



Zone d'Aménagement Concerté à vocation d'Habitat

||||||| **SUD CANAL** |||||||

DOSSIER DE CREATION

Sommaire

1	Rapport de presentation	3
1.1	Introduction	3
1.2	Objet et justification de l'opération	5
1.2.1	Objet de l'opération	5
1.2.1.1	Objectifs du PLH	5
1.2.1.2	Objectifs du PLU	6
1.2.2	Justification de l'opération	6
1.3	Description de l'état du site et de son environnement.....	7
1.3.1	Situation	7
1.3.2	Approche urbaine	9
1.3.3	Accessibilité	11
1.3.4	Contexte urbain et paysager	12
1.3.5	Reportage photographique	15
1.3.6	Orientations et contraintes du projet	17
1.4	Programme global prévisionnel des constructions.....	25
1.5	Raisons pour lesquelles le projet a été retenu	26
2	Plan de situation	29
3	Plan de délimitation du périmètre de ZAC	30
4	Dispense d'Etude d'impact.....	31
5	Régime au regard de la Taxe d'Aménagement.....	31

1 RAPPORT DE PRESENTATION

1.1 INTRODUCTION

La ville de Beaucaire se situe à la frontière Est du département du Gard, sur la rive droite du Rhône, au centre d'un triangle formé par Nîmes à l'Ouest, Avignon au Nord-Est et Arles au Sud. Elle se trouve au croisement de grandes régions historiques : le Languedoc et la Provence, et d'espaces naturels remarquables : la Camargue (au Sud) et le plateau des Costières (au Nord).

La diversité des territoires accessibles depuis Beaucaire lui offre un cadre environnemental de grande qualité. Tout d'abord, Nîmes n'est située qu'à 15km à l'Ouest. La préfecture du Gard fait donc office de principale influence urbaine, grâce à ses 150 000 habitants intra-muros (250 000 habitants dans l'aire urbaine), mais aussi historique, comme le démontre l'afflux de touristes en période estivale, venant visiter ses monuments et participer à ses férias et festivals. A égale distance au Nord-Est se situe Avignon, la "cité des papes", plus grande ville et chef-lieu du Vaucluse, qui offre à Beaucaire un deuxième pôle urbain accessible immédiatement. D'ailleurs, si Avignon est historiquement classée en seconde position en terme démographique avec ses 90 000 habitants, il n'en reste pas moins que l'étalement urbain impressionnant de l'agglomération avignonnaise permet aujourd'hui à la ville de trouver une nouvelle dimension. Ainsi, englobant désormais statistiquement parlant les pôles d'Orange, Carpentras et Cavaillon, l'aire urbaine d'Avignon compte en 2011, 515 000 habitants. Soit désormais, plus de deux fois plus que sa voisine nîmoise.

On comprend ainsi que la ville de Beaucaire est située à un carrefour urbain et naturel très fréquenté, connaissant des évolutions démographiques toujours plus fortes, marquant le territoire par l'alternance entre paysages urbains et naturels. Ainsi, si Nîmes et Avignon sont les deux principaux pôles urbains situés à proximité immédiate, c'est aussi sans compter sur Arles (limitrophe de Beaucaire) et ses 53 000 habitants, mais aussi Salon-de-Provence.

Dans ce maillage urbain relié par des importants axes de communication, subsistent de grandes régions naturelles remarquables. Ainsi, si à petite échelle le Parc Naturel Régional des Alpilles fait office de principal lieu protégé à portée de Beaucaire, ce sont surtout les Cévennes et la Camargue qui représentent les grandes entités naturelles protégées de la région, toutes deux situées à moins de 50 km.

Beaucaire est donc située dans un lieu à la fois historique, stratégique et riche, tout en étant marquée par une forte sensibilité au niveau de la gestion du patrimoine naturel vis-à-vis des grands pôles urbains qui se développent toujours plus.

Pourtant, dans ce sillon d'agglomérations rayonnantes, Beaucaire a toujours su tirer son épingle du jeu. Fondée il y a plus de 2500 ans, la ville est connue comme étape relais de la célèbre voie Domitienne qui reliait l'Italie à l'Espagne, en tant que port de Nîmes sur le Rhône,

sous le nom antique d'Ugernum. Si le Moyen-Âge marque un ralentissement de l'extension de la ville, celle-ci repart de plus belle à partir du XVII^{ème} siècle à partir duquel s'édifient les plus beaux hôtels particuliers et demeures. L'avènement du chemin de fer et la fin du commerce fluvial vont faire disparaître la Foire de la Madeleine telle qu'elle était à l'époque.

Malgré tout, alors que Arles, Nîmes et surtout Avignon continuent leur expansion de nos jours, Beaucaire n'est pas réduite à subir l'attractivité grandissante de ces agglomérations. Au contraire, alors que de nombreuses communes françaises de taille moyenne souffrent de leur localisation à cheval entre plusieurs agglomérations (entre Metz et Nancy, Rennes et Nantes, ...), Beaucaire a su au contraire jouer la carte de la polyvalence et a fait valoir sa grande accessibilité à ces villes, tout en jouissant d'un cadre exceptionnel à l'histoire mouvementée.

Malgré les difficultés de réhabilitation, les nouveaux arrivants ne sont sûrement pas indifférents au charme de la vieille ville et de l'environnement local. Surtout, par "Beaucaire", il est intéressant d'entendre l'aire urbaine Beaucaire-Tarascon dans son ensemble, les deux communes étant intimement liées. Ainsi, l'aura beaucairoise n'est pas exclusivement à considérer au sens de sa ville intra-muros, mais en l'appréhendant à l'échelle de ce noyau urbain, en s'affranchissant de la barrière naturelle qu'est le Rhône. Étant rappelé que Beaucaire est des deux la ville la plus peuplée et le restera dans les années à venir.

En effet, si les deux communes ont leurs propres particularités, elles sont véritablement connectées et ce depuis la naissance des deux villes. Ainsi, si Beaucaire est aujourd'hui un pôle urbain de près de 16 000 habitants connaissant un accroissement continu et régulier de sa population depuis 1945, l'aire urbaine Beaucaire-Tarascon est lui près de 2 fois plus peuplée et frôle les 30000 âmes. D'ailleurs, il est intéressant de noter que Beaucaire possède sa propre aire urbaine, constituée d'uniquement deux communes, à savoir Beaucaire et Tarascon. La totalité des communes limitrophes de Beaucaire et Tarascon sont donc aujourd'hui entièrement absorbées par les aires urbaines de Nîmes, Arles et Avignon ! On comprend donc que ce noyau de 30 000 habitants est un pôle urbain subsistant, qui continue paradoxalement à se développer et s'étendre en interne.

Ainsi, à l'échelle de Beaucaire, si la commune a longtemps été limitée à sa vieille ville dense aux ruelles sinueuses, les quartiers annexes se sont peu à peu développés d'abord par faubourgs puis par lotissements successifs de plus en plus éloignés du cœur de ville à l'image des Collines d'Ugernum, grand lotissement constitué de villas à proximité immédiate de la RD90.

Aujourd'hui, Ville d'Art et d'Histoire aux fêtes estivales et traditions taurines renommées, Beaucaire séduit également, par son dynamisme économique, particuliers et entreprises qui désirent s'installer au carrefour de deux régions.

1.2 OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

A l'échelle locale, il s'agit pour l'agglomération d'explorer son rapport à la voie d'eau, et de le renforcer dans les secteurs où celui-ci s'atténue. Ce constat frappant en particulier le site faisant l'objet de la consultation, couplé à une qualité du cadre bâti et du tissu urbain assez disparate, ponctuée pourtant de pépites architecturales, souligne le besoin d'instauration d'une interaction plus forte entre la ville et ses canaux à proximité du cœur de ville. Le contexte immédiat du périmètre du Port est marqué par une cohabitation de situations urbaines de toute nature, avec un tissu urbain occupé de manières très différentes et avec un besoin de qualification des espaces ouverts. Ce même tissu qui est aujourd'hui une faiblesse quant à la lecture du site et à la qualité spatiale du contexte, constitue également un vrai potentiel foncier ouvert sur la voie d'eau, donnant peut-être la possibilité de relier les différents projets et de requalifier le site dans son ensemble.

1.2.1 Objet de l'opération

L'opération faisant l'objet de ce dossier consiste en la création d'une ZAC à caractère principalement de logement sur une surface d'environ 3,8 Ha sur la commune de Beaucaire, au sud du canal, à l'extrémité Est du faubourg du Port.

1.2.1.1 Objectifs du PLH

Tout en rappelant que les élus appartenant à la majorité municipale de Beaucaire avaient été les seuls à voter contre le PLH à la communauté de communes, le PLH s'applique aujourd'hui.

Le principe retenu est un taux de croissance situé autour de 1,25% par an pour l'ensemble des communes, avec une répartition de la construction en fonction des caractéristiques du territoire. Selon l'objectif de croissance de la population retenu, l'objectif global de construction pour la période 2015-2020 est de près de 1 400 logements en 6 ans, soit environ 230 logements par an sur Vallabrègues, Jonquières-Saint-Vincent, Bellegarde, Fourques et Beaucaire. Parmi ces 230 logements annuels, 135 sont prévus à Beaucaire.

Parmi les objectifs prioritaires du PLH, on remarquera notamment :

- » Répondre aux besoins des jeunes et des classes moyennes par la production de logements abordables
- » Développer l'offre de logements sociaux dans une logique de répartition géographique équilibrée
- » Lutter contre l'insalubrité et améliorer le parc existant
- » Parvenir progressivement à une logique de développement durable dans la production de logements

1.2.1.2 Objectifs du PLU

Les objectifs tels que cités dans le diagnostic de la dernière révision du PLU comprennent :

Maintenir le dynamisme démographique et résidentiel tout en préservant le cadre de vie Beaucairois et le maintien d'un bon niveau d'équipements.

Reconsidérer la croissance urbaine en affichant des objectifs de réduction de la consommation foncière en réinvestissant en particulier les dents creuses et les friches urbaines.

Intensifier et confirmer la centralité urbaine et les secteurs les plus proches du centre-ville par des opérations de renouvellement urbain notamment.

Relancer l'économie locale dans toutes ses composantes ; plusieurs orientations sont envisagées :

- » défendre l'appareil commercial du centre-ville,
- » valoriser les zones d'activité existantes,
- » poursuivre le développement de la zone d'activité Domitia considérée comme zone de mutation stratégique dans le cadre du plan Rhône et identifiée comme zone stratégique à l'échelle du SCoT Sud Gard,
- » développer le tourisme en valorisant les spécificités locales et les qualités identitaires de la commune (port, paysages agricoles, patrimoine bâti ancien...).

Préserver la qualité du cadre de vie et de l'environnement communal en assurant une insertion urbaine de qualité respectueuse de la typologie des quartiers existants, principalement au niveau des franges urbaines et des entrées de ville.

Poursuivre la protection des espaces naturels, du patrimoine paysager et du bâti communal ; préserver l'identité agricole et les structures paysagères liées à l'eau ; préserver, voire restaurer, les continuités écologiques pour la mise en œuvre de la trame verte et bleue.

Améliorer la prise en compte des critères de développement durable dans la conception des espaces économiques et des opérations d'aménagements ; tisser une offre renforcée de transports et de réseaux de mobilités durables, formuler des exigences nouvelles en matière de performance énergétique.

1.2.2 Justification de l'opération

Le site faisant l'objet de ce dossier se situe à proximité immédiate du centre-ville, dans un secteur très peu mis en valeur aujourd'hui et laissé largement en friche. Il s'agit pourtant de l'une des meilleures opportunités pour le développement urbain de la commune et la prise en compte des enjeux et objectifs régis par les documents de planification s'appliquant sur le secteur.

Le projet s'inscrit pleinement dans le contexte réglementaire et les documents d'orientation définissant les objectifs à poursuivre à plus grande échelle sur le territoire de Beaucaire.

- » Le projet proposé s'inscrit par exemple dans les objectifs prioritaires du PLH en proposant un programme avec une part importante dédiée **à l'accession libre répondant aux besoins des jeunes et de la classe moyenne, et en intégrant une**

part de 25% de logements aidés en accession et location (PSLA, 1% logement, logements seniors,...) bien intégrée au tissu futur. La densité proposée, les orientations multiples des constructions, ainsi que l'attention portée sur ce dossier à l'environnement, à la gestion des eaux et au maintien de la nature en ville répondent au besoin de développement d'une **logique de développement durable dans la production des logements**.

Le projet proposé répond en outre pleinement aux objectifs du PLU de réduction de la consommation foncière en proposant un programme suffisamment dense dans une situation essentiellement de dent creuse. Il permet en outre de répondre à l'objectif **d'intensification de la ville en proximité du centre-ville**. La nouvelle offre de logement permettra **de revitaliser l'offre commerciale du centre-ville**, sans lui faire concurrence (puisque le nouveau quartier sera dépourvu de commerces en dehors de ceux liés à l'hôtel), vu la proximité des deux entités.

En accord avec la volonté de **préserver le cadre de vie et l'environnement communal**, particulièrement au niveau des franges urbaines, le projet se construit sur des larges espaces publics, servant à la fois de bassins d'infiltration d'eau, et d'espaces d'agrément, de promenade et de structuration de l'espace urbain.

Le programme de la ZAC contient également une offre en hôtellerie, en accord avec la volonté exprimée **de développer l'offre touristique locale**.

Aussi, les orientations architecturales retenues, en accord avec le PSMV, permettent d'affirmer **l'identité constructive locale** et de conforter le patrimoine bâti communal.

La densité envisagée pour le projet est de 90 à 120 logements/Ha. Le projet répondra ainsi aux densités prévues par les lois en vigueur, respectera les règles du SCoT Sud Gard et répondra pour partie aux objectifs du PLH.

1.3 DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

1.3.1 Situation

Le site faisant l'objet de ce dossier se situe sur les parcelles Est du faubourg du Port entre le quai de la Paix au Nord, le canal Sud à l'Est, la voie ferrée au Sud et la limite du quartier pavillonnaire de l'impasse des Jardins à l'Ouest. C'est un site d'une superficie d'environ 3,8 Ha, partiellement occupé par des constructions éparses, globalement avec peu d'intérêt architectural et patrimonial, à l'exception de l'ancien « Château Lambert » très dégradé par un incendie. La majeure partie est en friche.

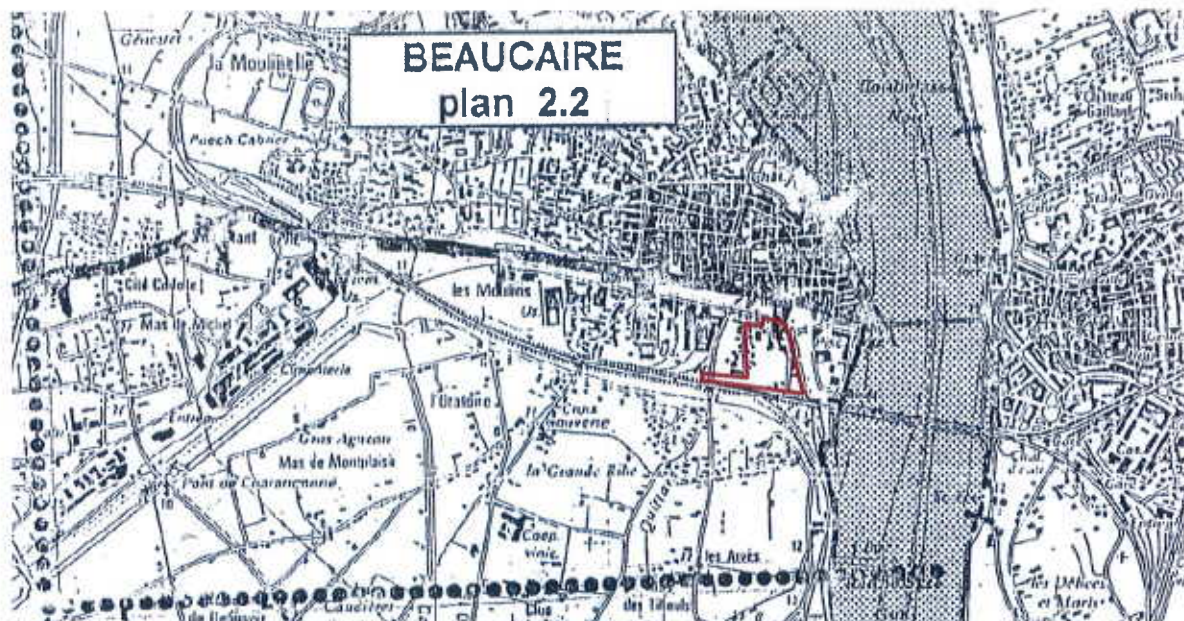


Figure 1 : Plan de situation



Figure 2 : La rue Persil

1.3.2 Approche urbaine

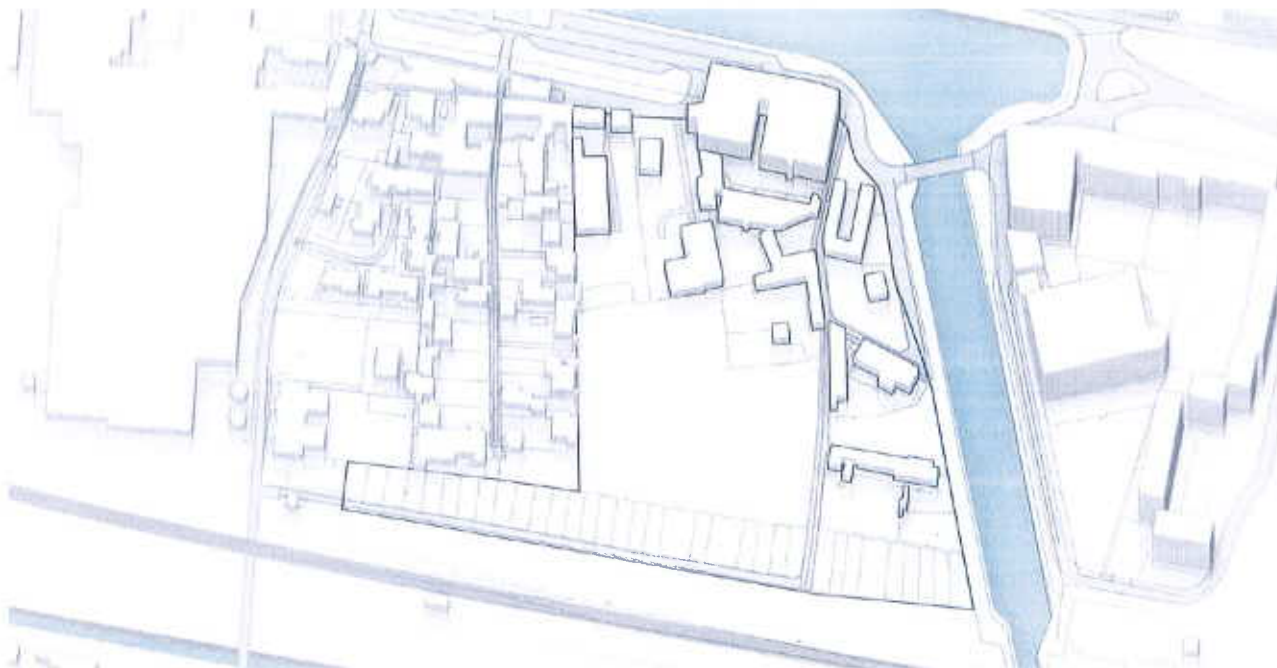


Figure 3 : Représentation volumétrique du tissu et des bâtiments présents sur site

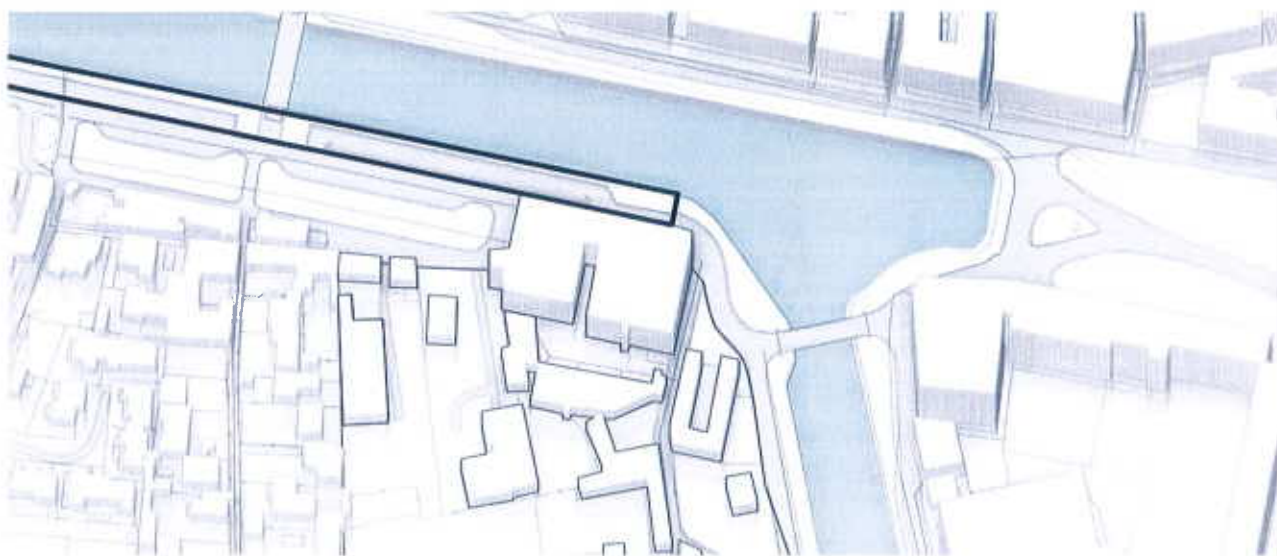


Figure 4 : Le cours Sadi Carnot nouvellement réaménagé et le quai de la Paix

Le quai Sud du canal, attenant au cours Sadi Carnot est en train de devenir le miroir des aménagements au Nord. Les travaux sur ce secteur récemment achevés ont permis de répondre aux difficultés d'articulation des différents modes de transport et de besoin de cheminements piétons sécurisés et lisibles.

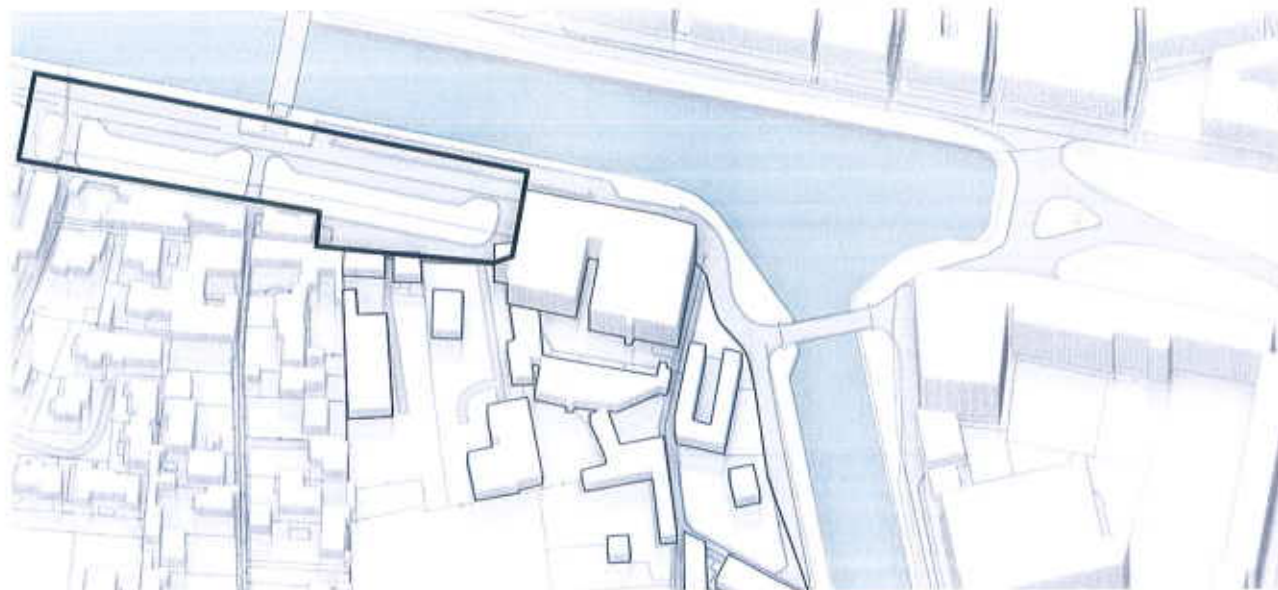


Figure 5 : Le cours Sadi Carnot réaménagé en 2018

Le cours Sadi Carnot (au sud) et son pendant nord (cours Gambetta) sont reliés par un ouvrage de franchissement du canal qui représente une agrafe urbaine. Le quai nord (quai du Général de Gaulle) et le quai sud (quai de la Paix) sont reliés par le même ouvrage (passerelle piétonne). Récemment rénovés, le cours Sadi Carnot et le quai de la Paix offrent au périmètre de la ZAC une liaison qualitative avec le tissu urbain du centre ancien.

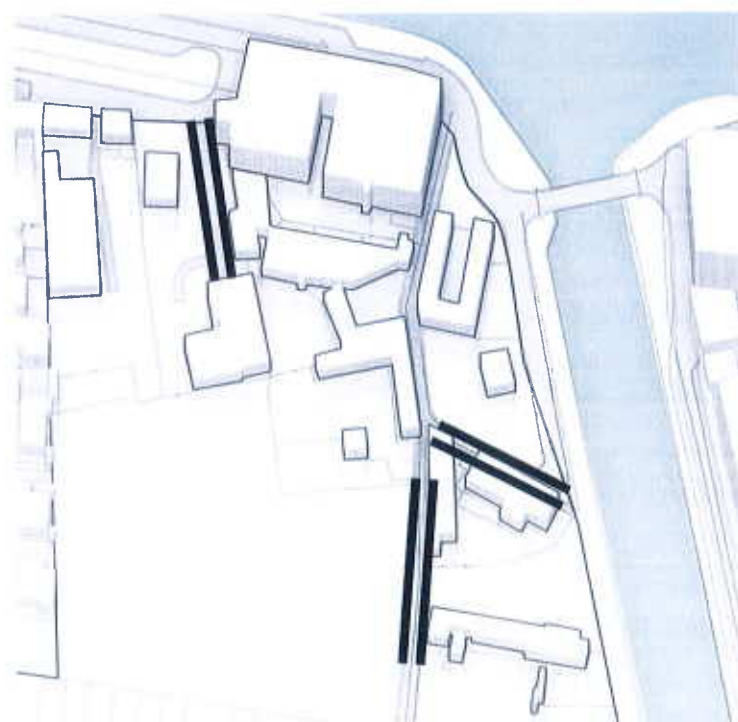


Figure 6 : Desserte interne du site

Le site est actuellement desservi par des petites ruelles étroites, parfois difficilement carrossables. L'échelle et le rapport à l'espace public des masses bâties confèrent aux lieux un

caractère rural qui n'est pas inintéressant. Cela dit, leur gabarit ne permet pas une vraie desserte de quartier.

1.3.3 Accessibilité

A l'échelle de la ville, l'accessibilité est un sujet délicat avec des points noirs assez nombreux pour la circulation. Le secteur dans lequel s'inscrit le périmètre de ZAC, celui des faubourgs du Port, souffre d'un certain enclavement dû à des lacunes en termes d'accessibilité. L'ensemble du site est desservi par un réseau en boucles et impasses peu enclin au développement urbain, et qui constitue en même temps un frein à son attractivité résidentielle.

Différents secteurs sont à repenser pour permettre une meilleure gestion des relations inter-quartiers :

- » Le passage sous la voie ferrée, inadapté pour une entrée de ville
- » La sortie Nord-Ouest du secteur, reliant le quai de la Paix au quai de la Liberté.

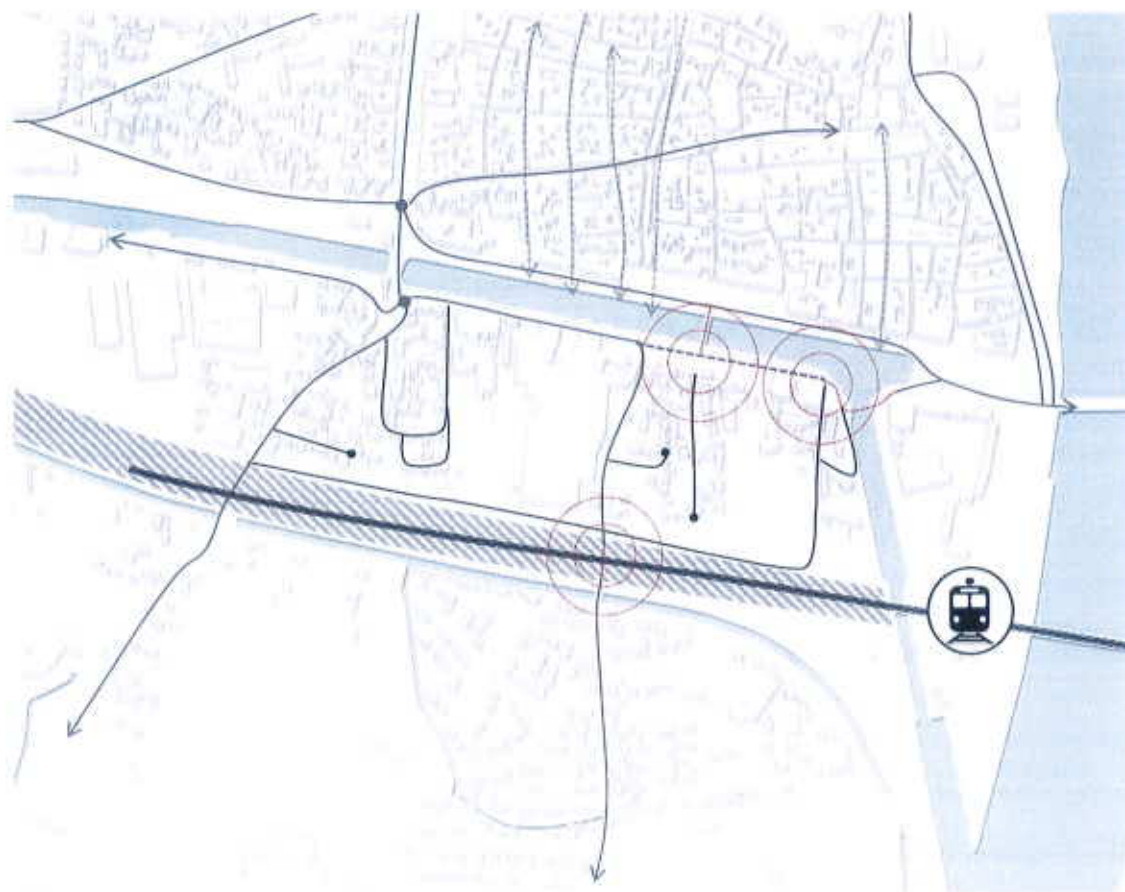


Figure 7 : Le tissu urbain continu et traversant du centre-ville ancien, et le réseau en boucles et impasses du faubourg du Port

1.3.4 Contexte urbain et paysager

Le site profite d'une situation urbaine privilégiée, mais mal valorisée actuellement, en raison d'une image de « marge urbaine », et d'un enclavement assez marqué, matérialisé par trois grandes barrières physiques :

- » Le canal
- » La frange ferroviaire
- » Une usine

En outre, le site n'est accessible en automobile qu'à deux endroits assez sensibles :

- » Le long du quai de la Paix, au niveau du franchissement du canal
- » Au niveau du passage inférieur sur le Chemin Saint-Joseph



Figure 8 : Contexte d'un site enclavé

Ainsi, l'insertion urbaine du site est affectée par les grandes infrastructures qui constituent des points de blocage persistants. L'attractivité résidentielle est également affectée par ce caractère introverti, sans horizon ni dégagement vers le canal et les perspectives bloquées vers le canal.

Le contexte urbain du site est celui d'un espace à l'articulation entre trois entités urbaines importantes, mais très disparates en termes de fonctionnement, qualité et image :

- Le centre-ville ancien, dont le tissu présente une vraie valeur patrimoniale, ayant subi une perte d'attractivité il y a une quinzaine d'années.
- Le faubourg du Port, mélangeant tissu pavillonnaire et parcelles industrielles.
- Le secteur gare, difficile d'accès et avec un tissu éclectique.

Le projet porté sur ce site doit répondre alors à plusieurs enjeux à l'échelle du cœur urbanisé communal :

- » Faire du secteur un nouveau pôle de vie associé au centre-ville historique pour offrir une alternative à l'étalement de la ville dans la plaine
- » Réduire l'écart qualitatif du paysage urbain entre les deux rives du canal qui affecte l'image de la ville et de son centre ancien
- » Poursuivre la valorisation de la relation à l'eau omniprésente
- » Veiller à une gestion économe des ressources foncières en optimisant les dents creuses et en anticipant la mutation des emprises mutables à plus ou moins long terme

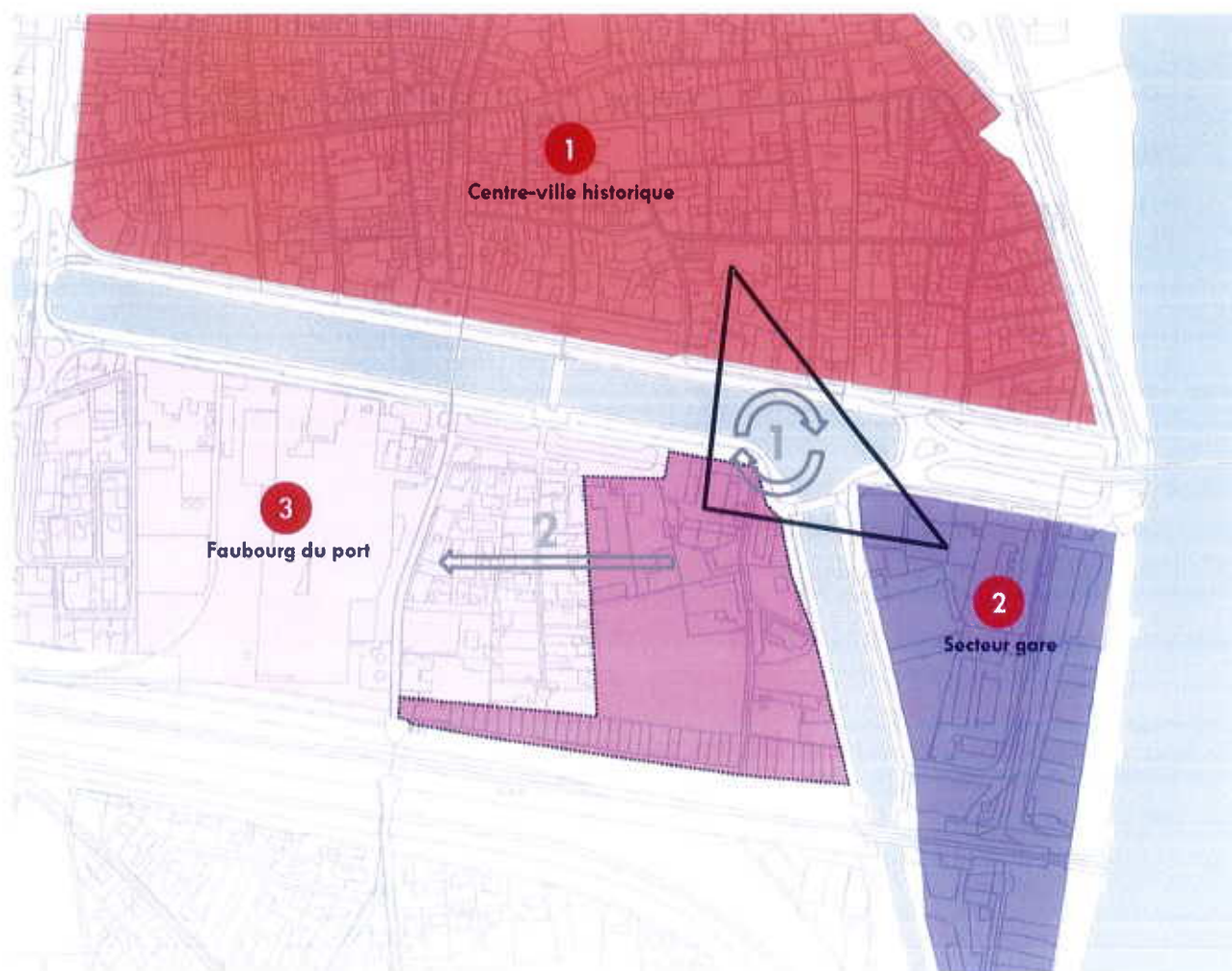


Figure 9 : Interfaces entre les trois entités urbaines en jeu

Le secteur Ville Sud Canal est un point d'introversion de la frange verte au sein du tissu bâti. Il est à l'interface entre deux grandes typologies avantageuses :

Le centre historique, en vis-à-vis direct, classé en Site Patrimonial Remarquable (ancien Secteur Sauvegardé)

La trame verte et bleue

La trame végétale y est dense et variée :

- » La frange arborée de la voie ferrée
- » Les quais encore préservés
- » La trame diffuse sur les jardins privés

La transition entre ville et espace naturel doit être traitée avec soin, en garantissant une continuité Nord-Sud intégrée et respectueuse de chaque entité. Le projet doit traduire de manière cohérente le maintien et la mise en valeur de la « poche » verte au sein d'un secteur bâti.

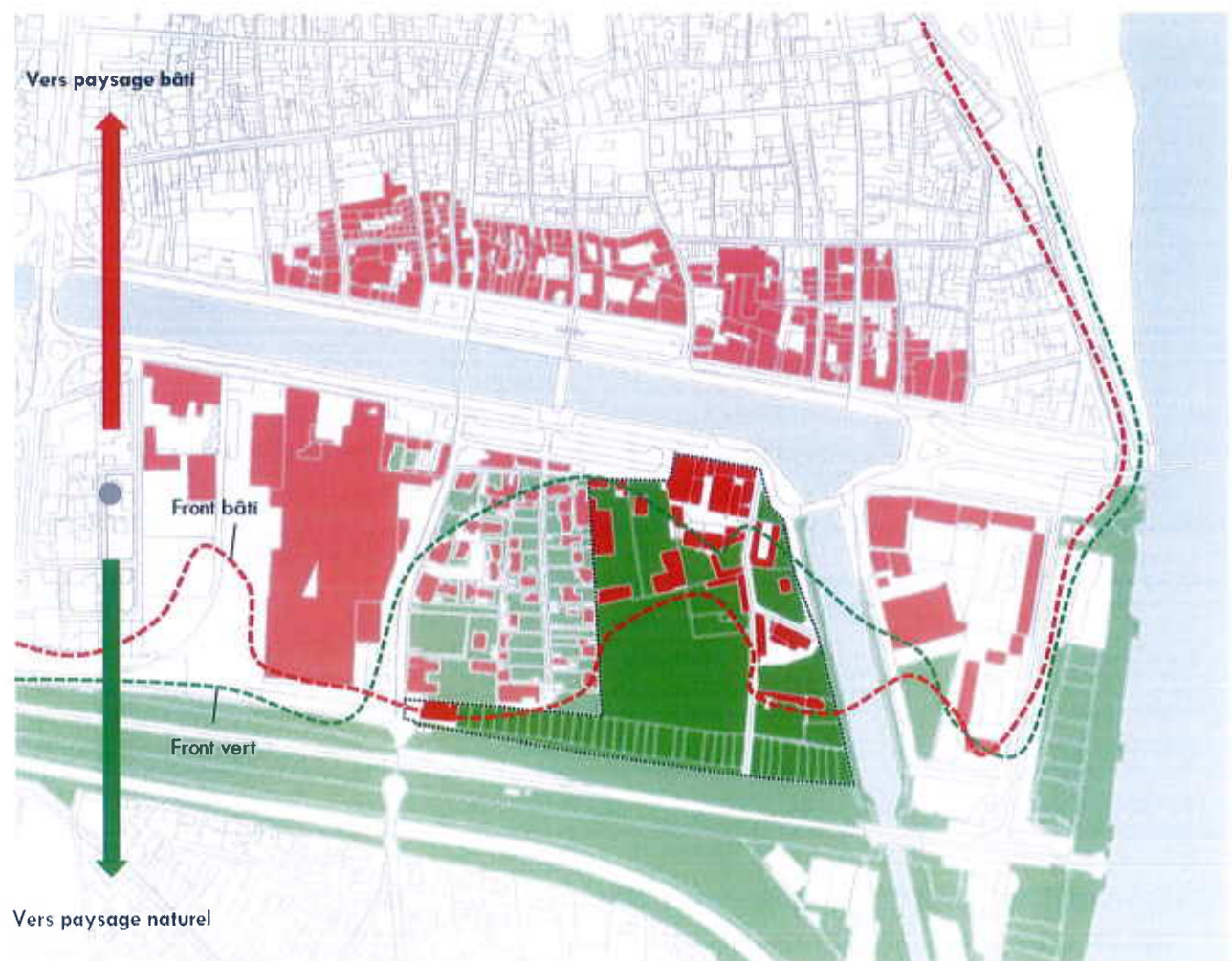


Figure 10 : Interface entre le paysage urbain et le paysage naturel

1.3.5 Reportage photographique



Rue Persil : chemin de traverse



Chemin sur les berges du Canal et ses péniches vers le centre ancien

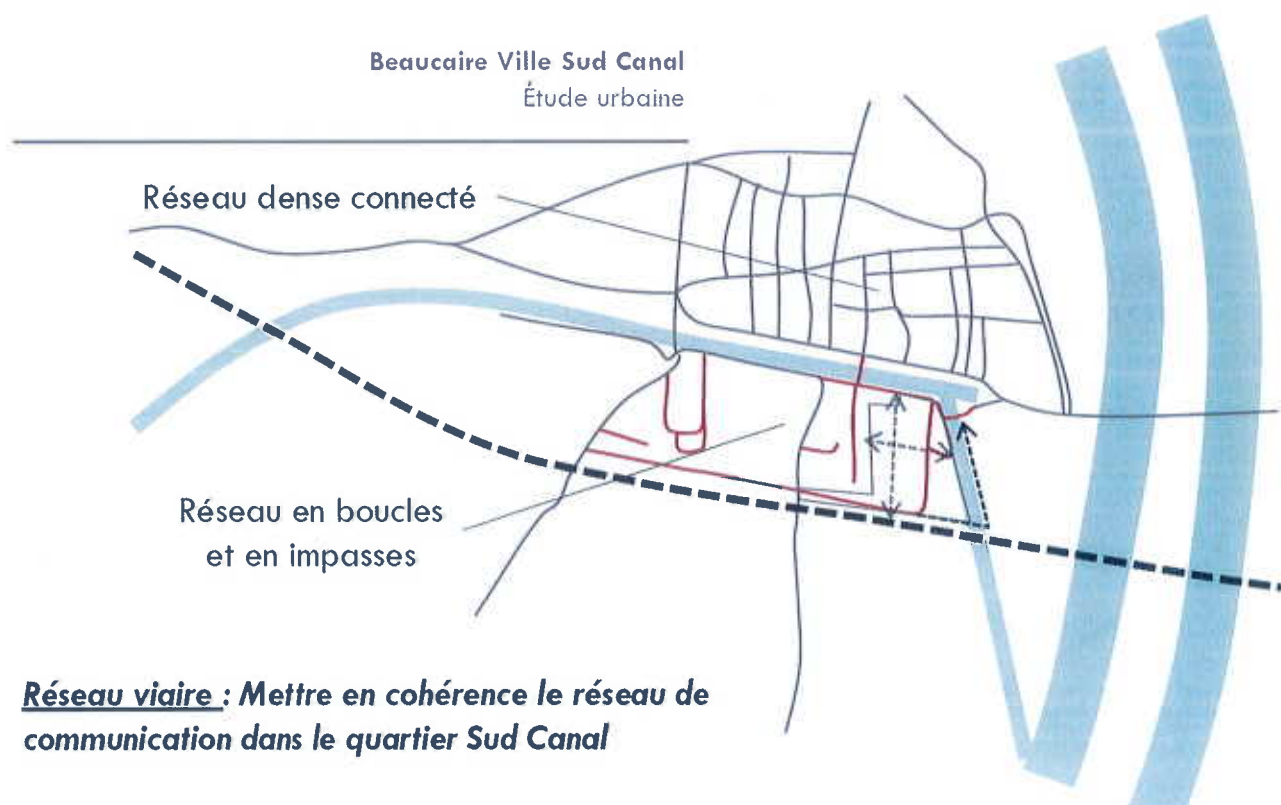


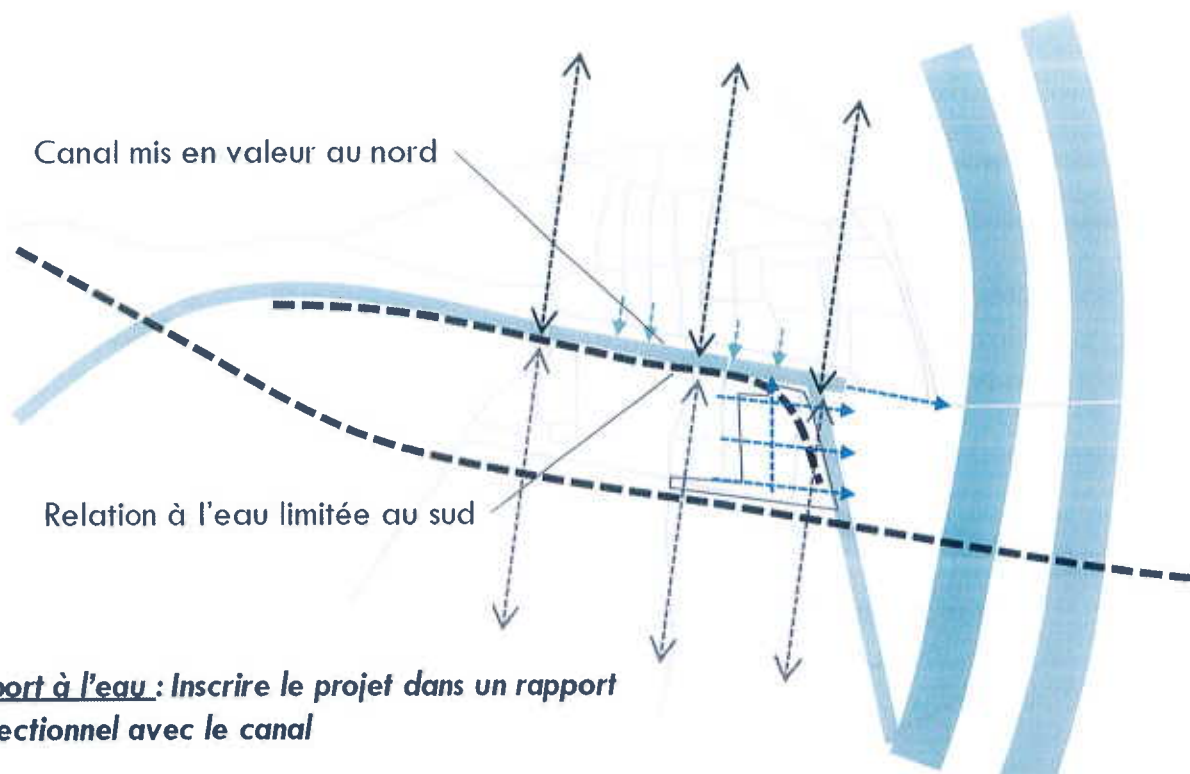
Arbres d'intérêt dont 3 sur le site seront conservés.

1.3.6 Orientations et contraintes du projet

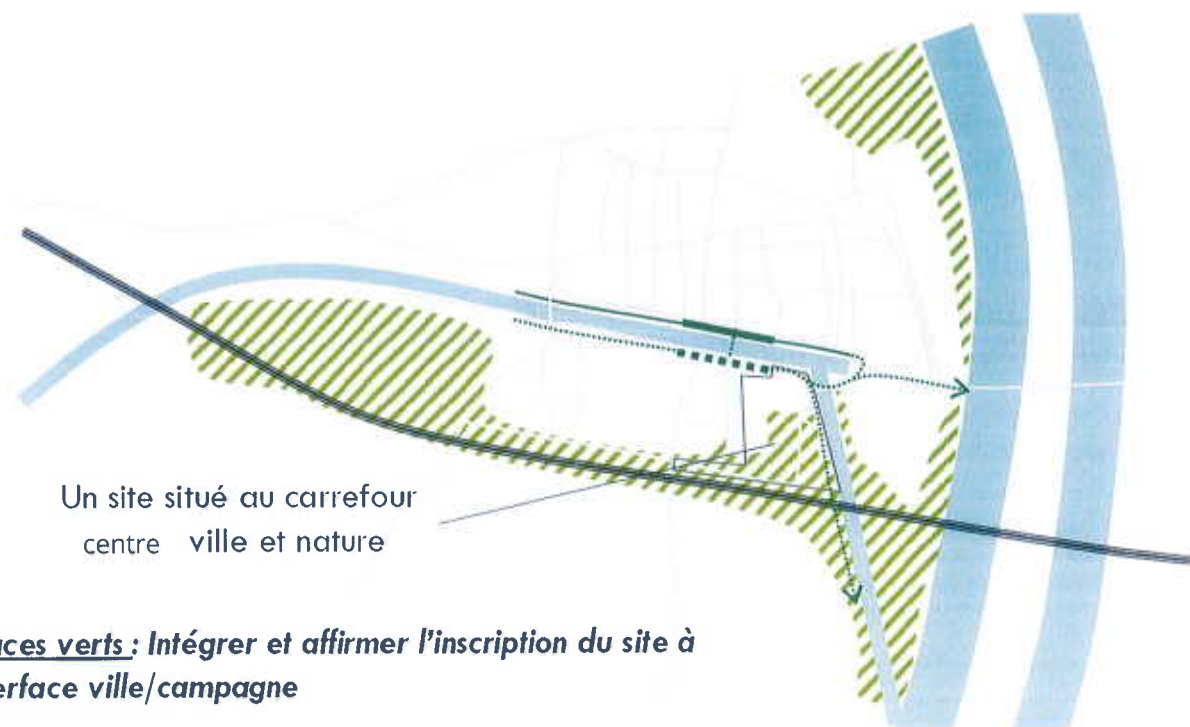
Le projet se construit autour de 4 axes forts :

- » La mise en cohérence du réseau de déplacements dans le quartier Sud Canal, facilitant par ailleurs les déplacements sur les abords et sur la commune
- » Renforcer le rapport du projet avec le canal
- » Intégrer et laisser sa place à la nature en ville
- » Permettre une intégration optimale du projet dans le contexte urbain de Beaucaire et les entités urbaines en interface.

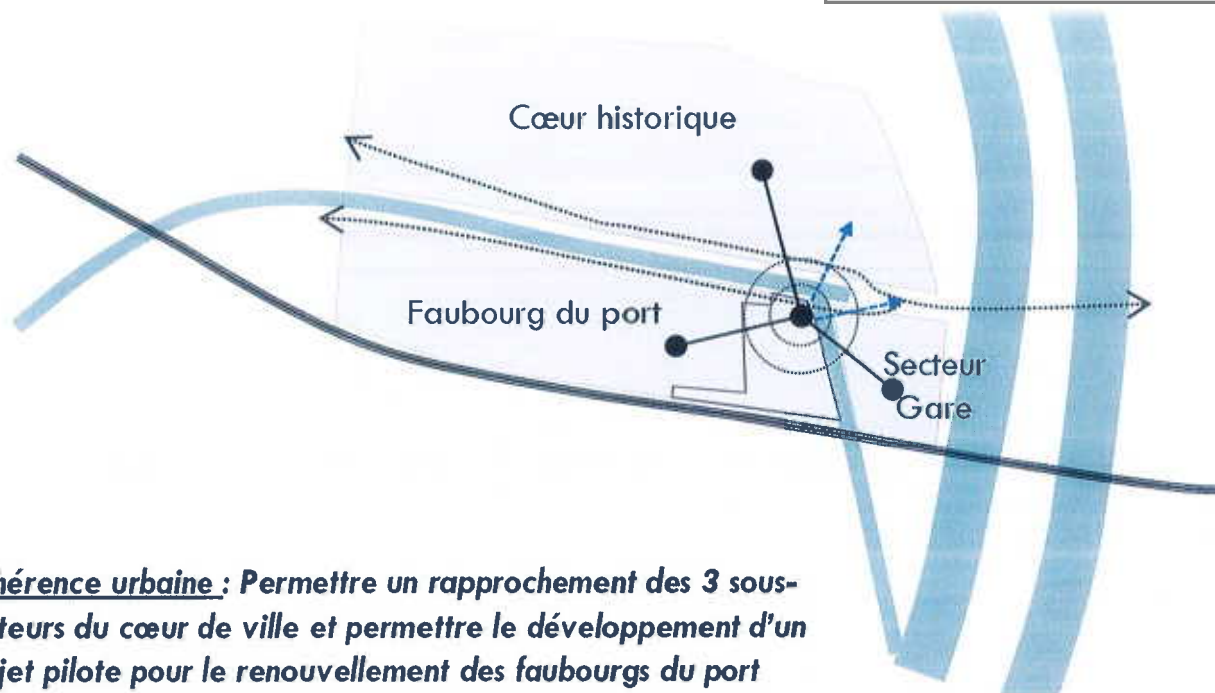




Rapport à l'eau : Inscrire le projet dans un rapport bidirectionnel avec le canal



Espaces verts : Intégrer et affirmer l'inscription du site à l'interface ville/campagne



Cohérence urbaine : Permettre un rapprochement des 3 sous-secteurs du cœur de ville et permettre le développement d'un projet pilote pour le renouvellement des faubourgs du port

Figure 11 : Schématisation des 4 axes de réflexion

Plusieurs contraintes fortes impactent le site. Le projet proposé se construit sur le principe de positiver la contrainte. L'objectif est de traduire son impact sur la construction et l'aménagement pour construire un projet qui soit vraiment adapté à son contexte. La contrainte fait finalement partie de ce qui définit un site, et l'architecture qui en est issue, si elle la prend en compte suffisamment à l'avance, est bien mieux adaptée à son contexte

» **Le site est impacté par le PPRI.**



Figure 12 : Extrait du PPRI

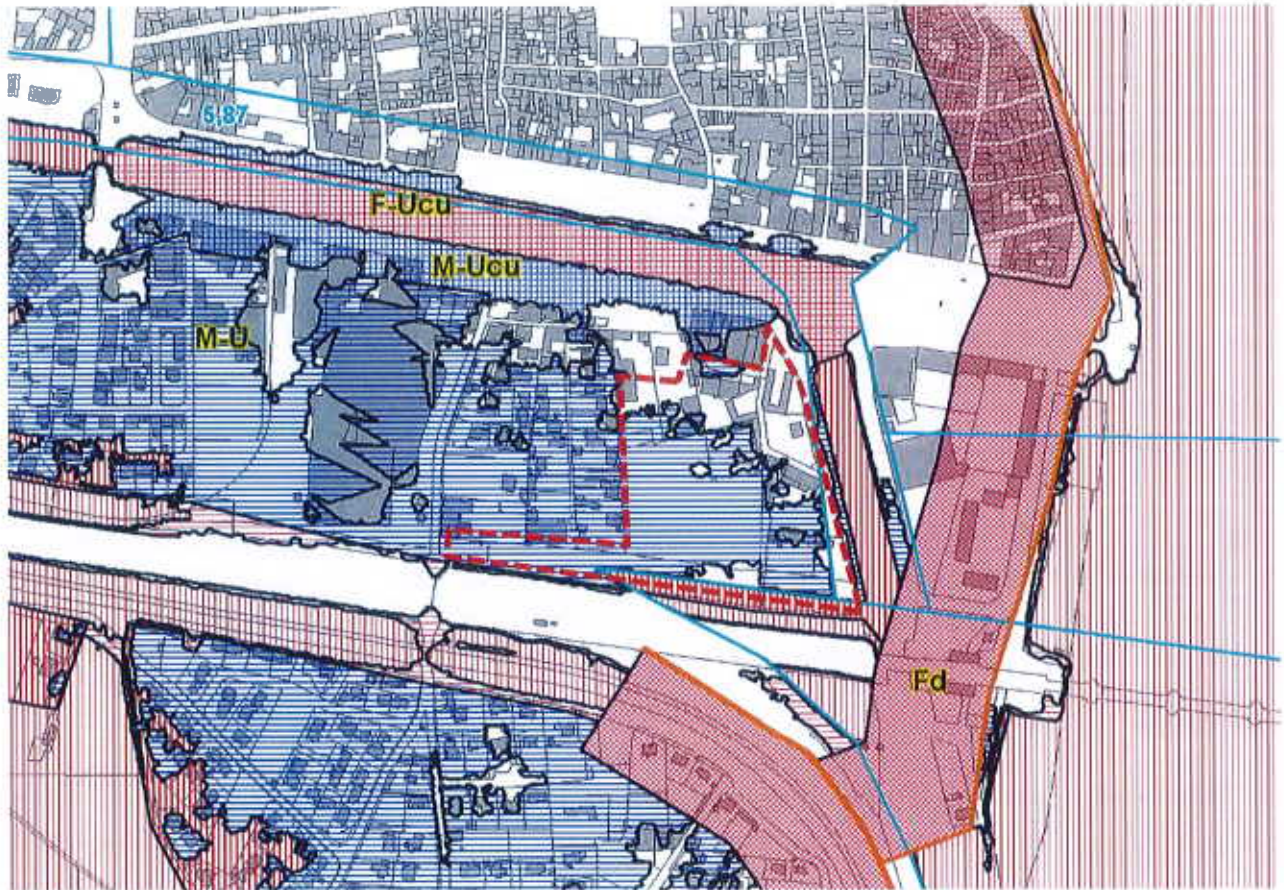


Figure 13 : Zoom sur le site

Le site est impacté par le PPRI. On y identifie plusieurs types d'aléas. Celui qui concerne le périmètre du projet est la zone M-U = zone urbanisée inondable par un aléa modéré.

D'après le règlement du PPRI cette zone est définie ainsi :

« La zone de précaution M-U, zone urbanisée inondable par un aléa modéré – Compte tenu de l'urbanisation existante, il convient de permettre la poursuite d'un développement urbain compatible avec l'exposition aux risques, notamment par des dispositions constructives. Le principe général associé est la possibilité de réaliser des travaux et projets nouveaux, sous certaines prescriptions et conditions. Dans le centre urbain dense, la zone correspondante d'aléa modéré, dénommée M-Ucu, permet de concilier les exigences de prévention visées dans la zone M-U et la nécessité d'assurer la continuité de vie et le renouvellement urbain. Dans l'espace stratégique en mutation, la zone correspondante d'aléa modéré, dénommée M-Uesm, permet de réaliser le développement industriel stratégique en tenant compte du risque actuel. »

En ce qui concerne les clauses réglementaires applicables en cette zone, impactant les choix d'aménagement retenus lors de la conception du projet le règlement du PPRI mentionne notamment :

Extrait du règlement :

« ARTICLE 2 : SONT ADMIS SOUS CONDITIONS dans la zone M - U, M - Ucu et M-Uesm

c) La création ou l'extension des locaux de logements existants est admise sous réserve que :

- » *la surface du plancher aménagé soit calée à la cote PHE+30cm.*
- » *pour les extensions, le reste du bâtiment soit équipé de batardeaux à chaque ouvrant situé sous la PHE.*

d) La création ou l'extension des locaux d'activités existants est admise sous réserve que :

- » *la surface du plancher aménagé soit calée à la cote PHE+30cm.*
- » *le reste du bâtiment soit équipé de batardeaux à chaque ouvrant situé sous la PHE.*

.... »

- » **Le centre-ville ancien est soumis au Plan de Sauvegarde et Mise en Valeur (PSMV) du bâti**

L'objectif est de réhabiliter et revitaliser le centre ancien historique avec validation du service départemental de l'architecture et du patrimoine. Cette politique de protection du bâti s'accompagne par des actions engagées depuis 1985, telles les opérations de ravalement de façades, Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat, traitement des rues et des places. Ces actions visent à assurer la conservation et la restauration du centre historique patrimonial.

Afin de s'inscrire dans les principes du PSMV, les bâtiments donnant sur le canal reprendront les principes architecturaux des bâtiments classiques dans cette situation, en reprenant par exemple le principe de servitude d'arcades en façade.

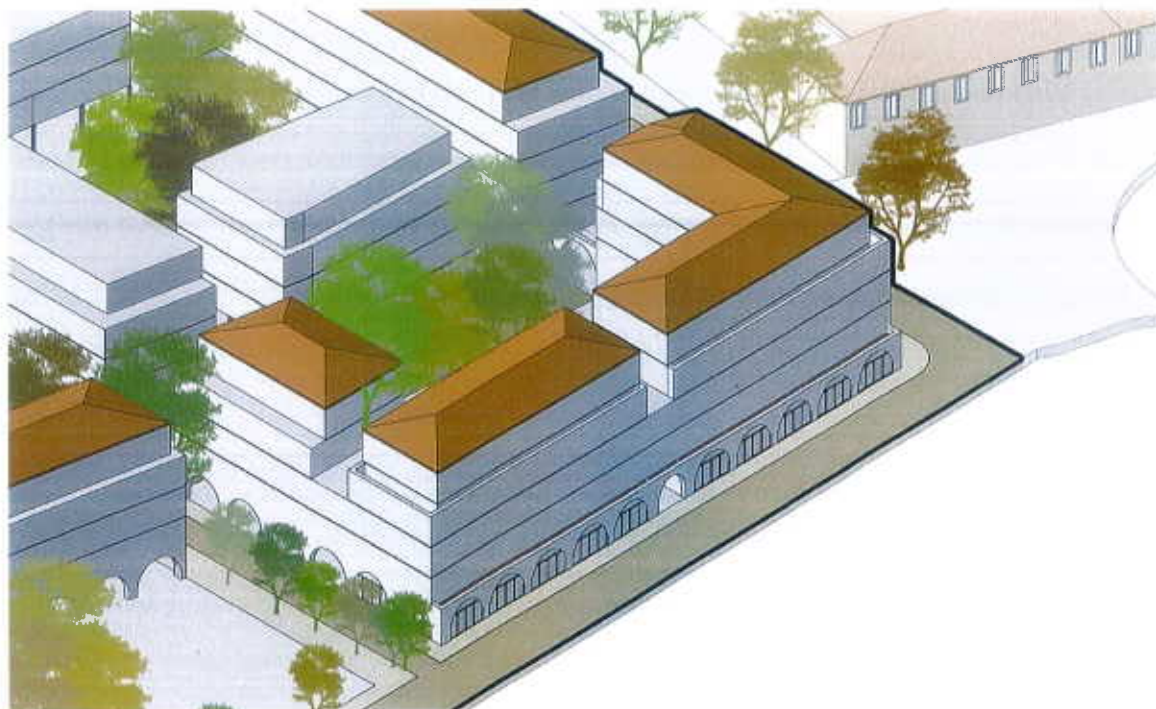
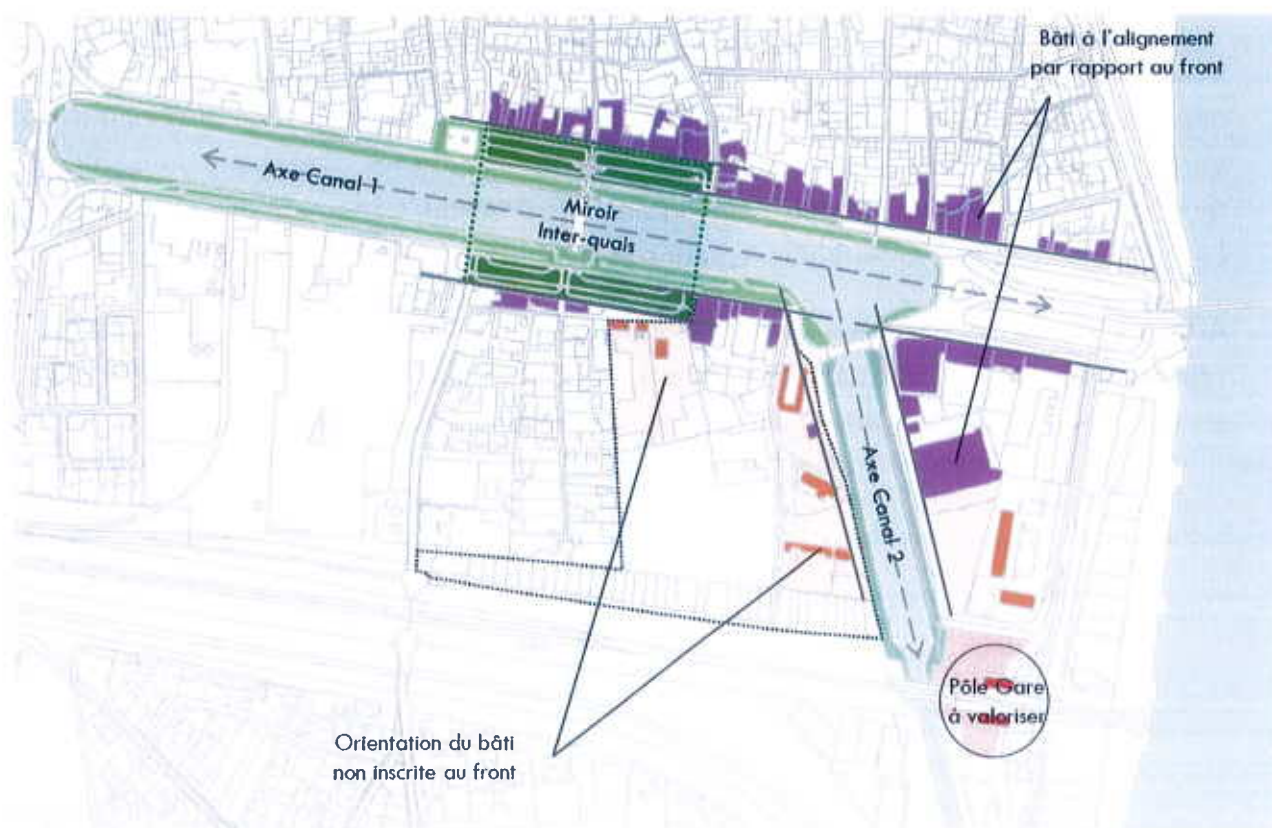


Figure 14 : Exemple de prescriptions applicables sur les abords du canal



En ce qui concerne la relation du quartier avec le canal et les grandes entités structurant le contexte urbain, le projet reprend le fonctionnement du cœur de ville ancien, avec une densité plus importante sur les abords du canal, se relâchant progressivement vers l'intérieur des îlots, des alignements à reconstituer aux abords du canal, et l'encadrement du cours Sadi Carnot

récemment réaménagé suivant le même principe que sur le cours Gambetta de l'autre côté du Canal.

» Une canalisation de transport de Gaz traverse le site

Il s'agit d'un réseau qui suit le tracé de la rue Persil et qui impose une servitude importante pour le logement (distance min à respecter de 10m) et pour les équipements (distance min = 12m). Cette contrainte a donné l'opportunité au projet de ZAC Sud Canal d'envisager la mise en œuvre d'une promenade piétonne d'une vingtaine de mètres de large.

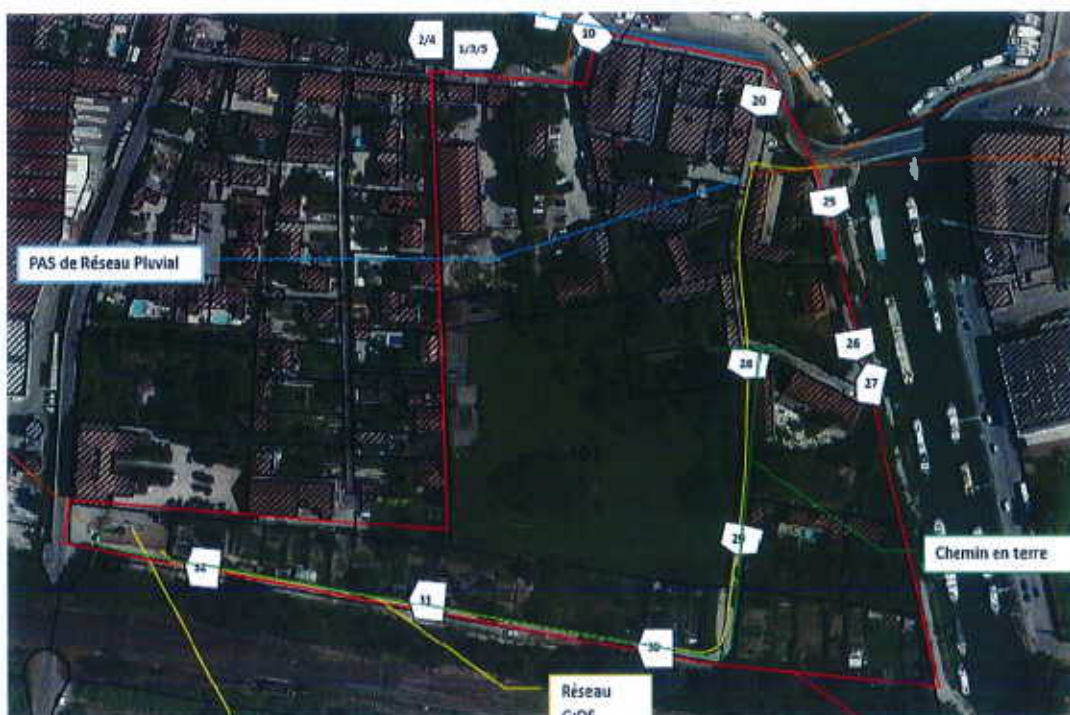


Figure 15 : Repérage de la canalisation GRDF (en jaune)

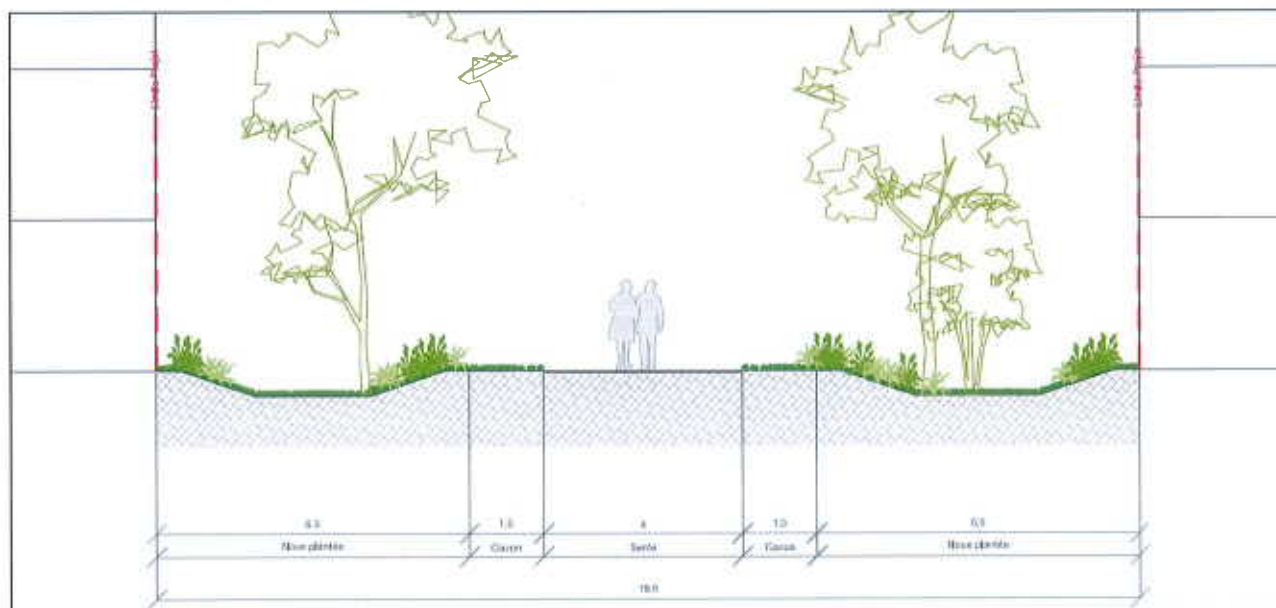


Figure 16 : Principe d'aménagement d'une promenade piétonne par-dessus la canalisation gaz

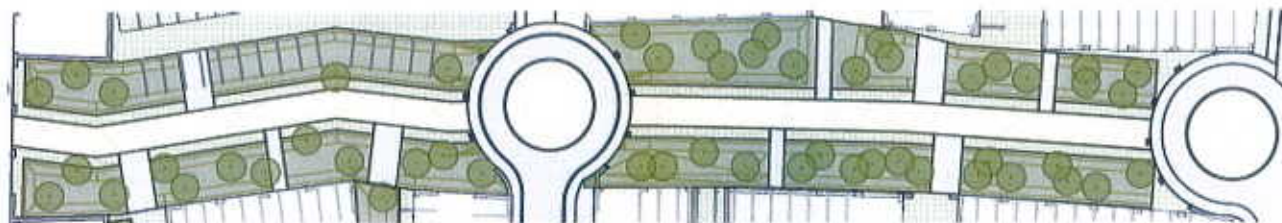


Figure 17 : Principe de traitement paysager de la promenade piétonne : à l'axe de l'aménagement se trouve la canalisation gaz. De part et d'autre on retrouve des noues plantées et des accès aux îlots

Les noues de part et d'autres participent à la gestion des eaux sur le site, avec des volumes de rétention importants. Cet aménagement permet d'apprécier le principe de positiver la contrainte. D'une canalisation gaz contraignante et immuable, on obtient un espace public paysager, un dispositif de stockage des eaux et un lieu qualitatif pour les riverains et les Beaucairois.



Figure 18 : Exemple de l'effet recherché sur la promenade piétonne

1.4 PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS

Le **programme global prévisionnel** des constructions comprend :

Une Surface de Plancher Administrative d'environ **29 000 m²** sur une superficie de **3,8 hectares**.

En fonction du marché, ces surfaces et le nombre approximatif de logements devraient se répartir comme suit :

- » **65% Logements libres** soit environ 270 logements collectifs (propriétaires occupants et locatif libre pouvant inclure le logement séniors)
- » **25% de logements aidés** en accession et location (PSLA, 1% logement, logements seniors,...)
- » **10% Hôtellerie** représentant une soixantaine d'unités

Le programme est donné à titre indicatif et est susceptible d'évoluer dans le cadre du dossier de réalisation.

1.5 RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

Le projet s'inscrit dans les grands principes de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Sud Canal » située au Sud du Canal du centre-ancien qui a été arrêtée pour le futur quartier « Sud Canal » dans le cadre de la dernière révision du PLU approuvée le 21 décembre 2016. Ces orientations ont été élaborées afin de garantir une insertion du projet futur dans son environnement naturel et urbain.

Le projet retenu est compatible avec les principes de **l'OAP** ci-dessous rappelés :

Il propose une **densité urbaine « contextualisée »** située en plein cœur de ville, sur cette friche urbaine. La densité sera comprise entre 90 et 120 logements à l'hectare sous la forme de programmes d'habitat collectif variant d'une hauteur de R+3 à R+4 et donnant sur des espaces publics ouverts et paysagers tels que la « coulée verte » et tournés à l'Est vers le Canal Sud.

Il prévoit une **diversité d'offre résidentielle** qui permettra de faire varier la typologie des logements. Leurs tailles variables répondront aux besoins évolutifs du parcours résidentiel : du T1/T2 pour les personnes seules, dont les seniors, aux grands appartements pour les familles, en passant par le logement moyen d'une cinquantaine de mètres carré pour les primo-accédants. Concernant l'architecture, le projet prévoit des constructions avec des derniers étages en retrait de la façade inférieure (attique) offrant des terrasses ou jardins aux derniers étages. Cette architecture permet d'optimiser les espaces extérieurs malgré la densité du centre urbain.

La conception du plan masse **favorise le bioclimatisme** par les orientations des bâtis et la compacité du bâtiment collectif. Le simple fait de construire des programmes neufs à partir de 2020 rendra les bâtiments positifs conformément à la norme RT 2020. Leur conception et leur isolation feront que les bâtiments produiront plus d'énergie qu'ils n'en consommeront. Les logements anciens et parfois vétustes sont des "passoires thermiques". Ils sont appelés avec le temps à être réhabilités ou reconstruits en bâtiments bien isolés. La démolition des anciens bâtiments sur la ZAC et la reconstruction de logements neufs et peu consommateurs d'énergie participera donc au renouvellement du parc ancien.

Le projet intègre **la gestion des eaux de ruissellement**. L'imperméabilisation des sols est limitée au maximum. Les stationnements sont pour partie intégrés en RDC des bâtiments. La « coulée verte » piétonne et paysagère créée sur l'axe Nord Sud, en parallèle du canal fera office de noues pour également ralentir le ruissellement ainsi que la rétention pluviale en toiture. Avant la réalisation des travaux, le projet aura fait l'objet d'une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau qui précisera techniquement la gestion des eaux de ruissellement.

Le risque Inondation est une contrainte totalement intégrée au projet. Le secteur est impacté par le PPRI en vigueur qui sera révisé lorsque les travaux de Renforcement de la digue du Rhône

Dossier de création de la ZAC Sud Canal à Beau

rive-droite Beaucaire et Fourques seront terminés. Le site sera alors moins impacté par les contraintes actuelles d'inondabilité qui ont été pris en compte à ce stade du projet.

Les déplacements doux et les espaces de rencontre ont été intégrés dès l'origine du projet. En bordure Est du secteur, la requalification des berges du canal avec la création d'une place centrale est au cœur du projet. Le déplacement en mode doux pourra se faire le long de la coulée verte et le long des berges. Dans le projet, l'automobile est contrainte le long de l'axe de desserte des parkings Nord Sud. Elle ne pourra accéder à la partie Est du projet réservée aux déplacements doux et espaces de rencontre intergénérationnelle. **Les stationnements** sont répartis le long des voies de desserte, en cœur d'îlot et sous les bâtiments sur « pilotis » en zone inondable.



Figure 19 : Illustration graphique de l'OAP Sud-Canal

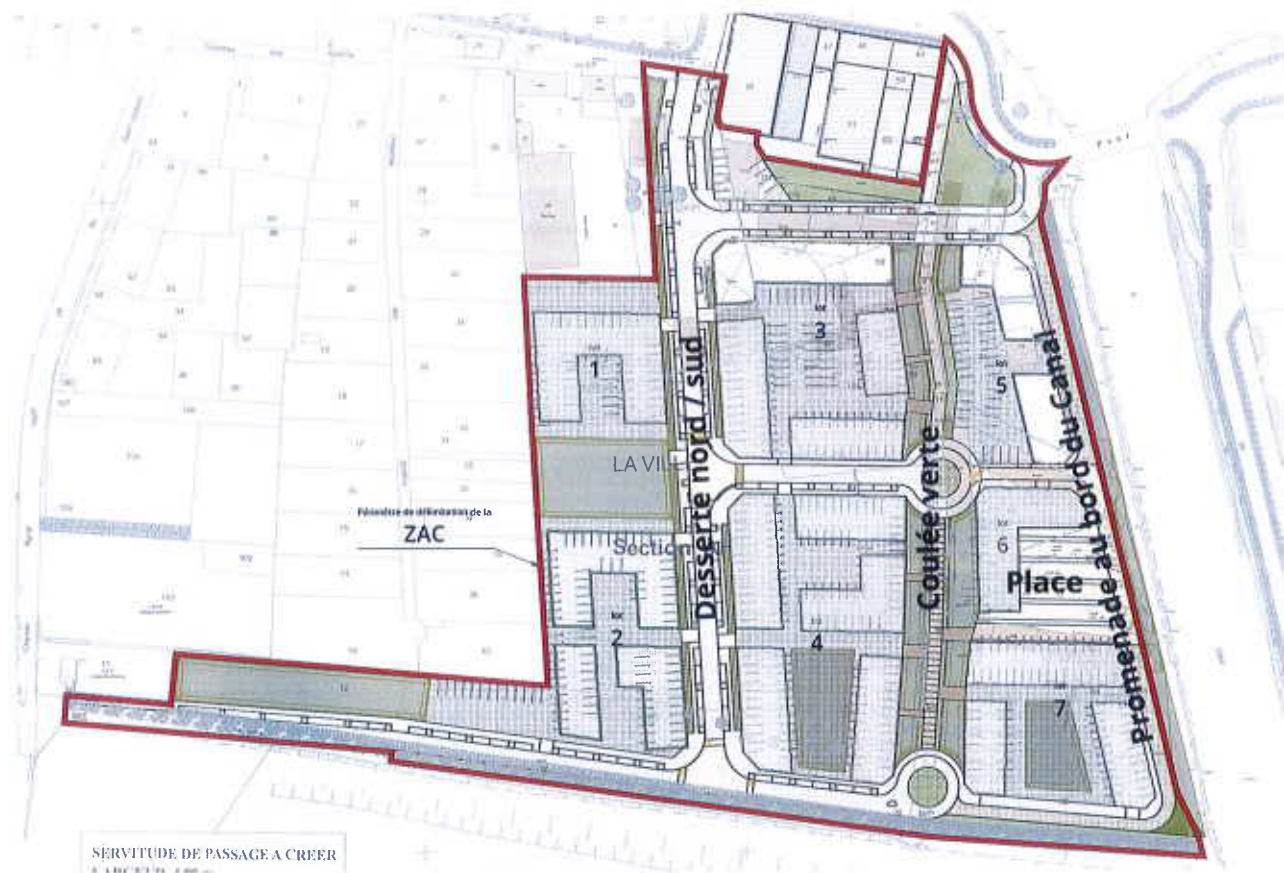


Figure 20 : Plan du projet de ZAC

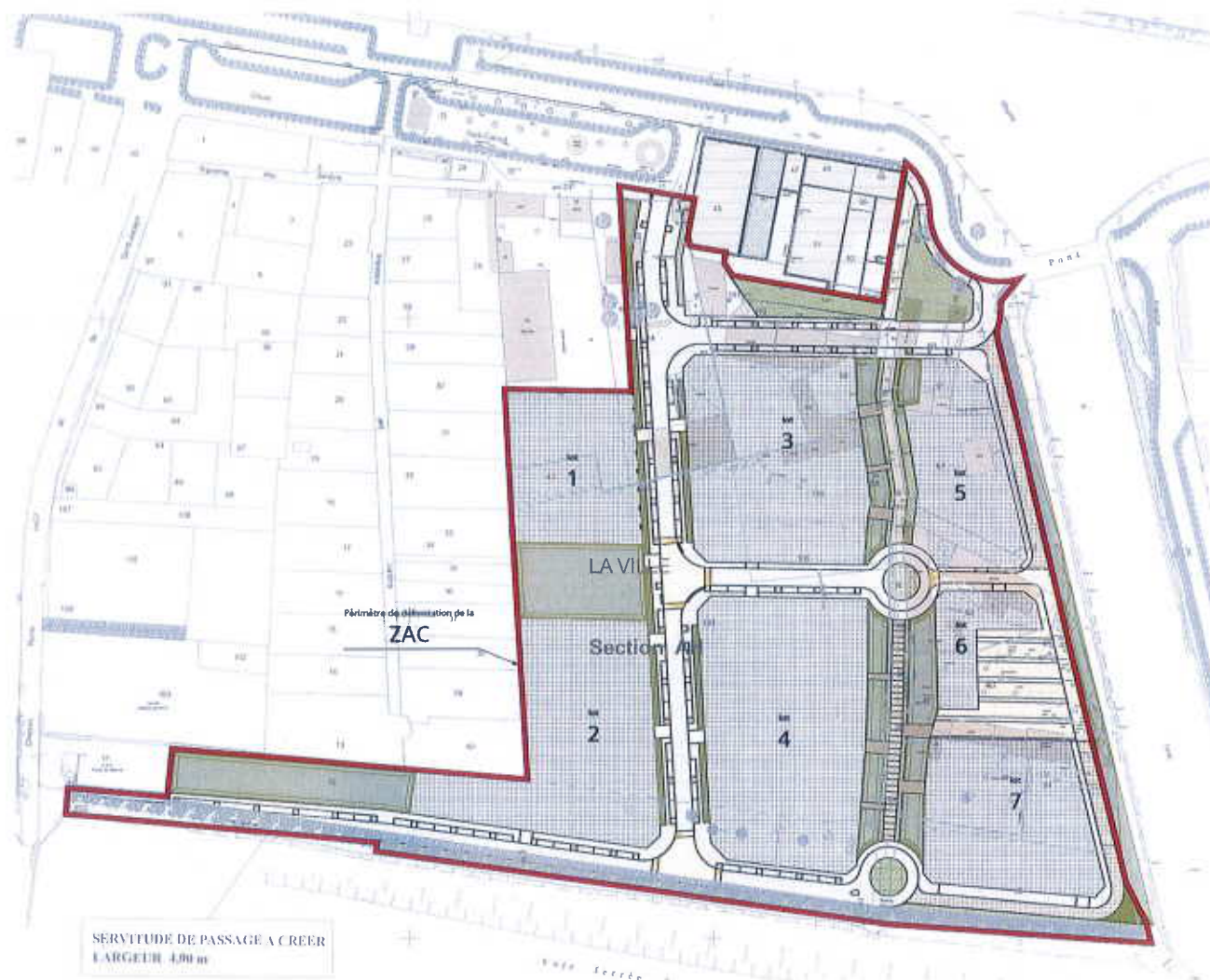


Figure 21 : Illustration de la volonté d'aménagement de la place donnant sur les berges

2 PLAN DE SITUATION



3 PLAN DE DELIMITATION DU PERIMETRE DE ZAC



Le périmètre de la ZAC est réduit de 10% environ par rapport au périmètre d'étude initial afin que la commune se réserve la possibilité de lancer un premier programme attractif hors zone PPRI pour les futurs investisseurs et impulser la précommercialisation de la future ZAC dans un marché immobilier à éprouver en logements collectifs neufs en centre-ville de Beaucaire.

Pour rappel, le périmètre n'intègre pas non plus le grand bâtiment existant situé au Nord donnant sur le quai de la Paix qui est une copropriété occupée et d'intérêt patrimonial.

4 DISPENSE D'ETUDE D'IMPACT

Par décision du préfet de région en date du 10 août 2018, le projet est dispensé d'étude d'impact après examen au cas par cas et en application de l'article R. 122-3 du code de l'Environnement.

5 REGIME AU REGARD DE LA TAXE D'AMENAGEMENT

Le coût des équipements visés à l'article R 331-6 du code de l'Urbanisme sera mis à la charge des constructeurs ou des aménageurs. En conséquence, le périmètre de la ZAC sera exclu du champ d'application de la part communale de la taxe d'aménagement.