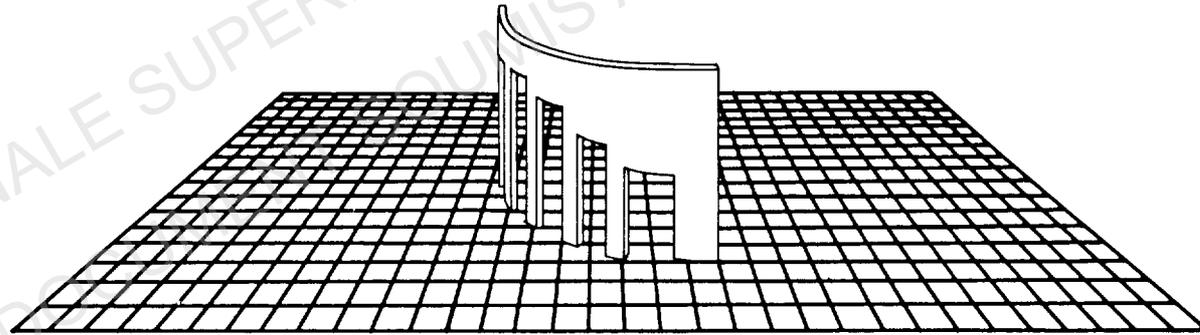
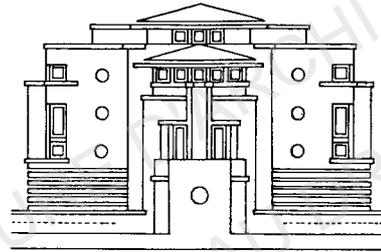


école d'architecture de marseille-luminy

serge  
binello



BEUCAIRE

T 1045

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DROIT D'AUTEUR

D0000000629947



RESEAU DES  
BIBLIOTHEQUES

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DE  
D'ARCHITECTURE

BIBLIOTHÈQUE

T 1045

TOUTE REPRODUCTION MÊME  
PARTIELLE EST INTERDITE,  
sans autorisation des  
propriétaires des droits  
LOI DU 11.03.1957

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR MARSILLE

19 juin 1986

1930

BIBLIOTHÈQUE

T1045

projet d'aménagement  
du quartier sud du  
canal du Rhône à Sète, à Beaucaire

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

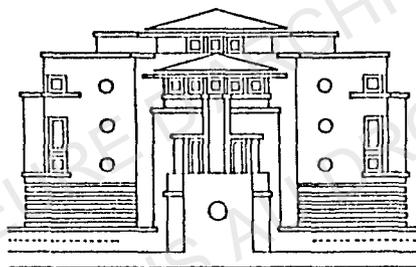
COMPOSITION DU JURY

1065

- \* Fernand BOUKOBZA  
architecte .....directeur d'étude
- \* Pierre de ROCHE  
historien de l'Art .....enseignant à l'Ecole  
d'Architecture de Marseille
- \* Frédéric SZCZOT  
architecte - urbaniste .....enseignant à l'Ecole  
d'Architecture de Montpellier
- \* Claude CESAR  
géomètre - expert .....responsable de l'urbanisme de la  
ville de Beaucaire

.... que je remercie ainsi que :

- \* Monsieur Guerre, responsable du service maritime et de navigation (subdivision de  
Beaucaire)
- \* Monsieur Roche, responsable des archives municipales.



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

S O M M A I R E

\*\*\*\*\*

\* PREFACE

\* CHAPITRE 1 : BEUCAIRE SA SITUATION ET SES LIAISONS

\* CHAPITRE 2 : HISTORIQUE DE L'ESPACE BEUCAIROIS ET  
ANALYSE DE LA STRUCTURE URBAINE AUJOURD'HUI

2-1 . UN MOT SUR LA "GRANDE HISTOIRE" DE BEUCAIRE.

2-2 . UN PEU D'HISTOIRE SUR LE CANAL.

2-3 . HISTORIQUE ET ANALYSE SOMMAIRE DE L'EVOLUTION  
DE LA STRUCTURE URBAINE.

2-4 . LA VILLE ET SES EQUIPEMENTS.

2-5 . LA VILLE ET SES ENJEUX COMMERCIAUX.

2-6 . DES PROBLEMES URBAINS.

2-7 . BEUCAIRE ET TARASCON.

\* CHAPITRE 3 : LE SITE DU PROJET : POTENTIALITES ET ENJEUX

3-1 . IMPLANTATION.

3-2 . LES LIMITES DU SITE CHOISI - CONTRAINTES ET ATOUTS.

3-3 . LES ENJEUX.

\* CHAPITRE 4 : LES DONNEES DU PROBLEME

4-1 . ANALYSE SOMMAIRE TYPO-MORPHOLOGIQUE DE LA VIEILLE VILLE.

4-2 . LES POINTS FORTS DE LA VILLE ET DU SITE.

4-3 . L'EAU ET LA VILLE - LES EXEMPLES EUROPEENS.

\* CHAPITRE 5 : PARTI DU SCHEMA D'AMENAGEMENT ET PROGRAMME

\* CHAPITRE 6 : LA QUESTION DU LOGEMENT ET LES PETITES VILLES DE PROVINCES

\* CONCLUSION.

\* ANNEXE.

P R E F A C E

\*\*\*\*\*

Ce document, support au projet, essaiera d'aller à l'essentiel en évitant de faire une analyse trop détaillée et trop exhaustive de la vieille ville, dont l'intérêt certain pour les archéologues ou les historiens, ne recouvrerait pas essentiellement celui de l'architecte.

Depuis une quinzaine d'années, quelques analyses morphologiques et typologiques ont permis à travers l'histoire et son patrimoine de connaître les modalités du développement urbain de Beaucaire.

la lecture de ces documents et mes propres investigations sur cette même ville lors de mes études à l'école de l'architecture m'ont permis de mieux comprendre le site.

6  
Connaître une ville signifie une appréciation objective de ses grandeurs mais aussi de ses carences. La comparaison entre les agglomérations permet de mieux les connaître chacune. Les bases, les supports théoriques, historiques et plus généralement culturels, à tout projet sur un lieu (le fameux locus d'Aldo Rossi) ne peuvent uniquement intégrer une connaissance locale, mais aussi et quelquefois surtout l'expérience et les acquis extérieurs au lieu.

L'image de ce projet veut ainsi répondre à deux objectifs ou peut être à deux envies : primo d'amener à la ville ce qu'elle n'a pas en terme d'urbanisme et d'architecture et secundo lui offrir ainsi une reconnaissance de l'"extérieur".

L'histoire de l'architecture a souvent démontré que la concentration, l'adaptation et l'interprétation en un lieu, de la connaissance extérieure et souvent antérieure à celui-ci, ont produit des effets architecturaux et des dynamiques urbaines spectaculaires.

Rechercher la reconnaissance (consécration) extérieure lorsqu'on se penche sur Beaucaire peut paraître un peu prétentieux. Mais faut-il attendre d'être une métropole pour parler architecture et urbanisme ? L'exemple de Pienza (Italie) au XVe siècle nous montre comment un petit village de la campagne toscane put par une opération publique, moderne à l'époque, bien équilibrée et intégrée, atteindre une qualité urbaine digne de métropole d'alors,

telle Florence.

L'architecture a longtemps été un vecteur essentiel de la communication, du message par symboles. Notre époque nous fait vivre une incroyable explosion des techniques et supports à l'image et à la communication. Plus encore, l'image est devenue un mode de vie, dans lequel souvent le message a moins d'importance que son support. C'est peut être parce que les messages sont trop nombreux et leurs vérités contradictoires.

Dans cette course et concurrence des supports à l'image quelles sont les chances de l'architecture ?

Bien que l'on n'échappe pas à l'image de son environnement, que reste-t-il à exprimer à l'architecture ?

Les idéologies et leurs idéaux disparus pour un temps, sur quelles valeurs et quels principes doit-on donner une forme à la ville ?

Les idées et les technologies existent mais les volontés et les ambitions sont faibles. Quand les municipalités ont conscience des desseins de leur ville, elles n'ont pas toujours conscience des moyens à mettre en oeuvre.

Les aménagements ou les créations d'espaces publics ne peuvent être le fait que des autorités publiques qui doivent maîtriser au maximum leur urbanisme et totalement les points stratégiques de leur ville.

Cette maîtrise ne doit pas consister en l'application sur une zone d'une réglementation frustrante, figeant le statu quo, ni seulement à canaliser les aménagements privés mais doit surtout être un vecteur dynamique.

La maîtrise du foncier et la connaissance des réels progrès de l'urbanisme de notre époque peuvent amener les municipalités à être les acteurs privilégiés de leur aménagement.

Malheureusement les municipalités ne s'entourent pas toujours des conseils formés à cette culture urbanistique et ont trop souvent encore l'habitude de se tourner vers les D.D.E., réflexe acquis par plus de trente ans d'urbanisme centralisé et dont nous subissons pour longtemps encore les effets quelquefois catastrophiques.

Les collectivités peuvent aujourd'hui maîtriser leur forme.

C'est un acquis important mais une lourde tâche et une responsabilité qui ne peut être placée entre les mains de gens non préparés et non qualifiés.

Les décisions d'aujourd'hui engagent nos villes de demain. Gageons d'être à la hauteur...

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

BEUCAIRE SA SITUATION ET SES LIAISONS

BEUCAIRE : SA SITUATION ET SES LIAISONS  
\*\*\*\*\*

"Comme nous pouvons le voir sur les cartes, Beaucaire est en quelque sorte le centre de gravité d'un triangle dont les sommets seraient formés par les villes d'Arles (à 15 km), Avignon (environ 25 km) et Nîmes (environ 23 km).

Chacune d'elles a un poids économique, administratif et culturel important. Beaucaire se situe de plus à la frontière de deux grandes régions. Située sur la rive droite du Rhône, c'est au Languedoc qu'elle appartient, mais elle n'a pu échapper aux influences de la Provence.

Ces voisinages sont divers et riches en culture et histoire. Beaucaire ne se trouve-t-elle pas sur les contre-forts des Cévennes tout en étant seulement à une vingtaine de kilomètres de la Camargue ? Paysages, on ne peut plus disparates, mais baignés par le même soleil.

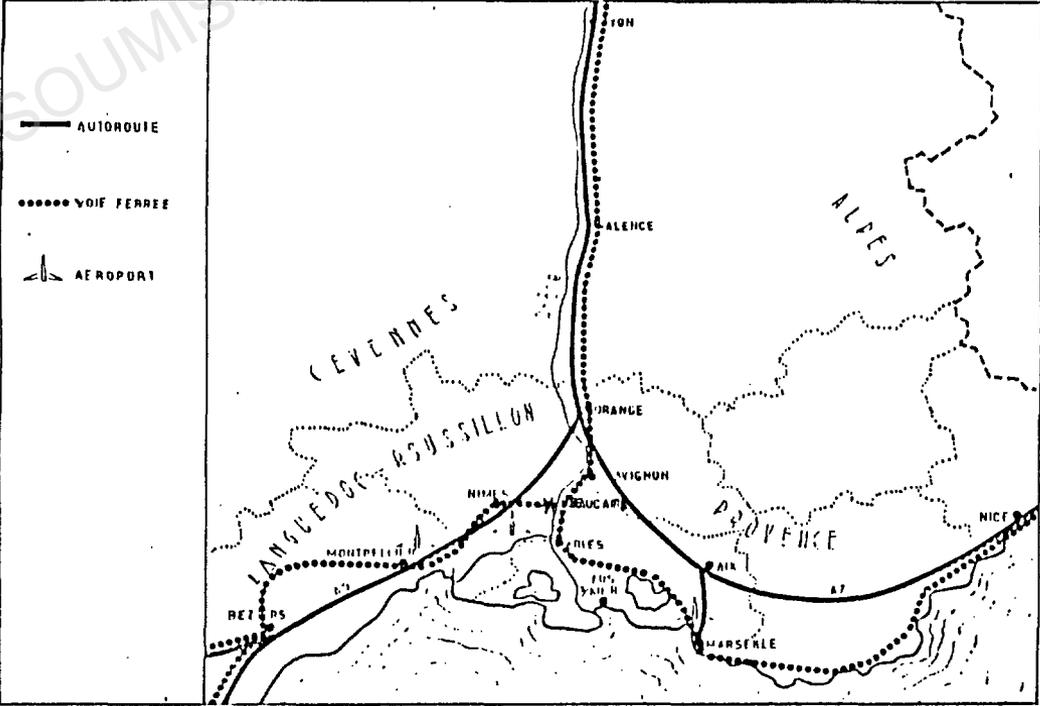
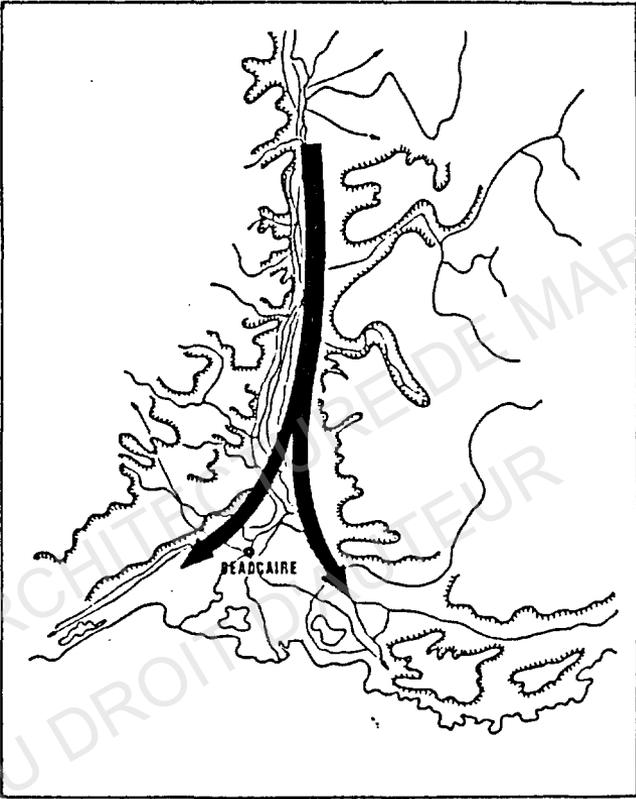
Autrefois Beaucaire était dans une position de carrefour, les voies de communications convergeaient vers elle. Elle était port de mer, elle était le dernier port des mariniers du Rhône, elle était le pont sur le Rhône. C'était l'époque des Foires de Beaucaire, du Moyen-Age au XIXe siècle.

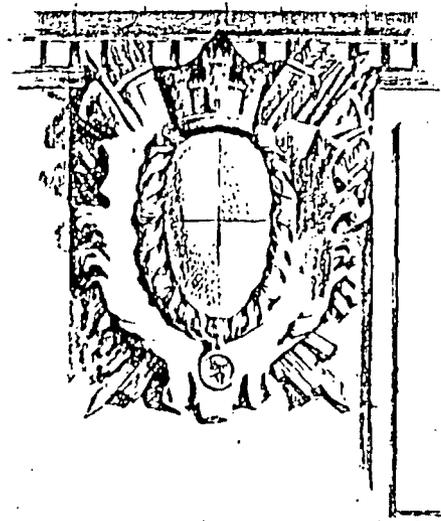
10

Aujourd'hui, plus qu'un point stratégique, Beaucaire appartient à une région carrefour. Elle bénéficie d'infrastructures de transport d'ordre national et international, mais sa position particulière en "oeil de cyclone", lui permet de ne pas subir les nuisances d'une zone de passage intense. A cela s'ajoute un des atouts majeurs du site de Beaucaire, le réseau des voies navigables, constitué par le Rhône et le canal du Rhône à Sète.

Zône stratégique de la géographie, de l'économie et de l'histoire, Beaucaire ne manque pas aujourd'hui d'être au centre d'une région culturelle. Les festivals d'Orange, d'Avignon, et plus éloigné celui d'Aix, sont de réputation internationale. De même pour Arles et la photographie. A toute ces villes riches en vestiges s'ajoute également Nîmes, mais aussi le Pont du Gard (à 15 km), les Baux de Provence (à 15 km), etc... Tout ceci dans un rayon inférieur à 30 km de Beaucaire. Que d'attraits !"

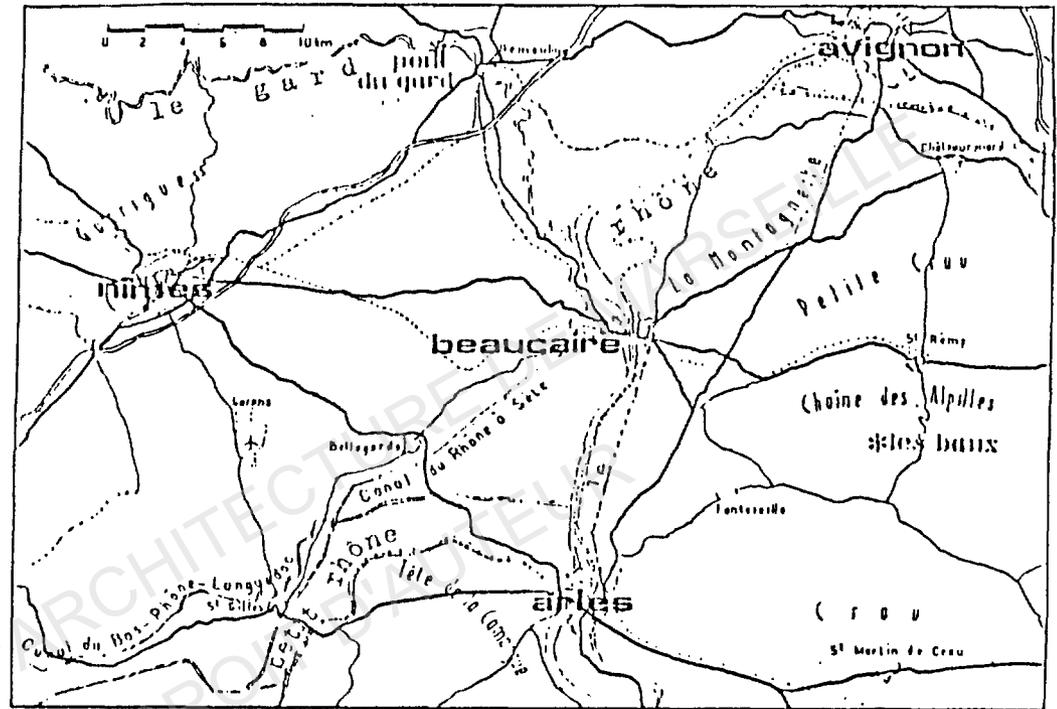
Voilà en quelques phrases les arguments que l'on pourrait développer si on avait à convaincre quelques industriels à venir s'installer à Beaucaire ou quelques touristes à venir visiter notre belle région. Mais dans tout cela où est la valeur propre, intrinsèque à Beaucaire ? Bien sûr les amateurs d'Histoire





### ARMES DE LA VILLE

... à châteu d'argent  
écartelé d'nr et de gueule  
... et accolé du collier de  
S' Michel



#### BEAUCAIRE

Département du Gard

Arrondissement de NÎMES

Canton de BEAUCAIRE

12.997 habitants en 1975

8.652 hectares en 1960  
(dont 140 pour l'agglomération)

12,5 kilomètes du Nord au Sud

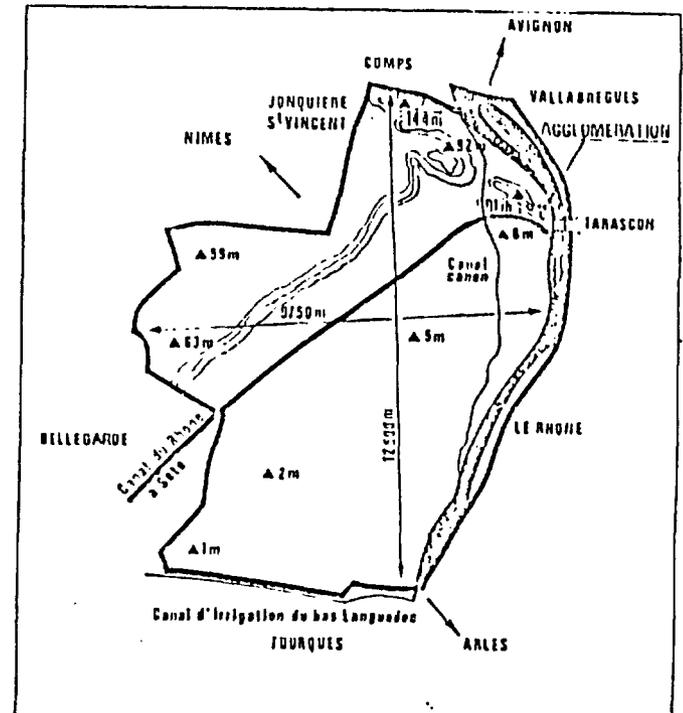
9,750 kilomètes de l'Est à l'Ouent

Altitude maximum 144m (Rocher de Triple Levée)

Altitude minimum 1m (Les Partisans)

Altitude de l'agglomération 7,3m (face à la murie)

#### PRESENTATION GENERALE



et d'archéologie trouvent ici de quoi rassasier pour un instant leur appétit. La ville possède des oeuvres majeures telle sa mairie, mais aussi un certain nombre de curiosités telles une abbaye troglodytique du XI<sup>e</sup> siècle, un calvaire gothique... Quant aux nostalgiques en tout genre et amateurs de vieilles pierres, Beaucaire offre le charme de ses vieilles maisons et de son château.

Voilà comment les Beaucairois aiment que l'on parle de leur ville. Mais soyons francs, côté vécu, tous ces arguments n'ont que peu de poids : les vieilles maisons sont habités par des Maghrébins moins soucieux d'art, de confort et de salubrité que les Européens, et rares sont les Beaucairois qui aiment passer leurs samedis après midi dans le parc du vieux château. Pourtant cette ville n'est pas sous équipée. Nous verrons plus loin la multitude de ses équipements qui semble souffrir d'une carence culturelle et ludique.

Mais dès à présent nous nous rendons compte que Beaucaire ne souffre pas d'une géographie ingrate et qu'au contraire beaucoup d'atouts lui offrent des potentialités dont elle doit assumer les enjeux.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

HISTORIQUE DE L'ESPACE BEUCAIROIS ET  
ANALYSE DE LA STRUCTURE URBAINE D'AUJOURD'HUI

HISTORIQUE DE L'ESPACE BEUCAIROIS ET ANALYSE DE LA STRUCTURE URBAINE  
\*\*\*\*\*  
D'AUJOURD'HUI  
\*\*\*\*\*

2-1 Un mot sur la "Grande Histoire" de Beaucaire :

L'image de Beaucaire et celle de son canal sont aujourd'hui indissociées. Pourtant le canal n'apparaît de façon structurante qu'au début du XIXe siècle. Beaucaire avait alors connu les splendeurs dues à sa fonction de port, port sur le Rhône.

Mais faisons un petit retour sur l'histoire de cette ville.

Le site se prête naturellement à une occupation humaine, bénéficiant de la voie d'eau et d'une situation à la rencontre de la plaine et des massifs calcaires.

La vie existait dès l'âge du cuivre (-50.000 ans). Les Rhodiens et les Etrusques commercèrent à BEUCAIRE et les Romains en firent une étape, Ugernum de la voie domitienne.

Le nom vient de Belcaire (beau rocher ou Belles Pierres) en référence aux nombreuses constructions et en particulier celles du château. Propriété des Comtes de Toulouse, il fut malmené par Simon de Montfort et détruit par Richelieu.

Le Rhône favorise une vocation commerciale. Ainsi une foire d'échelle européenne s'y tint dès le Moyen-Age. Confirmé dans ce privilège par Louis XI, elle devint encore plus importante atteignant son paroxysme au XVIIIe siècle.

On franchissait alors le fleuve grâce aux bacs et aux ponts successifs. La révolution et les guerres entraînèrent le déclin de cette foire.

La forte croissance de la population au XVII et au XVIIIe siècle est perceptible au niveau de l'urbanisme. De nombreuses maisons inscrites, un splendide hôtel de ville témoignent de l'opulence de la ville. BEUCAIRE dépassa ses limites médiévales et s'étendit vers l'OUEST. Au XIXe siècle l'extension se poursuivit, les remparts furent démolis, le canal du Rhône à SETE fut creusé et

quelques larges avenues (Maréchal Foch) virent le jour.

Le début du XXe siècle voit s'installer au Sud du Canal les premières industries agroalimentaires (surtout basé sur le vin).

(Les curieux de l'Histoire trouveront en annexe (p.1A ) les noms des grands personnages qui ont eu à faire à Beaucaire).

## 2-2 Un peu d'historique sur le Canal

Le Canal de Beaucaire commencé en 1777 est de construction plus récente que le Canal du Midi qu'il rejoint Sète.

D'une longueur de 50,4 km, il reliait à l'origine Beaucaire au Port d'Aigues-Mortes. Le but final était d'établir une voie de communication sûre entre le Rhône et Sète, et à une plus grande échelle entre Bordeaux et Lyon. Il devait servir également au dessèchement des marais ainsi qu'à l'arrosage des terrains cultivés sur tout son parcours.

Dès 1643, l'idée d'une voie navigable entre Beaucaire et Sète avait germé dans l'esprit d'un homme de mérite, Monsieur Brun de Brignolles. Les difficultés du moment ne permirent pas sa concrétisation. Après avoir confié l'exécution de ce projet à une compagnie qui ne fut pas plus heureuse, les Etats du Languedoc reprirent le projet des travaux à leur charge et l'adjudication fut donnée le 18 Août 1777.

Quand la révolution arrêta les travaux, les ouvriers travaillaient près de St Gilles (25 km de Beaucaire).

Les travaux furent repris sous le consulat à la suite d'une loi datée du 16 mars 1801. L'ouverture de la navigation eut lieu le 30 décembre 1805 au moyen d'une écluse provisoire de prise d'eau.

Le 24 juillet 1809, au moment le plus brillant de la foire, le préfet posa la première pierre fondamentale du pont de l'écluse de prise d'eau.

La communication au Rhône se fit le 15 décembre 1811. C'est par le canal dit "de la RADELLE" que plus tard, 1824 fut prolongé jusqu'aux étangs de Sète, le canal de Beaucaire à Sète (classé hors catégorie) faisant ainsi de Beaucaire,



à une certaine époque la clef fluviale du Midi. En réunissant à Beaucaire les eaux de la Méditerranée et de l'Océan à celle du Fleuve, le Rhône on put espérer une cité d'avenir.

En 1908 une équipe d'ingénieurs des Ponts et chaussées vint s'installer à Beaucaire pour commencer l'étude d'un projet de grands travaux d'amélioration du Canal.

Les grandes lignes de ce projet consistaient en :

\* Dragage et agrandissement du Canal dans la partie comprise entre Nourriguier, et Broussan qui permit de ramener à la nouvelle écluse de Nourriguier, le Niveau de la Mer.

\* Suppression des écluses de Broussan et de Nourriguier de Charenconne et de Beaucaire (prise d'eau).

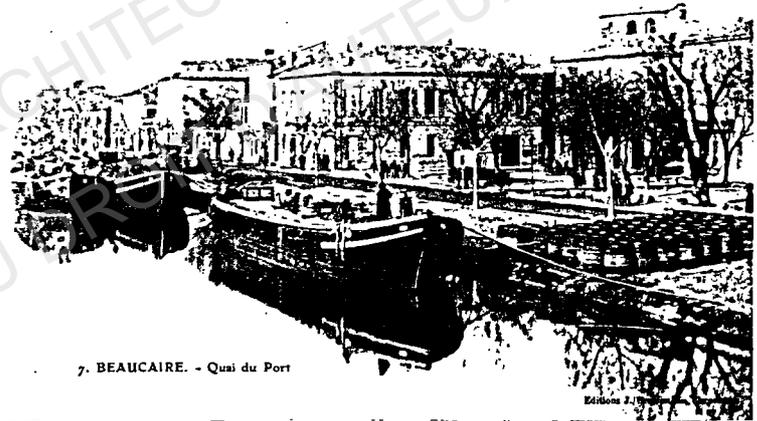
\* Construction d'une nouvelle écluse de Nourriguier ainsi qu'une nouvelle écluse de prise d'eau au Rhône située derrière la gare des voyageurs avec le creusement d'un chenal de raccordement du canal à cette écluse.

\* Démolition des anciens ponts en pierre de Nourriguier et de Charenconne et leur remplacement par des ponts métalliques.

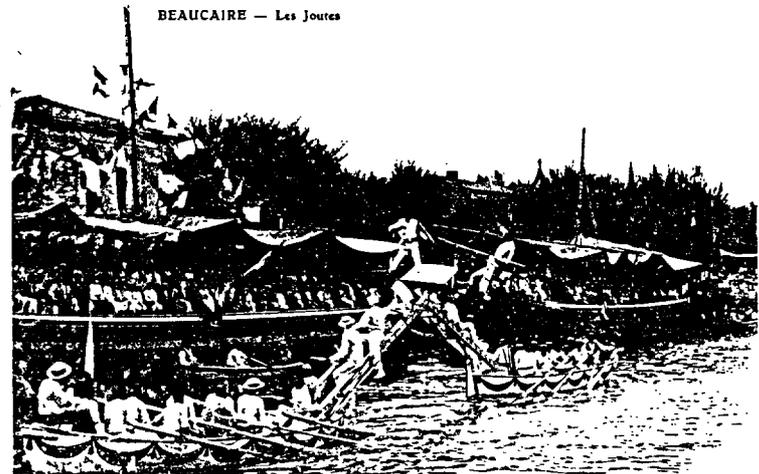
\* Construction de quais verticaux dans le port de Beaucaire.

Ces améliorations permirent au canal de recevoir des chalands de gros tonnages d'une longueur de 75 mètres, venant du Rhône.

Le port en plein centre de la ville fut amplement utilisé par des négociants en marchandises diverses et par les carriers du pays. En effet des quais d'une longueur de 1600 m et environ 10 m de largeur, permettaient un embarquement et débarquement facile. On comprend combien la navigation fluviale a compté dans l'économie de la ville. Aujourd'hui quelques vieilles photos nous redonnent la mémoire de l'effervescence et de l'animation autour de ce bassin. (complément sur le canal annexe p.4A)



7. BEUCAIRE. - Quai du Port



BEUCAIRE — Les Joutes

## 2-3 Historique et analyse sommaire de l'évolution de la Structure urbaine :

Beaucaire présente aujourd'hui une image urbaine typique de l'Urbanisme français de l'après guerre : une Z.U.P. avec ses immeubles H.L.M.; une Z.A.C. avec ses lotissements et une zone résidentielle avec son pavillonnaire. Cet ensemble se veut la réponse de l'accroissement de la ville dite ancienne.

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, la ville se composait uniquement de ce qu'on appelle aujourd'hui la vieille ville.

La période de prospérité économique, liée au renom des Foires de Beaucaire durant le XVIIe et XVIIIe siècle n'a pas entraîné alors une extension de l'agglomération; Beaucaire avait déjà repoussé au XVe siècle ses remparts plus à l'Ouest englobant le secteur de la Condamine. Le Caractère opulent, mais malheureusement éphémère de ces foires internationales n'a eu alors pour conséquence qu'un remodelage interne du tissu urbain par des opérations d'embellissement :

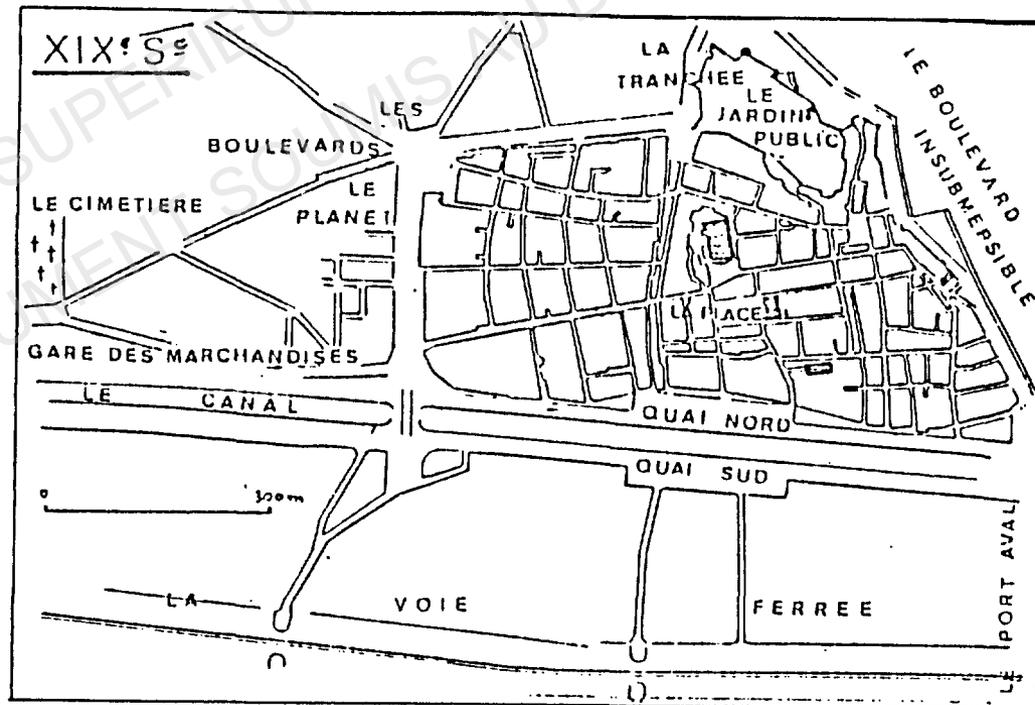
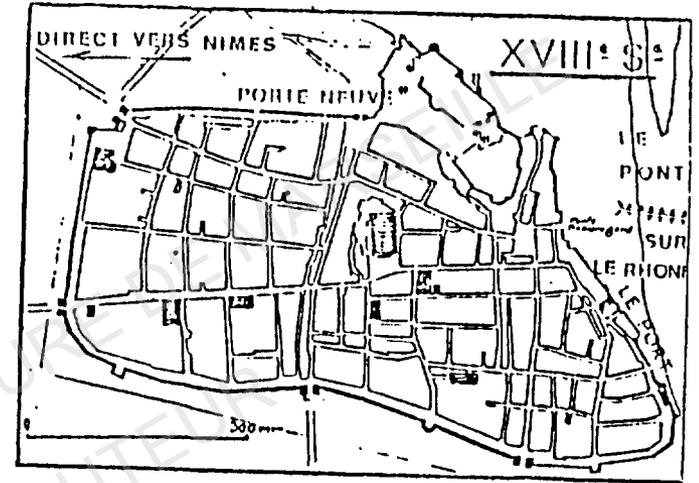
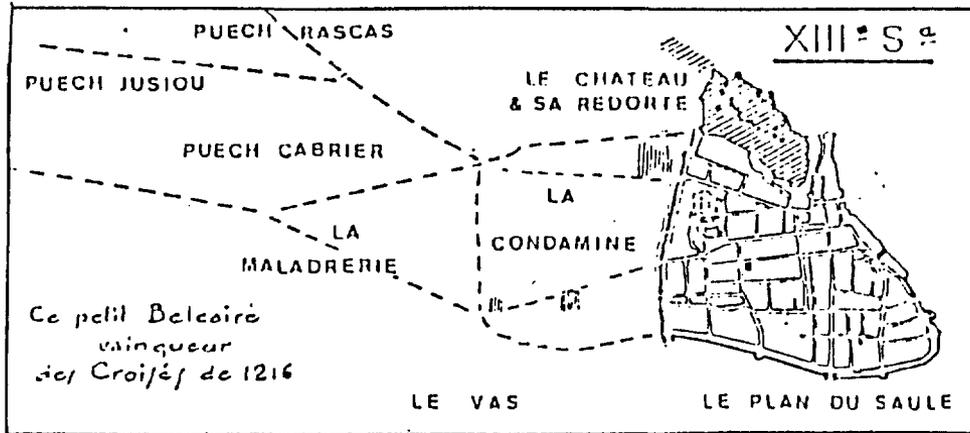
- ± Construction de l'Hotel de Ville
- Elargissement de voies, création de Places
- Construction de la Cathédrale N.D. des Pommiers, église typique de la Contre-Réforme
- Construction de vastes demeures privées.

Le XIXe siècle ne laissera pas de trace d'opération de percement à travers le tissu urbain ancien. Les actions se feront en périphérie, liées aux activités portuaires et à l'amélioration des voies de circulation :

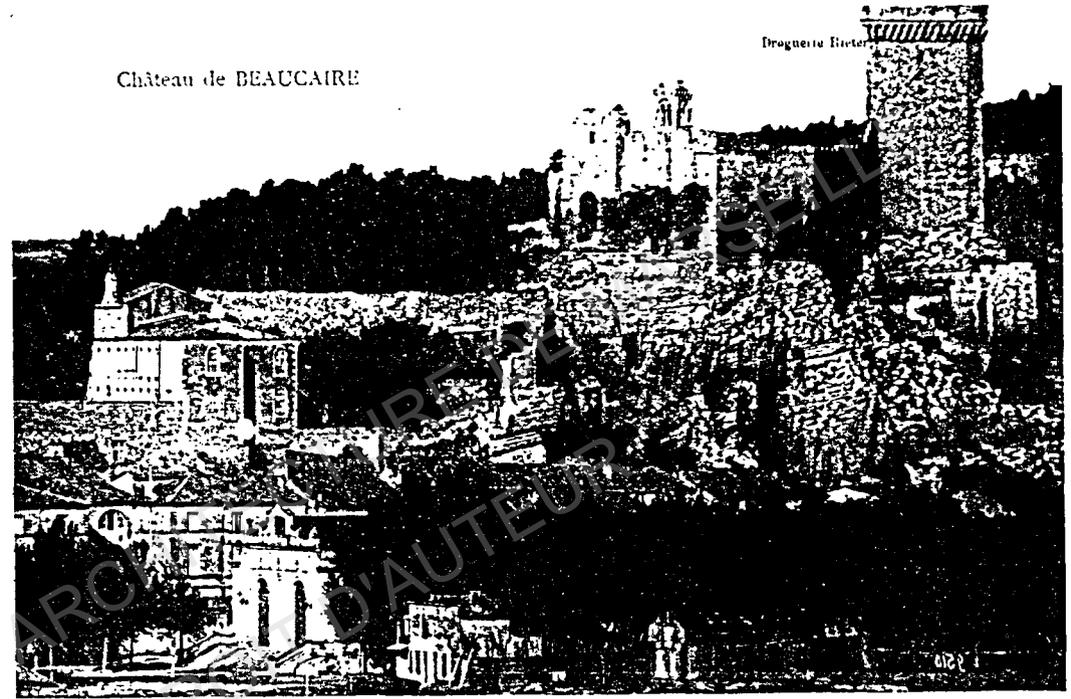
- Creusement du Canal
- Démolition des Remparts Ouest et tracé du Mail de l'actuelle avenue du Maréchal Foch.
- Aménagement de la Banquette, pour protéger les bas quartiers des inondations du Rhône
- Percement de larges avenues au pourtour de la ville

Seuls les îlots bordant le canal et la Banquette au Sud de la ville portent les traces d'une restructuration.

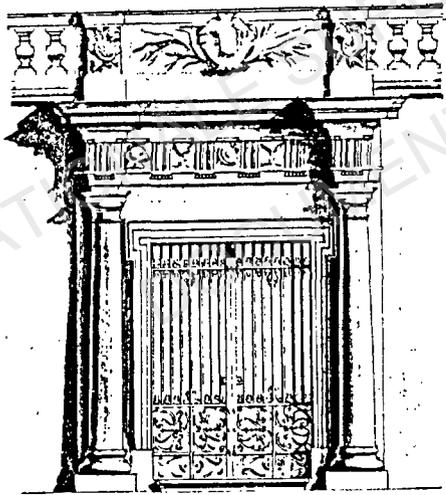
Plus que par l'historique de la Structure urbaine, le fonctionnement de cette agglomération peut trouver son explication dans une chronique des déplacements du centre ville. Cette chronique pose d'ailleurs le problème du déperissement et de l'abandon de certains quartiers.



Château de BEUCAIRE



Drogueville Bictet



Beucaire - La Mairie



G.R. Éditeur

En effet, il est aisé de suivre dans la topographie beaucairoise le lent glissement du Centre-Ville vers l'Ouest de la Commune. A partir de la "Place-Vieille", ce glissement s'est effectué par la rue des Bijoutiers, la rue Ledru-Rollin, pour déboucher sur l'importante opération d'urbanisme qui a créé le nouveau Centre avec l'Eglise NOTRE-DAME, la mairie, la Place Clémenceau (de la fin du 17<sup>ème</sup> siècle au début du 19<sup>ème</sup> siècle).

Le mouvement s'est poursuivi, ensuite, par la rue Nationale et a débouché sur une seconde grande opération d'urbanisme, conséquence de la démolition des remparts : l'Avenue du Maréchal FOCH (fin du 19<sup>ème</sup> siècle, début du 20<sup>ème</sup> siècle).

Ainsi, de l'Est à l'Ouest, l'animation, la "centralité" se sont déplacées progressivement, permises ou précédées d'opérations d'urbanisme : successivement, la construction de l'Eglise et de la mairie, l'aménagement de l'Avenue FOCH avec la construction de l'hôpital.

En fait, on constate qu'actuellement la "Centralité" déborde sur l'Avenue FOCH (présence d'un super-marché et de boutiques). Cette dernière opération devait alors déboucher sur une gare rénovée au Sud du canal. (Remarquons, en outre, qu'elle se situe sensiblement au Centre géographique des parties construites de la Commune, depuis la réalisation de la Z.U.P.). Car en effet le déplacement du centre ville vers l'Ouest accompagne un mouvement encore plus ample de l'ensemble de l'urbanisation vers l'Ouest également. Rappelons que le Rhone fait barrière à l'Est. Dans les années 60, les constructions de la Z.U.P. puis aujourd'hui de la Z.A.C. bien qu'affectant terriblement la structure traditionnelle du tissu urbain beaucairois n'ont pas remis en cause mais au contraire accéléré ce mouvement vers l'Ouest.

Le Sud-Ouest quant à lui reste affecté en bordure du canal, à des complexes industriels accompagnés de quartiers ouvriers (garrigues-planes). De même, au Sud du Canal se cotoient usines et habitat (essentiellement pavillonnaire). Le Nord de la ville se trouve à l'abri du rocher sur lequel s'agrippent les ruines du château fort. Ce développement urbain vers l'Ouest possède un caractère qui semble traditionnel dans l'urbanisme beaucairois : il évite une urbanisation sur les axes de communication. Cela a pour conséquence de donner à Beaucaire un aspect ramassé, regroupé de la ville formée de quartiers cloisonnés. Ce caractère est commun au centre ancien, à la Z.U.P. et quartier Sud du Canal dont l'occupation mixte, industrie et habitat n'a pas permis jusqu'à aujourd'hui une densification.

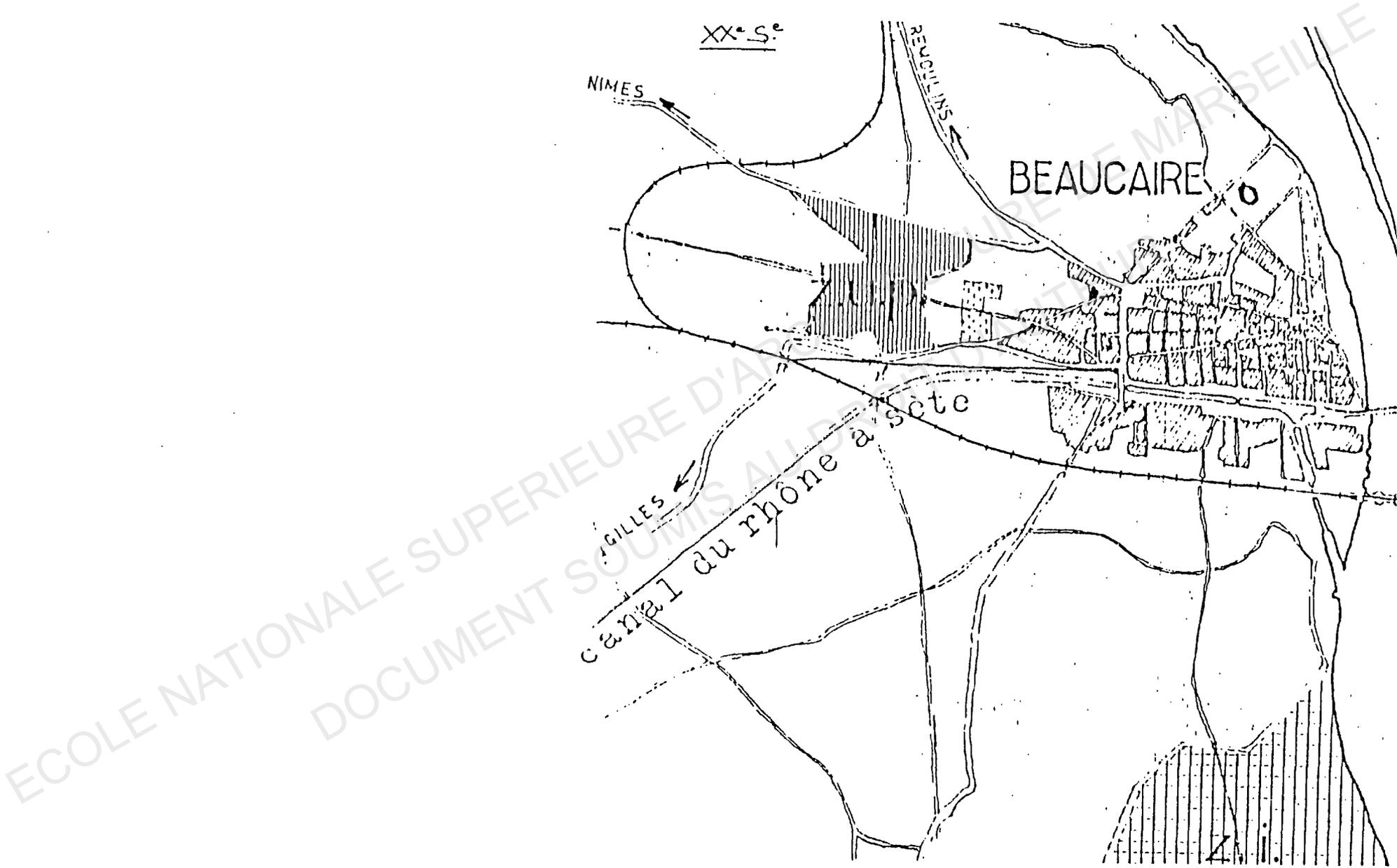
XX<sup>e</sup> S.<sup>e</sup>

NIMES

RENGUILLINS

BEAUCAIRE

GILLES  
canal du Rhône à Sète



#### 2-4 La ville et ses équipements :

On ne saurait parler du fonctionnement d'une ville sans évoquer ses équipements. Ce sont à Beaucaire essentiellement des équipements d'accompagnement.

Beaucaire possède les équipements scolaires que lui ont conféré les grilles d'équipements (écoles maternelles, primaires, secondaires...). On notera que la ville assure l'enseignement technique jusqu'au baccalauréat et que Tarascon assure l'enseignement général. Ceci confirme un peu la différence sociologique de ces deux villes.

La ville possède deux espaces publics de grande dimension : le jardin du château (2 ha) et le champ de foire (10 ha). Tout deux sont à la périphérie du tissu urbain et sont essentiellement fréquentés par les habitués.

Ces trente dernières années ont permis à la ville de se doter ou d'améliorer quelques équipements sportifs tels des stades, une piscine couverte, des terrains de tennis... animés par une multitude de petits clubs.

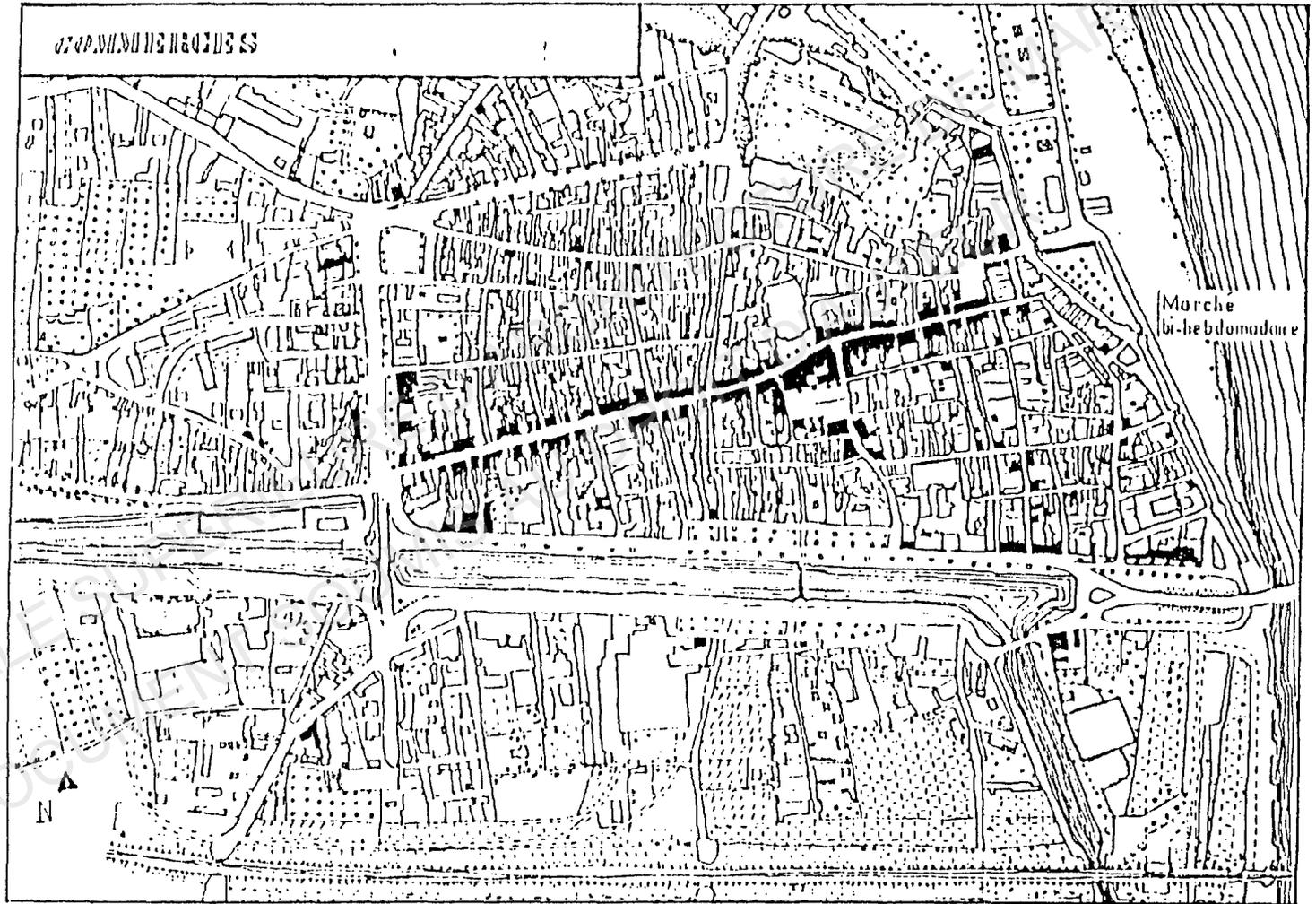
Comme pour beaucoup de petites villes, la vie culturelle n'est pas très intense. Il existe néanmoins un théâtre récemment restauré et des arènes qui connaissent l'animation des courses de taureaux à la belle saison.

Ces dix dernières années ont vu disparaître les deux cinémas de la ville. Le dernier ouvert, il y a encore deux ans a du perdre sa clientèle passionnée de films classés X, à l'avènement des vidéo-cassettes qui a permis de joindre à la discrétion, l'intimité de chez soi.

Nous passerons sur les équipements sociaux et les équipements de santé dont les fluctuations dans le classement de l'administration hospitalière vous incite à garder votre bonne santé. On notera qu'il ne naît plus de petit beau-cairois (sauf accident), le service maternité ayant été supprimé.

#### 2-5 La ville et ses enjeux commerciaux :

Les commerces sont actuellement concentrés sur la rue Nationale. Leur implantation a suivi le mouvement Est-Ouest de l'agglomération. Les quartiers



COMMUNE DE REIMS

Marché  
bi-hebdomadaire

N

ECOLE NATIONALE  
D'ARCHITECTURE  
DE PARIS

Est, peu à peu délaissés par leurs habitants de souche s'étaient vidés de leurs commerces. Avec les opérations de réhabilitation en cours, la municipalité espère voir cesser l'hémorragie et la transformation du centre ancien en ghetto Nord africain. Quelques supermarchés de petite taille et un petit centre commercial se sont installés à l'Ouest de la ville notamment dans la Z.U.P.

27

Dans le but de concurrencer le grand supermarché installé dans la zone commerciale de la ville voisine de Tarascon, la municipalité a le projet d'en bâtir un à Beaucaire. Cette greffe semble poser quelque problème à la municipalité qui ne sait plus exactement où l'implanter. Voilà une autre des erreurs classiques de nos petites villes qui veulent singer les grandes. On veut éviter que les beaucairois aillent consommer dans les autres communes. On leur installe alors un "bel" hangar dans un sinistre "no man's land" en périphérie et pire en zone industrielle, où ils pourront déambuler les samedis après midi. On spécifie bien à la mairie que la distance d'environ 4 à 5 km à l'extérieur de l'agglomération préservera les petits commerces et boutiques de la rue Nationale (artère principale et commerçante de la ville). La contradiction vient peut être du fait que l'on veuille joindre à ce centre commercial un galerie marchande à laquelle accèderaient en priorité les commerçants beaucairois. On peut craindre de voir peu de commerçants vouloir tenir tête à deux commerces, un en centre ville, l'autre en périphérie. Certains feront un choix et quitteront peut être la rue Nationale. On prend le risque de la voir se vider. Ceux qui craignent directement la concurrence des produits de la grande surface n'iront pas s'installer dans la galerie adjacente et ceux qui offre des produits plus luxueux ne verrons pas l'intérêt de quitter une centralité urbaine pour aller s'isoler en périphérie. Ainsi il y a deux possibilités :

- soit ce supermarché crée un impact important et alors la rue Nationale se videra en partie de ses commerces
- soit l'impact n'attire pas les commerçants beaucairois et les commerces créés dans la galerie adjacente à la grande surface en complément de celle-ci, concurrenceront les commerces du centre ville.

A terme ces deux hypothèses ont la même issue, l'appauvrissement commercial du centre ville. L'exemple de Tarascon nous prouve que c'est un peu des deux hypothèses qui se réalisent. Ceci ne veut pas dire que Beaucaire ne doit pas chercher un succès commercial. Elle doit lui donner une forme différente de celle de Tarascon. Faire la même chose n'inciterait pas les tarasconnais à venir consommer à Beaucaire. A chacun son hangar !

Alors que faire ? Plutôt que d'opposer deux systèmes de distribution somme toute complémentaires, ne serait-il pas plus efficace de les unir en une seule et même opération ?

L'impact non seulement sur la ville mais sur la région en serait d'autant plus rayonnant. Faire cohabiter grande distribution de produits courants et boutiques spécialisées ou de luxe n'est pas chose impossible. Les grandes villes nous en donnent souvent l'exemple. Naturellement pour Beaucaire il faudrait instaurer un certain nombre de règles et de protocoles. Mais l'impact et l'attrait le plus large sont souvent le fruit d'un succès commercial associé à une réussite urbanistique. Il suffit d'évoquer le succès qu'ont depuis une quinzaine d'année les rues piétonnes des centres des grandes villes. On associait bien fonction commerciale au cadre urbain. (Remarque ; il faut nuancer ce propos en évoquant aussi certains effets pervers dus à un excès de rues piétonnes, tel des quartiers quelquefois difficiles d'accès automobile qui vidés de leurs logements restent déserts après l'heure de fermeture des magasins.....)

Pourquoi vouloir dissocier si fortement la fonction commerciale de la ville ? N'est-elle pas le lieu historique privilégié de l'échange ? La plupart sont nées et ont grandi sur les bases du commerce. Les croisées des grands axes marchands n'ont-elles pas créé ces villes carrefours ?

Une ville n'est pas faite de la somme de zones unifonctionnelles. Le caractère d'urbanité d'un lieu est issu de l'animation créée par l'équilibre savant des fonctions entre elles. Mais peut être que l'on veut faire des centres de nos bourgades (si typiques !) des musées dortoirs - décor artificiel car momifié, pour touristes venus du Nord. Vouloir garder intacte une ville qui un jour a été le phare d'une civilisation peut être légitime. Mais en la stoppant dans l'évolution de ses formes, on prend le risque de la tuer dans sa nature, son essence. Venise illustre en partie ce propos. Cette ville a été un exemple pour le monde et sa spécificité extraordinaire justifie aujourd'hui qu'on l'ait sacrifiée sur l'autel de la mémoire collective.

Mais Beaucaire qui n'est qu'un embryon de ville a le droit tout en sachant préserver son patrimoine, de devenir aussi une ville majeure. Cette ville qui a déjà senti le souffle de la Grande Histoire à travers les arbres de son champ de foire et n'a pas su vraiment saisir la chance, ne doit pas compromettre son avenir en se retournant constamment sur son passé. Ne se perd-elle pas en de légitimes combats en considérant comme une grande victoire la reconnaissance

par l'Etat, après de longues démarches administratives, du centre ville et de son canal comme secteur sauvegardé ? Serait ce dire que le reste de la commune, et particulièrement des zones stratégiques, tel le quartier Sud du Canal sont moins dignes d'être des enjeux pour les pouvoirs publics. Ne devrait-on pas plutôt parler de délimitation de chasse gardée où pourra venir s'exercer la censure de quelques pontes parisiens affublés du label "bâtiments de France" ou "monuments historiques".

Ce secteur finalement trop important n'outrepasse-t-il pas ses prérogatives, en compromettant par sa réglementation sclérosée, basée sur des valeurs quelque peu passéistes, l'avenir de l'urbanisme de la ville entière ? Car outre des zones de réel intérêt pour la mémoire collective, ce secteur englobe non seulement des zones qui n'ont aucun intérêt architectural mais au delà encore, les espaces qui pourraient être l'objet d'articulation subtile avec de nouveaux quartiers potentiels. Loin d'être une alternative au P.O.S, ce secteur sauvegardé en réitère les erreurs en entérinant le statu quo.

Si le XVIe siècle avait eu ses architectes des bâtiments de la France, d'alors, jamais la Renaissance italienne n'aurait été pour celle-ci la source d'innovation et le catalyseur qu'elle fut....

29

#### 2-6 Des problèmes urbains :

Une des maladies majeures dont souffrait Beaucaire il y a encore peu de temps était le dépérissement de la vieille ville. Le transfert vers l'Ouest de la ville s'expliquait par l'insalubrité, la surdensité et l'inadaptation aux besoins de la vie moderne de la vieille ville. La surdensité a une raison historique. Les foires avaient créé une forte demande d'entrepôts et de logements d'où une forte spéculation sur l'Est de la ville. Cela se traduit aujourd'hui par 150 à 200 logements à l'hectare. L'insalubrité s'est accélérée après le départ des premières familles vers la Z.U.P. dont les logements étaient plus "confortables" pour des loyers au même prix. Les propriétaires de la vieille ville n'ont plus trouvé qu'une clientèle immigrée peu exigeante sur les normes de confort. Les loyers modiques consentis n'ont pas incité les propriétaires à assurer l'entretien de leur immeuble. Aujourd'hui les efforts de la municipalité ont permis de voir éclore dans le tissu ancien un certain nombre d'opérations de réhabilitation visant à revaloriser celui-ci. Ces efforts sont légitimes et louables. Si dans une dizaine ou quinzaine d'années elle mène à bien cette opération, elle portera ensuite probablement son effort sur la Z.U.P. Il est intéressant de voir la

politique de nos petites agglomérations suivre à vingt ans près les mêmes formes (et quelquefois les mêmes erreurs) des politiques d'urbanisme des villes plus importantes. Ce sont des politiques du RE - : révalorisation, réhabilitation, rénovation....

Cela montre o combien ces interventions sont des postérieures. La réalité nous montre que cette manière d'appréhender l'urbanisme est lourde pour les finances des communes, et plus généralement pour les finances publiques (subventions...). En s'occupant essentiellement de ce qu'on pourrait appeler l'"Urgence", les communes ne portent qu'un oeil distrait sur l'organisation du bâti neuf, en se retranchant derrière un document souvent bêtement réglementaire qu'on appelle P.O.S. Leur zônage grossier, s'avère un outil inefficace et paralysant car souvent basé sur un entérinement de l'état présent et non sur des perspectives réfléchies, volontaires en un mot, le projet de la ville toute entière. Les P.O.S ne font que grossir les défauts des villes. C'est la notion même de zônage et sa notion ségrégative qu'il faut proscrire. Une ville n'est pas une somme de quartiers. Ce qui en fait l'unité, l'image et sa valeur, est que l'on puisse la reconnaître et reconnaître ses qualités quelque soit l'endroit où l'on se trouve.

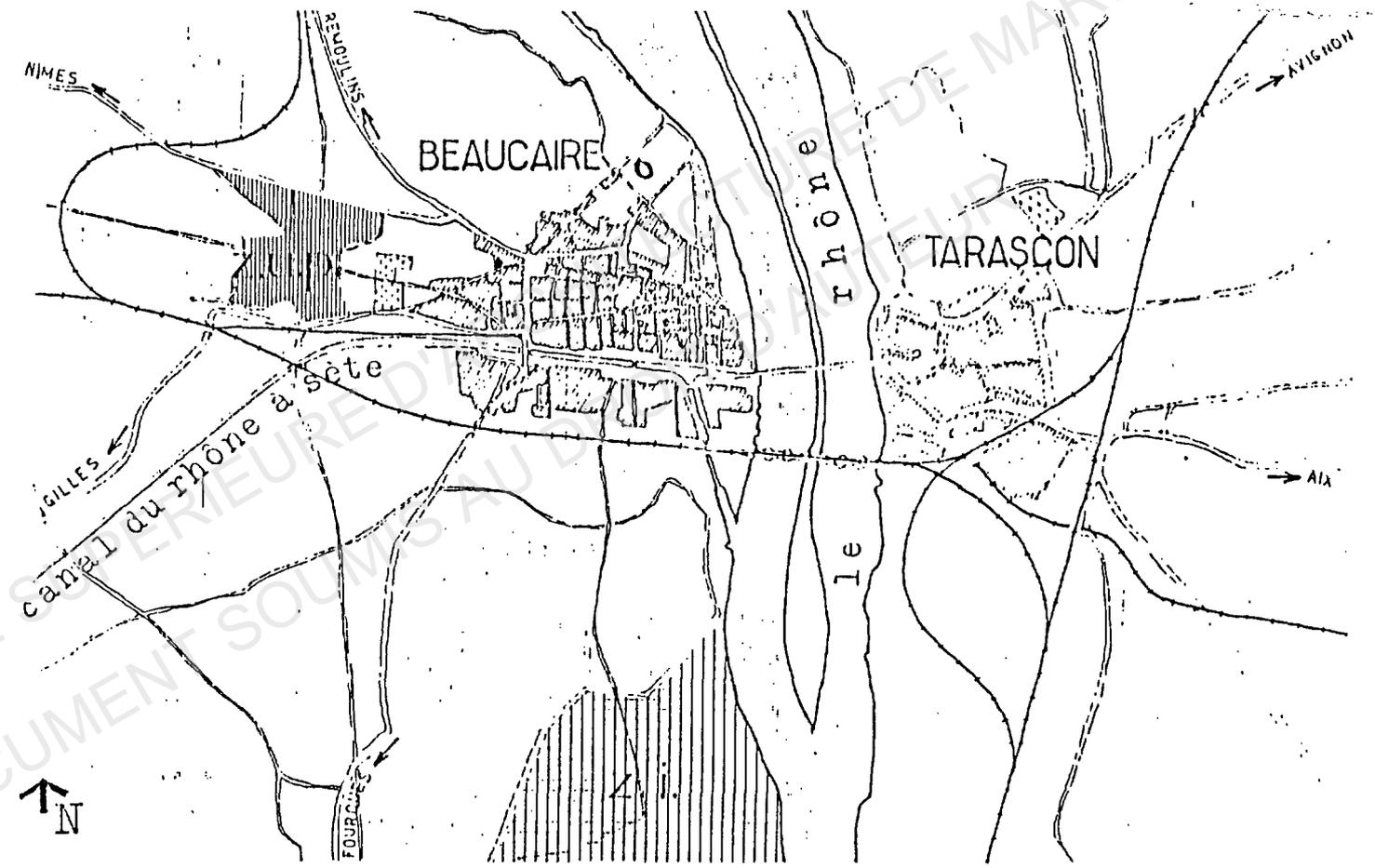
La manière d'articuler les différentes parties d'une ville lui donne ou ne lui donne pas cette qualité d'urbanité. C'est un art que l'on appelle urbanisme. La France vient de subir quarante ans d'urbanisme de techniciens, quarante ans d'urbanisme de D.D.E. L'histoire, ses circonstances et l'air du temps ont permis cela. Mais aujourd'hui le soufflé des idéologies s'est affaissé, et la triste réalité de nos villes n'est plus soutenue par, je ne sais, quelles théories. Le présent nous a aussi amené des notions nouvelles de vie et de ville.

Une prise de conscience existe, et des expériences ont essaimé l'Europe, le monde. Ne pas en avoir un minimum de connaissance est une faute. Ces expériences et leur réalité pourraient profiter à l'urbanisme de nos petites villes, ne serait ce qu'en montrant que l'alternative aux constructions des Z.U.P n'est pas uniquement le lotissement pavillonnaire.

#### 2-7 Beaucaire et Tarascon

Lorsqu'on parle de Beaucaire, on n'évoque tôt ou tard sa soeur jumelle Tarascon. Dans le vécu, chacun des habitants pratiquent l'ensemble de l'agglomération formé des deux villes. Il semble que les beaucairois aillent plus facilement à Tarascon que l'inverse. Si le pont franchissant le Rhône est un trait d'union entre elles, l'histoire a un poids qu'un pont ne peut effacer. Ces deux cités ont été rivales autrefois tans que le Rhône était la frontière entre le Royaume de France et le Saint-Empire, jusqu'à la fin du XVème siècle. Cette

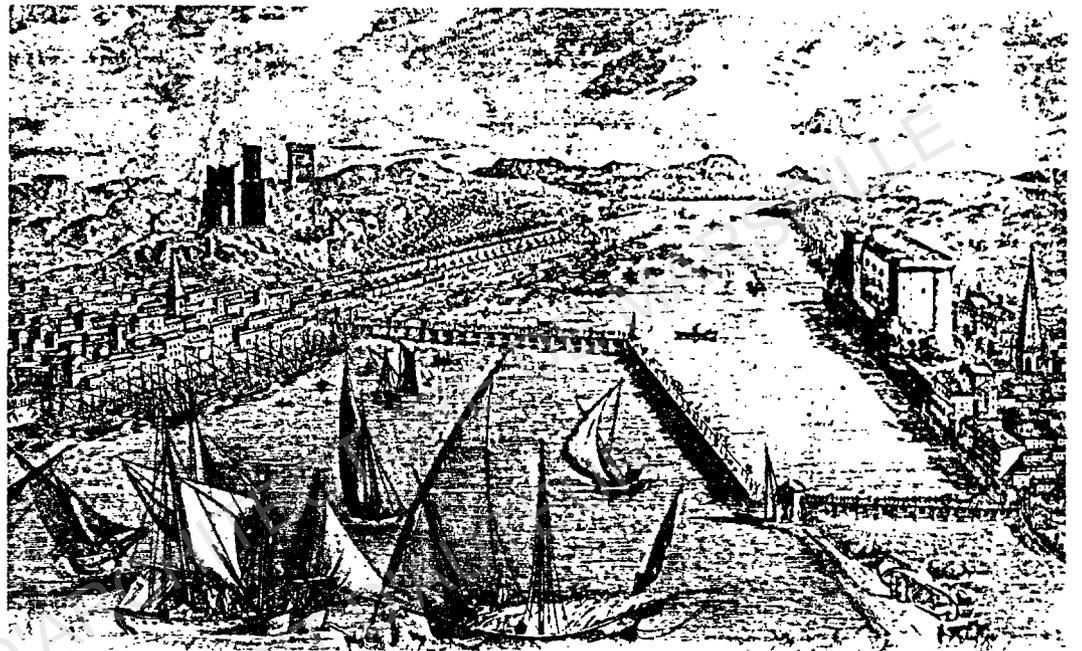
BIBLIOTHÈQUE



ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUScrit

opposition historique se traduit d'ailleurs par des morphologies urbaines très différentes : Beaucaire a conservé un réseau de rues, aux carrefours stricts, de type romain ou celte; tandis que Tarascon possède à ce point de vue un caractère plus médiéval, l'absence d'orientation systématique y créant un grand nombre de placettes et de recoins.

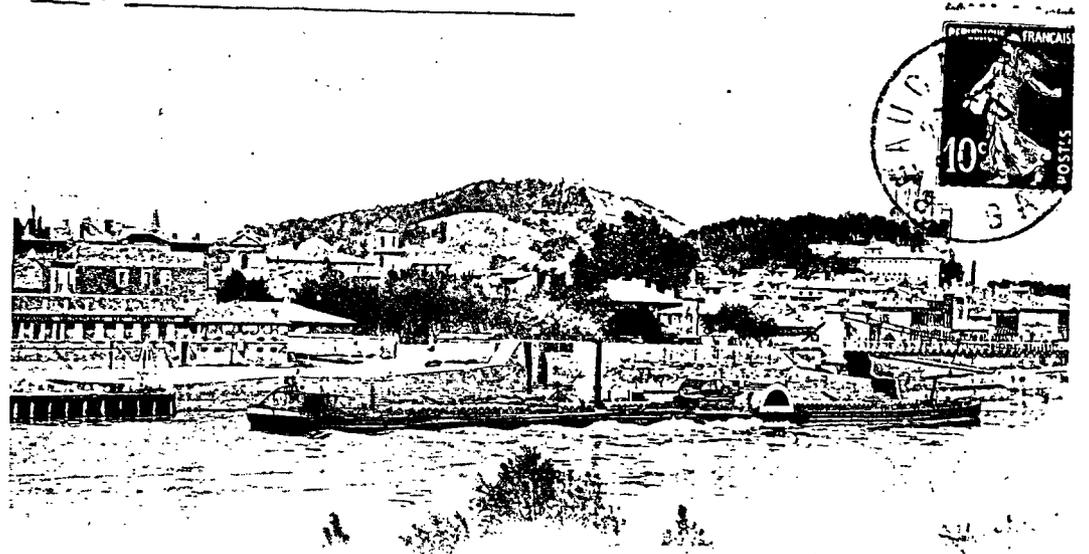
Aujourd'hui l'administration perpétue cette frontière. Le Rhône sépare deux régions, deux départements, deux académies. Longtemps les deux municipalités se sont regardées en chiens de faïence, leurs idéologies étant opposées. C'est aujourd'hui moins le cas, mais sociologiquement la différence subsiste. Beaucaire est une ville beaucoup plus ouvrière que Tarascon où un lycée, un tribunal de grande instance, une garnison confère à la ville un caractère plus bourgeois. Bien que les décisions de chacune des municipalités concernent en fait l'ensemble de la population de cette agglomération bicéphale, l'esprit de clocher n'a jamais permis aux deux collectivités de mener une politique commune d'urbanisme ou d'équipements.



BEAUCAIRE (Gard) — Vue de la célèbre foire de Beaucaire

J. Martino, photographe

1911. — Bateau-chalond "Le Phénix" —



S. BEAUCAIRE. — Vue Générale. Vue du Rhône. Entrée du Canal.

Phot. Blanchin, Tarascon

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

LE SITE DU PROJET : POTENTIALITES ET ENJEUX

- LE SITE DU PROJET -  
\*\*\*\*\*  
Potentialités et enjeux  
\*\*\*\*\*

Les potentialités et la spécificité de Beaucaire lui permettent de revendiquer des objectifs ambitieux. Beaucaire peut et doit par son intérêt concurrencer les trois villes sommets du triangle dont elle est le centre de gravité : Nîmes, Arles, Avignon. Ce qui caractérise l'attrait de ces villes est leur forte urbanité due à une centralité urbaine organisée et aménagée. nous avons vu qu'aujourd'hui la centralité beaucairoise avait encore beaucoup à faire pour créer un réel impact régional : le centre ancien commence à peine à rattraper son retard par ses réhabilitations et si quelques études montrent la nécessité de recentrer et réorganiser la centralité de la ville, rien n'a encore été mis en oeuvre dans ce sens. Pire encore des décisions (permis de construire) montrent que la municipalité n'est pas toujours très consciente des enjeux d'une centralité urbaine. Le projet aura pour but de donner un schéma d'urbanisation proposant une image à la nouvelle centralité beaucairoise.

3-1 Implantation :

nous avons déjà expliqué que le développement de la ville s'est fait sur un axe Est-Ouest depuis les berges du Rhône. Cette urbanisation a suivi au XIXe, le tracé du canal. La construction de la Z.U.P a accentué le choix de cette direction. Ainsi l'histoire de l'Urbanisation beaucairoise a laissé tout une zone Sud du canal pratiquement vide de tout habitat.

Cette zone cumule deux caractéristiques dont l'exception vient de leur simultanéité :

- la zone est en contact direct avec la vieille ville. Le canal en est le trait d'union.
- la zone est relativement peu bâtie.

Ce sont là des atouts rarement cumulés qui créent la chance que doit saisir la ville. Une extension urbaine y est historiquement logique. Depuis les premières installations humaines sur la colline de la Redoute, puis du château, l'urbanisation de la ville s'est développée en couronne vers la plaine, butant au Sud sur les marécages qui ont disparu depuis le percement du canal. La sup-

pression des causes d'inconstructibilité de la zone Sud de la ville fut d'ailleurs prise en compte dans un plan d'urbanisme de 1813 qui prévoyait le développement de la ville de l'autre côté du canal.

### 3-2 Les limites du site choisi - contraintes et atouts.

Cette zone a de fortes limites physiques qui lui donnent une autonomie territoriale. Ceci nous oblige à considérer dans cette étude la zone dans son ensemble (environ vingt hectares). Faisons l'historique de ces limites.

Beaucaire a vu successivement se construire au XIXe siècle deux nouvelles frontières au Sud de la ville. La première a été le canal creusé sur l'emplacement des remparts, la seconde a été la ligne de chemin de fer plus au Sud et parallèle à la première. Cette voie ferrée, en remblai, constitue aujourd'hui la limite de l'aire urbaine ; elle marque la frontière avec la campagne. Entre ces deux limites s'est constitué un quartier péri-urbain faisant face à la vieille ville. Malgré les quelques ébauches de schéma directeur en vue de l'urbanisation, l'industrialisation et le commerce fluvial se sont alors partiellement emparés du quai Sud. Ne subsiste aujourd'hui qu'une usine alimentaire non polluante, une vingtaine de pavillons, une multitude de jardinets et quelques grands lots vierges sur lesquels lorgnent de petits promoteurs lotisseurs.

L'actuelle prise d'eau au Rhône, creusée en 1922, dessine par le coude du canal, la frontière Est de notre zone d'étude. A l'Ouest l'usine alimentaire Guichard-Perrachon (Casino) devait en un premier temps constituer la limite de notre zone d'étude. Mais la forte entité autonome de ce quartier obligea à doubler la zone d'investigation en englobant cette usine pour aller jusqu'à ce qu'on appelle la Nouvelle avenue de la gare (dont la gare reste encore à construire !).

### 3-3 Les enjeux :

Le projet propose l'aménagement du quartier et du quai Sud du canal à Beaucaire. Le sujet et son titre pourraient paraître anodins si les enjeux n'étaient de taille. Il s'agit de construire là où l'Histoire n'a pas eu le temps de le faire. Les grandes opérations d'urbanisme ont aujourd'hui comme lieux privilégiés des zones péri-urbaines. Les interventions en centre ville ne sont souvent que ponctuelles ou partielles, l'Histoire ayant déjà fixée les grandes orientations. Mais ici l'opération doit créer la nouvelle centralité de la ville. Elle doit permettre par son ampleur, sa qualité et ses intérêts le glissement de l'identité de la ville autour du canal. Celui-ci doit devenir "la vitrine de

la ville". Ce sont les mots employés par la municipalité même, qui est consciente de l'enjeu.

Depuis 1960, l'activité marchande du canal n'a cessé de baisser jusqu'à subir une véritable chute libre au cours de la dernière décennie. En ces années soixante, la ville semblait ne plus savoir quoi faire de son canal au point d'avoir pensé à le combler pour en faire un grand axe de dégagement (caractéristique des mentalités d'alors, vouées à l'idéologie automobile) et quelques espaces verts. Ce qui devait hier encore disparaître et devenu aujourd'hui l'enjeu de la ville toute entière; ironie du sort issue de changement d'idéologies. Hier on était résolument tourné vers l'avenir au point d'en sacrifier notre patrimoine. Gageons aujourd'hui de ne sacrifier notre avenir et son nécessaire renouvellement, en préservant sans distinction aucune, ni esprit critique tout ce que le passé nous a légué. Aujourd'hui les mentalités ont pris conscience de l'identité de la ville et de l'atout exceptionnel de cette pièce d'eau urbaine. Mais si les édiles reconnaissent au canal des qualités et des potentialités, la grande majorité des beaucairois subit les désagréments circulatoires des quais à sens unique. Le canal n'est pas vraiment investi d'une notion valorisante pour la ville. Les aménagements des quais en parking automobiles ne permettent pas une utilisation en promenade. Au quai Sud quelques jardinières en béton traduisent cette prise de conscience relativement récente et la volonté d'aménager ces quais. Mais ces interventions, quelque peu maladroitement sont encore timides et n'envisagent aucune structuration radicale du quai Sud.

37

Si le canal connaît depuis dix ans une chute du trafic marchand; il a vu fortement s'accroître le trafic de plaisance. C'est là un nouveau pari : le tourisme fluvial. La clientèle de plaisance concerne quatre types principaux de bateaux :

- les bateaux des particuliers
- les bateaux en location
- les bateaux promenades
- les bateaux de croisière

Les particuliers qui descendent le Rhône sur leur bateau ont le plus souvent deux objectifs, Sète et Port Camargue. Les trois quarts d'entre eux utilisent le canal sans autre but que de transiter. Par contre la plaisance de location a permis à plusieurs compagnies de s'installer dans le port de Beaucaire. Cette activité couvre une période allant du 1er avril au 30 octobre et concerne

pour moitié une clientèle étrangère. Les compagnies offrent une soixantaine d'embarcations appelées "house boats" ou "cabin cruisers" pouvant accueillir chacune 6 à 10 personnes. L'utilisation moyenne est de 5 personnes par bateau.

En 1982, on comptait trois bateaux de promenades en service sur le Canal. Leur capacité varie de 50 à 150 passagers. Ils proposent différents types de circuits empruntant ou non le canal à Beaucaire et joignant par exemple Avignon à Aigues-Mortes.

Une nouvelle formule de tourisme sur les voies navigables s'instaure peu à peu dans notre région et peut connaître dans les prochaines années un essor important. Il s'agit des bateaux péniches de croisière avec cabines et équipement hôtelier. Ce sont d'anciennes péniches marchandes réaménagées en péniches-hôtels. Cette formule existe sur le Canal du Midi avec sept péniches.

Ces différentes formes de tourisme fluvial demandent et demanderont de plus en plus de la part des différentes municipalités concernées, en collaboration avec le Service de navigation (propriétaire du canal), des efforts d'investissements, d'équipements et d'entretien. Ainsi Beaucaire devra conjuguer pour un succès le plus grand possible, ses efforts d'aménagements urbains et d'équipements fluviaux. Ces deux efforts auront des effets réciproques dont dépend la réussite de l'ensemble de l'opération. On ne peut pas et on ne doit pas envisager séparément la structuration du quartier Sud de la ville et l'aménagement du canal. L'un devant être pour l'autre, son premier atout. Le canal à Beaucaire ne devra pas avoir pour seule vocation d'être un parking à bateaux et ces quais ne devront pas être équipés comme ceux de marinas. Beaucaire n'est pas un village de vacance !

D'autre part, construire le quartier Sud de la ville en pastiche néo-régional d'autant plus visible que le "modèle" ancien se trouverait de l'autre côté du canal, conférerait à la ville l'artifice du pittoresque théâtral de port tel Port Grimaud. La meilleure façon d'attirer le touriste n'est pas de lui donner le sentiment d'être tombé dans un piège. Le touriste que nous savons aussi être parfois, aime à reconnaître l'authenticité d'un décor, dont il n'aurait pas été l'investigateur involontaire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

LES DONNEES DU PROBLEME

## LES DONNEES DU PROBLEME :

\*\*\*\*\*

Ce projet va proposer un schéma d'aménagement de la zone Sud du canal et une image essayant de concrétiser au maximum les valeurs et les choix devant aboutir aux buts énoncés dans les enjeux. Ce schéma devra tenir compte de données qui lui offriront sa spécificité. Ces données seront issues de :

- Une analyse morphologique de la vieille ville dont nous donnerons ici les grandes lignes. Nous citerons (pour mémoire) quelques explications quant aux typologies de la ville traditionnelle. Nous verrons que comme beaucoup de typologies issues des techniques de construction d'une époque et d'un lieu, et de modes de vie révolus, ces typologies n'ont pas lieu aujourd'hui de tenir le rôle de modèle mais tout au plus de support à la réflexion amenant à certains choix architecturaux.

- Les points forts physiques, topographiques, historiques et architecturaux du site même du projet. Ces points donneront lieu à des choix marquant le parti urbanistique, et accentuant d'autant plus la spécificité du lieu.

40

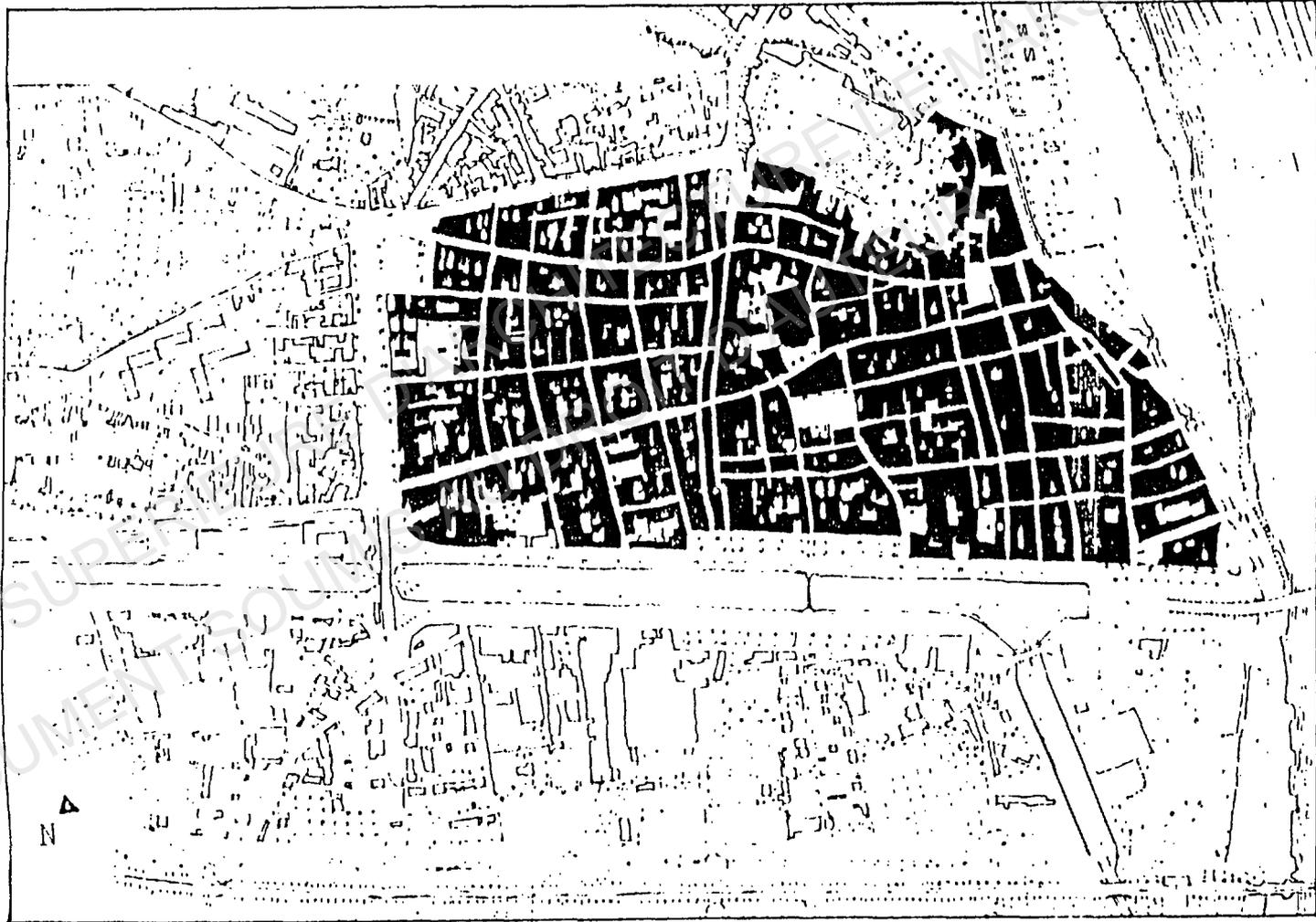
- L'intégration de la culture environnant la création en un lieu, d'un produit architectural. Intégration consciente et inconsciente qui devra être la plus large possible. Si cette culture doit sembler-t-il être essentiellement architecturale et urbanistique, elle devra aussi et peut être surtout, intégrer les notions et valeurs fortes de notre temps. Il s'agit des valeurs motrices de notre société tel par exemple la communication, donc l'information et les supports de celle-ci, comme l'image....

La synthèse de ces "banques de données" doit amener à la réussite de tout projet, c'est à dire une opération spécifique à un lieu et reflet de toute une époque.

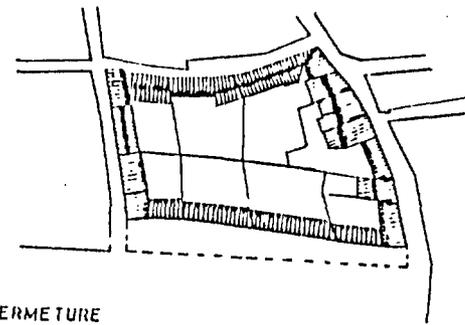
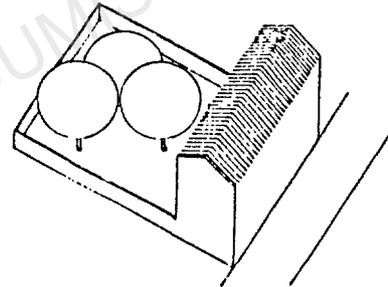
### 4-1 Analyse sommaire typo-morphologique de la vieille ville :

#### - Les îlots

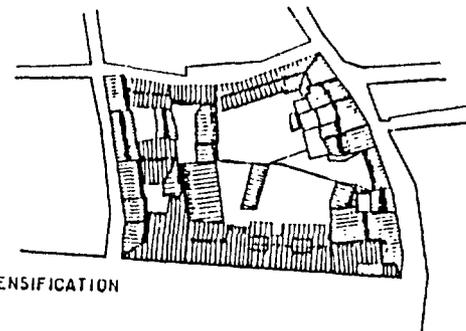
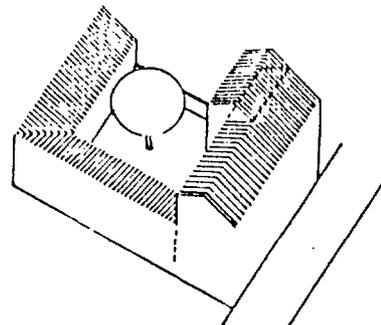
Les îlots ne sont pas les mêmes selon qu'ils se trouvent à l'Est ou à l'Ouest de la vieille ville. A l'Est comme nous l'avons déjà expliqué, de la spéculation foncière due à la proximité du champ de foire a résulté un tissu serré. Ainsi les îlots y ont des tailles variant le plus souvent de 20 à 30 m et



Largeur de la parcelle sur rue	4 à 8 m	15 à 35 m		
	20 à 30 m	TYPE 1		
40 à 60 m	TYPE 2		TYPE 3	
	TYPE 4		TYPE 3	
Profondeur de l'îlot	Parcelle	Occupation du sol	Parcelle	Occupation du sol



FERMETURE



DENSIFICATION

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE PROPRIETE AUTEUR

desservis par d'étroites ruelles. Plus à l'Ouest, ces îlots ont des dimensions comprises entre 40 et 60 m. La forme de ces îlots y est plus homogène. Dans tous les cas la largeur des parcelles de ces îlots varie le plus souvent de 4 à 8 m. Mais on peut également en trouver à des dimensions plus importantes entre 15 et 35 m, induisant des occupations du bâti assez variées.

Dans le cas courant des petits îlots formés de petites parcelles, leur saturation quasi générale est survenue dans le temps de façon assez classique. Ainsi après ceinturage total de l'îlot, le vide intérieur s'est vu rétrécir et changer de fonction. Autrefois morcelé en jardinets privatifs, extension des maisons périphériques de l'îlot, ils sont réduits aujourd'hui à des courettes dont l'utilisation au sol reste souvent privée, mais dont le rôle principal est collectif : éclairage et aération des habitations adjacentes.

Dans le cas d'îlots plus importants (60 X 40 m), avec des petites parcelles, la densification peut prendre deux chemins : soit il y a forte extension des maisons périphériques sur leur parcelle, laissant peu de vides, soit le vide central se voit clairsemé de constructions, prolongement de quelques maisons périphériques. Dans cette seconde forme de saturation les vides subsistants ont des dimensions plus importantes que les précédentes, formant de véritables cours. De plus dans ce cas, la distribution en profondeur de l'îlot, implique souvent l'existence d'impasses ou de ruelles semi-publiques.

Dans le cas d'îlots ayant de grosses parcelles, la densification a le plus souvent amené des vides privatisés de taille parfois importante. En s'étendant vers l'intérieur de l'îlot, la bâti a souvent ceinturé ses propres parcelles, créant au coeur de celles-ci de vraies cours. Dans tous les cas le remplissage des coeurs d'îlots s'est opéré par prolifération de volumes élémentaires accolés aux volumes élémentaires périphériques.

- La distribution des bâtiments :

A Beaucaire les typologies du logement ne sont pas dans le fond très variées. Si on considère la typologie comme étant le modèle d'organisation de la fonction ( Aldo Rossi), le modèle de base reste ici assez élémentaire. L'organisation du bâti en périphérie de l'îlot a choisi la distribution en prise directe de chacun des bâtiments sur la rue. A partir de là, les distributions internes sont multiples. Les escaliers de distributions sont soit d'un bloc, soit se décomposent en alternant avec des espaces de distribution horizontaux. Ces espaces verticaux ou horizontaux peuvent être soit privés, soit collectifs. Dans tous les cas il y a une grande économie des surfaces de circulation (excepté pour les quelques demeures de la vieille noblesse).

- Les hauteurs du bâti

Toujours pour les mêmes raisons historiques de la spéculation, le bâti à l'Est de la ville est plus élevé qu'à l'Ouest. Si à l'Ouest les immeubles en R + 2 sont plus fréquents qu'en R + 1 et ont une hauteur à la sablière variant de 10 à 14 m, l'Est de la ville est formé essentiellement de bâtiments en R + 3 variant à la sablière entre 13 et 16 m.

- Les façades

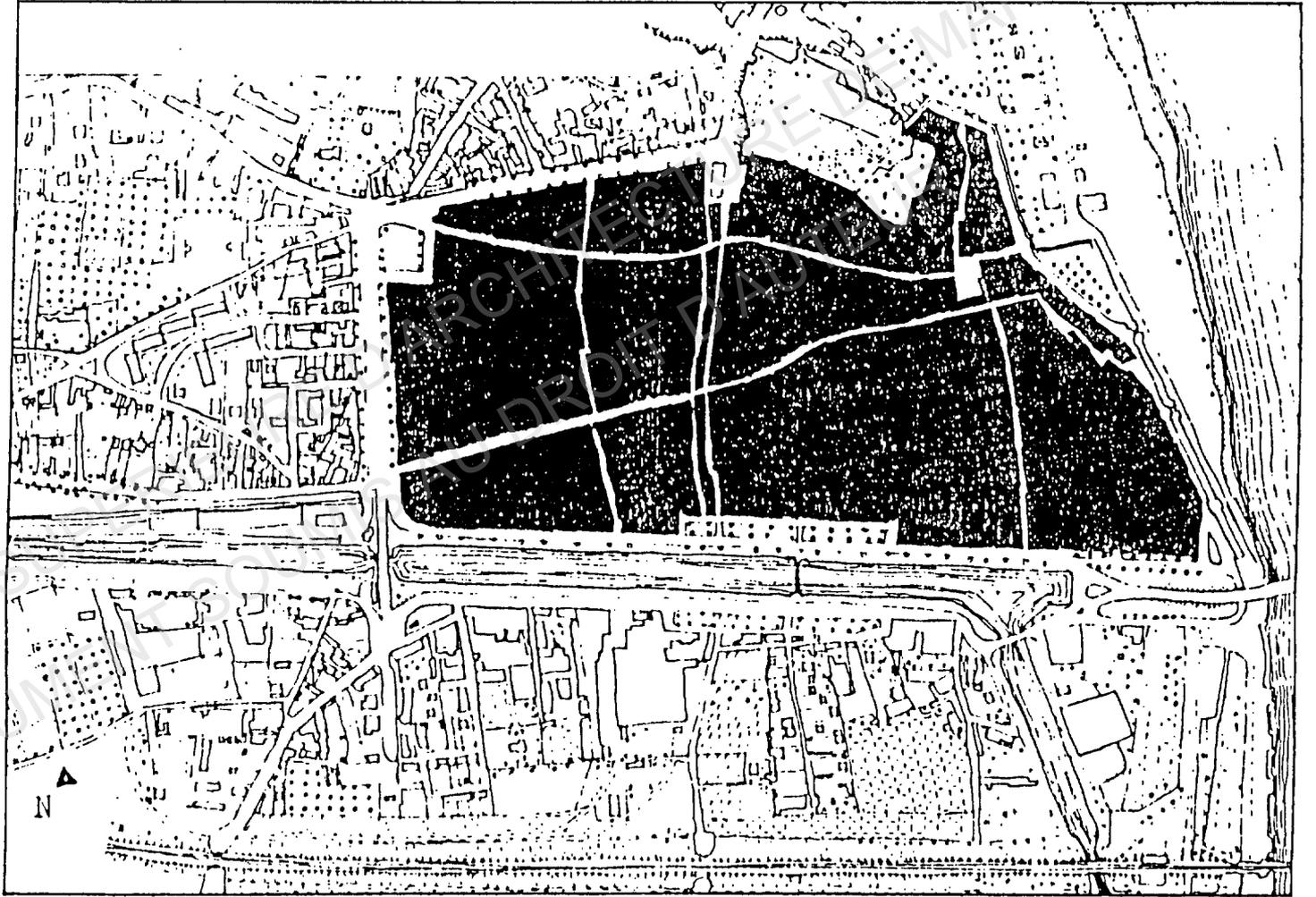
Elles sont pour la plupart des variations sur le thème. Le thème consiste en le percement d'une surface en hauteur (rectangle) par d'autres rectangles. Peu de balcons, peu de loggias seulement quelques saillies. Dans tous les cas il y a prédominance des pleins sur les vides et les fenêtres principales sont plus hautes que larges. Les saillies enrichissant les façades sont de deux types : bandeaux et encadrements de fenêtres (ou partie de ceux-ci : clef, appui...).

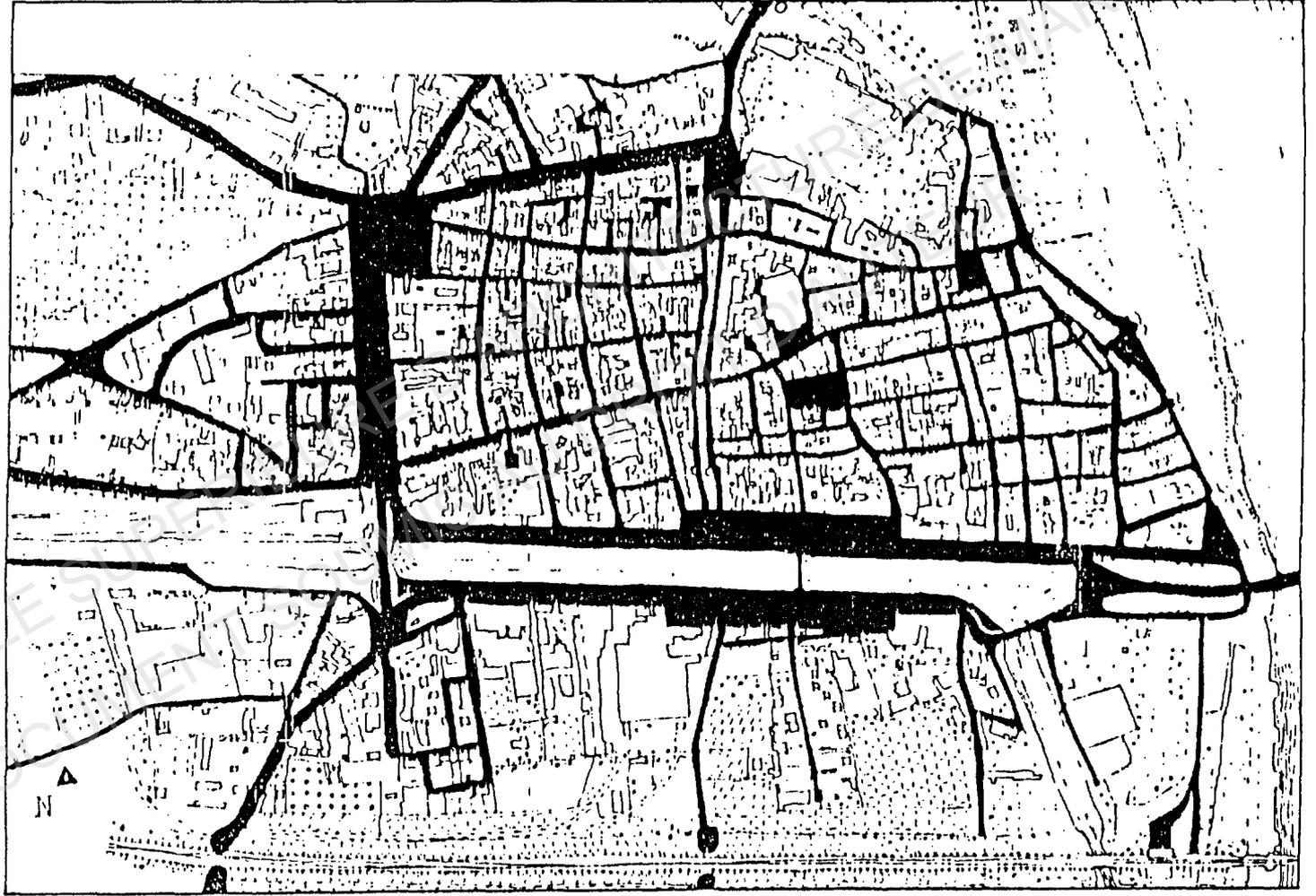
L'ornementation des façades est aussi une caractéristique beaucairoise. Les saillies sont souvent des supports aux sculptures, mais aussi les gargouilles. On rencontre bon nombre de clefs anormalement saillantes parce que prévues pour être sculptées, mais oubliées par l'argent et le temps.

- Structure et matériau

La vieille ville offre une couleur dominante grise due au vieillissement du calcaire dur, typique des carrières environnantes. Ainsi la ville a donné son nom à cette pierre appelé pierre de Beaucaire. Il est d'ailleurs à remarquer la grande variété des calcaires de notre région, Pierre du Pont du Gard, Pierre de Vers, Pierre des Baux de Provence.... Chacune a ses caractéristiques physiques et ses colories.

La structure du bâti beaucairois ne déroge pas à la tradition du Sud-Est. La stabilité est assurée par les murs mitoyens et de refends qui sont porteurs, et le contreventement par des façades lourdes. Les pannes des toitures reposent directement sur les pignons et les refends. Pas de ferme sauf pour les éléments d'angle présentant un arêtier. Les éléments de couverture tant aimés des services de nos D.D.E sont les traditionnelles et sempiternelles tuiles canals, posées sur voliges ou parefeuilles....





- Voies et tissu :

Le maillage des voies de la vieille ville est assez orthogonal. La hiérarchie entre ces voies est plus forte à l'Est de la ville. Les deux grands axes Est-Ouest que sont la rue Nationale ("la Grand-Rue") et la rue de la République convergent vers l'ancienne place du marché ("la Place Vieille"). A cause probablement du Mistral, les rues Nord-Sud sont en général plus étroites que les autres..Seule la rue Nationale atteint 10 m de large. Aucune ne dépasse 7 m et certaines n'atteignent pas 3 m. Si elles abritent les passants du soleil ou du Mistral, elles sont très inconfortables en hiver en raison de l'humidité. De ces îlots très denses distribués par ces ruelles en résulte un tissu urbain très serré comportant aucune respiration et posant de façon aigüe le problème du stationnement automobile, alors rejeté à l'extérieur du noyau de l'agglomération et notamment sur les berges du canal.

-Bâti sur arceau enjambant le domaine public :

Il semble que ce soit également le fait de la spéculation qui ait poussé à ces extensions sur le domaine public. Ceci est confirmé par la localisation de ce phénomène à l'Est de la ville. Ici architecture et urbanisme se conjuguent en ces épi-phénomènes enrichissant le tissu urbain. Sur voie principale ces arceaux marquent souvent l'aboutissement de celle-ci et sur voie de desserte, elles permettent la continuité des façades de la voie principale.

47

4-2 Les points forts de la ville et du site

Les points forts physiques de la ville sont la colline de la Redoute au Nord de la ville surmontée du vieux château, le Rhône à l'Est avec la construction de la digue qu'il a nécessité, et le passage obligé du pont pour aller à Tarascon. Au Sud on trouve le canal avec ses contraintes de circulation et de franchissement, et plus au Sud le remblai de la voie ferrée avec également des problèmes de franchissement et aussi de nuisance notamment visuelle. Notre projet se trouve au centre de ces contraintes qu'il doit assumer, et mieux, en faire des atouts.

Les points forts de l'urbanisation de la vieille ville sont essentiellement : le château avec plus au Nord encore, le champ de foire, au Sud la plus ancienne place de la ville : la place de la République (ou place vieille), plus à l'Ouest la place de la mairie (du XVIIIe s), adjacente à la petite place devant l'église Notre Dame (XVIIe S). Ces trois places s'accrochent de part et d'autre de la rue Nationale (ou Grand-Rue) allant d'Est en Ouest pour rejoindre

le boulevard Foch, mis en place au XIXe siècle sur l'emplacement des remparts. Cette rue Nationale est aujourd'hui l'axe commercial de la ville. Le noyau formé par la vieille agglomération n'est pénétré d'aucune artère joignant des points forts (place, équipement,...) de la ville. Prolongée par la rue des Bijoutiers, la rue Nationale ne fait qu'en fait desservir ces points en les joignant. Ce noyau qui, rappelons le, correspond à la totalité de la ville du XIXe siècle, est aujourd'hui ceinturé par de larges voies, boulevards, quais, avenues.... qui par leur fonction de circulation, de transit, de stationnement et plus largement de désengorgement de la vieille ville essaient de résoudre les problèmes issus de l'inadaptation du tissu ancien aux exigences de la vie actuelle. De fait ces artères ne sont pas investies d'un caractère urbain valorisé et d'un vécu "se-rein". C'est le cas des berges du Canal.

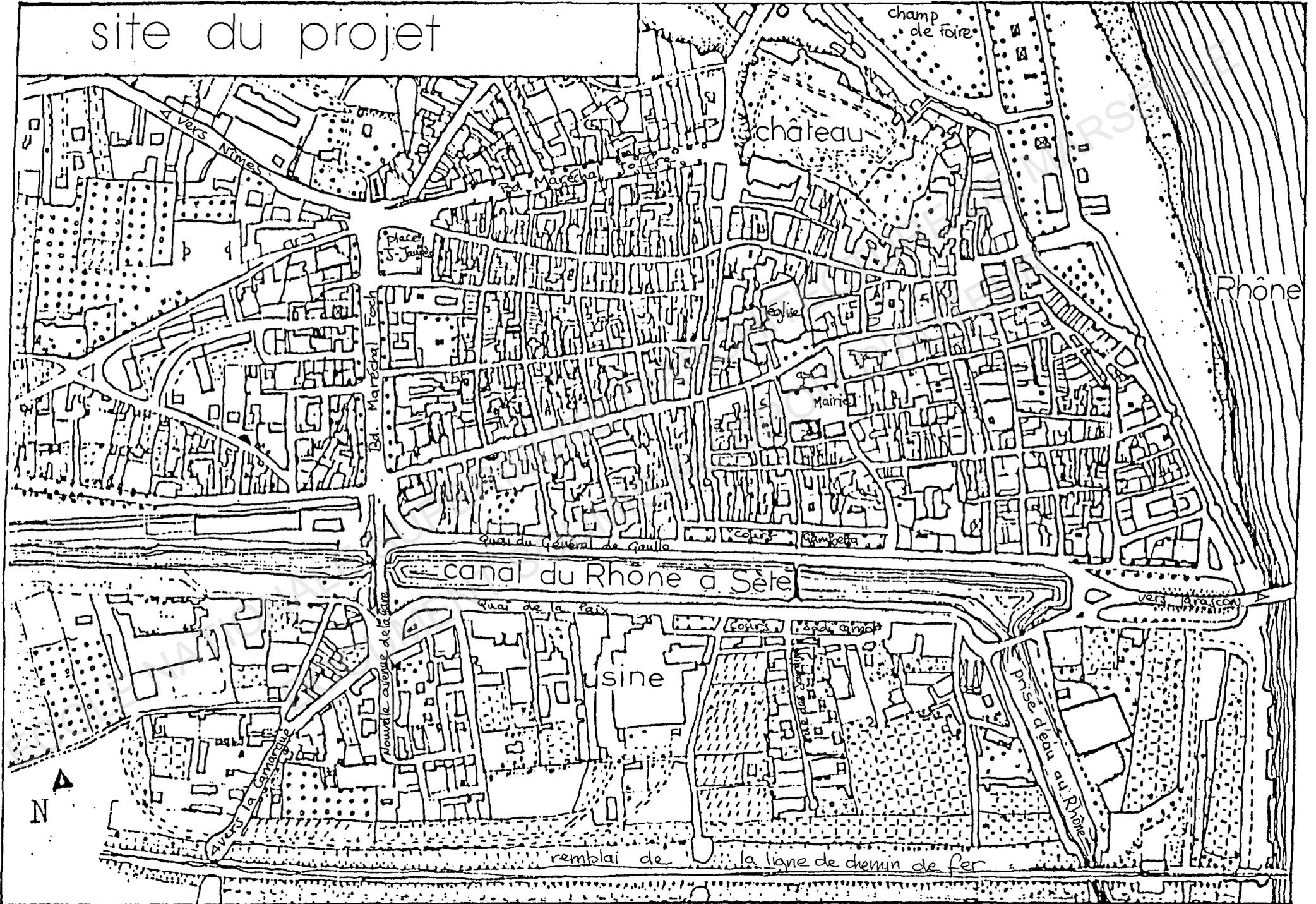
48

Le site même du projet possède une structure bâtie très hétéroclite dont les points forts sont essentiellement l'usine alimentaire, quelques collectifs à l'Ouest du terrain, de même qu'un volumineux bâtiment années 30-40, aujourd'hui siège l'E.D.F, aussi en limite Ouest du terrain. A l'opposé une belle bâtisse en pierre de taille au volume sobre, à l'allure noble devancée au Nord d'un parc planté de cèdres jouxte la prise d'eau du canal au Rhône. A l'intersection entre le canal et son embouchure à cette prise d'eau se trouve un vieil entrepôt du XIXe siècle dont quelques moulures arquées attestent une certaine volonté ornementale. Entre ces points forts s'est installé un début d'occupation du sol par habitat pavillonnaire. En tout, une vingtaine de villas regroupées pour la plupart autour de la rue des jardins. A la demande de la municipalité, l'usine en bord de canal devra bientôt reculer d'une vingtaine de mètres pour permettre la construction d'un front bâti sur le canal. C'était là le premier sujet de ce diplôme mais très vite les enjeux de ce quartier, sa forte autonomie territoriale et la réelle volonté d'urbaniser cette zone, obligea à considérer l'ensemble de celui-ci.

Ainsi ce projet propose un schéma d'urbanisation et une image possible dans laquelle l'usine serait évacuée. Cette hypothèse n'est pas invraisemblable. La ville possède une zone industrielle à l'extérieur de l'agglomération et le retrait de vingt mètres en front de canal montre que les enjeux urbains risquent un jour de devenir prioritaires en ce quartier. Tout schéma d'organisation de cette zone doit donc dès à présent intégrer l'hypothèse de l'évacuation de cette usine, tout en lui laissant le temps nécessaire de le faire ou même la possibilité de rester.

Le problème du lotissement et son pavillonnaire, rue des Jardins doit

# site du projet



être abordé avec souplesse dans les rapports avec les propriétaires mais avec fermeté sur les objectifs. Il est impératif de ne plus autoriser la construction de pavillons dans cette zone. La municipalité vient d'accorder récemment encore le permis de construire à trois villas.... La municipalité doit maîtriser l'urbanisation en cette zone par une politique d'acquisition des terrains par préemption sinon par expropriation. Mais il semble que les municipalités des petites agglomérations ("où tout le monde se connaît") hésitent à prendre, quelque soit la gravité et l'urgence des circonstances, des mesures qui pourraient paraître autoritaires donc impopulaires. Hier encore les mairies se retranchaient derrière l'autorité des D.D.E pour justifier des choix imprescriptibles en urbanisme. Mais aujourd'hui ne prend-on pas le risque de passer d'un urbanisme réglementaire et uniformisé, des D.D.E. à un urbanisme démagogique et inactif.... ? Il est difficile d'admettre que l'on puisse sacrifier les potentialités d'un site et l'enjeu d'une ville entière pour se préserver la sympathie de quelques petits propriétaires. Il y a dans les villes des sites qui sont, plus que d'autres, investis d'un intérêt collectif.

50 C'est le cas ici et il semble disproportionné de céder, à l'intérêt d'une vingtaine de familles, celui d'environ mille foyers potentiels, sans compter l'intérêt de la ville entière. Il semble que "la juste et préalable indemnisation" des expropriés accompagnés d'une concertation, d'informations et de la mise en place de diverses formules tels des échanges de terrains etc... devrait permettre de résoudre le problème et de dissoudre tant qu'il est encore temps, cet embryon pavillonnaire.

#### 4-3 L'eau et la ville - Les exemples européens :

Beaucaire a toujours vécu de l'eau. Ce fut d'abord l'eau du Rhône et puis au XIX<sup>e</sup> siècle le canal qui a amplifié l'importance du port de Beaucaire. La ville a une identité fortement marquée par son fleuve dont elle a longtemps craint les caprices et la puissance. Aujourd'hui les nombreux barrages et aménagements ont calmé ses ardeurs et la ville semble vouloir se tourner vers lui. Beaucoup d'atouts sont réunis pour que la ville devienne une sorte de ville d'eau. Le Rhône offre la possibilité d'aménager un port fluvial important, intéressant les deux cités, Tarascon et Beaucaire. Le canal permet en plus un traitement interne à la ville.

L'Europe recèle bon nombre d'exemples de villes sur canaux telles Bruges, Stockholm, Amsterdam et la plus connue Venise. Venise est formée d'environ 120

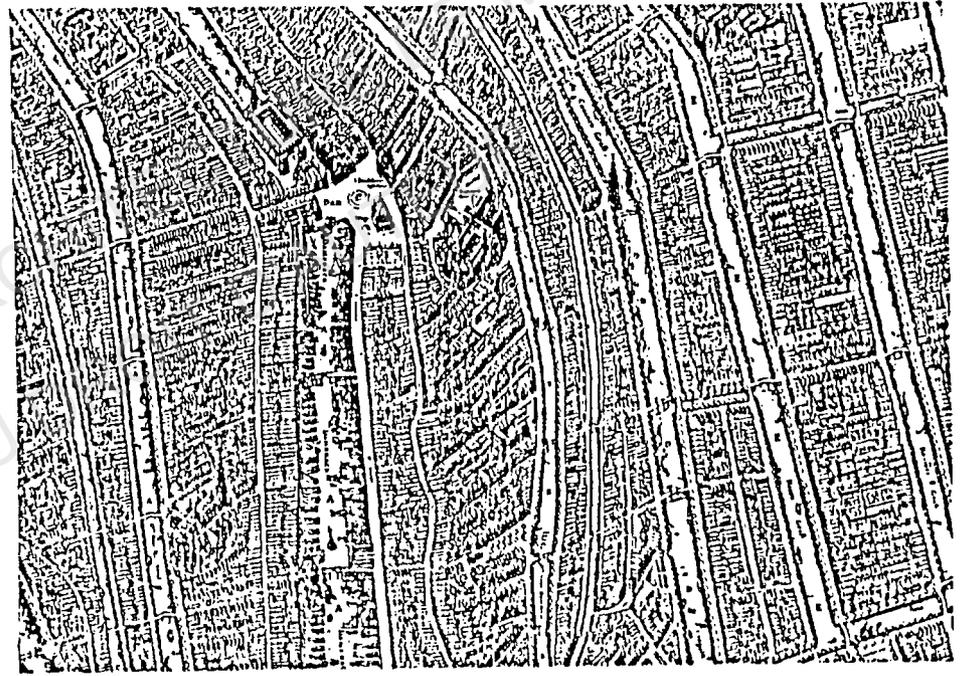
îles coupées par 160 canaux reliées par 370 ponts. Les canaux y ont en général 4 ou 5 m de large mais le Grand Canal en a 70. Rappelons qu'à Beaucaire le canal mesure 36 m de large. Il se rapproche plus des canaux d'Amsterdam qui offrent une largeur de 25 m, comprenant quatre "couloirs" d'environ 6 mètres chacun permettant le passage des navires de taille moyenne : un couloir pour chaque sens de navigation, et deux pour le stationnement. De chaque côté, les canaux sont longés par des quais d'une largeur de 11 mètres qui servent aux chargements et déchargements des marchandises. Ces quais sont bordés d'une rangée d'ormes et s'étendent globalement sur 25 km. Quatre mille navires peuvent accoster simultanément dans la ville.

Le transport par canaux n'est plus un mode privilégié d'échange. Aussi on n'en creuse plus à cet effet. Ceux dont nous héritons sont aménagés, améliorés, mis au gabarit des normes aujourd'hui européennes. Ces canaux font l'objet de traitements qui souvent, vont dans le sens de leur nouvelle vocation touristique, de promenade..., ou sont à proximité de projets dont ils influent les programmes ou les partis architecturaux. L'eau a toujours été un élément fascinant la ville. Dans le tumulte des grandes métropoles les quelques canaux qui les traversent, tel le canal Saint-Martin à Paris, sont souvent des espaces publics privilégiés ; quelquefois des oasis de calme et l'occasion de promenade.

51

Ces dernières années nous ont montré des projets devant répondre de près ou de loin à une interaction avec des canaux. Nous pouvons faire référence à un projet de Paul Chemetov et Gérard Liucci qui consistait à construire en front de canal 307 logements à Reims entre 1980 et 1983 (cf - A.A. Septembre 84). Nous pouvons aussi parler d'un projet de diplôme de Myrto Vitart dont le programme consistait en une maison de la danse en bordure du canal Saint-Martin à Paris (cf - A.A. Juin 85). Ces deux projets aux programmes bien différents ont une même manière de se plier à la logique de la linéarité du canal pour en renforcer semblait-il l'unité, du moins la lecture. Tout deux prennent de la même façon en compte au maximum le site dans sa globalité afin de créer, par rapport au canal, un événement à la mesure du lieu.

On pourrait citer encore d'autres exemples, et on remarquerait une constante entre les projets d'hier et encore plus d'aujourd'hui : la présence d'une voie fluviale ou d'un canal impose aux projets qui les cotoient plus que leur morphologie, un certain rapport de valeur entre eux. On ne connaît pas de (bon) projet qui ne se tourne pas ou qui ne privilégie pas son rapport à la voie d'eau.



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

PARTI DU SCHEMA D'AMENAGEMENT ET PROGRAMME

PROJET : PARTI DU SCHEMA D'AMENAGEMENT ET PROGRAMME  
\*\*\*\*\*

54

Après avoir considéré les problèmes du pavillonnaire et envisagé l'hypothèse de l'évacuation à long terme de l'usine, s'offre à nous un terrain d'environ vingt hectares à aménager. Comme ordre de grandeur rappelons que la vieille ville a une surface d'environ : 33 hectares. Comme nous l'avons déjà dit, l'opération ne devra pas être une greffe ou une simple extension reproduisant une image un peu modernisée du Beaucaire moyenâgeux. Si la ville a connu à la Renaissance une extension par le faubourg de la Condamine elle n'a pas connu comme d'autres villes un développement à la période classique (XVIIe - XVIIIe S). De même si le XIXe S. a remplacé ses remparts par une ceinture d'avenues et un canal au Sud, cette période n'a pas remanié le tissu ancien, ni proposé un réel glissement de la centralité autour notamment du boulevard Foch à l'Ouest (direction de l'expansion). Notre projet aura pour but de créer une nouvelle centralité qui intégrera l'ancienne. La magnifique pièce d'eau formée par le canal à Beaucaire doit en être le prétexte. Pour opérer ce glissement vers le Sud de l'actuelle centralité beaucairoise que nous situons approximativement autour de la place de la mairie (ou place du marché), il faut créer un réel impact dans le quartier Sud, zone de notre projet. Le but n'est pas d'ajouter un nouveau centre ville, adjacent à l'ancien, mais au contraire d'associer au poids historique de la vieille ville, l'impact d'une opération sur le quartier Sud, de façon à créer une et une seule centralité dont le bassin du canal serait le centre de gravité. Aussi les problèmes de liaisons Nord-Sud guideront le choix directionnel du parti du plan masse.

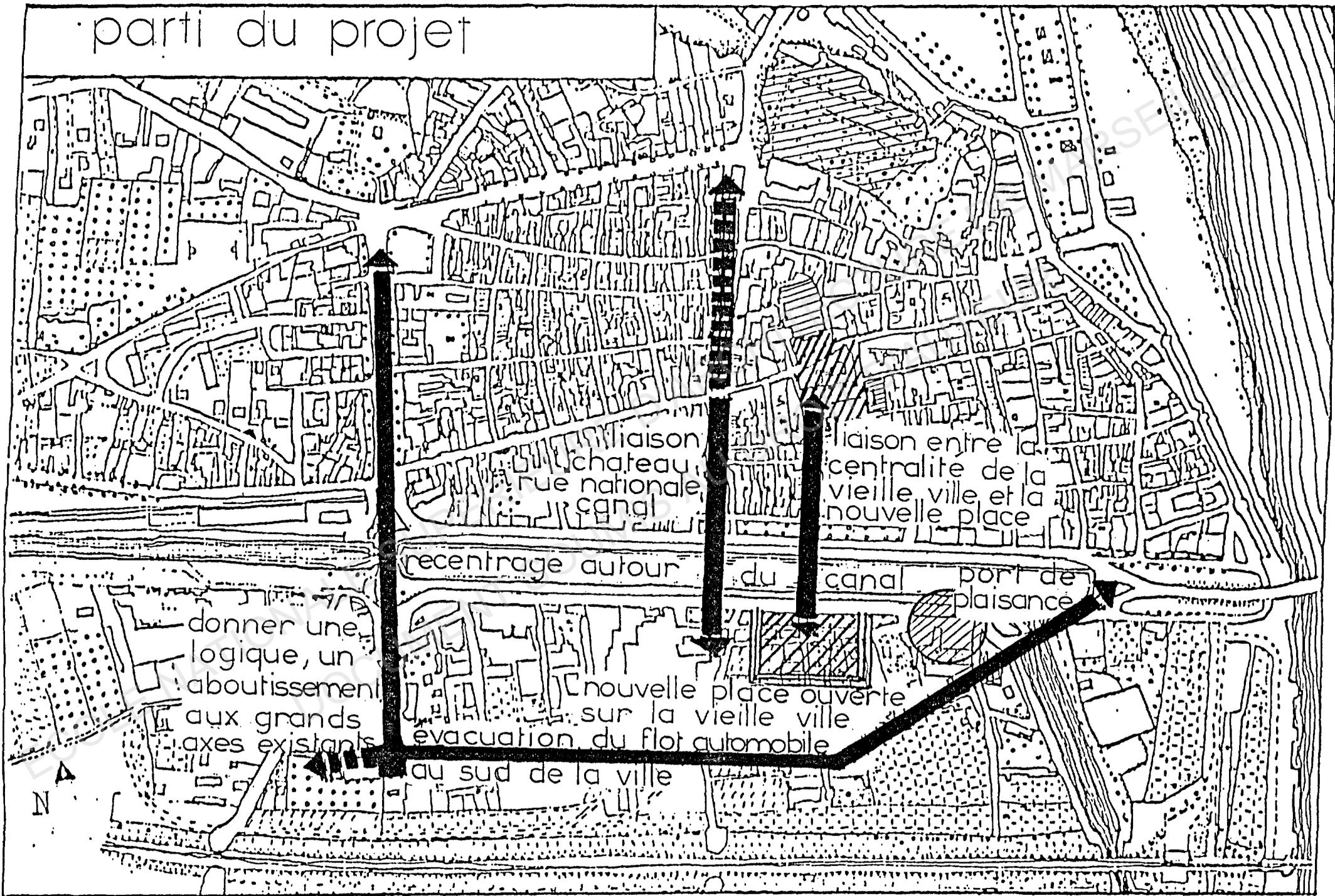
Non seulement deux passerelles matérialiseront ce choix, mais l'aménagement du quai Sud sera largement tourné vers la vieille ville. Actuellement le quai Sud possède un renforcement nommé cours Sadi-Carnot, en symétrique du cours Gambetta du quai Nord. L'addition de ces deux espaces voudraient jouer le rôle d'une place, coupée en deux par le canal. Mais en réalité ces deux cours vivent de façon autonome. Leurs proportions, peu large et très longue sont identiques et c'est ce qui en fait les séparer, car le cours Gambetta ouvert sur l'ensoleillement, est en contact direct avec la vieille ville et vit de l'animation issue du désengorgement de celle-ci. Le cours Sadi-Carnot, au Sud mais tourné vers le Nord, n'a actuellement aucun vécu concernant l'ensemble de l'agglomération et se subdivise en sous-espaces. Créer un nouveau quartier au Sud du canal sans changer l'actuel tracé de cet espace public qu'est le cours Sadi-Carnot ne bouleverserait pas substantiellement la primauté du vécu Nord du canal, le cours Gambetta bénéficiant de la proximité du centre de toujours.

Ainsi on aurait au Sud de la ville uniquement un nouveau quartier. Ces deux renforcements appelés cours sont loins par leur addition de pouvoir, à cause de leurs proportions et de leur mauvaise tenue des espaces, d'assumer le rôle d'une place. Nous n'avons en fait que deux légères parenthèses qui ont beaucoup de mal à tenir l'espace qui les sépare surtout quand celui-ci est constitué principalement par un canal dont le puissant axe contribue encore à faire fuir l'espace entre celles-ci. Ces deux cours ne sont en fait que les deux contre-allées des quais et ne permettent par leur espace aucun vécu serein et ample. Contrairement à ce que certains pensent ce problème n'est pas uniquement le fait de la circulation automobile sur chaque quai, mais biens un problème de plan masse, d'urbanisme et donc d'architecture, dont les troubles circulatoires ne sont que les symptômes révélateurs. En un mot ce n'est pas en interdisant ou freinant la circulation automobile sur les quais, que les espaces acquieront une qualité et une échelle urbaine.

Il faut donc absolument contrebalancer le puissant axe Est-Ouest du canal par un appel, une poche, et des axes Nord-Sud qui contribueront d'autant plus à souder les différentes parties de la nouvelle et unique centralité, à l'intersection de ces deux axes. Il sera créé un espace largement tourné vers la vieille ville avec un axe Nord-Sud appelant des transitions et une pratique dans les deux sens. Si on conserve sur le quai Nord une large possibilité d'utilisation automobile, l'espace du quai Sud aura un vécu essentiellement piéton. Le gros du flot automobile sera évacué plus au Sud et les bâtiments donnant sur les espaces nobles que sont la place nouvellement créée et le canal seront distribués par des voies secondaires de desserte. Au Nord, dans le tissu ancien sera supprimée toute une bande de bâti comprise entre les rues Denfert et Constantin et construite sur l'emplacement des premiers remparts menant au château.

En supprimant cette bande qui n'est pas d'un grand intérêt architectural, on espère créer un dynamisme urbain par le retournement de l'axe commercial de la rue Nationale vers le canal, accentuant ainsi la transition Nord-Sud qui trouvera un prolongement de l'activité commerciale sur le même axe au Sud du canal. Certains îlots du tissu ancien pourront être supprimés pour ménager quelques espaces de parking permettant la création de quelques rue piétonnes dans l'axe Nord-Sud (qui sont en général plus étroites que celles de l'axe perpendiculaire) joignant la place de l'église Notre Dame et celle de la mairie au canal. Ces espaces de parking, ces respirations permettront également au tissu ancien d'assumer en parti ses propres problèmes de stationnement, dégageant partiellement les quais de cette tâche.

# parti du projet



liaison  
chateau,  
rue nationale,  
canal

liaison entre la  
centralite de la  
vieille ville et la  
nouvelle place

recentrage autour du canal port de  
plaisance

donner une  
logique, un  
aboutissement  
aux grands  
axes existants

la nouvelle place ouverte  
sur la vieille ville  
evacuation du flot automobile

au sud de la ville

N

La place créée au quai Sud aura une échelle un peu supérieure à celle de la place de la mairie permettant d'une part à la ville de passer à un degré supérieur dans son urbanité et ses aménagements, et d'autre part de répondre à la trame plus large du nouveau quartier. Une place de cette importance, à l'échelle de la ville entière aura dans le programme du bâti qui la cerne, des équipements publics concernant non seulement le quartier mais l'ensemble de l'agglomération. Il est notamment question de construire une nouvelle poste dans la ville.

L'aménagement de rues piétonnes et leur prolongement par des passerelles trouveront un premier aboutissement sur la nouvelle place. L'axe commercial Nord-Sud créé à l'occasion de la suppression de la bande d'habitat ancien sur l'axe château-canal, trouvera dans un premier temps un prolongement par une des deux passerelles amenant sur une terrasse publique et aura son aboutissement dans une galerie marchande en fond de place. Chacune de ces parties pouvant avoir un vécu indépendant ou faire l'objet d'un parcours, d'une promenade urbaine. derrière la nouvelle place, près de la nouvelle artère une "moyenne" surface de distribution trouvera sa place et ses commodités d'accès et de stationnement automobile.

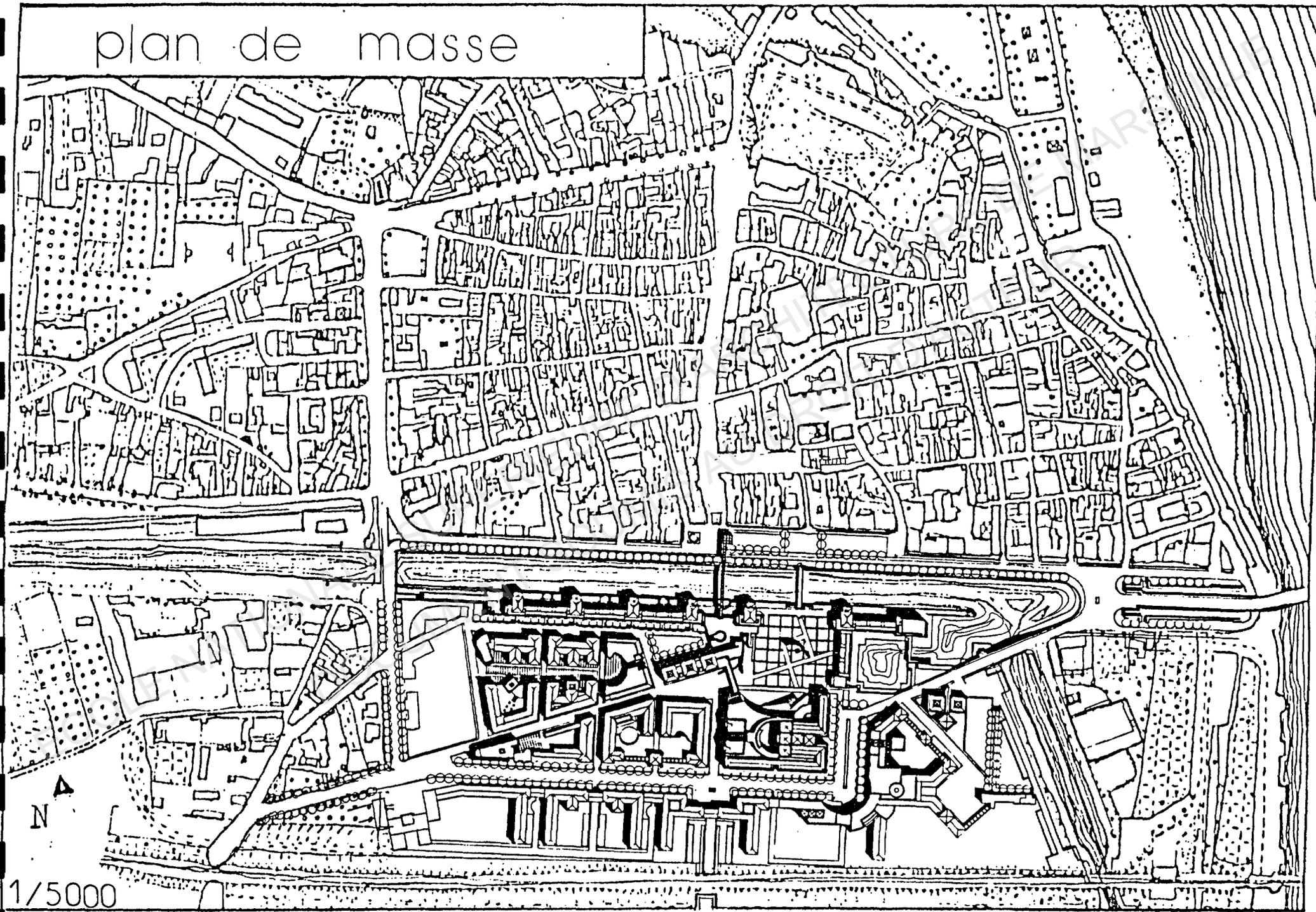
57

Le Front Ouest du canal sera investi d'une promenade piétonne. Ici on déambulera de façon plus calme le long du quai en complément des pratiques un peu frénétique des axes commerciaux.

A l'opposé la partie Est du quartier sera aménagée pour permettre au canal d'épanouir ses potentialités de loisirs. Un petit port de plaisance trouvera sa place dans le tissu urbain et l'aménagement du chenal de la prise d'eau donnera le complément d'espace pour le stationnement des bateaux. Sur ce port sera construit une capitainerie au programme de laquelle pourront être jointes quelques salles d'expositions et notamment un petit musée du canal. Cette capitainerie abritera un organisme d'aménagement, de promotion et de gestion de la plaisance sur le canal.

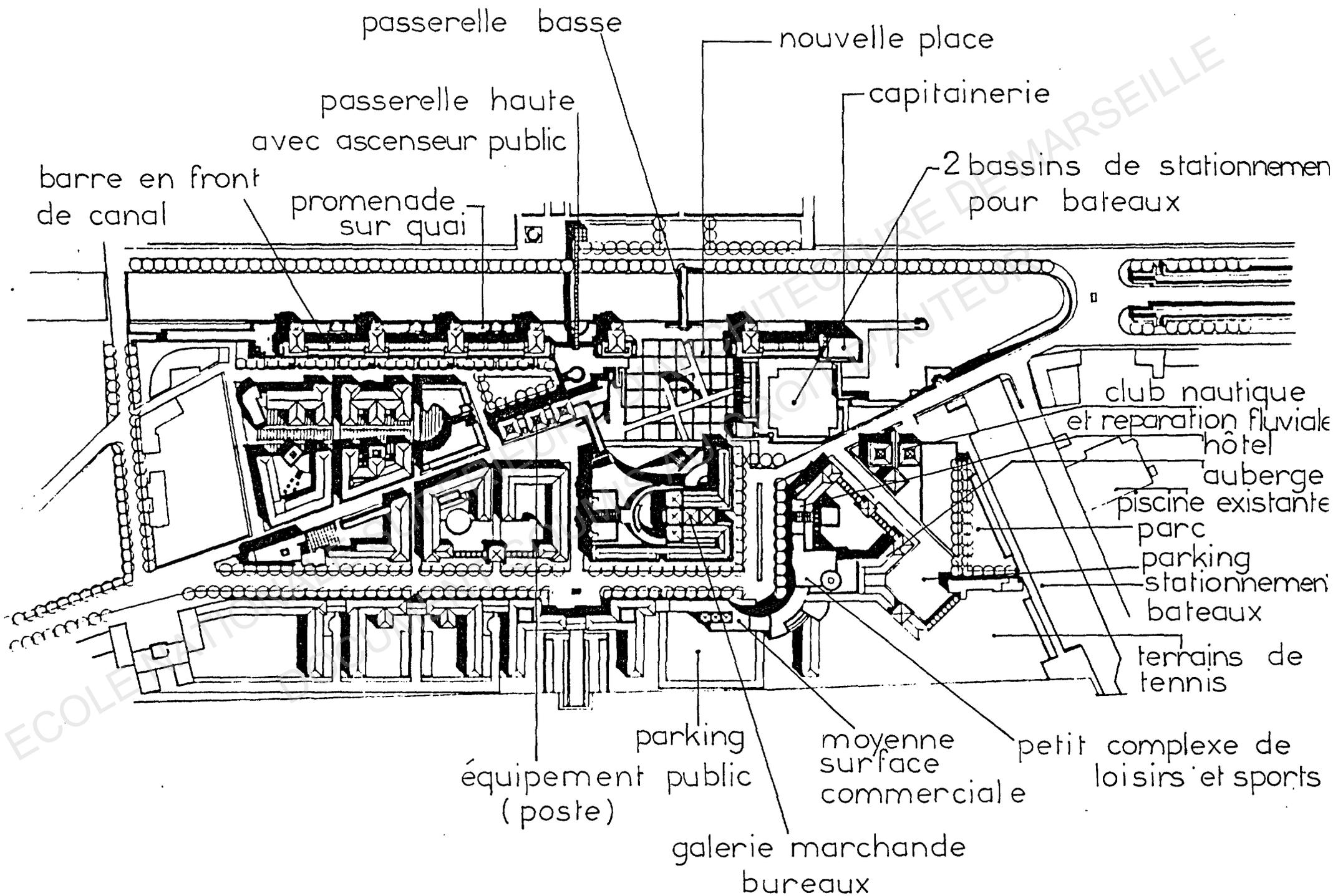
Entre les deux bassins du port et l'embranchement à la prise d'eau seront programmés des installations abritant un atelier de réparation navale, les bureaux des différentes compagnies et le hangar à bateaux (goélettes, skiffs, canoés ....) du club d'aviron déjà existant depuis deux ans. Cette zone sera équipée d'un petit complexe sportif et touristique, comprenant un hôtel, une auberge, quelques salles de gymnastique et aussi un club de tennis. Le but est

plan de masse



N

1/5000



d'accueillir agréablement les touristes français ou étrangers qui viennent louer des "house boats" pour la semaine et qui auraient envie de rester un peu plus longtemps pour visiter la ville et ses environs ou pour tout simplement se reposer ou se refaire une santé. Par ce complexe d'accueil touristique, il s'agit aussi de faire de Beaucaire une réelle étape à l'heure où les croisières sur le Rhône se développent.

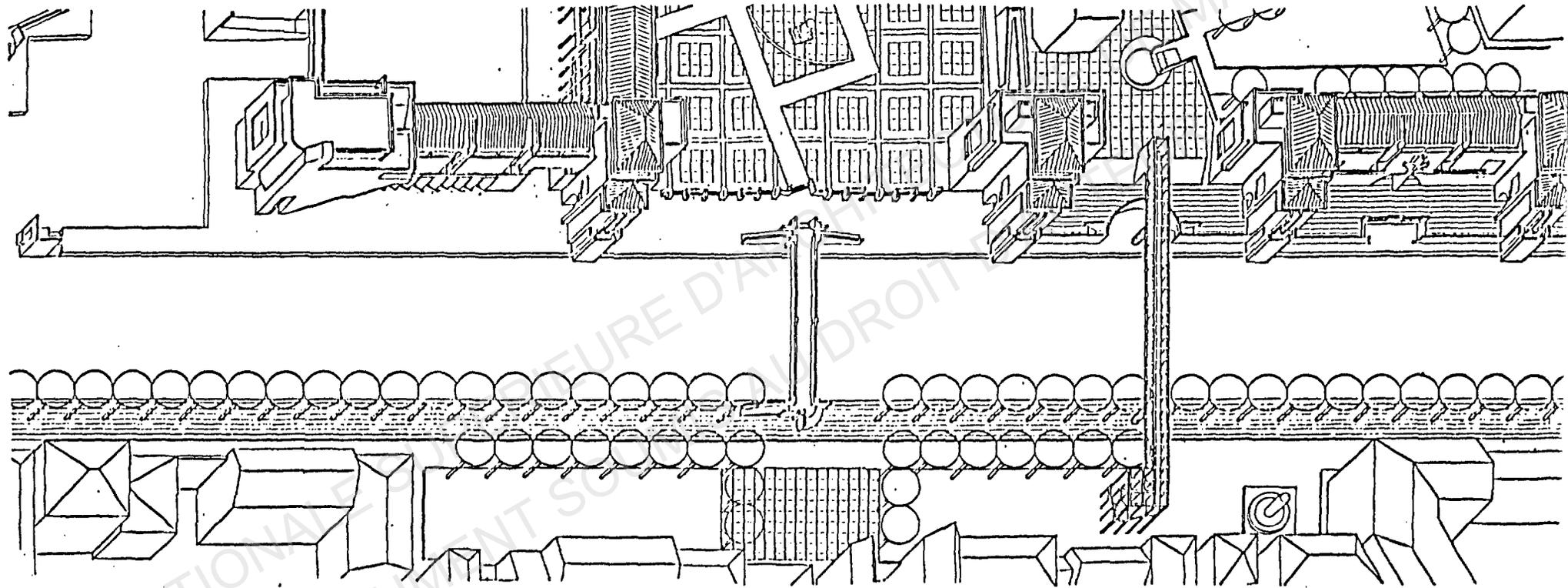
La grande demeure en pierre dont nous avons parlé lors de la description des points forts du site sera conservée avec son parc aux cèdres créant une paisible transition entre le tumulte urbain et la berge de la prise d'eau au Rhône. Il faut remarquer qu'ici nous conservons après aménagement l'actuel caractère calme et verdoyant de cette zone.

Le reste du quartier est étoffé par un vaste programme de logements. L'ensemble est inervé par un long boulevard remplaçant l'actuelle artère de transit du quai Sud. Le nouveau boulevard vient donner une logique à l'amorce avortée de l'actuelle "Nouvelle avenue de la gare", prolongement au Sud de la ville, du boulevard Foch.

Cette nouvelle artère Est-Ouest longe au Sud une frange de bâtiments butant sur le remblai de chemin de fer. Le choix d'une morphologie en peigne permet à ces bâtiments de n'offrir au remblai que leur pignon et d'être introvertis sur des cours aménagées en jardins collectifs privés.

Les logements compris entre la nouvelle artère et le front bâti du canal ont fait l'objet d'un choix typologique basé sur une interprétation de l'ilot du Beaucaire ancien dont nous prendrons comme module la moyenne des dimensions des plus gros, soit 60 m X 60 m. De même que pour le tissu ancien et pour les mêmes raisons climatiques le maillage de desserte de ces bâtiments d'habitation fera en sorte d'être plus serré sur l'axe Nord-Sud.

Le front bâti sur le quai Sud du canal se trouvera à une distance du bord de la berge de 15 m. Cette distance est sensiblement inférieure à celle du quai Nord (environ 20 m). Ces bâtiments cumulent l'avantage d'une façade noble sur le canal et de désagrément d'une vue au Nord. Le choix d'une morphologie à redent sera une manière d'accrocher la lumière sur cette façade. La hauteur de ces bâtiments devra se situer dans une fourchette de 15 à 20 m au-dessus du quai de façon à ne pas ombrager le canal. La promenade sur ce quai sera scandée par les puissants redents venant ancrer le bâtiment au canal. Le rythme de ces redents,



la lumière qu'ils capteront et les aménagements du quai auront un effet d'autant plus spectaculaire que le reflet les amplifiera.

La programmation sur ce quartier dépend du parti urbanistique lui-même, issu des qualités et potentialités du lieu. Les choix de formes urbaines conduiront ici au choix de programme. La forme dicte la fonction !... (ou du moins la prévoit et l'organise). Ce ne sont pas des grilles d'équipements basés sur des quantitatifs qui doivent décider de façon souvent à postériori des choix, de programmes d'équipements d'une zone. C'est peut être là une des raisons des nombreux échecs de l'urbanisme de nos banlieues qui ne sont pas toujours des espaces sous équipés.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

LA QUESTION DU LOGEMENT ET LES PETITES VILLES DE PROVINCE

LA QUESTION DU LOGEMENT ET LES PETITES VILLES DE PROVINCE :

\*\*\*\*\*

64

En France, seul le logement social a fait et fait encore l'objet d'un réel travail sociologique et architectural. La notion de logement collectif neuf fait en général référence aujourd'hui au logement social qui porte de plus les traits de la modernisation architecturale et des innovations techniques et industrielles. Les intérêts réels des expériences en logements collectifs, sociaux ou non, de ces dix dernières années devraient faire l'objet d'un réel engouement. Ce n'est pas vraiment le cas. La valeur venant de l'usage et dans nos sociétés, des usagers, fait qu'en France le collectif moderne est très mal perçu. Les franges de population les plus aisées n'acceptent d'habiter en collectifs que dans les centres urbains très valorisés. Pour eux, habiter la banlieue, c'est habiter en individuel - c'est habiter "au vert". Cela crée un malaise d'autant plus grand chez les franges de population moins aisées pour qui les vécus des franges aisées sont des modèles auxquels elles veulent accéder. Paris et les autres métropoles sont révélatrices de ces réflexes et malaises. Ainsi la notion de logement collectif moderne a dans le grand public une connotation de logement social. Dans les petites villes de province là où les pressions foncières sont faibles, les centres urbains pas toujours valorisés et les collectifs neufs essentiellement sociaux, les franges aisées de la population habitent dans des maisons en dehors des agglomérations. La "classe" moyenne habite soit dans la ville ancienne, soit dans de l'individuel en périphérie. La maison individuelle est devenue de fait l'alternative à la vieille ville, car il y a très peu de collectifs de "standing" dans les petites agglomérations. Ainsi avec l'élévation du niveau de vie de la population, le pavillonnaire est devenu le mode privilégié de la croissance urbaine, le collectif venant abriter ceux qui n'auraient pas les moyens de participer à ce mode d'habiter.

Pour répondre ainsi à la demande issue des aspirations psychologiques du type "panurgéenne" d'une large part de la population recouvrant des moyens financiers très variés, on a vu fleurir ces dernières années des gammes très vastes de villas proposées par de nombreuses sociétés de promotion. On remarquera d'ailleurs que le mode traditionnel, "classique" de l'élaboration de villas où l'architecte prend en charge l'intérêt de son client face à l'entrepreneur, est aujourd'hui archaïque et ne répond pas à la puissante explosion de ce mode d'habiter. L'objet, trop petit et les budgets très économiques ne peuvent plus permettre une multitude d'intervenants.

Ainsi après avoir subi l'urbanisme destructurant des années 50-70, nos banlieues ressemblent aujourd'hui à de vastes terrains de camping dont les cara-

65

vanes auraient été transformées en cabanons. La maison individuelle est pratiquement devenue un objet de consommation courante et même si cela fait se retourner le Corbusier dans sa tombe, le pavillon est devenu "la machine à habiter". Aussi les enjeux des villes ressemblent à des problèmes insolubles. On aime et on pratique la ville. La ville qui nous bouscule et nous étonne. On aime la densité mais on n'en construit plus ou mal. Dans les petites villes telle Beaucaire, il est difficile d'associer à l'habitat collectif la notion valorisante de promotion sociale. Celui qui a vécu dans les H.L.M ne rêve que de villa et celui qui vit en villa n'est pas attiré par les collectifs que la ville lui offre. De plus les réhabilitations des centres anciens, qui commencent à être nombreuses à Beaucaire, n'améliorent pas vraiment l'image de la vieille ville, d'autant que ces opérations sont souvent peu spectaculaires et que les espaces publics restent souvent inchangés.

Alors face aux collectifs peu valorisés et aux faibles impacts des réhabilitations, la villa reste perçue comme une amélioration du cadre de vie et, une promotion sociale.

Du point de vu de l'urbanisme la structure pavillonnaire outre son grand appétit de surface, n'offre pas une amélioration par rapport aux non-structures de l'urbanisation de l'après-guerre. Comme les collectifs des années 50-70, les lotissements pavillonnaires détruisent les structures de la ville tout en détruisant les campagnes. "Une somme de maisons n'ont jamais fait une ville" Léon Krier. Une ville exige des espaces publics (rues; places ...) tenus par des volumes bâtis (ou d'autre types d'aménagements) qui en délimitent les géométries et en facilitent la lecture, donc la qualité du vécu.

Alors comment associer à l'habitat collectif une notion valorisante ? Comme nous l'avons vu ci-dessus, les franges aisées de nos sociétés pratiquent le collectif lorsqu'il est en centre urbain valorisé (souvent le centre historique). Plus généralement nous remarquerons qu'ils pratiquent tout collectif donnant sur tout espace valorisé tel une place, une avenue, un monument... et en dehors des métropoles ils partagent aussi des vues sur la mer, sur une vallée, sur une montagne..... Donc l'attrait du collectif est avant tout celui que lui confère les espaces publics qu'il entoure, et plus largement son site. C'est donc sur ces espaces que doit avant tout porter l'effort, d'où l'importance de leur dessin, de leur vocation et de leurs aménagements, donc de l'urbanisme.

L'urbanisme doit promouvoir les atouts et les points forts du site s'il en a, et créer des espaces publics significatifs que l'on puisse nommer, ex :

un cours, un square, une rue, une place.... et pourquoi pas une impasse.....

Quant aux inconditionnels du mythe pavillonnaire et de son calme, la métropole traditionnelle offre le parallèle dans ce qu'on appelle les quartiers résidentiels. Ces quartiers respirent aussi la quiétude, avec leurs rues de traverse ombragées, leurs hautes clôtures, leurs portails, leurs résidences.....

Les espaces y sont souvent bien proportionnés. Chaque sous-espaces a une qualité et une fonction. L'atmosphère d'équilibre émane des espaces de transition et d'accompagnement : les cours, les porches, les jardins privés, les promenades, les trottoirs... Mais en même temps les volumes, la densité donnent la notion de la ville. Il existe donc bel et bien une alternative au pavillonnaire qui en supprimerait les effets déstructurant et redonnerait aux villes et aux campagnes leur qualité respective.

## CONCLUSION

\*\*\*\*\*

68

La France vient de subir quarante ans d'urbanisme planifié, quantifié, organisé, centralisé, issue de structures étatiques (pour mémoire, nées sous le régime de Vichy) dont on justifie aujourd'hui les méfaits par l'urgence provoquée par les destructions de la dernière guerre, mais dont les vraies raisons se situent dans la non maîtrise de l'urbanisme français depuis le début du siècle et notamment le statu quo et la dégradation du parc immobilier français dans l'entre-deux-guerres. Cet urbanisme a alors pris la forme de vraies interventions de chirurgie de guerre dont nos villes portent aujourd'hui les cicatrices, et les greffes que sont nos Z.U.P. L'histoire donne bien la preuve que nos villes sont des organismes vivants, dont on peut craindre des déformations inesthétiques si on veut les figer dans leur forme, ou ne pas maîtriser leur croissance. La ville de demain se dessine aujourd'hui. Son dessin ne peut être basé que sur le choix d'un dessein. A l'image de l'Homme, une ville qui n'a pas de projet (au sens large) est une ville qui se meurt. Les villes doivent être claires dans leurs objectifs et créer dès aujourd'hui les impacts et les outils qui mèneront à une urbanisation dynamique, logique et maîtrisée. L'outil privilégié est le plan d'urbanisation. Son élaboration doit intégrer les connaissances que nous rappelons :

- la connaissance des potentialités du site et de ces acquis historiques et culturels. Ces derniers qui devraient être source d'interprétations font malheureusement trop souvent office de réglementation figeant les pseudo-images d'une tradition. Une tradition étant d'autant plus forte qu'elle sait évoluer, vouloir en fixer les formes est le plus sûr moyen de la faire disparaître.

- la connaissance la plus large possible de la culture architecturale et urbanistique dont on peut croire ou espérer que les architectes sont les détenteurs privilégiés.

La conclusion de ce mémoire sera confié à Leonardo Benevolo, qui a travers l'exemple de la petite ville de Pienza nous montre combien la modernité n'est pas l'ennemi de la tradition mais son meilleur garant.

"Alberti fait partie de la suite du pape, et Pie II écoute sans aucun doute ses conseils pour définir le programme de cons-

truction et pour en choisir les architectes. Le petit bourg médiéval (d'environ 6 hectares) se trouve au sommet d'une colline, et la rue principale suit la ligne de partage des eaux qui forme un léger angle à peu près en son milieu. A cet endroit, Pie II décide de bâtir un ensemble d'édifices monumentaux : le palais Piccolomini (à l'emplacement de sa maison natale), la cathédrale, le palazzo publico et le palais du Cardinal Borgia (qui deviendra par la suite le palais épiscopal). La cathédrale se trouve sur la bissectrice de l'angle, tandis que les autres édifices sont alignés le long des deux ramifications de la rue : ainsi le dégagement qui se trouve devant la cathédrale devient un trapèze, qui encadre la façade de l'église entre les blocs divergents des deux palais, et laisse entrevoir de chaque côté de l'église le panorama de la vallée. [...]. Autour de cet ensemble monumental viennent se greffer d'autres édifices secondaires. [...]. Derrière le palazzo publico, on ouvre une place plus petite destinée au marché, de façon que la place principale ne soit pas dérangée par les étals et les tentes des marchands. De cette manière, toute la petite ville est organisée hiérarchiquement autour de l'église et du palais pontifical. Les édifices principaux se distinguent par leur très grande régularité architecturale, non par leur dimension (l'autorité ne s'exprime pas par la supériorité des moyens matériels mais par le prestige de la culture) ; cette régularité s'atténue dans les édifices secondaires,

et se perd dans ceux destinés aux gens du commun, qui s'insèrent sans difficulté dans le tissu compact du bourg médiéval. Ainsi la combinaison entre ancien et nouveau constitue une heureuse réussite unitaire : la nouvelle culture respecte l'environnement traditionnel et le corrige - mais qualitativement seulement - en y introduisant ses propres productions, assujetties à une règle intellectuelle supérieure."

(Livre "Histoire de la ville")

## COMPLEMENT SUR L'HISTORIQUE DE LA VILLE

### DES ORIGINES IMMÉMORIALES

Le sol beaucairois fut habité dès la PLUS HAUTE ANTI-QUITE. Un campement de chasseurs occupait, il y a plus de 50.000 ans, l'une des collines calcaires au Nord-Ouest de Beaucaire. Les buttes voisines abritèrent, de l'AGE DU CUIVRE à l'AGE DE BRONZE, diverses civilisations dont la plus originale - la culture mailhacienne - produit une belle céramique richement décorée au XIIIe S. av. J.C...

Divers documents et des vases GRECS et ETRUSQUES témoignent d'habitats successifs du VIIIe au Ve S. av. notre ère sur le rocher même du Château, et de leurs liens avec le Monde Méditerranéen par l'intermédiaire de Marseille. A partir du IIe S. av. J.C. la localité d'UGERNUM et ses nécropoles se développaient à l'emplacement de la ville moderne. Avec la ROMANISATION, au carrefour du Rhône - majestueuse voie fluviale qui unit mer et arrière pays - et de la VOIE DOMITIENNE - liaison entre l'Espagne, le Rhône et l'Italie - UGERNUM grandit et prospère. Aux Ier et IIe S. la ville se pare de belles demeures richement ornées à la mode romaine et d'un imposant monument qui domine à l'instar de la Tour Magne à Nîmes. De nombreuses inscriptions latines et un abondant mobilier funéraire furent découverts dans plusieurs nécropoles et les vestiges d'opulents mausolées exhumés sur les rives du fleuve.

Au BAS EMPIRE, en 455, AVITUS, Préfet des Gaules, est élu empereur dans le CASTRUM UGERNI, tandis qu'en 585 RECARÈDE, roi Wisigoth, prend le castrum et le met à sac. Après maintes vicissitudes, les COMTES DE TOULOUSE obtiennent des ARCHEVÊQUES D'ARLES une part de leur patrimoine : Beaucaire et la terre d'Argence. En 1067, dans un acte apparaît pour la première fois le nom de BEAUCAIRE ; BELCAIRE ! "beau rocher" ou peut-être mieux "belles pierres" ? En effet, entre 1020 et 1070, la ville et le Château se transforment.

A nouveau visage, nouveau nom.

Au XIIe S. l'histoire de cette cité est étroitement liée à celle de la prestigieuse MAISON DE TOULOUSE.

### UN DES HAUTS LIEUX DE L'HISTOIRE MÉDÉVALE

En 1216, Beaucaire est sous la férule d'une garnison de SIMON DE MONTFORT, chef des CROISES. Les barons du Nord mènent croisade contre les hérétiques du Languedoc : les ALBIGEOIS. L'année précédente, RAYMOND VI, comte de Toulouse, a été déchu de toute autorité sur ses domaines. Son jeune fils, décidé à recouvrer l'héritage paternel, se présente devant la ville de Beaucaire. Les Beaucairois le reçoivent en libérateur. Les CROISES se retranchent dans le Château. Treize semaines de long combat. Montfort accourt et investit lui-même Beaucaire. Les Beaucairois assiégés se battent sur deux fronts. Montfort se résout à lever le siège moyennant quoi sa garnison à la vie sauve. En gage de reconnaissance, Raymond VI octroie aux Beaucairois, en 1217, une CHARTRE DE PRIVILEGES dont le plus important est la création du CONSULAT. Mais en 1229, le TRAITE DE PARIS rattache le Languedoc au domaine royal et le souverain capétien sanctionne sévèrement la cité fidèle à la dynastie toulousaine. Une garnison occupe le Château restauré. Suppression des institutions municipales libérales. La ville devient le siège d'une SENECHAUSSEE. Le consulat ne reverra le jour qu'en 1464 grâce à la générosité (quelque peu monnayée) de Louis XI. Sous la REFORME, la ville devient l'enjeu de luttes farouches. Rivalités désastreuses entre HUGUENOTS et PAPISTES. En 1552, les religionnaires sont maîtres de Beaucaire et de sa citadelle. Ils détruisent une des plus belles tours du Château. En 1563, grâce à l'appui du Gouverneur du Languedoc, les catholiques récupèrent leurs biens. En 1579, nouvelle agitation. PARABÈRE, Gouverneur du Château, homme détestable est assassiné dans la rue par ceux-là mêmes qu'il opprimait. Son lieutenant se retranche dans la forteresse et canone la cité. Les beaucairois assiègent le Château. Ils n'obtiennent sa reddition qu'en échange d'énormes concessions.

En 1632, Gaston d'Orléans, frère rebelle de Louis XIII, a pris la tête des mécontents exaspérés par la fiscalité royale et par le ministère de Richelieu. Le Gouverneur du Languedoc, Henri II de Montmonrency, soutient "Monsieur". Le châtelain et Viguiier ouvre les portes de la ville aux troupes de celui-ci, mais les beaucairois restés fidèles au roi investissent le Château. Une fois l'insurrection écrasée par les troupes royales c'est avec une grande satisfaction que l'on accueille dans la cité l'ORDRE DE DESTRUCTION DE LA FORTERESSE. Beaucaire perd alors sa FONCTION MILITAIRE mais sa réputation s'étend bientôt aux confins de l'Europe grâce à son ACTIVITE COMMERCIALE.

#### UN GRAND MARCHÉ INTERNATIONAL

#### LA FOIRE DE LA SAINTE-MADELEINE

C'est de sa foire que Beaucaire tient son exceptionnelle célébrité. Le 21 juillet, au soir veille de la Ste Madeleine, s'ouvre solennellement ce grand marché annuel qui dure 7 à 10 jours. En 1464, par ses lettres patentes, Louis XI, en même temps qu'il rétablissait le CONSULAT, "confirmait" l'établissement d'une foire. Bien plus importante que celle du Moyen Age, LA FOIRE DE LA MADELEINE peut prétendre à une renommée internationale. Elle se tient sur une vaste esplanade (le PRE) bordant le Rhône, où l'on construit pour la circonstance des cabanes de bois et de toile, ainsi que dans une grande partie de la ville où les commerces sont regroupés le plus souvent par rues. Et les citadins d'en tirer profit au moyen de coquettes locations.

Au XVIIIe S., la ville, qui renferme quelque 8.000 habitants en temps ordinaires connaît pendant quelques jours le fourmillement des plus grandes agglomérations du royaume. Peut-être reçoit-elle 100.000 personnes ou plus encore. Elle est pleine à craquer de marchands et de badauds. Elle compte des visiteurs illustres ou qui le deviendront tel ce jeune capitaine qui rapporte dans une brochure ("Le souper de Beaucaire") le dialogue engagé à propos du fédéralisme, un soir de foire,

entre un officier républicain et quelques marchands méridionaux. Ce militaire inconnu en l'été 1793 laisse déjà deviner son génie : c'est NAPOLEON BONAPARTE.

La foire, à n'en pas douter, est un rendez-vous d'un cosmopolitisme très pittoresque. Ce grand marché qui bénéficie de la FRANCHISE, est fréquenté par les marchands de nombreuses régions de France et de nombreux commerçants étrangers : Allemands, Espagnols et même Levantins. Les gens du négoce attirent dans leur sillage tout un cortège d'amuseurs, de baladins, mais aussi de filous, de contrebandiers et de filles que la moitié de la méréchaussée de la province surveille à grand peine.

La Madeleine tient à la fois de l'emporium et du caravansérail sinon du bazar oriental par la variété de ses produits, la richesse de ses couleurs et l'étrangeté de ses odeurs. Tout ce que l'on peut imaginer ou presque se vend sur la place. Mais les principales spécialités concernent surtout les fers, les "épiceries", la tannerie et même le bétail. Beaucaire, qui sait tirer un bénéfice d'une excellente position du Rhône, n'est rien moins, pendant le SIECLE DES LUMIERES, qu'un CENTRE BANCAIRE et surtout un GRAND ENTREPOT. S'y entassent des monceaux de marchandises que véhicule une foule de charrettes et de bateaux. Les ventes sont colossales et suivent un rythme ascendant prodigieux : c'est ainsi que d'un peu plus de 8 millions de livres en 1728 elles atteignent au Zénith, 47 millions de livres en 1788.

Beucaire met à profil cette période de prospérité pour se parer de riches monuments. Une magnifique église paroissiale (NOTRE DAME DES POMMIERS) due à FRANQUE et ROLLIN remplace, entre 1734 et 1744, la vieille église romane jugée trop petite. Des HOTELS PARTICULIERS élégants et fastueux se dressent dans les rues principales et l'on ouvre des portes monumentales dans les vieux remparts de la cité comme pour la rendre plus accueillante. La ville s'aère et ce transforme. De remarquables constructions viennent ainsi s'ajouter à d'autres merveilles de l'urbanisme plus anciennes comme par exemple l'HOTEL DE VILLE bâti sous le règne du ROI SOLEIL par CUBISOL et de la FEUILLE DE MERVILLE dans le plus beau des styles classiques méridionaux.

Mais si jusqu'à la REVOLUTION le mouvement commercial ressenti à Beaucaire est orienté à la hausse, vient ensuite le temps du marasme et du déclin engendré par l'agitation révolutionnaire, les guerres, les blocus... A la fin de l'EMPIRE, l'orientation économique du monde est transformée et Beaucaire qui ne sait pas s'adapter aux circonstances périclite malgré quelques sursauts de vitalité de sa foire. C'est le CHEMIN DE FER qui lui porte le coup fatal.

La littérature a précieusement conservé le souvenir de l'éclat de la SAINTE MADELEINE : STENDHAL, MISTRAL et DAUDET pour ne citer qu'eux, ont su chanter à leur façon les charmes de cette foire. Mais la foire est bien morte et Beaucaire doit aujourd'hui assumer ce prestigieux passé et redonner vie aux vieux quartiers délaissés.

## HISTORIQUE ET CARACTERISTIQUES DU CANAL DU RHONE A SETE

On désigne sous le nom de CANAL DU RHONE A SETE la voie navigable qui relie le Rhône au Port de Sète, entre Beaucaire et le Bassin de Thau ; elle se prolonge au-delà jusqu'à l'Océan par les Canaux du Midi et Latéral à la Garonne, dont le point terminal se trouve sur ce dernier fleuve, à 55 km en amont de Bordeaux.

Classé par la loi du 5 août 1879 (Plan Freycinet) au nombre des lignes principales de navigation, le Canal du Rhône à Sète a été formé par la réunion de trois anciens canaux établis à la traversée des départements du Gard et de l'Hérault :

- le Canal des Etangs reliant l'Etang de Thau à l'Etang de Mauguio et longeant ce dernier jusqu'à la limite Est de l'Hérault ;
- le Canal de la Radelle compris entre cette limite et Aigues-Mortes ;
- le Canal de Beaucaire faisant suite au précédent jusqu'au Rhône.

### 1- Canal des Etangs

Le Golf du Lion présente, le long de la côte du département de l'Hérault, une série d'étangs presque continue qui sont séparés de la mer par un cordon sablonneux. Cette topographie, aussi bien que l'histoire des populations ayant vécu dans cette région du Languedoc, autorisent à penser que, dans des temps reculés, la mer atteignait le pied des côtes situés en arrière des étangs.

La formation progressive du cordon littoral devait éloigner de la mer les ports tels que Aigues-Mortes, Mauguio, Lattes, Agde, qui n'étaient plus accessibles aux navires que par les graus créés naturellement ou par main de l'homme.

Progressivement, les étangs ainsi créés, bénéficiant de profondeurs suffisantes, voyaient s'établir une importante navigation côtière à l'abri des difficultés que présentait la navigation par mer.

Cependant, les atterrissements, dus soit aux limons charriés par les rivières, soit aux sables des dunes soulevés par les vents ou apportés par les eaux de mer à travers les graus au cours de tempête, exhaussèrent progressivement le fond des étangs et la navigation devenant de plus en plus difficile, on dut envisager d'y remédier.

Cette situation devait conduire à la construction du Canal des Etangs entreprise à peu près en même temps que celles du Canal des Deux-Mers (actuel Canal du Midi) et au Port de Sète.

Comme son nom l'indique, le Canal des Etangs, construit au milieu des étangs des Eaux-Blanches, d'Ingril, de Vic, de l'Arnel et de Pérols, avait pour objet de joindre par une communication directe l'Etang de Thau et celui de Mauguio, les seuls de cette partie du Littoral où la navigation fut encore praticable.

Construit sur les projets de FERTON, Ingénieur militaire, il fut commencé en 1700 et exécuté par portions successives.

Par la suite, en 1775, les Etats du Languedoc, qui envisageaient de réaliser une ligne de navigation continue Garonne-Rhône, dont le Port de Sète serait le centre, et qui désiraient améliorer les conditions de navigation devenues insuffisantes ou dangereuses à travers certains étangs, notamment en raison de l'augmentation du tirant d'eau des bateaux, décidèrent la construction :

- du canal latéral à l'Etang de Mauguio qui doit raccorder le canal des Etangs et les canaux de la Radelle et de Beaucaire ;
- d'un canal de liaison de cette voie de navigation au Canal des Deux-Mers en évitant la traversée de l'Etang de Thau ;

- du canal de La Peyrade, qui reliera directement le Port de Sète à la branche Est du Canal des Etangs.

Le premier entrepris (le Canal de La Peyrade) est terminé en 1782 et il faut attendre 1822 pour voir commencée la réalisation du Canal latéral à l'Etang de Mauguio par la Compagnie USQUIN, devenue concessionnaire de l'aménagement et de l'exploitation du Canal des Etangs et de son raccordement au canal de Beaucaire. Ce canal latéral correspond à la section actuelle du Canal du Rhône à Sète qui se développe entièrement entre les limites Est et Ouest de la Commune de Mauguio, du Canelet du Poivre au pont de Carnon.

## 2- Canaux de Beaucaire et de la Radelle

D'une longueur respective de 50 km 400 et 8 km 900, ils reliaient à l'origine le port d'Aigues-Mortes, d'une part au Rhône à l'Est et d'autre part à l'Etang de Mauguio à l'Ouest.

Ces canaux ont été construits de 1778 à 1829 dans un double but :

- "pour joindre par une navigation facile et sûre Bordeaux à Lyon, la Gironde au Rhône",
- "et rendre enfin à l'agriculture un terrain vaste qui ne produit que des maladies épidémiques".

Ce sont les Etats du Languedoc qui entreprirent l'ouverture de ces canaux à Aigues-Mortes en 1778. La dépense fut payée, jusqu'à la Révolution, par le produit d'une taxe sur le sel.

Par la suite, un traité du 27 Floréal de l'An IX, pris en vertu d'une loi du 25 Ventôse de la même année, concédait, pour une durée de 80 ans, à une Compagnie formée de particuliers, l'achèvement, l'entretien et l'exploitation des Canaux de Beaucaire, de la Radelle, du Bourgidou et de Sylvéréal, et le dessèchement des marais situés entre Beaucaire et Aigues-Mortes.

Un décret présidentiel du 27 mars 1852 devait proroger jusqu'au 22 septembre 1939 la durée de la concession. Mais son rachat, fortement demandé par les usagers, les Chambres de Commerce locales et les Conseils Généraux des départements de l'Hérault et du Gard, devait être décidé par la loi du 5 août 1879 qui classait comme ligne principale de navigation, sous le numéro 18, les canaux de Beaucaire, de la Radelle et des Etangs, à l'exclusion des canaux secondaires du Bourgidou et de Sylvéréal, dont la concession restait maintenue.

La prise de possession du canal et des ouvrages et immeubles nécessaires au fonctionnement de la navigation devenait effective en 1883.

Mais l'appellation : Canal du Rhône à Cette - à Sète par la suite - était en fait sanctionnée par la loi de classement de 1879 et par une décision ministérielle du 19 mars 1880 qui créait le service spécial du Canal du Rhône à Sète. La première tâche de ce Service devait être l'élaboration d'un projet d'aménagement de la voie navigable pour la rendre accessible à la grande batellerie du Rhône.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES et AMELIORATIONS DIVERSES DEPUIS SA CRATION.

Au moment de son classement, le Canal du Rhône à Sète comportait 4 biefs :

- bief de Charenconne en communication avec le Rhône ;
- bief de Nourriguier ;
- bief de Broussan ;
- bief maritime se terminant à l'Etang de Thau.

Sur les 4 écluses, celle qui mettait le canal en communication avec le fleuve à Beaucaire avait un sas courbe de 68 m de rayon ; les trois autres, du type des anciens ouvrages du Canal du Midi, étaient identiques et présentaient une longueur utile de 34 m 55 avec une largeur de 6 m 60.

Le canal était franchi par 24 ponts ayant les largeurs de passe de même ordre que celle des écluses.

La largeur était de 10 m au plafond, ce qui ne permettait pas le croisement de deux chalands.

L'un des objets premiers de la décision de classement étant relier par une voie navigable le Rhône au port maritime de Sète et à la Garonne, des études furent entreprises dès 1881 pour rendre accessible le canal à la batellerie du Rhône et éviter ainsi le transbordement des marchandises. Cette nécessité était telle que les Compagnies de Navigation n'hésitaient pas, malgré les risques de l'opération, à envoyer par mer des chalands du Rhône jusqu'au port de Sète. On note que 25.000 tonnes de marchandises sont arrivées de cette façon à Sète au cours de l'année 1900.

La création, vers la même époque, de plusieurs usines à Sète (pétrole, produits chimiques, soufre, engrais, métallurgie) a favorisé notamment le développement d'un courant très vif d'opinion qui s'est manifesté en faveur de l'amélioration de la liaison Rhône - Sète par la jonction du Canal de navigation au Petit Rhône à St-Gilles.

Mais à ce projet, d'un coût élevé et qui portait atteinte aux intérêts de la région ST-Gilles - Beaucaire, devait être préféré, en définitive, l'aménagement de la voie existante, lequel fut réalisé suivant plusieurs programmes :

1 - Le programme de 1903, dont le but initial était de donner passage immédiatement aux chalands du Rhône de 60 X 7,50 et de 1 m 50 de mouillage, et de tenir compte dans les caractéristiques des nouveaux ouvrages de l'augmentation prévisible de ces dimensions jusqu'à 75 X 11 m.

C'est dans le cadre de ce programme, dont la réalisation fut ralentie pendant la première guerre mondiale, qu'ont été exécutés notamment : l'actuelle prise d'eau au Rhône et le chenal de débouquement de Beaucaire, terminés en 1922 ; le pont tournant de la voie ferrée à Aigues-Mortes, terminé en 1929 ; les portes levantes du Vidourle, terminées en 1934.

2 - Le programme de 1918, pour l'amélioration du gabarit des ouvrages au-dessus de plan d'eau, devait conduire à la reconstruction ou à l'exhaussement de plusieurs ponts et fut terminé en 1926.

3 - Le programme de 1922, qui devait avoir pour but l'amélioration des conditions de mouillage du canal, comportant l'approfondissement à 2 m 20 sous le niveau des plus basses eaux, ce qui permettait l'accès des chalands à 1 m 80 de tirant d'eau.

La réalisation de ces travaux avant 1939 permettait aux chalands automoteurs du Rhône d'accéder au port de Sète sans rompre charge, avec un tonnage de 400 tonnes.

A la suite des nombreuses destructions ayant affecté les ouvrages franchissant le canal au cours de la seconde guerre mondiale, le tirant d'air était porté, en 1946, de 4 m 40 à 5 m, de tirant d'air devant être réalisé au fur et à mesure des possibilités budgétaires pour les ouvrages restés intacts.

Néanmoins, l'évolution du Canal du Rhône à Sète, comme celle de l'ensemble des voies navigables françaises, n'est pas comparable à l'évolution des voies navigables européennes pendant le même laps de temps, c'est-à-dire depuis la mise en application du Plan Freycinet (loi du 5 août 1879) jusqu'à ces dernières années. Les nations européennes voisines ont, en effet, réalisé un complexe de voies navigables qui présente dans l'ensemble une grande unité permettant la navigation des péniches de 1.350 tonnes ou des convois poussés.

Les divers plans d'équipements élaborés depuis 1954 n'ont pas permis de réaliser la modernisation souhaitable des voies navigables. Les opérations retenues à ce titre pour le Canal du Rhône à Sète sont d'ordre secondaire et tendent à obtenir un meilleur rendement de la voie navigable dans les limites des caractéristiques antérieurement définies.

En 1962, un additif au 4ème Plan de Modernisation a prévu des crédits d'études pour l'aménagement de l'axe navigable Rhin-Rhône, mais les liaisons latérales n'ont pas été comprises dans ces attributions.

Cependant, des études partielles ont été menées pour l'aménagement de certains points singuliers du Canal du Rhône à Sète devant constituer une amélioration rentable dans le cadre de l'exploitation actuelle et, en même temps, intégrable dans l'aménagement général de la liaison Rhin-Méditerranée. Ces études concernent :

- la construction de vannes levantes à la croisée de Lez pour la protection du Canal contre les crues du Lez et comportant l'élargissement des passes ;

- l'aménagement d'un port fluvial à Sète en bordure du Canal, à proximité des terrains remblayés de l'Etang des Eaux-Blanches susceptibles d'être utilisés industriellement.

## T R A F I C

L'aménagement du Canal du Rhône à Sète, décidé par la Loi Freycinet de 1879, avait pour objet principal de favoriser le trafic entre le Port de Sète, en pleine expansion depuis sa création, et la vallée du Rhône. La naissance et le développement rapide du Port de Sète, créé en 1666, avaient en effet fait naître l'idée d'un canal reliant le port à Lyon par le Rhône, comme il était déjà relié à Toulouse et Bordeaux par le Canal du Midi.

Le trafic supporté par le Canal du Rhône à Sète a donc été fourni en grande partie dès le début par les besoins et les productions des industries naissantes ou en voie de développement autour de Sète et de l'Etang de Thau. Les vins, tant qu'ils n'ont pas disposé des moyens de transport plus rapides de la route et du fer pour l'acheminement à la longue distance, ont également constitué très longtemps une part importante de ce trafic. A l'heure actuelle, ce sont les hydrocarbures (produits raffinés) qui utilisent le plus le Canal au départ de Frontignan, ou en provenance de la Mède sur Balaruc.

De 1890 à 1939 le trafic du Canal a été en expansion continue (200.000 t en 1913 et 1923 - 315.000 t en 1939). Mais on constate une évolution beaucoup plus lente après la chute qui a suivi la seconde guerre mondiale (65.000 t en 1945 - 270.000 t en 1950 - 335.000 t en 1961 - 265.000 t en 1962). Cela est dû sans doute en partie aux destructions subies par le Canal, mais surtout au détournement du trafic au profit des autres moyens de transport et à la chute du potentiel économique de la région drainée.

Depuis 1945, le développement rapide des transports par route et l'amélioration des conditions du transport par fer ont fait délaisser la voie fluviale qui n'a pas bénéficié pendant le même temps d'efforts d'investissements publics et privés la mettant en mesure d'améliorer la rapidité du transport et les disponibilités du matériel.

On peut également constater que le trafic qui franchit l'écluse de Beaucaire (hydrocarbures, produits métallurgiques, phosphates, vins et alcools industriels, graviers, phosphates) ne constitue, à l'heure actuelle, qu'une faible partie (25 %) du trafic total du Canal.

Le trafic principal, constitué essentiellement par des hydrocarbures, s'effectue avec le Canal du Midi et cela malgré que celui-ci ne puisse porter que des bateaux de 120/150 tonnes contre 400/500 tonnes pour le Canal du Rhône à Sète et malgré la vitesse commerciale bien inférieure sur le Canal du Midi du fait des nombreuses écluses.

Par ailleurs, une comparaison du trafic du Rhône, en amont et en aval de Beaucaire, avec celui entrant dans le canal du Rhône à Sète à Beaucaire, permet de constater que, de plus en plus, l'activité industrielle et portuaire de Marseille tend à rejeter vers l'ouest la zone d'influence du port de Sète.

Ce renversement économique ne tient pas suffisamment compte de l'unité géographique et économique que constitue la région comprise entre Beaucaire et Sète et reliée au Rhône par un sillon naturel qui devrait faire du Canal du Rhône à Sète une importante voie de liaison.



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CONCLUSION

## C O N C L U S I O N

\*\*\*\*\*

Les canaux de navigation intérieure ont été considérés dès leur création comme des antennes nécessaires des ports maritimes dont ils devaient être les prolongements qui drainaient et alimentaient la vie économique du pays.

Depuis cette date, les chemins de fer sont venus - fort heureusement du reste - compléter cet appareil circulatoire constitué par les voies fluviales qui ne pouvaient suffire à oxygéner une vie économique en expansion rapide du fait de l'industrialisation née au XIXème siècle.

Toutefois, si l'on compare l'évolution des voies de navigation intérieure françaises avec celle des voies ferrées d'une part, et celle des voies fluviales dans les pays voisins d'autre part, on peut conclure que tout le possible n'a pas été fait en temps opportun pour adapter ce réseau fluvial. Des investissements tant publics que privés auraient permis d'améliorer la rapidité du transport et ainsi garder certains trafics traditionnels.