



## *Plan Local d'Urbanisme*

### *DOSSIER D'APPROBATION*

*Révision du POS en PLU prescrite le 08/10/2015*

*PLU arrêté le 29/07/2016*

*PLU approuvé le 14/03/2017*

*Département du Gard*

**Commune de Fourques**

**3. Orientation d'Aménagement  
et de Programmation**





## TABLE DES MATIERES

<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>1</b>	4.3. Principe d'aménagement	25
<b>PREAMBULE</b>	<b>3</b>	5. Site de projet : Port de plaisance	28
<b>PORTEE ET CONTENU DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION</b>	<b>4</b>	5.1. Localisation et caractéristiques	28
<b>LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE FOURQUES</b>	<b>5</b>	5.2. Enjeux et destination	28
<b>PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS DANS LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION</b>	<b>6</b>	5.3. Principe d'aménagement	29
<b>DES PRINCIPES COMMUNS COMME BASE DES DIFFERENTES OAP</b>	<b>7</b>		
<b>Orientation d'Aménagement et de Programmation</b>	<b>8</b>		
1. Site de projet : Ancien chemin de Bellegarde	9		
1.1. Localisation et caractéristiques	9		
1.2. Enjeux et destination	9		
1.3. Principe d'aménagement	10		
2. Site de projet : Draillettes	14		
2.1. Localisation et caractéristiques	14		
2.2. Enjeux et destination	14		
2.3. Phasage et contraintes	15		
2.4. Principe d'aménagement	16		
3. Site de projet Centre	20		
3.1. Localisation et caractéristiques	20		
3.2. Enjeux et destination	20		
3.3. Phasage et contraintes	20		
3.4. Principe d'aménagement	21		
4. Site de projet : Baronnes	24		
4.1. Localisation et caractéristiques	24		
4.2. Enjeux et destination	24		



## **PREAMBULE**

---



## PORTEE ET CONTENU DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les orientations d'aménagement ont pour objectif d'apporter des précisions quant à l'organisation urbaine, paysagère ou fonctionnelle de certains secteurs de la commune.

### REGLES GENERALES :

Selon l'article L.151-2 du Code de l'Urbanisme, le PLU « *comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables, **des orientations d'aménagement et de programmation (OAP)**, un règlement et des annexes. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.* »

Selon l'article L.151-6 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation « *comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacement* ».

Selon l'article L. 151-7 du Code de l'Urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- *définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;*
- *favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;*
- *comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;*
- *porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;*

- *prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*
- *adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles.*

### OPPOSABILITE AU TIERS :

En application de l'article L.152-1 du Code de l'Urbanisme, « *l'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

*Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation.* »

En ce sens, les travaux et opérations réalisés dans les secteurs concernés ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues, mais bien contribuer à leur mise en œuvre, à minima, ne pas les remettre en cause.

La compatibilité s'appréciera lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

### ARTICULATION AVEC LE REGLEMENT ECRIT ET GRAPHIQUE :

Les orientations par secteur sont complémentaires des dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique.

Cette complémentarité s'exprime également par leur portée réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en termes de compatibilité avec les orientations par secteur, et en termes de conformité avec les dispositions réglementaires.

La règle d'urbanisme est établie en cohérence avec les orientations par secteur.



## LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE FOURQUES

Dans le cadre des objectifs définis par le PADD, la commune a identifié plusieurs secteurs de développement qui font l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation. Ces OAP définissent des principes permettant d'orienter et de maîtriser l'urbanisation du territoire.

Les orientations d'aménagement et de programmation de la commune de Fourques concernent trois secteurs à dominante résidentielle situés :

- au Nord et au Nord/Ouest de la commune :
  - OAP Ancien chemin de Bellegarde (1) ;
  - OAP Draillettes (2) ;
  - OAP Baronnes (4).
- le long de la D15 à proximité du centre-ancien :
  - OAP Centre (3).
- le long du petit Rhône :
  - OAP Port de plaisance (5).

Les secteurs de développement sont concernés par le risque inondation, classés en zones inconstructibles du PPRI en vigueur.

Ainsi, à l'issue des travaux de renforcement des digues du Rhône et de leur labellisation, le PPRI du Rhône sera révisé. Cette révision permettra l'ouverture à l'urbanisation des secteurs actuellement classés en F-UO et le recul de la bande de sécurité à 100 mètres.

Ces évolutions permettront la réalisation des projets sur les secteurs de développement.



Localisation des sites d'OAP de la commune de Fourques



## **PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS DANS LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

---



## DES PRINCIPES COMMUNS COMME BASE DES DIFFERENTES OAP

Les principes communs aux orientations d'aménagement déclinent diverses thématiques visant à mieux intégrer le développement durable dans les futurs projets urbains.

La qualité environnementale des projets est recherchée, dans le but d'améliorer, à terme, l'empreinte écologique de l'urbanisation nouvelle, d'intégrer les aménagements au paysage et de prendre en compte les enjeux liés au risque d'inondation et de ruissellement.

- **Proposer une offre de logements diversifiée pour permettre l'accueil des habitants et la décohabitation**

L'accès au foncier à Fourques est très contraint par le risque inondation et l'accès au logement est devenu particulièrement difficile pour les jeunes ménages désireux de s'installer dans leur commune. De plus, le parc se compose d'une majorité de grands logements individuels.

Les OAP s'attacheront donc à présenter une diversité des typologies d'habitat, afin de répondre aux différentes étapes des parcours résidentiels : individuel groupé et pur ainsi que du logement intermédiaire.

- **Offrir des espaces collectifs et fédérateurs**

Afin de favoriser les échanges et la convivialité dans les quartiers, chaque logement devra avoir accès à un espace public. Les OAP proposeront donc pour chaque secteur des espaces verts ou collectifs qui desserviront les nouveaux quartiers mais également les environs.

- **Favoriser le bioclimatisme**

Les nouvelles typologies de logements auront un impact important sur la performance énergétique et sur le niveau de confort attendu dans l'habitat.

Une majorité des logements devront avoir un caractère traversant afin de garantir une meilleure répartition de l'ensoleillement ainsi qu'une capacité de ventilation naturelle. Ce dispositif simple a un impact sur la forme urbaine et le

mode de distribution des logements. Les constructions devront privilégier une orientation Sud pour les pièces principales.

Des dispositions particulières en matière d'isolation et d'inertie des bâtiments seront recherchées : l'objectif est de tendre vers la construction de bâtiments dont la consommation d'énergie sera nettement réduite, tout en garantissant de meilleurs confort thermique et acoustiques.

- **Gérer le risque inondation et ruissellement pluvial**

Les aménagements devront prendre en compte le risque d'inondation et ruissellement pluvial.

- **Privilégier les déplacements « modes doux » et les espaces de rencontre**

Le maillage général de la ville par un réseau piéton / cycle est recherché par les partis d'aménagement pris dans les OAP. L'application de ce principe se retrouvera par deux types d'aménagements viaires différenciés :

- des artères principales bordées de trottoirs élargis, non encombrés par les équipements techniques plus des bandes ou pistes cyclables ;
- des cheminements piétons/cycles propres, desquels sont exclues toutes circulations motorisées.

Au cœur des quartiers, certaines voiries pourront être aménagées sous la forme « d'espaces de rencontre » dans lesquels les différents types de flux se mêleront, en laissant la priorité au mode le plus vulnérable.

- **Permettre le développement des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC)**

Les projets résidentiels et économiques devront obligatoirement installer des fourreaux pour fibre optique et des chambres de tirages afin de permettre la desserte haut débit des futurs quartiers.



## **ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

---



# 1. SITE DE PROJET : ANCIEN CHEMIN DE BELLEGARDE

## 1.1. LOCALISATION ET CARACTERISTIQUES

Au Sud de l'avenue des Draillettes et du canal, à l'arrière du bâtiment d'activité visible depuis la RD15, l'OAP Ancien chemin de Bellegarde est identifiée en zone 2AU au PLU.

Le site est classé en zone F-Uo du PPRI du Rhône, ce qui implique une urbanisation possible dès la fin des travaux sur les digues, leur labellisation et la révision du PPRI.



## 1.2. ENJEUX ET DESTINATION

**Le site regroupe différents enjeux :**

- urbain ► développer le parc de logements de la commune au cœur du tissu urbanisé existant :
  - dans le respect de la morphologie actuelle du quartier ;
  - en permettant une diversification de la typologie des logements.
- paysager ► définir un projet adapté à l'environnement du quartier, et notamment à sa proximité avec le canal de Beaucaire et les bâtiments d'activités à l'Ouest.
- écologique ► intégrer la continuité « trame bleue » du canal dans le projet
- environnemental ► intégrer la gestion du risque inondation au projet.

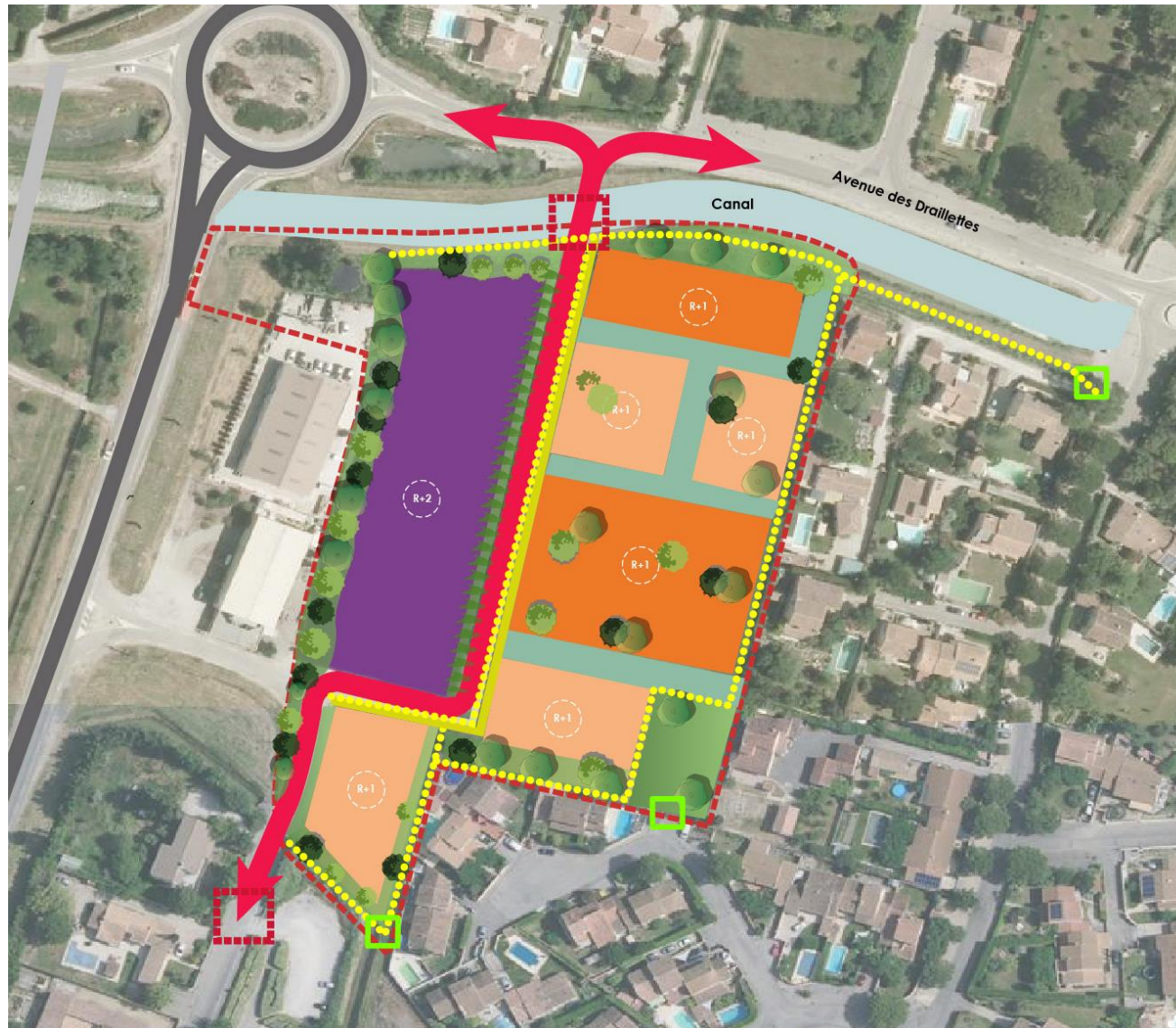
**Destination :**

Le site a vocation à accueillir des logements, en privilégiant la diversité des typologies.

Le secteur mêlera donc habitat individuel pur et groupé, mais aussi des logements collectifs/intermédiaires, qui permettront de répondre à la diversité des parcours résidentiels.



### 1.3. PRINCIPE D'AMENAGEMENT



#### PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre du site

#### CARACTERISTIQUES DU BATI

R+1 Hauteur maximum autorisée

#### VOCAION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

Habitat individuel  
 Habitat indiv. groupé  
 Habitat intermédiaire

#### CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

Principe d'accès  
 Accès cheminements doux  
 Voirie existante  
 Principe de desserte tous modes  
 Principe de liaison douce  
 Piste cyclable bidirectionnelle  
 Voirie partagée

#### PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

Frange paysagère  
 Espace vert paysager  
 Haie à préserver



## DESSERTE DU PROJET (VOIES, RESEAUX, TRANSPORTS EN COMMUN)

### Réseau viaire

Le nouveau quartier sera accessible via l'avenue des Draillettes au Nord et la rue B. Contestin au Sud. Afin de limiter les accès directs sur la RD15, la continuité de la rue B. Contestin ne sera pas poursuivie au niveau de la zone d'activités.

L'aménagement du quartier est déterminé par la création d'un pont reliant le site à l'avenue des Draillettes

A partir de ces accès des nouvelles voies internes permettront la desserte des différentes parcelles.

### La place faite aux modes doux :

Le quartier bénéficie de plusieurs liaisons douces :

- 2 accès piétons au Sud, permettant notamment d'accéder à l'espace public depuis les quartiers alentours ;
- 1 accès au Nord/Est le long du canal (emplacement réservé).

Sur l'ensemble du site, les déplacements doux (marche/vélos) seront favorisés :

- des cheminements doux permettront de circuler dans le quartier ;
- la plupart des voiries internes au quartier seront des axes partagés tous modes.

### Desserte des réseaux

Le secteur est raccordé au réseau d'assainissement collectif et d'approvisionnement en eau potable.

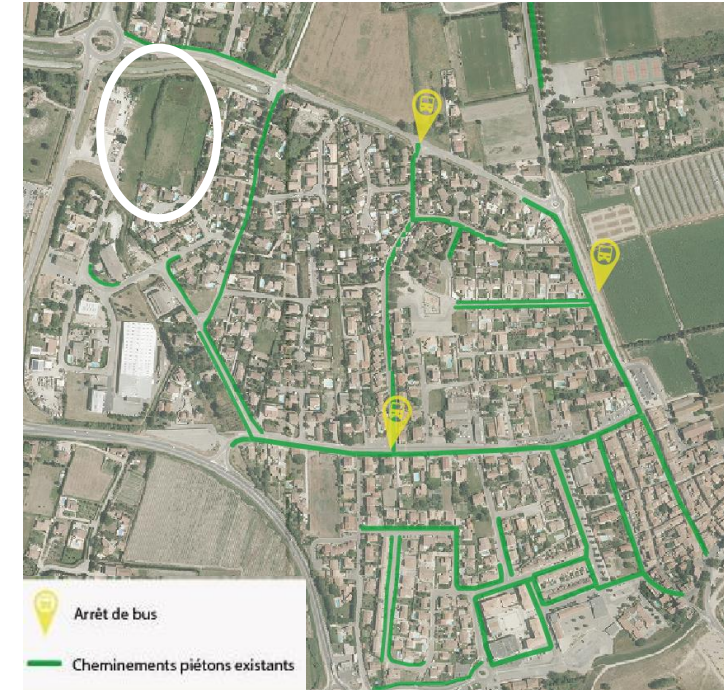
### Desserte en transports collectifs

La commune est desservie par le réseau de transport en commun Edgard, via la ligne C30 qui relie Nîmes à Arles.

Trois arrêts de bus sont présents sur la commune :

- beauséjour ;
- la poste ;
- les boutes.

Le nouveau quartier sera accessible en transport en commun au niveau de l'avenue des Draillettes. La distance entre le projet et l'arrêt de bus est d'environ 300m, soit à moins de 5 min à pied.



### BESOIN EN STATIONNEMENT

Le projet devra comporter un nombre de places de stationnement adapté. Ainsi, il faudra prévoir :

- du stationnement en parcelle pour l'habitat individuel pur et groupé ;
- deux places par logement pour l'habitat intermédiaire ;
- du stationnement non clos en parcelle.

### MIXITE FONCTIONNELLE ET DENSIFICATION

Le projet d'aménagement proposera une offre de logements diversifiée composée au minimum :



- d'une offre d'habitat individuel pur en R+1, d'environ 10 logements,
- d'une offre d'habitat individuel groupé en R+1 d'environ 15 logements
- d'une offre d'habitat intermédiaire en R+2 d'environ 25 logements ;

Potentiel (à titre indicatif) : environ 50 logements.

Superficie du site : environ 2 hectares.

Densité moyenne : la densité moyenne obtenue sur le site est d'environ 25 logements/ha.

#### MIXITE SOCIALE

Afin de répondre aux objectifs du projet communal, une part de 20% des logements produits seront des logements sociaux, incluant une diversité des typologies d'habitat.

#### QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PREVENTION DES RISQUES

##### Gestion de l'eau

La gestion des eaux pluviales est obligatoire. L'imperméabilisation des sols doit donc être limitée au maximum : les surfaces imperméables sont interdites pour les espaces libres hors voirie roulante, les matériaux recommandés seront de type poreux, perméables (le sable, gravier, stabilisé, etc.).

Les espaces libres et espaces verts devront être végétalisés au maximum afin de favoriser l'infiltration naturelle et de limiter l'écoulement des eaux de pluie sur le domaine public.

L'évacuation des eaux pluviales sera régulée par des bassins de rétention.

##### Performance énergétique

Les bâtiments devront respecter à minima les normes de la réglementation thermique en vigueur. Il est préférable de tendre vers une consommation énergétique des constructions plus basses encore, en tendant vers la réalisation de constructions passives. L'utilisation d'énergies renouvelables est à favoriser.

#### Risques

Le site restera soumis au risque d'inondation lors de son ouverture à l'urbanisation, mais le niveau de risque sera abaissé après les travaux de rénovation des digues.

#### QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

##### Qualité urbaine du projet

L'ensemble des logements du secteur s'intégreront au tissu urbain environnant. Les logements intermédiaires situés à l'Ouest de l'OAP bénéficieront d'espaces verts.

Afin de s'intégrer pleinement à la morphologie urbaine voisine et au paysage environnant, la hauteur de l'ensemble des constructions sera limitée au R+1 à l'Est et au R+2 à l'Ouest.

##### Espaces verts / espaces naturels

Les masses végétales existantes devront être conservées, notamment une haie identifiée à l'Ouest du secteur.

Un espace public représentera un espace de respiration fédérateur au sein du quartier.

Il sera inclus un espace vert public.

Sur l'ensemble du projet, les végétaux rustiques de croissance lente ne nécessitant que peu de taille et d'entretien seront privilégiés. Des bandes enherbées et vivaces rustiques viendront accompagner les allées et les cheminements piétons.

Le secteur de projet devra également faire l'objet de plantation d'arbres de haute tiges.

##### Intégration paysagère

Sur l'ensemble du site, un traitement qualitatif des franges urbaines devra être assuré, en particulier entre les bâtiments d'activités situés à l'Ouest et les nouvelles constructions.



Les matériaux locaux seront privilégiés et les constructions tâcheront de s'intégrer au bâti existant.

**Intégration des enjeux écologiques**

A partir des berges des canaux, une bande de recul accessible sera conservée de toute construction et clôture, afin de préserver la fonctionnalité de la trame bleue. Cette bande fera au minimum 10 mètre pour le canal de Beaucaire.



## 2. SITE DE PROJET : DRAILLETES

### 2.1. LOCALISATION ET CARACTERISTIQUES

Délimitée au Sud par l'ancien chemin de Bellegarde, à l'Ouest par le canal et à l'Est par la route de Beaucaire, l'OAP est identifiée en zone 2AU au PLU.

Une partie du site est classée en zone F-Uo du PPRI du Rhône, ce qui implique une urbanisation possible à moyen terme. Le secteur classé en zone 1AU au zonage du PLU sera soumis au risque inondation jusqu'à la révision du PPRI.



### 2.2. ENJEUX ET DESTINATION

Le site des Draillettes regroupe différents enjeux en lien avec l'objectif communal de développer le parc de logements au cœur du tissu urbanisé existant et en continuité dans les secteurs préservés des risques :

#### Enjeux urbains :

- favoriser la création de quartiers mixtes (habitat, équipements, etc.) et développer une offre de logements diversifiée sur la commune ;
- favoriser le renouvellement des secteurs de stade en vue d'un déplacement de ces équipements ;
- développer des espaces collectifs ;
- préserver des espaces pour la réalisation d'équipements futurs.

#### Enjeux environnementaux :

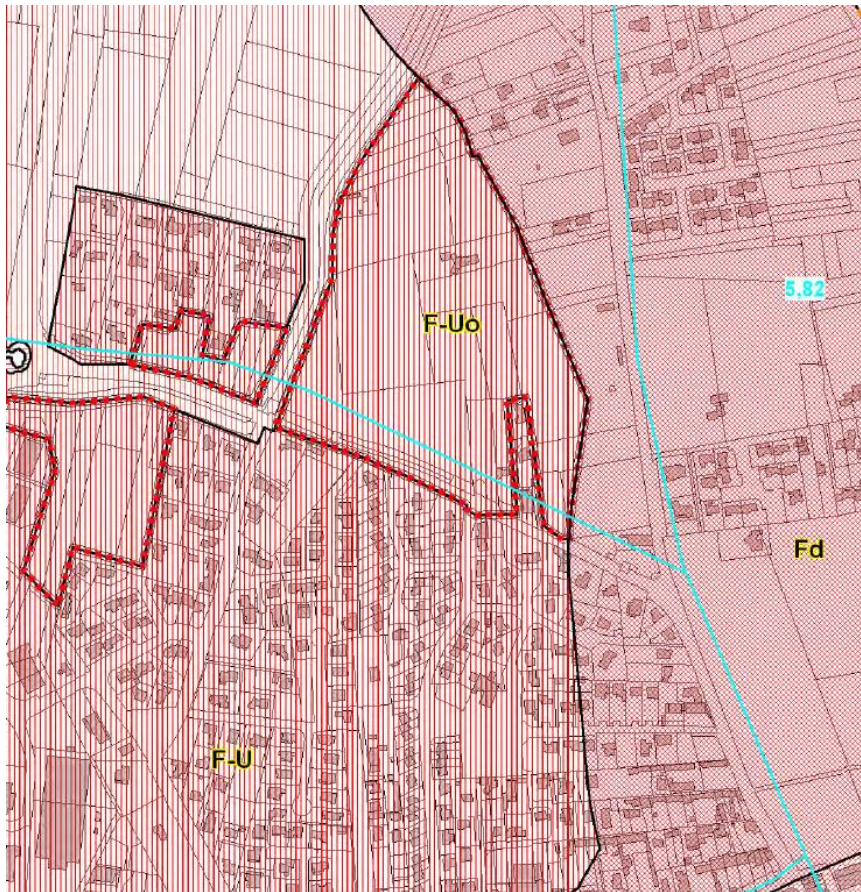
- adapter l'urbanisation aux risques d'inondation et de ruissellement ;
- pérenniser la fonctionnalité des trames écologiques présentes sur le site :
  - o Trame bleue le long du canal de Beaucaire ;
  - o Trame verte reliant les abords du Rhône et la plaine cultivée (continuité Est-Ouest) ;
- Assurer l'intégration paysagère du projet, visible depuis l'avenue des Draillettes et le chemin des Boutes
- Valoriser l'entrée de ville, avenue de Beaucaire.



### 2.3. PHASAGE ET CONTRAINTES

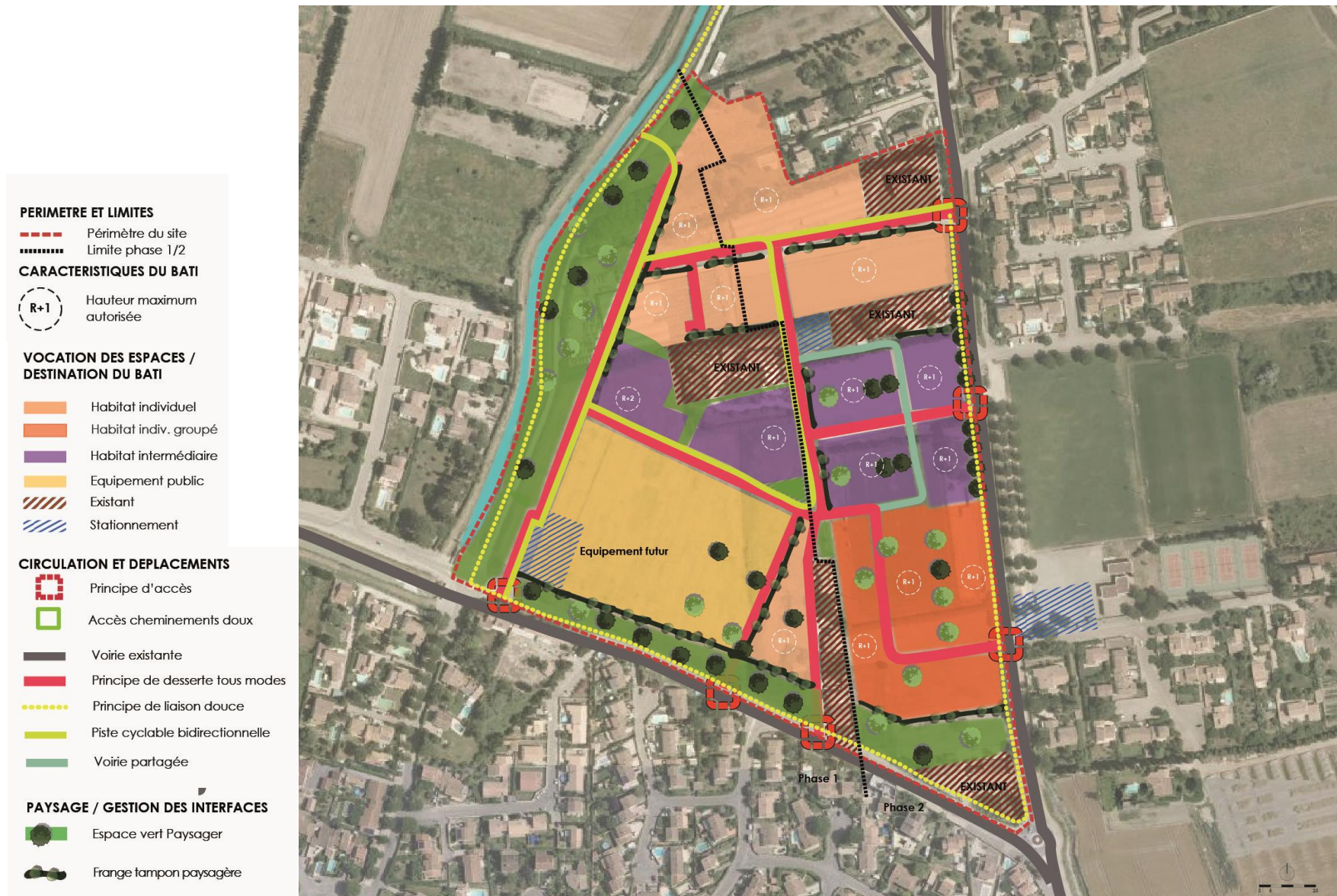
Une partie du secteur est actuellement classée en secteurs F-U0 et FD au PPRI du Rhône, limitant l'urbanisation jusqu'à la révision du PPRI, suite aux travaux de renforcement des digues et leur labellisation.

L'OAP prévoit deux temps à l'urbanisation de ce secteur : le projet débutera par le secteur Ouest (phase 1) dès révision du PPRI, pour s'achever par l'urbanisation de l'Est du secteur (phase 2) une fois les stades de rugby déplacés.





## 2.4. PRINCIPE D'AMENAGEMENT





## DESSERTE DU PROJET (VOIES, RESEAUX, TRANSPORTS EN COMMUN)

### Réseau viaire

L'accès au quartier se fera par 6 accès tous modes, dont 4 existants, afin de relier le quartier à la route de Beaucaire et à l'ancien chemin de Bellegarde.

Un réseau de voirie interne est prévu afin de desservir l'ensemble des habitations futures.

Un minimum de franchissement des espaces paysagers sera recherché.

L'axe de desserte desservant la partie Ouest du site se placera en recul d'au moins 20 mètres du canal.

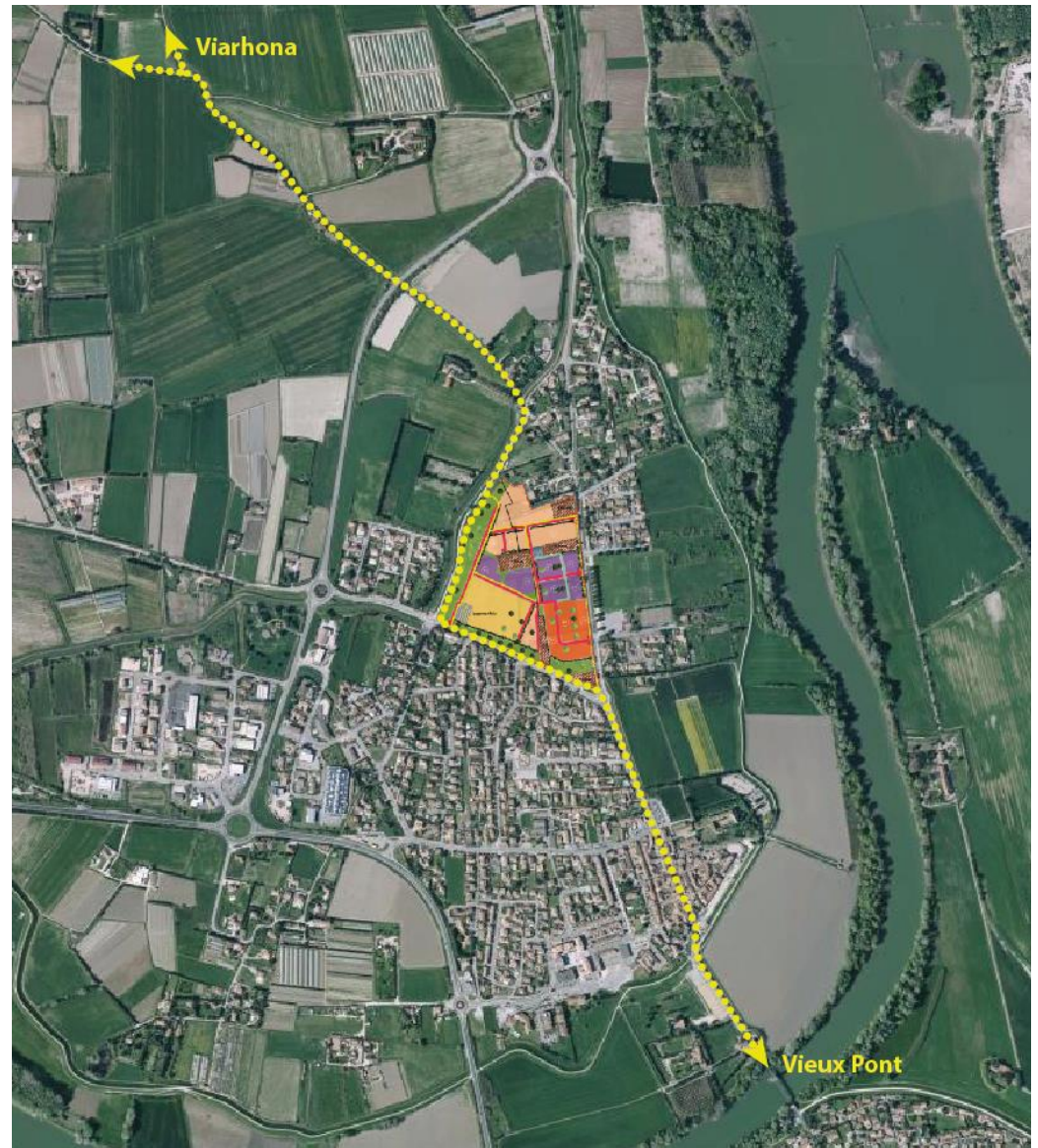
Le chemin existant longeant le canal de Beaucaire se verra transformer en un axe de liaison douce uniquement (et véhicule d'entretien du canal si besoin).

### La place faite aux modes doux :

En plus des accès tous modes, le quartier bénéficiera d'une liaison douce supplémentaire depuis la route de Beaucaire à l'Est du projet, grâce à la création d'un espace vert public. Depuis cet accès piétons, de nouveaux cheminements doux seront aménagés, notamment en cœur de quartier et le long du canal sur l'espace paysager.

Les cheminements doux situés au sud et à l'ouest du projet assurent une continuité d'itinéraires doux. Ils permettent en effet de relier le tracé de la Viarhona au Vieux Pont (cf. image ci-contre).

Toutes les voiries prévoiront des cheminements dédiés aux modes doux afin de favoriser ce type de mobilités.





### Desserte des Réseaux

Le secteur est raccordé au réseau d'assainissement collectif et d'approvisionnement en eaux potables.

### Desserte en transports collectifs

La commune est desservie par le réseau de transport en commun Edgard, via la ligne C30 qui relie Nîmes à Arles.

Trois arrêts de bus sont présents sur la commune :

- beauséjour ;
- la poste ;
- les boutes.

Le nouveau quartier sera directement accessible en transport en commun au niveau de l'avenue des Draillettes (sud du projet).



### BESOIN EN STATIONNEMENT

Le projet devra comporter un nombre de places de stationnement adapté. Ainsi, il faudra prévoir :

- 2 places par logement pour l'habitat intermédiaire et des parkings visiteurs en nombre suffisant ;
- du stationnement à la parcelle pour l'habitat individuel pur et groupé ;
- du stationnement non clos en parcelle.

Une aire de stationnement mutualisée desservira le chemin sur les berges du canal, jouant également le rôle de parking visiteurs pour les logements.

Le parking existant à l'entrée des stades de football sera maintenu et pourra être mutualisé, jouant également le rôle de parking de covoiturage.

### MIXITE FONCTIONNELLE ET DENSIFICATION

Le projet d'aménagement final proposera une offre de logements diversifiée composée :

- d'une offre d'habitat individuel pur en R+1, d'environ 30 logements ;
- d'une offre d'habitat individuel groupé en R+1, d'environ 30 logements ;
- d'une offre d'habitat intermédiaire ou collectif en R+1 / R+2, d'environ 90 logements ;

Potentiel (à titre indicatif) : environ 150 logements.

### Superficie du site :

- phase 1 : environ 5,8 hectares, dont 2,5 opérationnels ;
- phase 2 : environ 5,1 hectares, dont 4 opérationnels.

Densité moyenne : environ 25 logements/ha.

### MIXITE SOCIALE

Afin de répondre aux objectifs du projet communal, une part de 20% des logements produits seront des logements sociaux, en favorisant une variété des typologies.

### QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PREVENTION DES RISQUES

#### Gestion de l'eau

La gestion des eaux pluviales est obligatoire. L'imperméabilisation des sols doit donc être limitée au maximum : les surfaces imperméables sont interdites pour les espaces libres hors voirie roulante, les matériaux recommandés seront de type poreux, perméables (le sable, gravier, stabilisé, etc.).



Les espaces libres et espaces verts devront être végétalisés au maximum afin de favoriser l'infiltration naturelle et limiter l'écoulement des eaux de pluie sur le domaine public.

L'évacuation des eaux pluviales sera régulée par des bassins de rétention.

### **Performance énergétique**

Les bâtiments devront respecter à minima les normes de la réglementation thermique en vigueur. Il est préférable de tendre vers une consommation énergétique des constructions plus basses encore, en tendant vers la réalisation de constructions passives. L'utilisation d'énergies renouvelables est à favoriser.

### **Risques**

Le site est soumis au risque inondation. La partie Ouest du secteur est classé en zone FUI du PPRI et pourra être urbanisé à moyen terme, dès la fin des travaux de renforcement des digues du Rhône et la révision du PPRI du Rhône.

La partie Est du secteur est classée dans la bande de sécurité du PPRI (zone FD), qui pourra être réduite à 100 mètres suite à la révision du PPRI.

## **QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE**

### **Qualité urbaine du projet**

L'ensemble des logements du secteur s'intégreront au tissu urbain environnant et un principe de dégressivité des densités s'appliquera du Sud au Nord. L'urbanisation du site permettra de qualifier la route de Beaucaire en véritable entrée de ville : création d'un linéaire d'arbre le long de la voie en symétrie avec l'existant.

### **Espaces verts / espaces naturels**

Sur la base des corridors identifiés par la Trame verte et bleue, un vaste espace vert public est prévu le long du canal à l'Ouest du secteur : aménagement des bords du canal en un parc linéaire et une promenade. De plus, un large espace paysagé sera créé le long de l'avenue des Draillettes, permettant d'offrir un espace vert public supplémentaire. Cette continuité se fera sur une bande d'au moins 20 mètres de largeur.

Les continuités écologiques seront maintenues entre ce secteur et le futur parc public identifié au zonage, supports de biodiversité et de cheminements doux. Environ 1,5 hectare est réservé à des espaces verts publics, avec une imperméabilisation minimum. Le caractère végétalisé sera privilégié. Les espaces de stationnement trouveront leur place en dehors de ces espaces payagers.

Des franges paysagères seront prévues pour assurer des interfaces entre voirie et habitat. Sur l'ensemble du projet, les végétaux locaux et rustiques ne nécessitant que peu de taille et d'entretien seront privilégiés.

Un alignement arboré sera planté en miroir de l'alignement de pins avenue de Beaucaire.

Le secteur de projet devra également faire l'objet de plantation d'arbres de haute tiges.

### **Intégration paysagère**

Sur l'ensemble du site, un traitement qualitatif des franges urbaines devra être assuré.

Les matériaux locaux seront privilégiés et les constructions tâcheront de s'intégrer au bâti existant.



## 3. SITE DE PROJET CENTRE

### 3.1. LOCALISATION ET CARACTERISTIQUES

Sur le site d'un ancien garage, délimité dans sa partie Nord par la rue des malautières et la route de Nîmes et s'étendant sur les terrains libres de l'autre côté de la départementale, le secteur d'OAP est identifiée en zone UC et UCc au PLU.

Situé en cœur de l'enveloppe urbaine, ce secteur inclut plusieurs parcelles libres en plus du secteur de renouvellement urbain.



### 3.2. ENJEUX ET DESTINATION

Le site fait l'objet d'un certain nombre d'enjeux en lien avec l'objectif communal :

- optimiser le foncier dans l'enveloppe bâtie en favorisant le renouvellement urbain ;
- favoriser le développement de l'habitat à proximité des centres afin de renforcer ces polarités ;
- développer les commerces et services en centre-village.

Le secteur a vocation à accueillir des logements en cœur de parcelle, en privilégiant la diversité des typologies. Ainsi, afin de s'accorder avec les formes existantes, de l'habitat individuel pur et groupé est prévu en bordure de parcelle, quand un ensemble de logements collectifs ou intermédiaire verra le jour en cœur de parcelle.

En front de rue, le secteur accueillera des bâtiments de commerces ou services, en continuité de l'existant sur la route de Nîmes. Un recul de 10 mètres minimum permettra la création d'espaces de stationnement et de linéaires paysagers.

### 3.3. PHASAGE ET CONTRAINTES

Le secteur est classé en zone FD du PPRI, ce qui implique une révision du document permettant l'urbanisation du site, à l'issue des travaux de renforcement des digues du Rhône et leur labellisation.



### 3.4. PRINCIPE D'AMENAGEMENT



#### PERIMETRE ET LIMITES

 Périmètre du site

#### CARACTERISTIQUES DU BATI

 Hauteur maximum autorisée

#### VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

-  Habitat individuel
-  Habitat indiv. groupé
-  Habitat collectif/intermédiaire
-  Commerces et services
-  Emplacement réservé dédié à l'aménagement de l'avenue de Nîmes
-  Espace libre commun (pouvant accueillir du stationnement)

#### CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

-  Principe d'accès
-  Principe de desserte
-  Voirie existante
-  Voirie partagée
-  Principe de liaison douce
-  Piste cyclable bidirectionnelle

#### PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

-  Espace vert Paysager
-  Frange tampon paysagère



## DESSERTE DU PROJET (VOIES, RESEAUX, TRANSPORTS EN COMMUN)

### Réseau viaire

L'accès au quartier se fera par 2 accès tous modes afin de relier le quartier à la D15 au Sud et de former une boucle vers la rue des Malautières un Nord.

Un schéma de voirie interne est prévu afin de desservir l'ensemble des habitations futures, dont un tronçon aménagé en voirie partagée.

### La place faite aux modes doux :

En plus des accès tous modes, le quartier bénéficiera d'une liaison douce supplémentaire depuis la rue des malautières grâce à la création d'un espace vert public. Depuis tous les accès, des cheminements doux seront aménagés, notamment en cœur de quartier.

Toutes les voiries prévoieront des cheminements dédiés aux modes doux afin de favoriser ce type de mobilités.

Des pistes cyclables bidirectionnelles seront aménagés sur les axes principaux en direction des polarités de la commune.

### Desserte des Réseaux

Le secteur est raccordé au réseau d'assainissement collectif et d'approvisionnement en eaux potables.

### Desserte en transports collectifs

La commune est desservie par le réseau de transport en commun Edgard, via la ligne C30 qui relie Nîmes à Arles.

Trois arrêts de bus sont présents sur la commune :

- beauséjour ;
- la poste ;
- les bouts.



Le nouveau quartier sera accessible en transport en commun au niveau de l'avenue de Nîmes (sud-est du projet).

### BESOIN EN STATIONNEMENT

Le projet devra comporter un nombre de places de stationnement adapté. Ainsi, il faudra prévoir :

- du stationnement à la parcelle pour l'habitat individuel pur et groupé.
- 2 places par logement pour l'habitat intermédiaire et des parkings visiteurs en nombre suffisant ;
- des stationnements seront prévus au droit des logements bordant la rue des malautières afin d'assurer une offre de stationnement supplémentaire. Des espaces de stationnement pourront également être aménagés au nord de l'avenue de Nîmes.

### MIXITE FONCTIONNELLE ET DENSIFICATION

Des locaux commerciaux formeront un front urbain le long de la route de Nîmes.

Le projet d'aménagement final proposera une offre de logements diversifiée composée :

- d'une offre d'habitat individuel pur/groupé en R+1, d'environ 5 logements ;
- d'une offre d'habitat collectif ou intermédiaire d'environ 15 logements.

Potentiel (à titre indicatif) : environ 20 logements.

Superficie du site : environ 0,5 hectare.

Densité moyenne : environ 40 logements/ha.

### MIXITE SOCIALE

Afin de répondre aux objectifs du projet communal, une part de 20% des logements produits seront des logements sociaux.



## QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PREVENTION DES RISQUES

### Investigation de pollutions de sols

Le site de l'OAP fait l'objet d'un inventaire BASIAS, en effet il y a avait auparavant un garage sur ce site. Toutefois, le site n'est pas recensé dans la base de données des sites et sols pollués BASOL.

L'inscription BASIAS n'interdit pas les aménagements sur ce site, il sera toutefois recommandé de réaliser une étude de pollution des sols sur le site, en cohérence avec la réglementation nationale.

### Gestion de l'eau

La gestion des eaux pluviales est obligatoire. L'imperméabilisation des sols doit donc être limitée au maximum : les surfaces imperméables sont interdites pour les espaces libres hors voirie roulante, les matériaux recommandés seront de type poreux, perméables (le sable, gravier, stabilisé, etc.).

Les espaces libres et espaces verts devront être végétalisés au maximum afin de favoriser l'infiltration naturelle et de limiter l'écoulement des eaux de pluie sur le domaine public.

### Performance énergétique

Les bâtiments devront respecter à minima les normes de la réglementation thermique en vigueur. Il est préférable de tendre vers une consommation énergétique des constructions plus basses encore, en tendant vers la réalisation de constructions passives. L'utilisation d'énergies renouvelables est à favoriser

Pour les projets d'habitat collectif, il pourra être étudié un chauffage collectif de type thermodynamique ou bois présentant des taux de couverture ENR variant de 40% à 100% pour le bois énergie.

### Risques

Le site est soumis au risque inondation selon le PPRI du Rhône en vigueur. Dès la fin des travaux de renforcement des digues du Rhône et la révision du PPRI, ce secteur sera classé constructible et pourra être urbanisé.

## QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

### Qualité urbaine du projet

L'ensemble des logements du secteur s'intégreront au tissu urbain environnant. Les typologies d'habitat semi-denses de type habitat individuel groupé ont été privilégiées. L'urbanisation du site permettra de requalifier un îlot situé au centre de l'enveloppe urbaine le long de la route de Nîmes, un des axes principaux de la commune.

L'aménagement de ce secteur sera l'occasion de réaliser des aménagements sur la route de Nîmes, notamment pour assurer des déplacements doux sécurisés, et pour renforcer l'urbanité de cet axe.

### Types de matériaux

Les matériaux locaux seront privilégiés et les constructions tâcheront de s'intégrer au bâti existant.



## 4. SITE DE PROJET : BARONNES

### 4.1. LOCALISATION ET CARACTERISTIQUES

Située à l'est du lotissement les Baronnes, cette OAP est identifiée en zone 2AU au PLU.

Le secteur est localisé dans la bande de sécurité du PPRi du Rhône, ce qui implique une révision du document permettant l'urbanisation du site, à l'issue des travaux de renforcement des digues du Rhône et leur labellisation.



### 4.2. ENJEUX ET DESTINATION

En lien avec l'objectif communal, les enjeux du site sont :

- d'optimiser le foncier en continuité de l'enveloppe bâtie en favorisant une densité d'environ 20 logements à l'hectare et une diversification des logements (habitat individuel groupé) ;
- de favoriser le développement de l'habitat à proximité des centres afin de renforcer ces polarités.



### 4.3. PRINCIPE D'AMENAGEMENT

<b>PERIMETRE ET LIMITES</b>	<b>VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI</b>
Périmètre du site	Habitat individuel pur/groupé
<b>CARACTERISTIQUES DU BATI</b>	<b>PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES</b>
Hauteur maximum autorisée	Frange tampon paysagère
<b>CIRCULATION ET DEPLACEMENTS</b>	
Principe de desserte	
Principe d'accès principal/secondaire	





## DESSERTE DU PROJET (VOIES, RESEAUX, TRANSPORTS EN COMMUN)

### Réseau viaire

Les accès principaux sont existants, ils sont situés impasse Paul Cézanne et impasse Vincent Van Gogh.

Deux accès secondaires seront créés au niveau du lotissement les Baronnes.

### La place faite aux modes doux :

Les voies internes devront permettre une circulation piétonne sécurisée.

### Desserte des Réseaux

Le réseau d'assainissement collectif et d'approvisionnement en eaux potables sont présents en limite du secteur.

### Desserte en transports collectifs

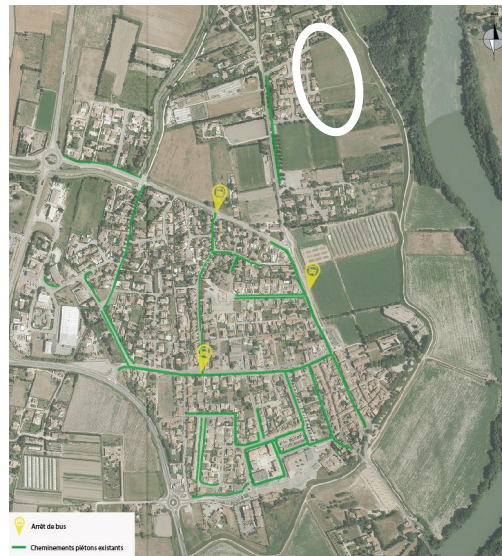
La commune est desservie par le réseau de transport en commun Edgard, via la ligne C30 qui relie Nîmes à Arles.

Trois arrêts de bus sont présents sur la commune :

- beauséjour ;
- la poste ;
- les bouts.

Le nouveau quartier sera accessible en transport en commun au niveau de l'avenue des Draillettes.

La distance entre le projet et l'arrêt de bus est d'environ 800m, soit à environ 10 min à pied.



## BESOIN EN STATIONNEMENT

Le projet devra comporter un nombre de places de stationnement adapté. Ainsi, il faudra prévoir du stationnement à la parcelle pour l'habitat individuel pur et groupé.

## MIXITE FONCTIONNELLE ET DENSIFICATION

Le projet d'aménagement proposera une vingtaine de logements individuels purs/groupés.

Potentiel (à titre indicatif) : environ 20 logements.

Superficie du site : environ 1 hectare.

Densité moyenne : environ 20 logements/ha.

## MIXITE SOCIALE

Afin de répondre aux objectifs du projet communal, une part de 20% des logements produits seront des logements sociaux.

## QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PREVENTION DES RISQUES

### Gestion de l'eau

La gestion des eaux pluviales est obligatoire. L'imperméabilisation des sols doit donc être limitée au maximum : les surfaces imperméables sont interdites pour les espaces libres hors voirie roulante, les matériaux recommandés seront de type poreux, perméables (le sable, gravier, stabilisé, etc.).

Les espaces libres et espaces verts devront être végétalisés au maximum afin de favoriser l'infiltration naturelle et de limiter l'écoulement des eaux de pluie sur le domaine public.

L'évacuation des eaux pluviales sera régulée par des bassins de rétention qui pourront se situer à l'est, sur la bande des 100m.



### **Performance énergétique**

Les bâtiments devront respecter à minima les normes de la réglementation thermique en vigueur. Il est préférable de tendre vers une consommation énergétique des constructions plus basses encore, en tendant vers la réalisation de constructions passives.

### **Risques**

Le site est localisé dans la bande tampon du PPRI du Rhône. Dès la fin des travaux de renforcement des digues du Rhône et la révision du PPRI, ce secteur sera classé constructible et pourra être urbanisé.

### **QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE**

#### **Qualité urbaine du projet**

L'ensemble des logements du secteur s'intégreront au tissu urbain environnant. Les typologies d'habitat semi-denses de type habitat individuel groupé ont été privilégiées. L'urbanisation du site permettra de poursuivre le développement résidentiel de la commune en limite de l'enveloppe urbaine.

#### **Espaces verts**

Sur l'ensemble du projet, les végétaux locaux et rustiques ne nécessitant que peu de taille et d'entretien seront privilégiés.

#### **Types de matériaux**

Les matériaux locaux seront privilégiés et les constructions tâcheront de s'intégrer au bâti existant.



## 5. SITE DE PROJET : PORT DE PLAISANCE

### 5.1. LOCALISATION ET CARACTERISTIQUES

Au Sud de la commune en limite du petit Rhône, l'OAP Port de plaisance est identifiée en zone 2AUp au PLU.

Le site est classé en zone F-NU au PPRI du Rhône (zone non urbanisée inondable par aléa fort).

Sur ce secteur, les équipements d'intérêt général (port de plaisance notamment) sont admis sous réserve d'une étude hydraulique préalable.

Les infrastructures directement liées à l'activité portuaire (rampes d'accès, quais, etc.) sont admises. Les bâtiments directement liés à l'activité portuaire (capitaineries, sanitaires, etc.) sont admis ainsi que ceux de nature à contribuer à son animation et au développement touristique.



### 5.2. ENJEUX ET DESTINATION

#### Enjeux :

Le projet consiste en la création d'un port de plaisance sur le Petit Rhône. Ce projet s'inscrit dans un programme plus vaste de création de ports dans le Gard.

Fourques, de par sa position géographique, permettra au port d'être à la fois une porte d'entrée fluviale depuis le Rhône, mais aussi une porte d'entrée fluviomaritime.

Actuellement, le Petit Rhône ne dispose d'aucun appontement, ce premier port permettra la découverte du territoire depuis le Petit Rhône.

#### Destination :

Le site a vocation à accueillir un port de plaisance et ses aménagements (quai, espace de stationnement, etc.).



### 5.3. PRINCIPE D'AMENAGEMENT





## DESSERTE DU PROJET (VOIES, RESEAUX, TRANSPORTS EN COMMUN)

### Accès

L'accès au port se fera depuis l'avenue du vieux pont pour les véhicules (accès existant) et depuis le petit Rhône pour les bateaux.

### La place faite aux modes doux :

Le port de plaisance sera accessible aux piétons via un réseau de cheminements doux aménagés sur la digue.

Les piétons pourront également se déplacer via la piste cyclable présente à la sortie du vieux pont vers Beaucaire et Saint-Gilles et vers Arles grâce à la connexion interdépartementale tous modes doux.

### Desserte des réseaux

L'ouest du secteur est raccordé au réseau d'assainissement collectif et d'approvisionnement en eau potable.

### Desserte en transports collectifs

La commune est desservie par le réseau de transport en commun Edgard, via la ligne C30 qui relie Nîmes à Arles.

Trois arrêts de bus sont présents sur la commune :

- beauséjour ;
- la poste ;
- les boutes.



Le port de plaisance sera accessible en transport en commun au niveau de l'avenue de Beaucaire ou de l'avenue de Nîmes. La distance entre le projet et ces arrêts de bus est d'environ 600m, soit à moins de 10 min à pied.

### BESOIN EN STATIONNEMENT

Le projet devra comporter un nombre de places de stationnement adapté.

### MIXITE FONCTIONNELLE ET DENSIFICATION

Le projet d'aménagement est composé :

- d'une digue aménagée ;
- d'un quai ;
- d'un espace destiné à recevoir les aménagements liés au port ;
- d'un port de plaisance d'environ 300 places.

Superficie du site : environ 13 hectares.

### QUALITE ENVIRONNEMENTALE, URBAINE ET PREVENTION DES RISQUES

#### Risques

La digue actuelle fait l'objet de travaux de renforcement. Elle sera en partie déplacée aux abords du site.

#### Espaces naturels

Les espaces boisés classés situés aux abords du Rhône sont à préserver. Aucun aménagement du port de plaisance n'y est prévu, que ce soit en phase travaux comme en phase de fonctionnement.

#### Qualité urbaine du projet

Les bâtiments nécessaires à l'activité portuaire devront s'intégrer à l'environnement du secteur. Les constructions devront s'établir hors de la zone de recul de 15m de l'axe de la RD15A.

#### Qualité environnementale du projet

Le port s'inscrit dans l'opération de certification « ports propres » et s'inscrit dans une démarche qualité du département « Ports de plaisance exemplaires en réseau ».