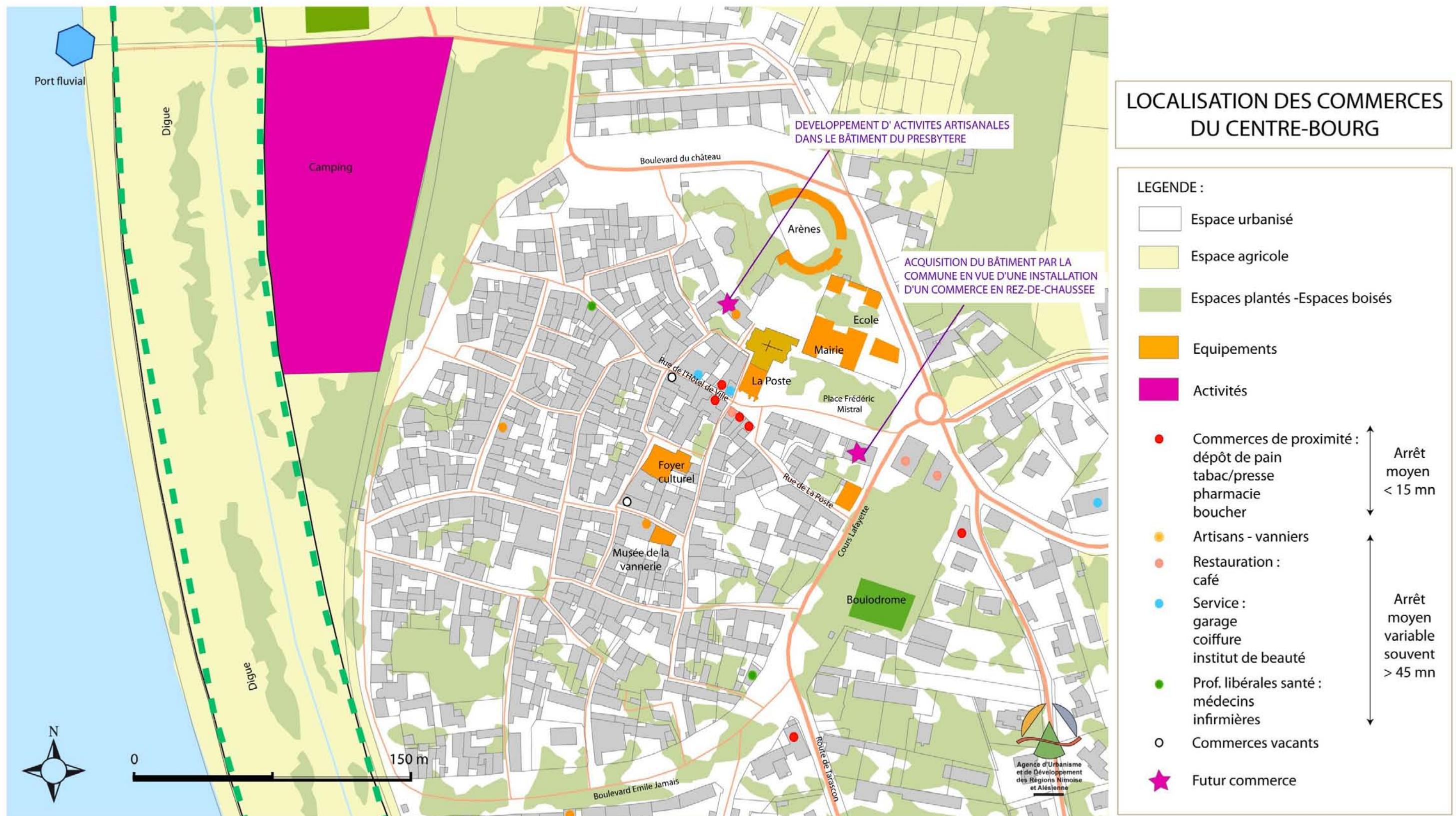


Proximité du Rhône et du lac favorables à l'activité touristique (port de plaisance d'une trentaine d'anneaux, camping,...)

- Des activités touristiques proches du centre-ville :**

Entre l'écusson et le fleuve, un camping fait la transition entre le petit port fluvial, le lac et le cœur villageois. Ces activités sont un facteur économique important pour Vallabregues et seront à prendre en compte dans la définition des projets d'aménagement pour le commerce.





## TYPOLOGIE DES COMMERCES DU CENTRE-VILLE

- Un centre animé :**

Le site marchand est dans l'environnement immédiat d'équipements structurants comme la mairie, l'église, l'école,... Situé à l'entrée du centre ancien, il intègre bâti traditionnel et espaces publics de qualité.

Avec ses commerces et ses équipements concentrés autour du carrefour des routes départementales, le site réunit à la fois les atouts de proximité, de facilité de stationnement, de convivialité avec les espaces dédiés aux loisirs (boulodrome, fêtes de village,...) et d'authenticité.

- Une supérette complémentaire :**

La supérette Coccinelle est légèrement à l'écart (moins de 3 minutes à pieds de la mairie) et complète l'offre du site marchand du centre-ville. Située sur l'entrée Sud du bourg, elle bénéficie directement du trafic automobile de la route départementale RD183, tout en étant en périphérie du centre ancien.

- L'activité artisanale en tant qu'attraction touristique :**

Vallabrègues est reconnue pour son activité de vannerie. Auparavant, de nombreux vanniers habitaient le village. Le déclin de l'activité a fait perdre le dynamisme de cette commune. Mais, toujours attachée à sa spécialité, elle organise tous les ans, une fête sur ce thème et accueille chaque été un rassemblement festif et international de vanniers. Son musée est également un équipement qui donne à ce village une attraction culturelle et touristique.

L'artisanat devrait se développer dans l'ancien presbytère où un artisan travaille déjà le cuir.

**Une commune bien équipée en services et en commerces connue pour sa spécificité artisanale**



Le petit commerce de la rue de l'Hôtel de ville



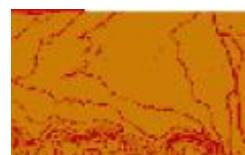
En centre-ville, des grandes places ombragées dédiées aux loisirs, bénéfiques pour l'activité commerciale

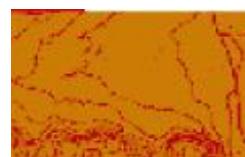
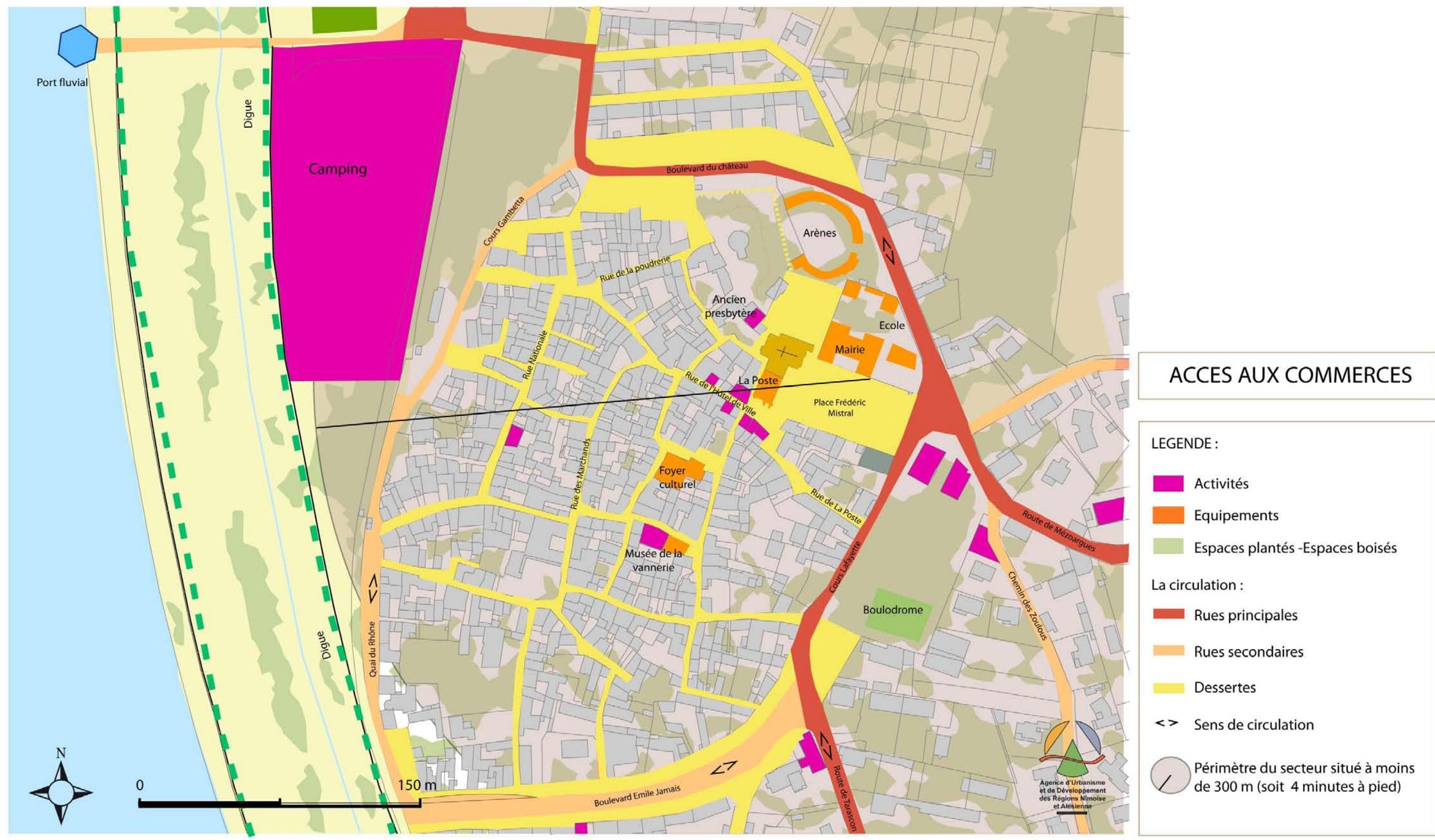


La supérette localisée en sortie du centre ancien et bénéficiant de ses propres places de parking



Les artisans vanniers ou chaisiers ont forgé une réputation internationale de la commune





## FONCTIONNEMENT DU CENTRE-VILLE (accès aux commerces)

- Le centre-ville est un passage obligatoire avec un accès direct sur le site marchand :**

La route départementale passe en centre-ville, au niveau du carrefour de la mairie. C'est l'axe le plus important, qui permet au site marchand de profiter du flux des usagers et des résidents du centre-ville et des quartiers périphériques.

- Un noyau historique qui « fonctionne » à part :**

L'écusson est peu accessible en automobile et par conséquent, à l'écart de la circulation. Essentiellement emprunté par les résidents, il s'agit d'un lieu calme et propice à la promenade.

- Des déplacements en modes doux pour rejoindre le centre-ville :**

Si Vallabrègues s'est développée avec des quartiers pavillonnaires, elle n'a pas oublié de traiter les liaisons piétonnes et cyclos.

Seul un tronçon entre la supérette et le site marchand se voit être délicat sur le cours Lafayette mais ce passage peut être évité en passant par la grande place ou encore par le centre ancien.

- Une lisibilité et une signalétique peu marquées :**

Il faut toutefois signaler un manque de lisibilité, depuis le carrefour, des commerces situés rue de l'hôtel de ville, qui se trouvent retirés au fond de la place de la mairie.

L'axe du camping et du port jusqu'au centre-ville pourrait également bénéficier d'un point d'appel en vue d'interpeler les touristes vers les commerces de proximité.

**Un pôle commercial facilement accessible**



Exemple de boulevard sur le pourtour du centre ancien



Des déplacements doux mis en évidence - rue des Zoulous



Des déplacements doux depuis le quartier périphérique Nord



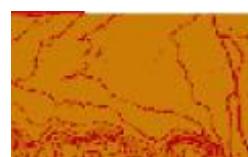
Un centre ancien peu pratique pour les voitures

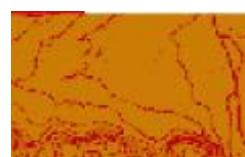
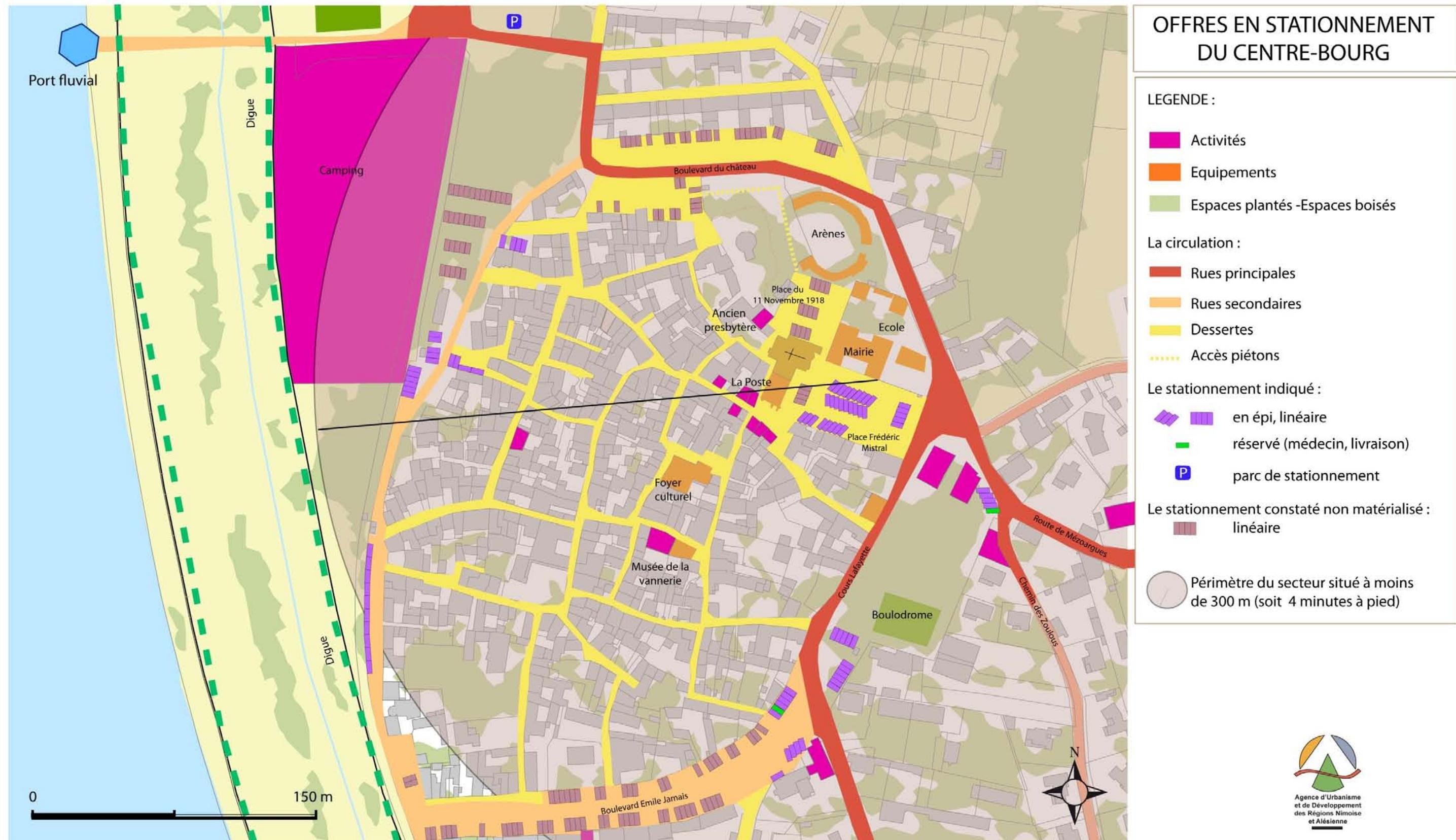


Entrée de la place de la mairie où les commerces sont peu visibles



Un cheminement piéton agréable depuis le boulevard du château jusqu'au pôle commercial





## OFFRES EN STATIONNEMENT

### De nombreuses possibilités de stationnement

Au total, ce sont environ 80 emplacements marqués au sol. A ceux-ci, s'ajoute un grand nombre de places « informelles ». Cette offre se répartie comme suit :

- **Secteur 1 : place de la mairie – place du 11 Novembre 1918**

31 places y sont proposées. Doté d'un potentiel en stationnements généreux, le commerce traditionnel de proximité de la rue de l'Hôtel de Ville possède une bonne accessibilité en voiture.

De plus, un autre parking, situé à l'arrière de l'église et de la mairie, place du 11 Novembre 1918, permet d'étendre cette capacité mais, l'absence de marquage au sol engendre, par contre, un stationnement plutôt instinctif, sans réelle organisation.

- **Secteur 2 : les cours périphériques**

Tout autour du centre ancien, de larges couloirs entre les habitations et la chaussée, peuvent servir à la fois de stationnements, de desserte des maisons et de promenade pour les piétons. Sans aucune signalisation, les voitures sont garées de manière intuitive. La capacité est difficilement chiffrable surtout que, d'une façon générale, l'espace n'est pas totalement utilisé.



Place Frédéric Mistral, parking central de la commune devant la mairie



Place du 11 Novembre 1918, parking derrière l'école



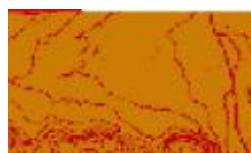
Boulevard Emile Jamais, de nombreuses places « informelles » utilisées

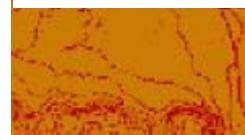


Places de stationnement « informelles » en bordure du boulevard du château



Proximité du parking de la place Frédéric Mistral avec les commerces (ici en arrière-plan)





## ETAT DES LIEUX – LES ATOUTS

### Un patrimoine architectural riche et bénéfique pour le commerce



Détail architectural



Détail architectural



L'église, place Frédéric Mistral



La mairie, place Frédéric Mistral



Le presbytère, derrière l'église



Des devantures préservées, à la mémoire d'anciens commerces dans les rues du centre ancien



### Des espaces publics de grande qualité paysagère

#### Les rues à l'intérieur de l'écusson :

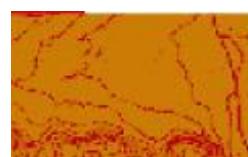
Avec leur revêtement modulaire, les rues de Vallabregues présentent un espace de circulation esthétique, idéal pour les promenades. Même si elles sont ouvertes à la circulation, les contraintes sont telles que les véhicules restent en périphérie. Certains habitants n'hésitent pas à fleurir leur devanture devant de porte embellissant ainsi les lieux.

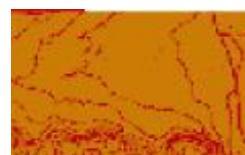
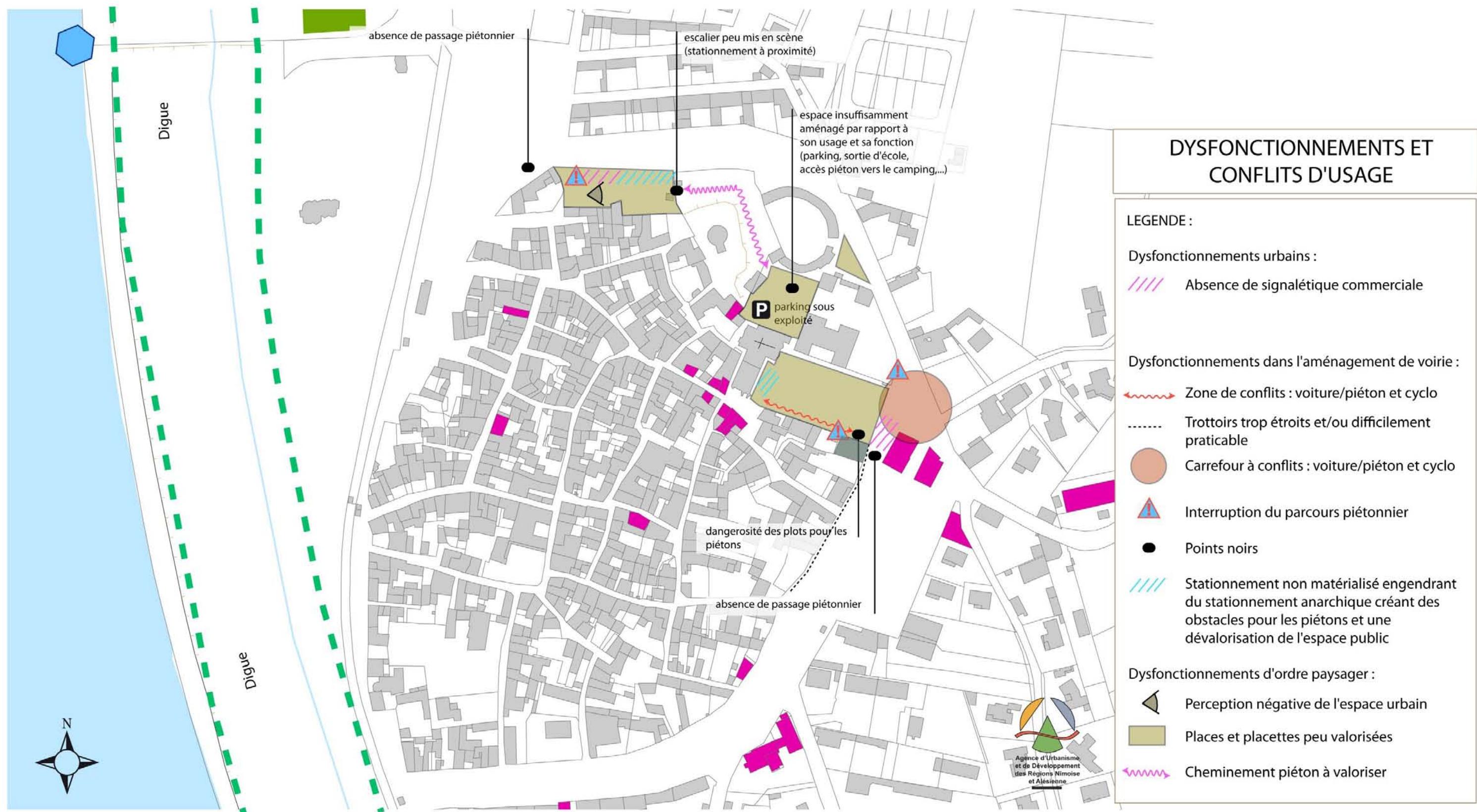


Grande place du Cours Lafayette, servant de boulodrome



Petite place à l'intérieur du centre ancien





## ETAT DES LIEUX – LES DYSFONCTIONNEMENTS

- **Un vieillissement des locaux commerciaux :**

Si l'architecture traditionnelle est bénéfique aux commerces d'un point de vue esthétique et du jeu de mise scène, le vieillissement du bâti pose tout de même certains problèmes. Les locaux commerciaux en activité souffrent notamment d'un vieillissement avec des façades défraîchies ou peu attractives, et deviennent inadaptés aux besoins des normes actuelles.

**Des places et des façades commerciales peu mises en valeur**



- **Un manque de signalétiques :**

A part le panneau d'informations situé en face de la supérette, la commune ne possède pas de signalétique commerciale.

Petit pôle commercial dans des locaux vieillissants : des problèmes de normes. Le boucher ne possède pas, par exemple, de laboratoire.

- **Une place de la mairie peu mise en valeur :**

Encombrée de véhicules, la place de la mairie, jouxtant les commerces de la rue de l'Hôtel de ville, ne joue pas son rôle de place centrale attractive et esthétique. Les perspectives visuelles sur les bâtiments, comme la mairie ou l'église, ne sont pas du tout mises en valeur. Les cheminements piétons ne sont pas bien lisibles ou sont encombrés de voitures.

- **Une circulation difficile sur la place du 11 novembre 1918 :**

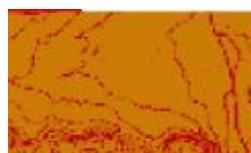
Avec son parking non organisé, son accès trop étroit pour permettre une entrée/sortie à deux voitures, ajouté au déplacement de l'entrée de l'école sur le côté de cette place, la circulation peut devenir compliquée à certaines heures de la journée. Notons également que ce parking, isolé derrière les bâtiments de la mairie et de l'église, est actuellement sous-utilisé du fait d'un problème d'insécurité.

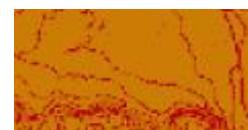
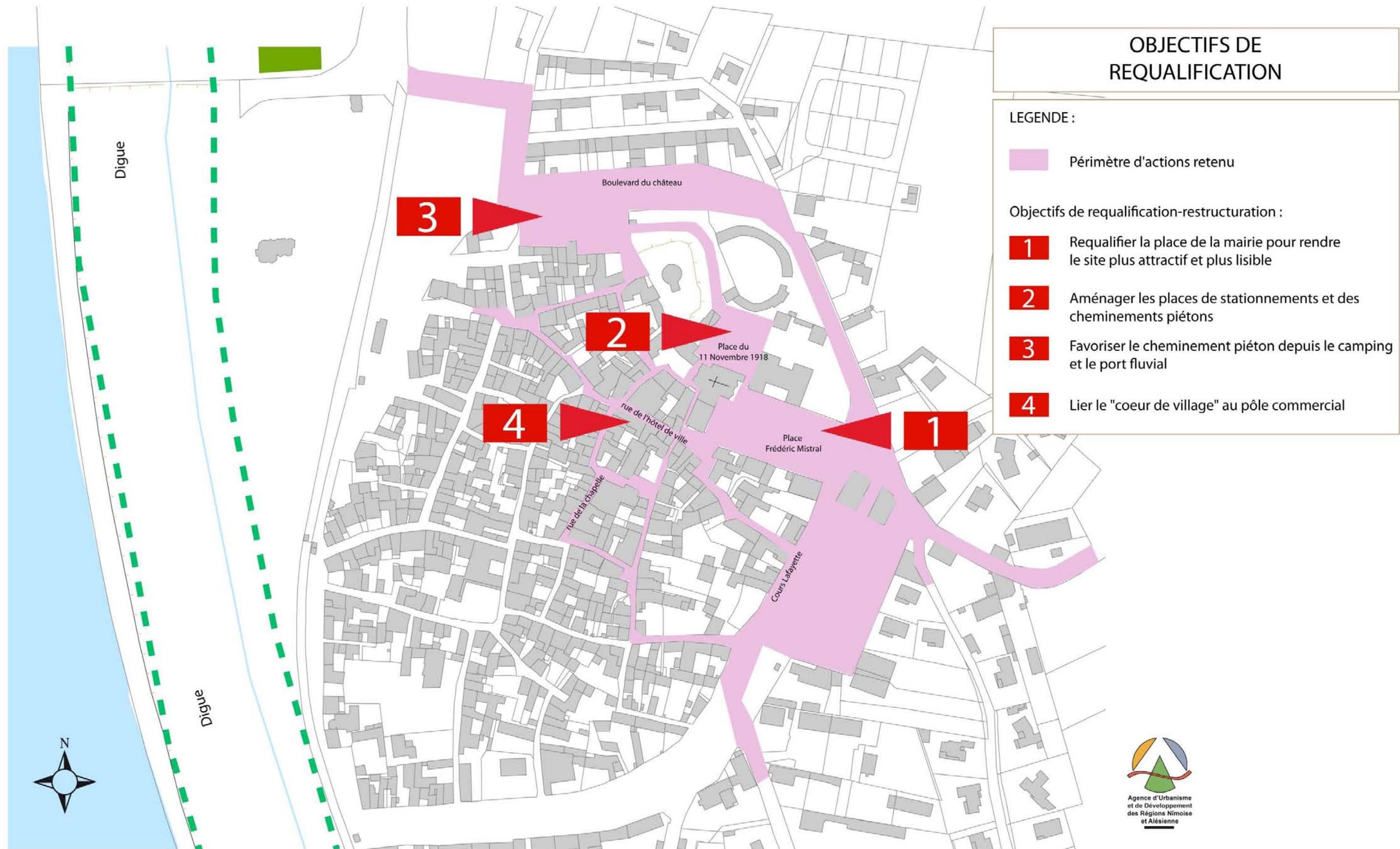


Place Frédéric Mistral : un trottoir impraticable, obligeant le piéton à utiliser la chaussée.



Des bornes de voirie en bordure de trottoir, dangereuses pour les piétons.





## BILAN – ENJEUX ET OBJECTIFS

L'état des lieux fait essentiellement apparaître :

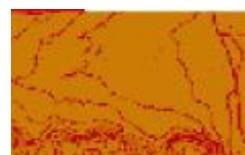
- un manque de lisibilité du pôle commercial situé rue de l'Hôtel de Ville depuis le carrefour d'entrée de ville.
- un trop grand nombre de véhicules stationnés sur la place de la Mairie, rendant cet espace moins convivial.
- la forte présence de patrimoine et d'architecture de qualité autour du pôle commercial.
- un camping et un port fluvial situé à proximité du centre-ville offrant une clientèle touristique intéressante.

Les enjeux pour maintenir le commerce sont liés à :

- la qualité de la place de la Mairie comme lieu fédérateur, de convivialité, d'authenticité et de qualité de cadre de vie (prise en compte du futur commerce).
- l'organisation du stationnement sur la place de la Mairie.
- la lisibilité du commerce.

Les objectifs à atteindre pour une meilleure prise en compte du commerce dans les aménagements :

- requalifier la place de la Mairie pour rendre le site attractif et lisible en :
  - ✓ réduisant et en réorganisant le stationnement nuisible à l'image de cette place.
  - ✓ favorisant des accès piétons entre les équipements scolaires, administratifs et le pôle commercial.
  - ✓ jouant sur les perspectives visuelles pour mettre en valeur le patrimoine.
- aménager et structurer le parking derrière l'église en :
  - ✓ marquant les emplacements au sol.
  - ✓ créant des cheminements piétons.
  - ✓ végétalisant l'espace pour plus de convivialité.
- favoriser le cheminement piéton depuis les sites touristiques comme le camping et le port fluvial jusqu'au pôle commercial en :
  - ✓ rendant l'entrée Nord plus attractive et plus adaptée aux piétons.



## PROJET DE REQUALIFICATION

### Scénario 1

#### LEGENDE :

- Vitrine commerciale ou de service
- Chaussée
- Trottoirs à réaménager
- Plantations d'essences rustiques et peu consommatoires en eau à créer
- ★ Objet de vannerie à créer en tant que symbole de l'activité artisanale de la commune
- .... Mobilier urbain
- Arbres à haute tige à planter
- Arbres existants
- Arbustes
- Emplacements de parking à créer ou à réorganiser
- ★ Panneaux signalétiques commerciaux à ajouter
- Sens de circulation
- Parc à vélos



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 1 :

### Requalification de places et nouvelles offres en stationnement

#### Préconisations générales :

Les places Frédéric Mistral et du 11 Novembre 1918 nécessiteraient une requalification afin de marquer le rôle centralisateur de ce site et de le rendre plus attractif.

- valoriser la place par un traitement paysager :  
La butte de l'ancien cimetière, située sur les hauteurs, devrait faire l'objet d'un aménagement paysager avec une table d'orientation au sommet.  
Afin de lier ce projet à la requalification de la place du 11 Novembre 1918, un cheminement piéton de qualité pourrait partir de la place pour rejoindre ce site.

#### Aménagements proposés :

##### Place Frédéric Mistral :

- créer un site à forte valeur patrimoniale et paysagère : certains éléments patrimoniaux pourraient être mis en valeur par un jeu de perspectives visuelles. Pour cela, l'espace devant la mairie nécessiterait d'être ouvert et dégagé des véhicules. Un traitement paysager, avec une végétation adaptée, offrirait un site de qualité.
- réduire la zone de stationnement actuelle, qui serait alors concentrée sur la première moitié de la place (20 emplacements de parking au lieu de 31). Ces emplacements pourraient être réglementés en zone bleue.
- réduire la largeur de la chaussée en entrée de place, ce qui autoriserait la création d'un parvis commercial pour le futur commerce.
- créer un trottoir, côté Sud, suffisamment large pour les personnes à mobilité réduite.
- requalifier le parvis de la Poste et de l'église par la création de larges escaliers sur toute la longueur des deux bâtiments et créer une rampe d'accès sur le côté pour les personnes à mobilité réduite.
- prévoir une signalétique commerciale à l'entrée de la place.

##### Place du 11 Novembre 1918 :

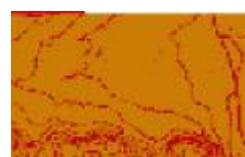
- rendre son accès plus privatif et organiser le stationnement :  
La largeur du passage vers cette place ne permet pas le croisement de deux véhicules. Afin d'éviter les problèmes de circulation, d'insécurité et de délinquance, il pourrait être envisagé l'installation d'une barrière à l'entrée de cette place. Le parking pourrait alors être utilisé le jour, par les personnels de la mairie, de l'école ou encore par l'artisan qui travaille au presbytère, et la nuit, par les résidents. Ces emplacements réservés permettraient de libérer ainsi un maximum de places de stationnements place Frédéric Mistral.

##### Place d'entrée Nord du centre ancien :

- créer un point d'appel de la clientèle touristique vers le pôle commercial et développer la zone de stationnement :  
Cette place, située entre le camping et le centre ancien, pourrait faire l'objet d'une requalification pour faciliter le cheminement et la lisibilité du pôle commercial du centre ancien.  
La rampe servant auparavant pour la pesée des camions, parallèle au boulevard du château, pourrait aujourd'hui servir de contre-allée pour desservir une ligne d'emplacements de parking.  
L'espace résiduel, derrière le stationnement, pourrait être requalifié comme une zone de rencontre, où les riverains pourraient partager cet espace avec les piétons. Un traitement de sol de qualité pourrait alors être attribué, afin de marquer l'entrée en centre ancien et de signaler la présence de piétons.
- prévoir une signalétique commerciale adaptée à l'entrée de cette place.

##### Boulevard du château :

- créer de nouvelles places de stationnement pour compenser la réduction des emplacements sur les places Frédéric Mistral et du 11 Novembre 1918.



## PROJET DE REQUALIFICATION Scénario 2

### LEGENDE :

- Vitrine commerciale ou de service
- Chaussée
- Trottoirs à réaménager
- Plantations d'essences rustiques et peu consommatoires en eau à créer
- ★ Objet de vannerie à créer en tant que symbole de l'activité artisanale de la commune
- ... Mobilier urbain
- Arbres à haute tige à planter
- Arbres existants
- Arbustes
- Emplacements de parking à créer ou à réorganiser
- ★ Panneaux signalétiques commerciaux à ajouter
- Sens de circulation
- Parc à vélos



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 2 :

Développement de zones de rencontre/optimisation du stationnement dans un nouveau carrefour

- **Aménagements proposés :**

Idem que précédemment, excepté pour :

Place Frédéric Mistral :

A la différence du précédent schéma d'aménagement, ce scénario 2 propose la mise en place d'une zone de rencontre sur l'ensemble des deux places afin de réduire la vitesse de circulation automobile au minimum et de privilégier un espace partagé, où le piéton pourrait circuler partout sans contraintes et sans obstacles.

Carrefour d'entrée :

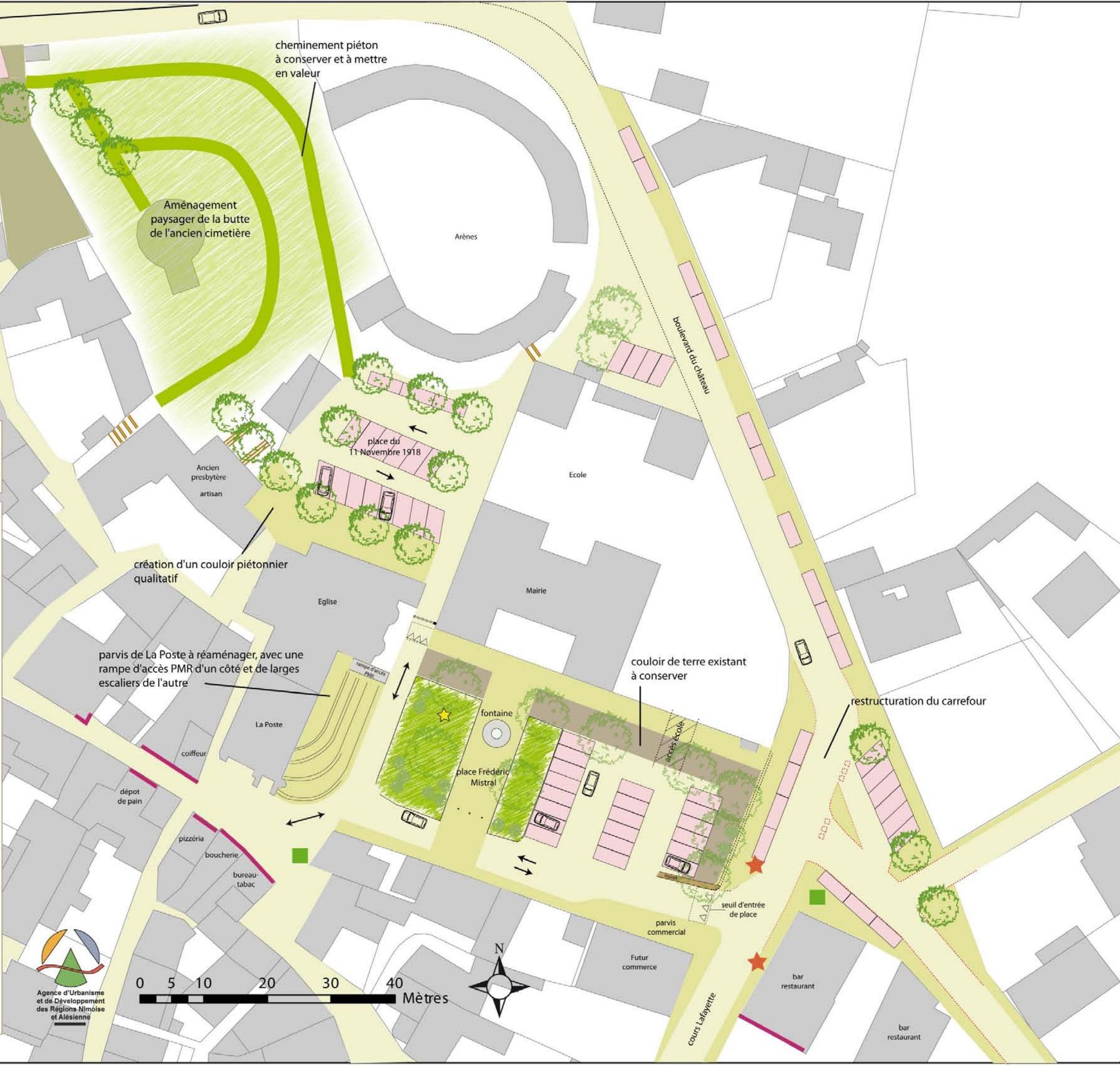
Le carrefour d'entrée fait l'objet d'un projet de restructuration. Il prévoit l'aménagement d'un rond-point avec des espaces « résiduels » (espaces verts). En considérant ce rond-point comme un giratoire urbain où la vitesse de circulation est au moins inférieure à 50 km/h., il serait plus opportun d'utiliser cet espace « vide » pour du stationnement. 10 places supplémentaires pourraient ainsi être créées.



## PROJET DE REQUALIFICATION Scénario 3

### LEGENDE :

- Vitrine commerciale ou de service
- Chaussée
- Trottoirs à réaménager
- Plantations d'essences rustiques et peu consommatrices en eau à créer
- ★ Objet de vannerie à créer en tant que symbole de l'activité artisanale de la commune
- ... Mobilier urbain
- Arbres à haute tige à planter
- Arbres existants
- Arbustes
- Emplacements de parking à créer ou à réorganiser
- ★ Panneaux signalétiques commerciaux à ajouter
- Sens de circulation
- Parc à vélos



## PROPOSITION D'AMENAGEMENT 3 :

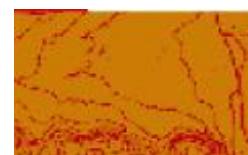
Un carrefour d'entrée de centre-ville plus « urbain »

- **Aménagements proposés :**

Idem que précédemment, excepté pour :

Carrefour d'entrée :

Ce nouveau schéma propose une toute autre alternative au projet de carrefour d'entrée. Le carrefour devient, ici, un carrefour urbain « classique » de centre-ville, ce qui optimise l'espace environnant pour le stationnement.



## CONCLUSION

- **Des préconisations d'aménagement pour renforcer l'attractivité des centres anciens :**

Les centres-villes de chaque commune présentent des besoins de requalification pour renforcer l'attractivité commerciale.

Cette étude urbaine a dégagé les atouts à mettre en valeur et les dysfonctionnements à enrayer. Pour chaque commune de la CCBTA, il est ressorti un ou plusieurs scénarios selon les cas. Confrontés aux résultats de l'étude économique menée par la Chambre du Commerce et de l'Industrie et de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, ces projets sont associés à un travail d'enquêtes auprès des consommateurs et des commerçants.

Il appartient aujourd'hui aux élus de porter les projets d'aménagements retenus, via une concertation avec la population.

Suite à ces propositions d'aménagement, le phasage et le chiffrage des opérations devront être définis. Notons que, pour certaines communes, des particularités doivent être prises en compte, notamment pour l'établissement des phasages des opérations. Il s'agit de :

➤ BEAUCAIRE :

Alors qu'elle n'a pas encore réalisé la 3<sup>ème</sup> tranche de son FISAC communal, Beaucaire entre dans l'étude du dossier FISAC intercommunal. Cette situation oblige à prendre en compte les éléments suivants :

- respect des délais de carence entre deux opérations FISAC ayant le même objet (ramenés à deux ans depuis la loi LME de 2008),
- définition du phasage en fonction des possibilités d'articulation entre les deux dossiers.

➤ BELLEGARDE :

Dans le cadre du projet de réaménagement de la RD3, le dossier FISAC de la commune de Bellegarde doit être en phase avec l'étude effectuée par le cabinet IRIS, en cours de finalisation (aménagements, phasages, chiffrage,...).

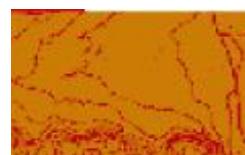
Afin de réaliser les travaux d'ici la fin de l'année 2012, la commune souhaiterait déposer la demande de subvention au plus vite.

- **Des préconisations d'aménagement et d'animation :**

Outre l'apport d'un aménagement urbain qualitatif, la situation commerciale des centres-villes pourra également être dynamisée par des actions d'animation.

Cette étude urbaine pourra donc être complétée par des préconisations d'animation, de type marchés, foires, accompagnement, ...etc.

➤ **Qu'elles soient de l'ordre de l'investissement ou de fonctionnement, les actions retenues doivent être relayées par la mise en place d'un travail de communication auprès des commerçants et des habitants.**





Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne

## ANNEXE – DONNEES STATISTIQUES (INSEE)

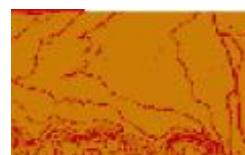
BEAUCAIRE (2008)	Population totale	15505 hab.
	Nombre de ménages	6217 ménages
	Population/âge :	
	0-19 ans	4241 hab.
	20-64 ans	8944 hab.
	65 ans et +	2320 hab.
	Population active	10072 hab.
FOURQUES (2008)	Equipement automobile des ménages :	
	0 voiture	1245 ménages (soit 20 %)
	1 voiture	3223 ménages (soit 51.8 %)
	2 voitures ou plus	1749 ménages (soit 28.1 %)
	Population totale	2888 hab.
	Nombre de ménages	1233 ménages
	Population/âge :	
BELLEGARDE (2008)	0-19 ans	646 hab.
	20-64 ans	1822 hab.
	65 ans et +	420 hab.
	Population active	1962 hab.
	Equipement automobile des ménages :	
	0 voiture	72 ménages (soit 5.8%)
	1 voiture	543 ménages (soit 44%)
JONQUIERES SAINT-VINCENT (2008)	2 voitures ou plus	618 ménages (soit 50.2%)
	Population totale	3042 hab.
	Nombre de ménages	1171 ménages
	Population/âge :	
	0-19 ans	875 hab.
	20-64 ans	1740 hab.
	65 ans et +	428 hab.
Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne	Population active	1971 hab.
	Equipement automobile des ménages :	
	0 voiture	116 ménages (soit 9.9%)
	1 voiture	507 ménages (soit 43.4%)
	2 voitures ou plus	545 ménages (soit 46.7%)
	Population totale	3042 hab.
	Nombre de ménages	1171 ménages

BELLEGARDE (2008)	Population totale	6183 hab.
	Nombre de ménages	2407 ménages
	Population/âge :	
	0-19 ans	1680 hab.
	20-64 ans	3723 hab.
	65 ans et +	779 hab.
	Population active	4127 hab.
JONQUIERES SAINT-VINCENT (2008)	Equipement automobile des ménages :	
	0 voiture	247 ménages (soit 10,3%)
	1 voiture	1111 ménages (soit 46%)
	2 voitures ou plus	1055 ménages (soit 43,7%)
	Population totale	3042 hab.
	Nombre de ménages	1171 ménages
	Population/âge :	

## ANNEXE – DONNEES STATISTIQUES (INSEE)

VALLABREGUES (2008)	Population totale	1298 hab.
	Nombre de ménages	Données non disponibles
	Population/âge :	
	0-19 ans	323 hab.
	20-64 ans	762 hab.
	65 ans et +	214 hab.
	Population active	838 hab.
Equipement automobile des ménages :		
0 voiture		73 ménages (soit 13%)
1 voiture		251 ménages (soit 44.9%)
2 voitures ou plus		236 ménages (soit 42.2%)

EVOLUTION DE LA POPULATION 1982 - 2008				
Communes	1982	1990	1999	2008
Beaucaire	12840	13400	13767	15505
Bellegarde	3924	4508	4929	6183
Fourques	2047	2251	2544	2888
Jonquières Saint-Vincent	1825	2260	2743	3042
Vallabregues	960	1016	1196	1298



## CONTACT

### REALISATION DE L'ETUDE :

Etienne TOUSSAINT, Directeur Adjoint

Hélène PAGE, Assistante d'étude

### CARTOGRAPHIES :

AUDRNA

### SUIVI DU DOSSIER :

Etienne TOUSSAINT, Directeur Adjoint

[Etienne.toussaint@audrna.com](mailto:Etienne.toussaint@audrna.com) – 04.66.29.43.53

Martine CAHUZAC, Chargée d'étude

[martine.cahuzac@audrna.com](mailto:martine.cahuzac@audrna.com) – 04.66.29.09.42.



Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne