

  
CENTRE DE RESSOURCE DOCUMENTAIRE  
Boite : CAMARGUE ET  
N°2 PETITE CAMARGUE

PREFECTURE DU GARD

SYNDICAT MIXTE POUR LA PROTECTION ET LA GESTION DE LA CAMARGUE GARDOISE

# PLAN PAYSAGE DE LA CAMARGUE GARDOISE

PHASE PROJET

ALAIN MARGUERIT, PAYSAGISTE DPLG, MANDATAIRE  
CHRISTINE ANCEY, ARCHITECTE ASSISTANTE  
GILLES AMPHOUX, PAYSAGISTE DPLG. JUIN 96

Le présent document marque la suite de la phase de diagnostic présentée en décembre 1995.

Cette première phase se concluait sur 6 axes de projet se référant à des thèmes mettant en relation les différentes entités paysagères de la Petite Camargue. Ces 6 thèmes de projet étaient :

1. La mémoire de la Petite Camargue
2. L'eau non maîtrisée
3. Les lignes : infrastructures routières et fluviales
4. Les portes du territoire (entrées, points d'observation)
5. Les surfaces (entités paysagères)
6. La vie urbaine.

La seconde phase du projet propose une interprétation schématique du site de la Petite Camargue ainsi que 16 directions d'interventions ou 16 actions.

Ces 16 actions sont issues d'une réflexion des 6 axes de travail décrits précédemment. Si elles sont développées séparément, elles sont toutefois complémentaires et constituent un projet global.

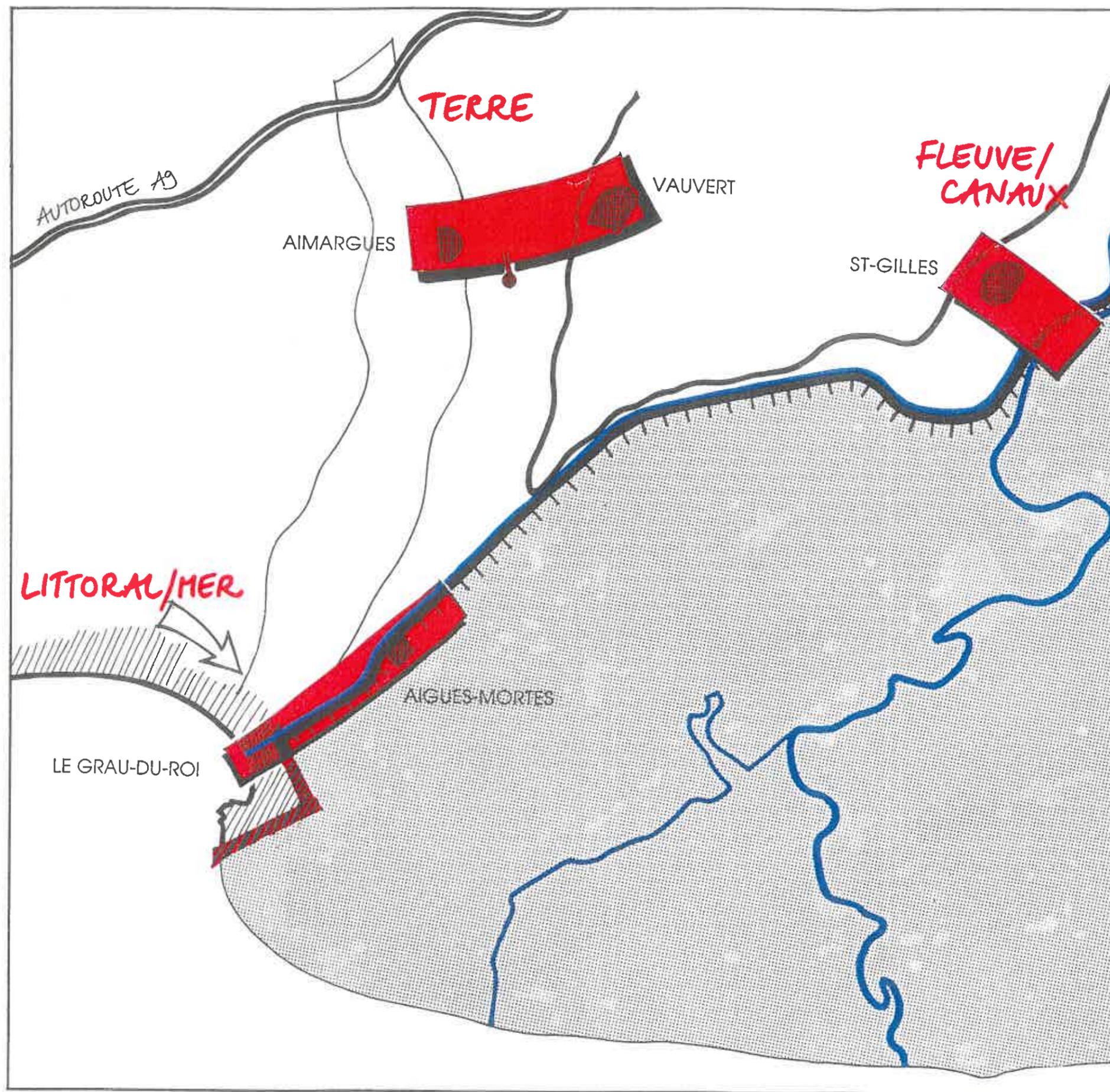
Chacune représente un moyen d'accès au territoire de la Petite Camargue, une manière d'appréhender le site et de mieux le connaître à travers ces caractéristiques et composantes propres.

Pour aboutir à l'élaboration de ces 16 actions, des réunions thématiques ont été nécessaires avec les administrations, services d'état, groupe privé et représentants des Communes.

Ainsi depuis le début de l'étude, nous avons rencontré :

- en octobre 95 : MM. Roca (Maire de Vauvert), Hilaire (Beauvoisin), Charpentier (ancien Maire de St-Laurent d'Aigouze), Berger-Lefranc (Maire du Cailar), Della Santina (Le Grau-du-Roi) Sarzi (St-Gilles), Montserrat (Aigues-Mortes), Delbos (Aimargues).  
Ordre des jours : Connaissance de chaque commune et des projets communaux.

- en novembre 95 : Le SDA et le Conseil Général pour des réunions préparatoires à la présentation de la 1ère phase 'Diagnostic'.
- en décembre 95 : Présentation de la 1ère phase 'Diagnostic'.
- en février 96 : Les administrations, les élus des 8 communes et la DDE pour recueillir les remarques et compléments sur la phase 'Diagnostic'.
- en mars 96 : les Salins du Midi.  
Ordre de la rencontre : Connaissance du site, de leurs projets.
- en avril 96 : La Chambre d'Agriculture.  
Ordre de la rencontre : Enjeux et devenir de l'agriculture.
- en mai 96 : la DDE.
- en juin 96 : Le Syndicat d'Electrification du Vistre.  
Ordre de la rencontre : Projets en cours sur les réseaux EDF/TELECOM.
- en juillet 96 : Présentation de la seconde phase 'Projet'.
- en août et septembre 96: Les élus et la DDE  
Ordre du jour : Bilan et détermination d'un dispositif de mise en œuvre de l'étude 'Plan Paysage'.
- en octobre 96: M. Jeannot (Maire d'Aigues-Mortes)



Le schéma d'intention ci-contre synthétise la perception du site étudié : il apparaît comme composé de deux grandes entités territoriales : les terres hors d'eau au Nord/Ouest (le socle) et les zones lacustres au Sud/Est.

La limite entre ces deux types d'occupations humaines est une ligne construite symbolisant la maîtrise (ou une certaine maîtrise) des eaux par l'homme : le Canal du Rhône à Sète.

Trois portes doivent ouvrir la Petite Camargue aux visiteurs :

- la principale entre Aimargues et Vauvert s'inscrit sur les terres hors d'eau,
- la deuxième marque déjà la prédominance de l'eau : la porte de St-Gilles est la porte fluviale,
- la troisième porte est générée par la poussée urbaine sur le littoral : l'entrée vers le Grau du Roi et Aigues Mortes.

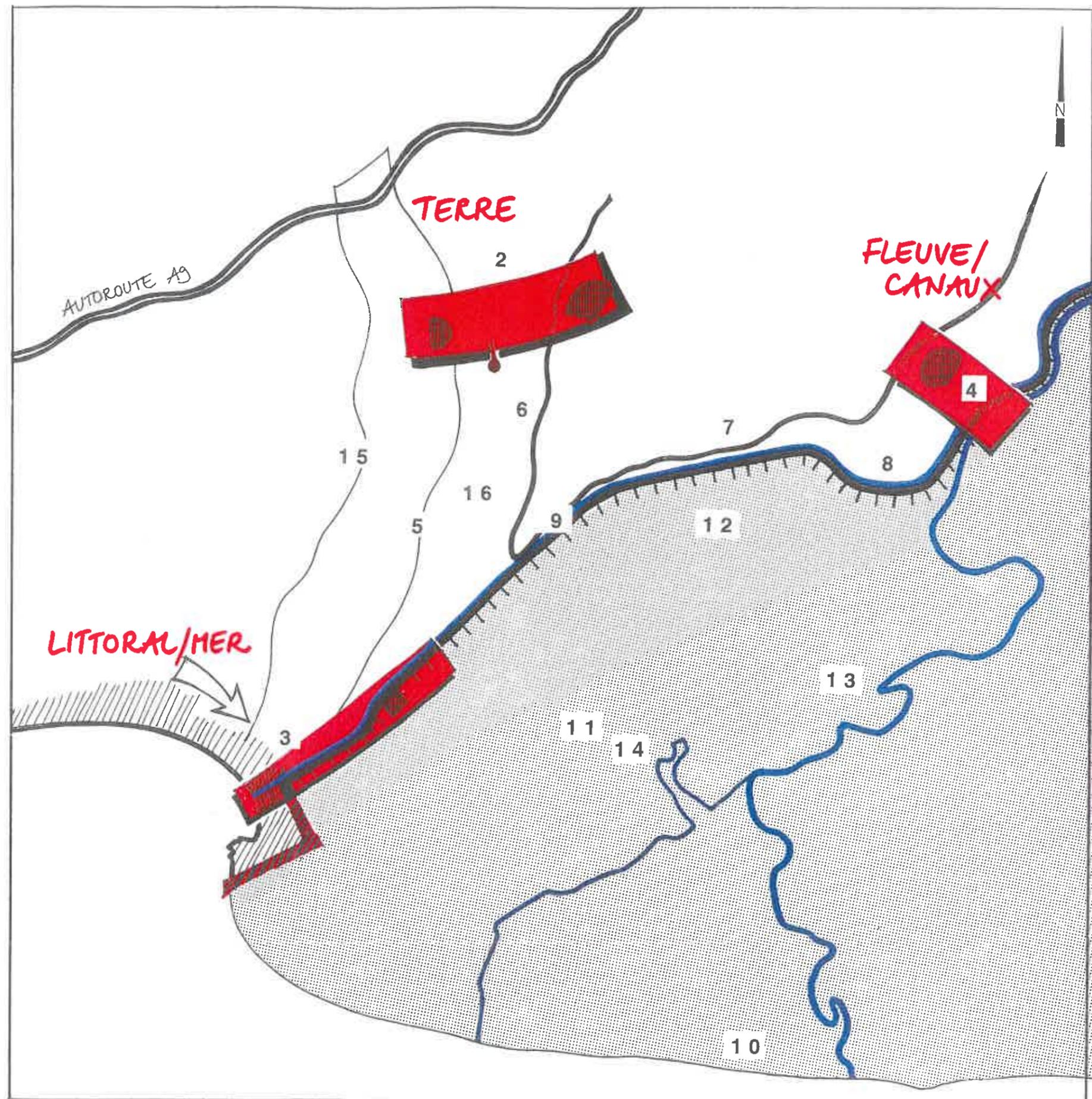
SCHEMA D'INTENTIONS

## 16 ACTIONS A ENTREPRENDRE

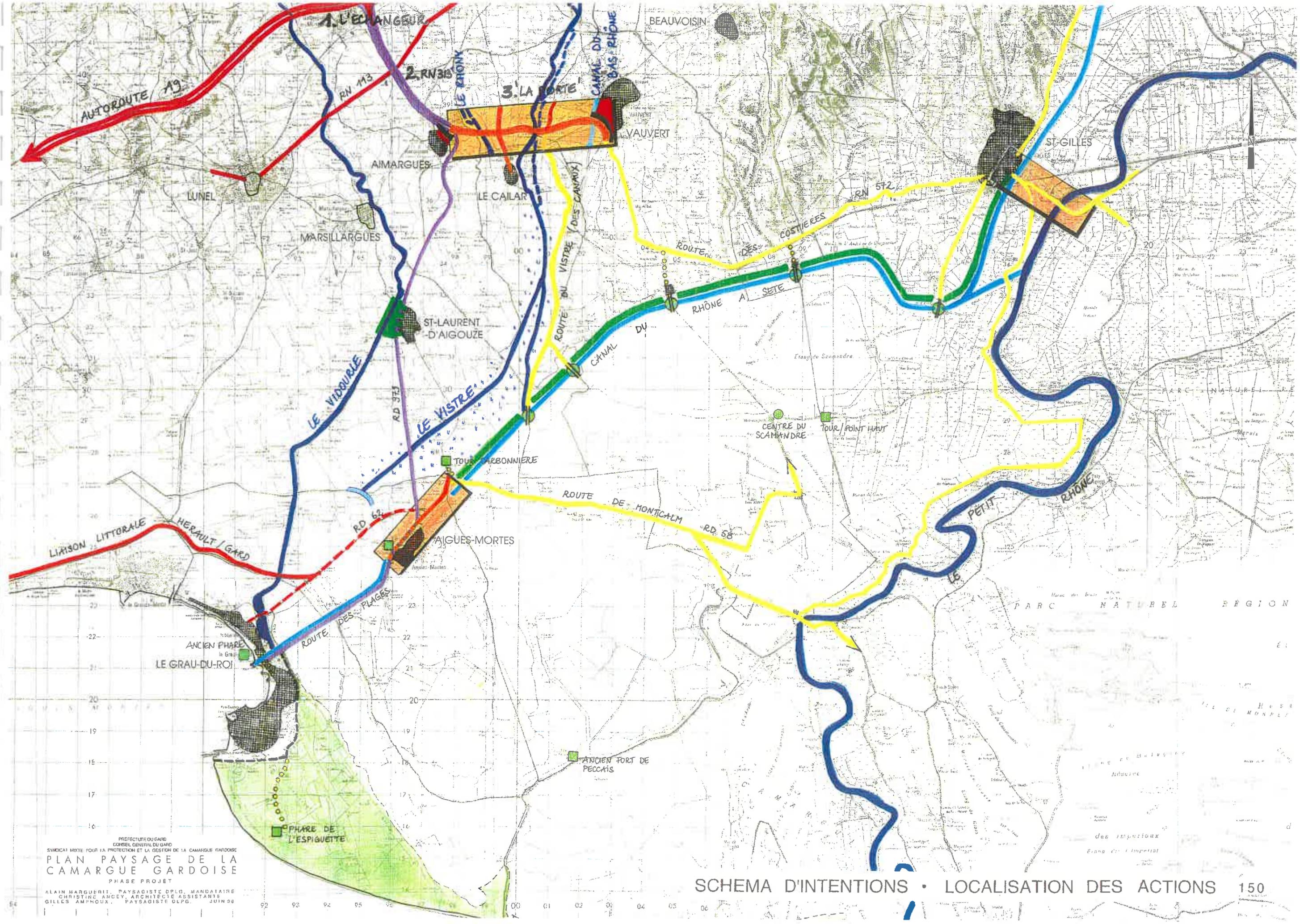
1. La mémoire, lieu du projet.
2. Aimargues / Le Cailar / Vauvert : La porte de la Petite Camargue
3. La route du littoral balnéaire : la RD 62
4. St-Gilles : La porte fluviale de la Petite Camargue
5. Sur la route des Plages : la RN 979
  - le contact entre St-Laurent d'Aigouze / la route / le Vidourle
  - la relation entre Aigues-Mortes / la route / les canaux / les étangs et Salins.
6. Valorisation de la route des canaux: la RD 104
7. Valorisation de la route des Costières (RN 572) et de ses prolongements, branchements sur des points hauts (ponts) ou pôles d'urbanisation (hameaux de Gallician, Franquevaux).
8. Les aménagements de la rive Nord du Canal du Rhône à Sète selon 6 tronçons définis par les points hauts.
9. Aménagements de points hauts d'observation : ponts, tours.
10. La bande littorale du delta du Rhône
11. Le site de Montcalm.
12. Les surfaces "naturelles" (site des marais, étangs entre le canal du Rhône à Sète et le cordon de Montcalm).
13. Les surfaces à vocation agricole (rizières, vignes, ...).
14. L'habitat agricole : les mas.
15. Le Vidourle.
16. Le Vistre.

## 2 ACTIONS TRANSVERSALES

17. La publicité
18. Les réseaux aériens



SCHEMA D'INTENTIONS • LOCALISATION DES ACTIONS



PRÉFECTURE DU GARD  
 CONSEIL GÉNÉRAL DU GARD  
 SYNDICAT MIXTE POUR LA PROTECTION ET LA GESTION DE LA CAMARGUE GARDOISE  
**PLAN PAYSAGE DE LA CAMARGUE GARDOISE**  
 PHASE PROJET  
 ALAIN MARGUERIT, PAYSAGISTE DPLG, MANDATAIRE  
 CHRISTINE ANCEY, ARCHITECTE ASSISTANTE  
 GILLES AMPHOUX, PAYSAGISTE DPLG

## Action 1 - La mémoire, lieu du projet

Le Plan Paysage de la Camargue Gardoise est une démarche de projet partenariale copilotée par les services de l'état et le Syndicat Mixte pour la protection et la gestion de la Camargue Gardoise.

A la suite du diagnostic définissant les grandes caractéristiques physiques et historiques de ce paysage, le plan paysage regroupant 16 actions est proposé aux Elus des 8 communes concernées.

Il ne s'agit pas ici de proposer des projets dont l'image serait figée, mais de mettre en place **une démarche de projet global** dont l'objectif essentiel est de négocier l'évolution du paysage de la Petite Camargue non pas dans ses images anecdotiques mais dans son **authenticité issue de ses caractéristiques physiques** (le rapport de l'eau et de la terre) **ou humaines** (pluriactivités économiques).

Ce territoire très fragile a su évoluer dans l'histoire selon les grandes mutations économiques ou sociales, elles se sont faites sans changer l'identité et la symbolique de ce territoire. Aujourd'hui, les moyens techniques permettent des mutations physiques considérables qui peuvent rendre irréversible l'évolution du territoire.

Le choix a été fait par les Elus et les techniciens de ne pas modifier profondément l'image identitaire de la Camargue Gardoise. Cette décision ne doit pas être protectionniste mais doit être traduite en projets.

S'il n'y a pas de projet global négocié, la porte sera ouverte à toute démarche individuelle dont l'impact est difficile à mesurer dans l'urgence. Si l'on peut considérer aujourd'hui que l'essentiel a été dit en terme de diagnostic sur le paysage de la Petite Camargue, la richesse et la diversité des différents travaux doivent être mis à disposition, la mémoire accessible à tous.

Cette mémoire doit non seulement être répertoriée, classifiée mais doit aussi être synthétique pour alimenter tout nouveau acte de recherche ou toute démarche de projet.

**La mise à disposition de la mémoire d'un territoire est le premier acte de projet.**

Toute intervention nouvelle peut être rentrée dans l'histoire de la fabrication du paysage de la Petite Camargue.

De plus, le lieu de compilation, lieu de mémoire pourrait être le lieu d'affichage et de débat sur les nouveaux projets.

Il s'agit ici de permettre la mise en place de la chaîne de fabrication du projet de la mémoire à la gestion en passant par la définition, la négociation du projet.

Le rôle de cette maison du projet pourrait être double :

- La mise en mémoire : archivage et recherche, conserver la matière brute, la rendre lisible, ouverte à tous.
- Le débat sur les projets : affichage et concertation  
Affichage des objectifs de projet, contrôle de la chaîne d'évolution du projet dans le temps et dans l'espace.  
Mise en relation des projets particuliers avec le projet global.

Dans le cas des infrastructures routières et fluviales, l'intervention du projet dépasse les limites de la Petite Camargue : elle s'effectue depuis l'autoroute A9 - la Languedocienne (échelle internationale) jusqu'aux chemins menant aux hameaux, aux mas (échelle la plus petite du réseau viaire).

## Action 2 - Aimargues / Le Cailar / Vauvert: La Porte de la Petite Camargue

La région de la Petite Camargue est annoncée depuis l'autoroute A9 par un travail de signalétique. Cet effet d'annonce est recherché en vue de la sortie des automobilistes à l'échangeur de Gallargues. Le tronçon routier suivant (RN313) traité sobrement amène à la Porte de la Petite Camargue. Elle constitue l'entrée par les terres de ce territoire.

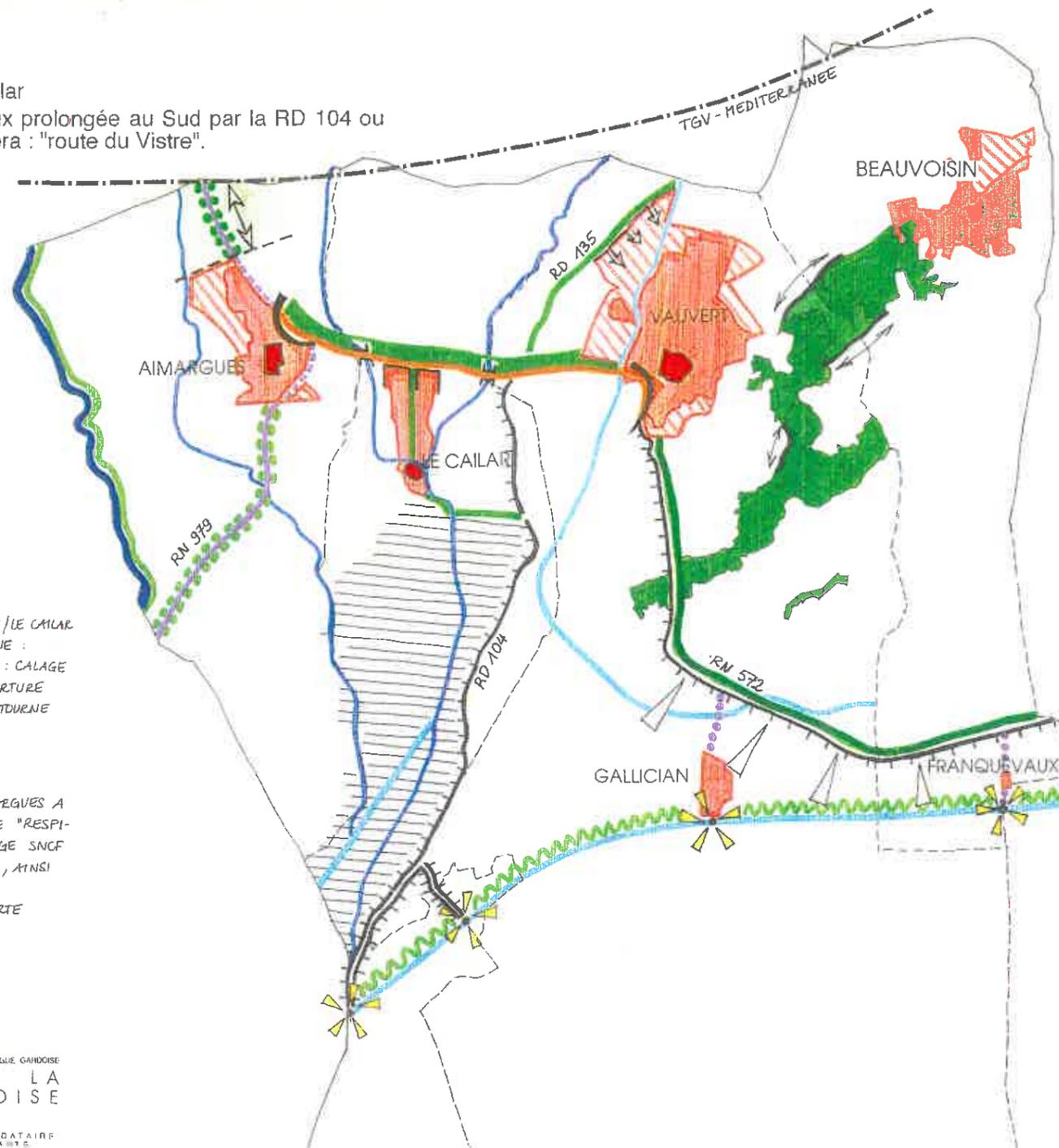
Calé entre Aimargues et Vauvert, le tronçon Est/Ouest de la RN 572 est le seuil du territoire, à partir duquel il se découvre. Il est le palier "construit" sur le "socle" de la Petite Camargue: sur le piémont des Costières.

Orienté Est/Ouest, ce segment intercepte des éléments Nord/Sud majeurs tels :

- le Rhône
- le Vistre
- la route vers le Cailar
- la route des canaux prolongée au Sud par la RD 104 ou route que l'on appellera : "route du Vistre".

TRAITEMENT D'UN "BLOC" AIMARGUES/LE CAILAR /VAUVERT = SEUIL DE LA CAMARGUE :  
 ▷ AMÉNAGEMENTS DYSYMMÉTRIQUES : CALAGE DE LA RN 572 AU NORD, OUVERTURE SUR LE SUD : LE REGARD EST Tourné VERS LE TERRITOIRE CONCERNÉ

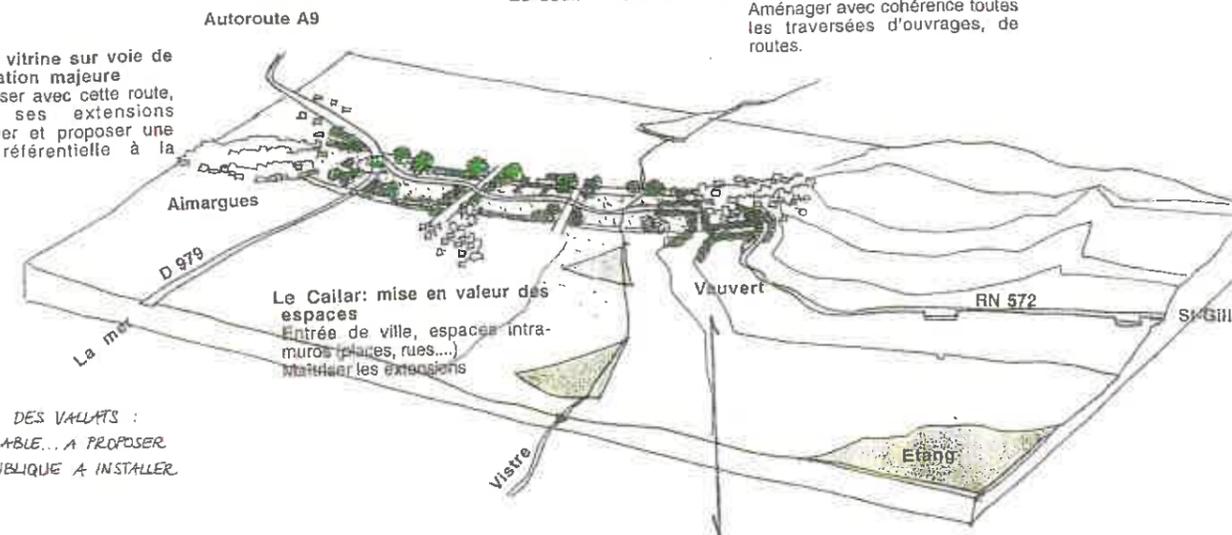
EXTENSION URBAINE AU NORD D'AIMARGUES A CONTENIR : LAISSER UN TEMPS DE "RESPIRATION" ENTRE LE FUTUR OUVRAGE SNCF (TGV-MED) ET L'AGGLOMÉRATION, AINSI MIEUX MISE EN VALEUR : LA LIGNE SNCF N'EST PAS LA PORTE D'ENTRÉE D'AIMARGUES.



Aimargues vitrine sur voie de communication majeure  
 Doit composer avec cette route, maîtriser ses extensions  
 communiquer et proposer une stratégie référentielle à la camargue

Le "seuil" d'entrée OUEST

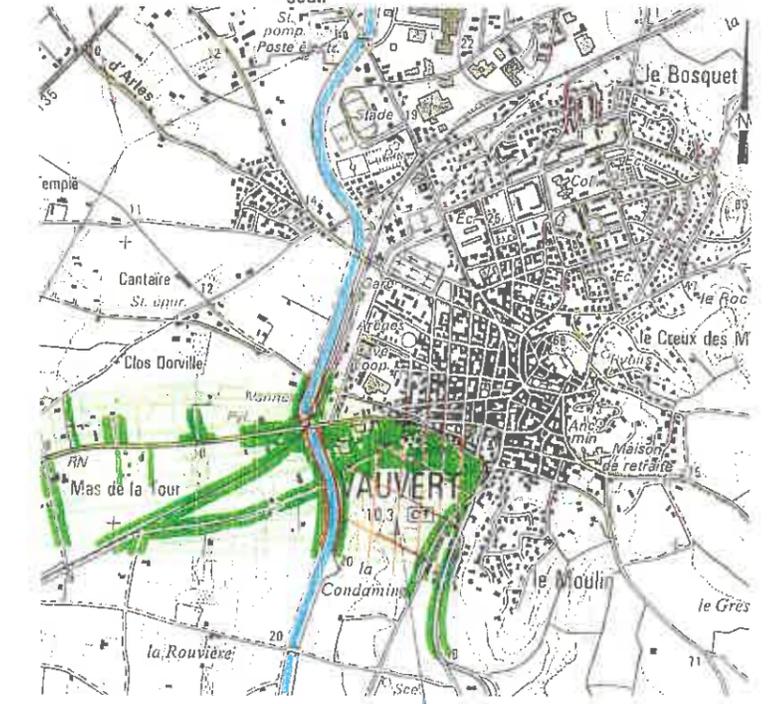
Travail sur le parcellaire, mis en scène par les trames agraires (haies, fossés, cultures, boisements...)  
 Aménager avec cohérence toutes les traversées d'ouvrages, de routes.



RENFORCER LES BOISEMENTS DES VALLATS :  
 CONTINUITÉ PEDESTRE, CYCLABLE... A PROPOSER  
 ▷ PAS DE DÉCHARGE PUBLIQUE A INSTALLER

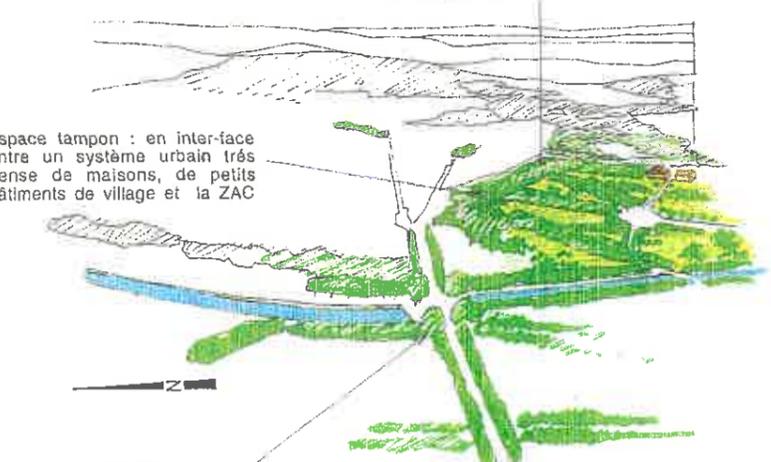
Le Cailar: mise en valeur des espaces  
 Entrée de ville, espaces intra-muros (places, rues...)  
 maîtriser les extensions

Vauvert exemple d'accroche urbaine et d'inter-relation avec les aménagements du "seuil"



Composer le plan masse en référence avec son environnement

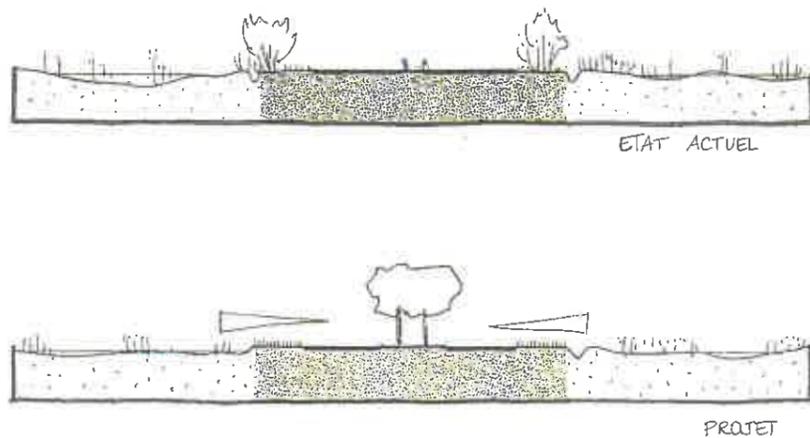
Espace tampon : en inter-face entre un système urbain très dense de maisons, de petits bâtiments de village et la ZAC



Traiter l'entrée de ville  
 Mettre en évidence l'ouvrage "canal"

### Action 3 - La route du littoral balnéaire : la RD 62

Supportant un trafic important, la RD 62 assure la liaison entre l'Hérault et le Gard. Elle relie Aigues-Mortes au Grau-du-Roi et double ainsi la RD 979 ou 'route des Plages'.  
 La RD 62 traverse des zones lacustres mais ne laisse pressentir de l'approche de la mer comme sur la RD 979  
 La voie doit ménager des ouvertures visuelles sur les étangs (étang de la Marette) et retrouver une image moins routière, plus respectueuse des sites (classés) traversés.



### Action 4 - St-Gilles : la porte fluviale de la Petite Camargue

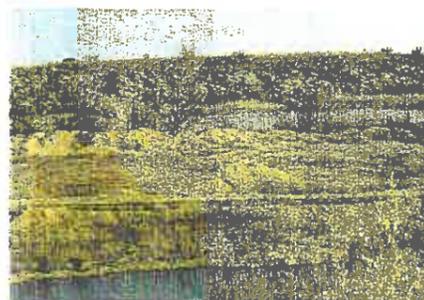
La commune de St-Gilles doit s'affirmer comme une **entrée sur le territoire de la Petite Camargue à travers les 2 types d'infrastructures : routière et fluviale**. Les deux réseaux constituent un faisceau : succession de voies départementales et de voies d'eau : RD 38 / Canal du Rhône à Sète / RD 179 ou 'route des rizières' / Petit Rhône.  
 Elle possède un atout : la présence du Canal du Rhône à Sète et du Petit Rhône. La ville peut ainsi drainer une circulation fluviale et structurer son tissu urbain en rapport avec ce réseau.

CONFORTE LA RN 572 - ROUTE DES COSTIERES  
 EXPLOITER SON POTENTIEL ▷ L'INSCRIPTION D'UNE DEVIATION (SUD)  
 AU POS NE DOIT FAIRE OBSTACLE A UNE REFLEXION SUR LA VOIRIE EN PLACE

\*DEVIATION NORD A REQUALIFIER EN BOULEVARD URBAIN EN ACCORD AVEC L'ENTREE PAR LA R.N.

ZONE NAE (VOCATION TOURISTIQUE):  
 ENLACEMENT ISOLE, PONCTUEL ▷ A RENVOIR

REQUALIFICATION DE LA VOIE COMMUNALE ENTRE VILLE ET PONT DE L'ESPEYRAN.  
 ▷ AVENIR DES CARRIERES / GRAVIERES ? : REHABILITATION



REHABILITATION DU CENTRE URBAIN (PLACE CENTRALE...)

LE CANAL : SITE DE FUTUR CHANTIER NAVAL  
 IL EST AUSSI UNE ENTREE DE LA PETITE CAMARGUE  
 ▷ QUALITE DES RIVES DU CANAL ET PETIT RHÔNE  
 CETTE PORTION DU CANAL N'EST PAS UNE VOIE DE SERVICE.

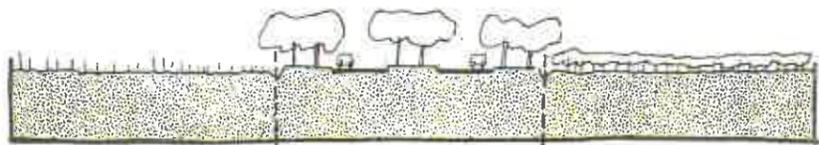
### ACTIONS A ENTREPRENDRE

## Action 5 - Sur la route des Plages: la RD 979

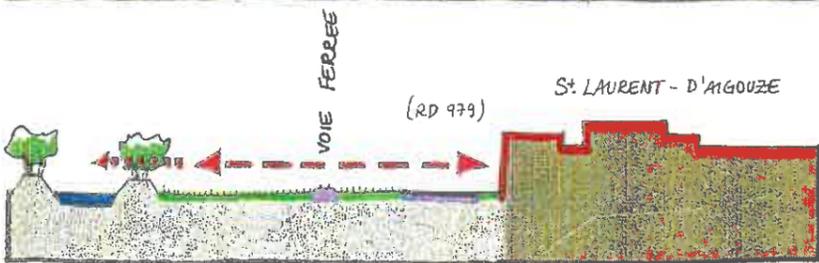
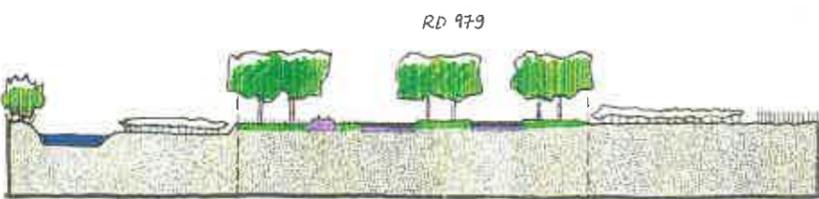
Les projets doivent se concentrer sur les événements se déroulant sur cette route. Outre son gabarit important qu'il est nécessaire de retravailler, 2 actions particulières sont à mener :

### • Le contact entre St-Laurent-d'Aigouze, la RD 979 et le Vidourle :

St-Laurent d'Aigouze est l'agglomération située au plus proche du Vidourle. Si cette proximité entraîne de fortes contraintes (nécessité de protections contre les inondations), elle doit aussi être considérée comme un privilège, **une opportunité à exploiter**. La commune doit retrouver un rapport entre son agglomération et le fleuve pour s'orienter vers celui-ci par delà la route des Plages. La RD 979 serait ainsi **assimilée à l'agglomération**, au tissu urbain et perdrait sa forte connotation routière.

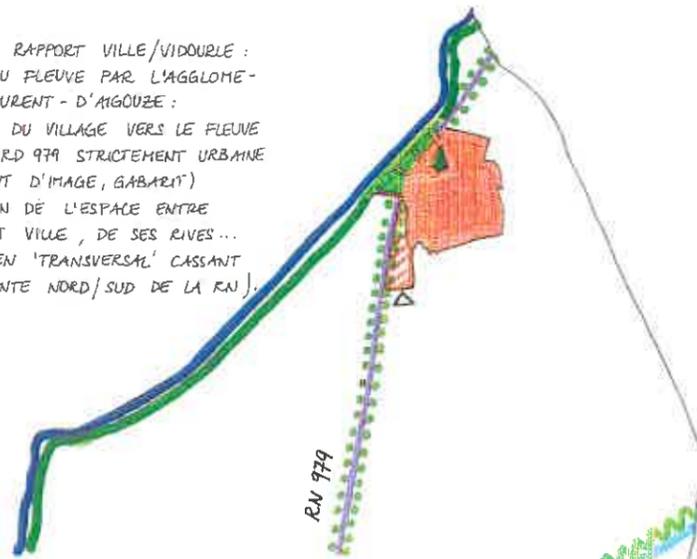


COUPE TYPE - SEQUENCE 1 (AIGUES-MORTES - AIGUES-MORTES)



TRAVAIL SUR LE RAPPORT VILLE/VIDOURLE :  
APPROPRIATION DU FLEUVE PAR L'AGGLOMERATION DE ST-LAURENT - D'AIGOUZE :

- ▷ AFFICHAGE DU VILLAGE VERS LE FLEUVE SEQUENCE RD 979 STRICTEMENT URBAINE (CHANGEMENT D'IMAGE, GABARIT)
- ▷ QUALIFICATION DE L'ESPACE ENTRE VIDOURLE ET VILLE, DE SES RIVES... (TRAVAIL EN 'TRANSVERSAL' CASSANT LA DOMINANTE NORD/SUD DE LA RN).



PREFECTURE DU GARD  
CONSEIL GENERAL DU GARD  
SYNDICAT MIXTE POUR LA PROTECTION ET LA GESTION DE LA CAMARGUE GARDOISE  
PLAN PAYSAGE DE LA CAMARGUE GARDOISE  
PHASE PROJET

ALAIN MARGUERIT, PAYSAGISTE OPLD, MANDATAIRE  
CHRISTINE ANCEY, ARCHITECTE ASSISTANTE  
GILLES AMPHOUX, PAYSAGISTE OPLD

### • Aigues-Mortes

La route doit s'effacer pour laisser place à une urbanisation tournée vers le canal du Rhône à Sète, **structurée à partir de celui-ci**.

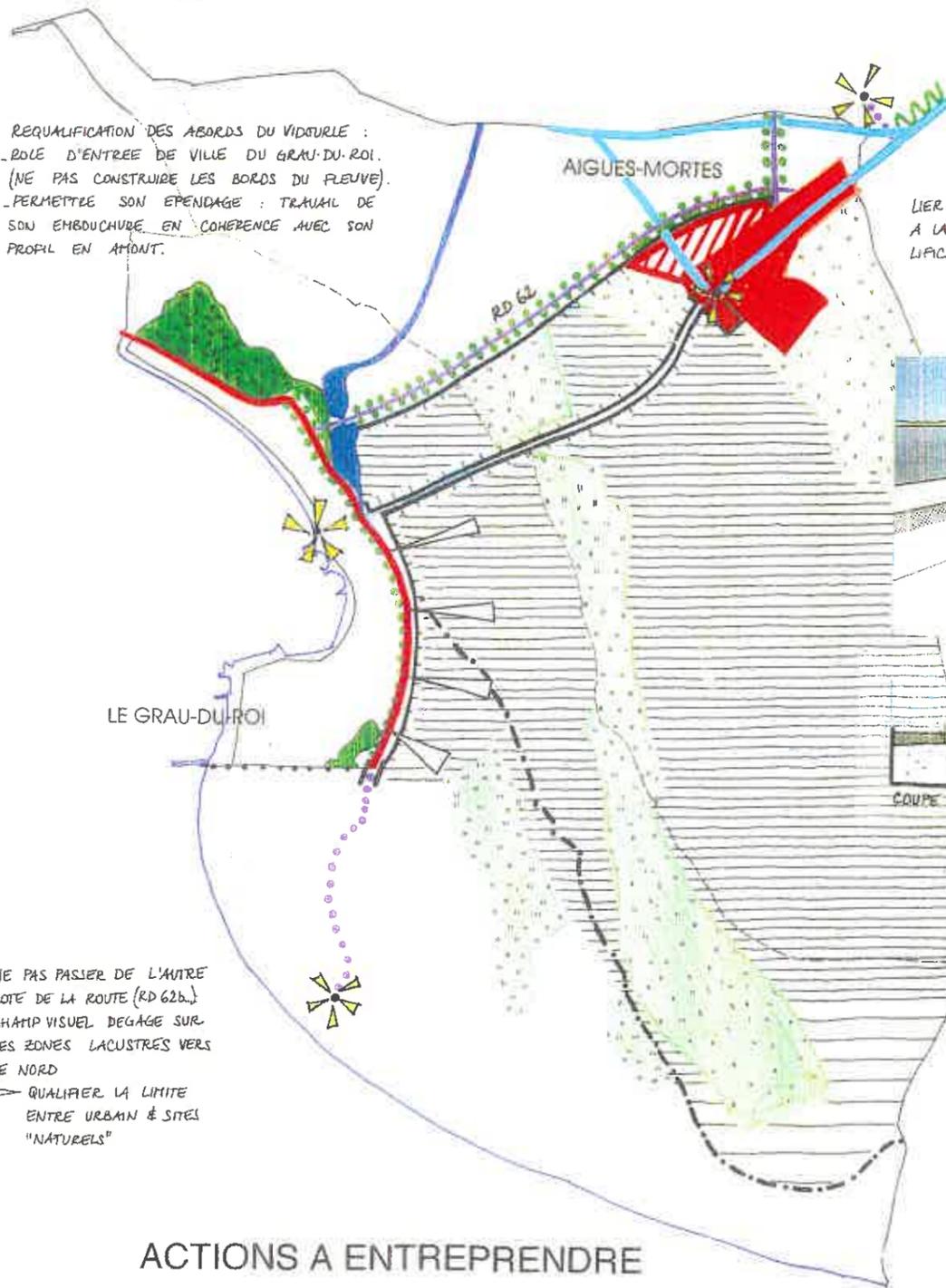
Le canal représente un aménagement et un investissement particuliers dans l'agglomération d'Aigues-Mortes.

Il doit aujourd'hui générer une urbanité et développer un vocabulaire urbain et architectural spécifique: vocabulaire de quais, ponts, passerelles, promenades...

Le canal deviendrait lui-même une voie de circulation dans la ville. Les quartiers anciens et en devenir pourront s'afficher sur ce nouveau "boulevard".

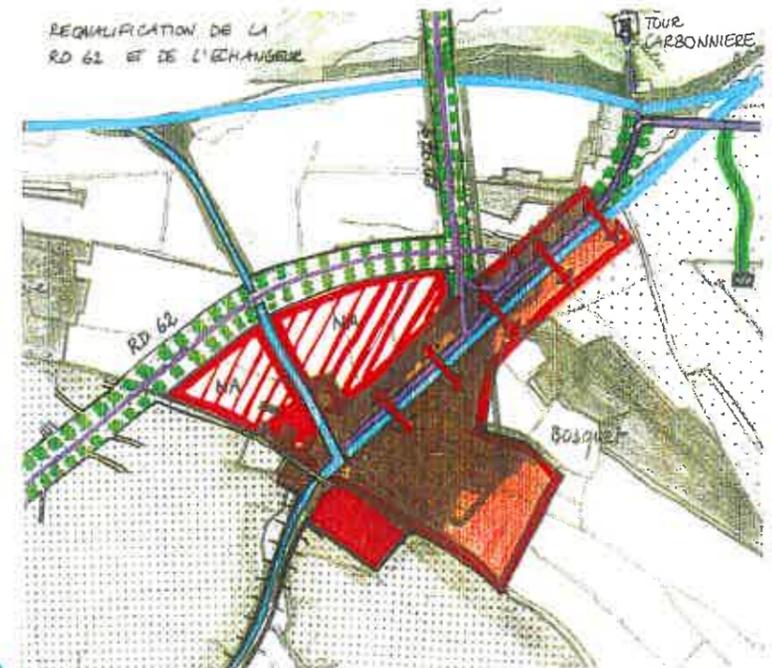
A la sortie de l'agglomération, la RD 979 relie l'agglomération du Grau-du-Roi, dernière ville avancée vers la mer.

Un aménagement en digue de cette route mettrait en évidence et révélerait le territoire traversé : étangs, marais, marais salants. La **présence de l'eau doit être évidente**, le passage hors d'eau de la route accentué.



REQUALIFICATION DES ABORDS DU VIDOURLE :  
- RÔLE D'ENTRÉE DE VILLE DU GRAU-DU-ROI.  
(NE PAS CONSTRUIRE LES BORDS DU FLEUVE).  
- PERMETTRE SON ÉPENDAGE : TRAVAIL DE SON EMBOUCHURE EN COHERENCE AVEC SON PROFIL EN AMONT.

NE PAS PASSER DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA ROUTE (RD 62b) CHAMP VISUEL DÉGAGÉ SUR LES ZONES LACUSTRES VERS LE NORD  
▷ QUALIFIER LA LIMITE ENTRE URBAIN & SITES "NATURELS"

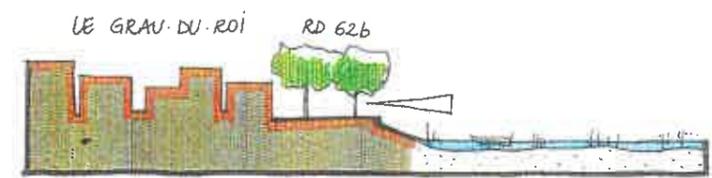


REDONNER LE CANAL À LA VILLE D'AIGUES-MORTES  
▷ URBANISATION Tournée VERS LE CANAL, SUR SON LONG,  
▷ MAILLAGE VIAIRE (INCLUANT DES TRAVERSEES DU CANAL),  
▷ REHABILITATION EN CENTRE VILLE (EXTRA-MURS), URBANISATION DES "DENTS CREUSES".



COUPE TYPE - SEQUENCE 2 (AIGUES-MORTES - LE GRAU-DU-ROI) : "LA DIGUE"

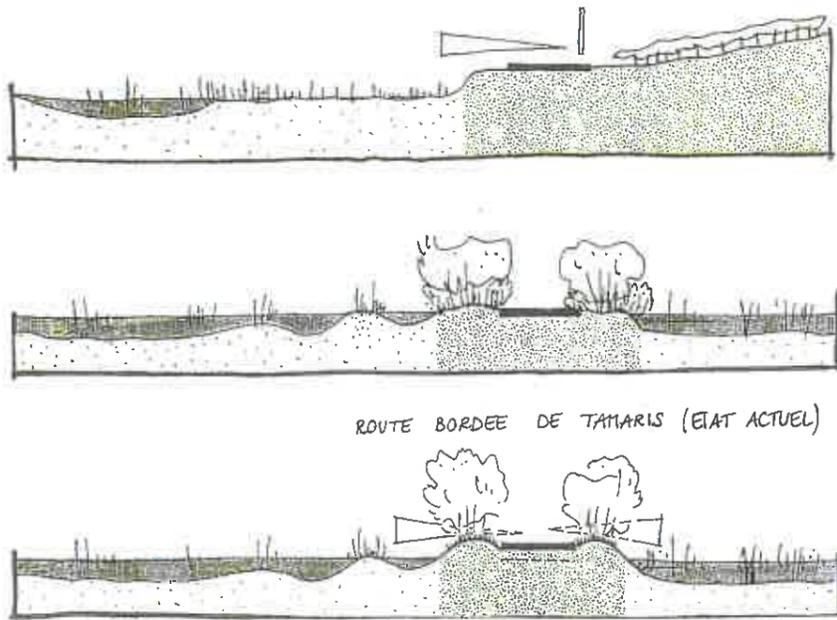
ENTRE LE GRAU-DU-ROI ET AIGUES-MORTES : LA ROUTE (RD 979) N'EST QU'UN FIL, UNE LIÈNE HORS D'EAU QUI PASSE ENTRE LES ÉTANGS  
▷ AMÉNAGEMENT SUBLIL ENTRE ROUTE, FOSSES, CANAL MARITIME ET CANAUX SECONDAIRES DES ÉTANGS, SALINS.  
= LIASON FINE EN ÉQUILIBRE ENTRE LES TERRES ET LA MER.



## ACTIONS A ENTREPRENDRE

## Action 6 - Valorisation de la route des Canaux et du Vistre: la RD 104 -

La route des Canaux prolongée par celle du Vistre doit conserver son image de voie de découverte supportant peu de trafic. Elle est une route d'approche vers l'intérieur du territoire de Petite Camargue et offre une référence en terme de gabarit et végétalisation → confirmation et homogénéisation de la route entre la RN 572 et le Canal du Rhône à Sète.

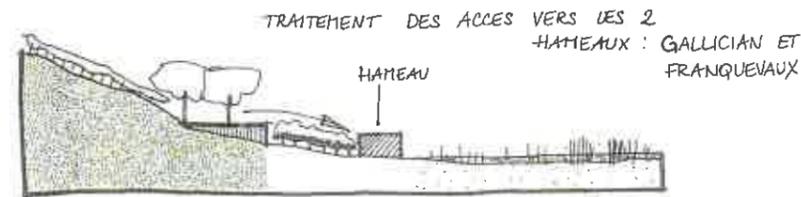
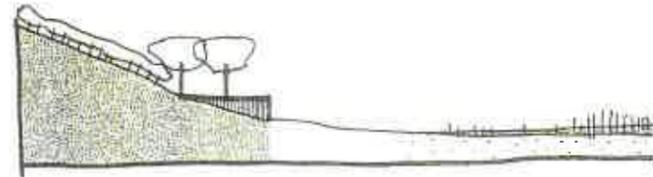
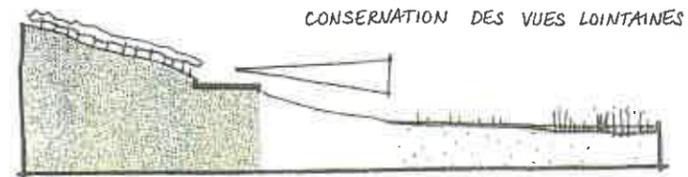


ROUTE DU VISTRE



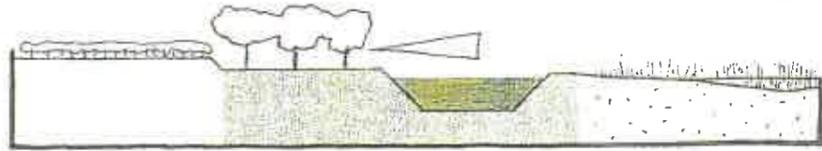
## Action 7 - Valorisation de la route des Costières (RN 572)

Aménagements de points d'arrêts surplombant les marais et étangs, traitement du profil de la voie.



## Action 8 - Aménagement de la rive Nord du Canal du Rhône à Sète

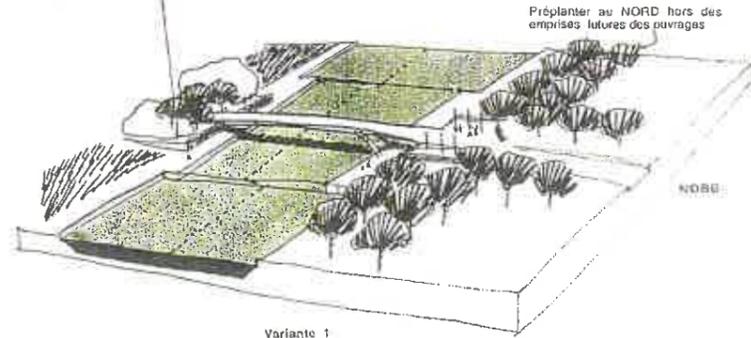
Le Canal du Rhône à Sète est à aménager selon 6 tronçons définis par les points hauts (les ponts). Le projet des Services Maritimes d'élargissement de la rive Nord (rive droite) doit s'accorder aux caractéristiques de ces 6 segments.



Aménager les culées SUD des ouvrages, les animer avec, point d'information, table d'orientation,.....

Canal  
Élargissement au NORD du tracé actuel  
Orientations : créer un cadre à l'infrastructure future :

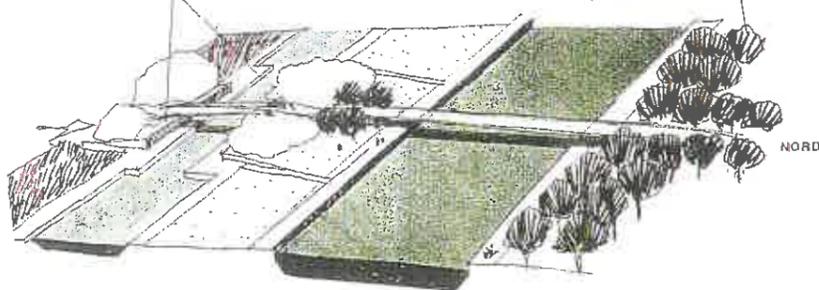
Préplanter au NORD hors des emprises futures des ouvrages



Variante 1

Aménager les culées SUD des ouvrages, les animer avec, point d'information, table d'orientation,.....

Préplanter au NORD hors des emprises futures des ouvrages



Variante 2

Cette variante aurait aussi pu être envisagée pour assurer le trafic à l'échelle européenne.

Elle était toutefois très contraignante (emprise, aménagements de quais supplémentaires...)

## Action 9 - Aménagements de points hauts d'observation: ponts, tours

Les lignes constituées par les voies routières choisies pour le projet sont ponctuées d'éléments remarquables: points d'aboutissement d'un cheminement ou points-relais entre les deux sites.

Ces "balises" de découverte, d'information et d'orientation sont de 3 types :

### ① Les points hauts "acquis"

Ils sont générés par le tracé d'une infrastructure: le passage d'une voie sur un canal : ils sont les **5 ponts au-dessus du Canal du Rhône à Sète** ; ligne commune de liaison.

Ce type de points hauts est très localisé : tous sont construits au pied des Costières mais chacun offre une vue particulière.

→ traitement semblable de ces 5 points :

Une base d'accueil, complétés d'aménagements spécifiques selon chaque lieu sur la berge Nord du Canal du Rhône à Sète.

DEPUIS LE PONT DE L'ESPEYRAN



DEPUIS LE PONT DES TOURADONS



DEPUIS LE PONT DE GALLICUM



### ② Les points hauts construits existants

Éléments remarquables, reconnus par leur intérêt historique et architectural, ces points sont déjà **porteurs de la fonction de repère, signal, borne**. Ce sont:

- la Tour Carbonnière,
- la Tour de Constance,
- le Phare de l'Espiguette,
- la Tour d'Anglas
- l'ancien phare du Grau-du-Roi

### ③ Les points hauts dits "points variables"

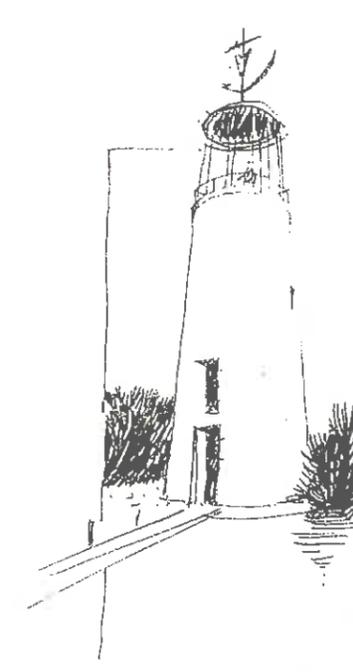
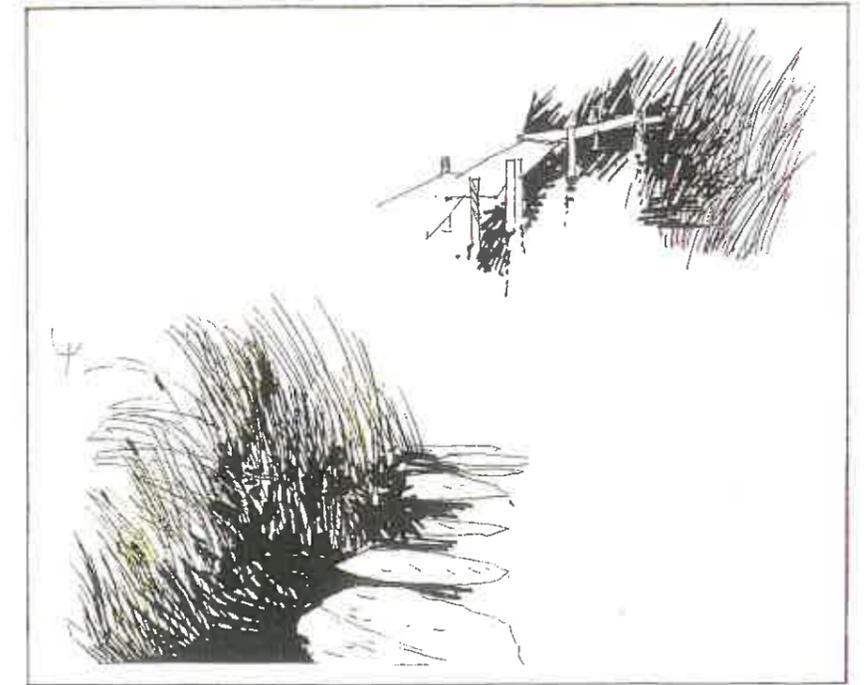
Ces points doivent être assimilés à des sites remarquables et les faire découvrir.

Ils révèlent donc leurs caractéristiques, leurs composantes : occupation saisonnière de l'eau (variation du niveau d'eau), de la végétation (densité végétale).

→ Aménagements de structures sur pilotis, immergeables, flottantes ...

→ Implantation :

- sur le site des salins (Fort de Peccais)
- dans les marais (en association avec le Centre du Scamandre),
- sur le cordon fossile de Montcalm.

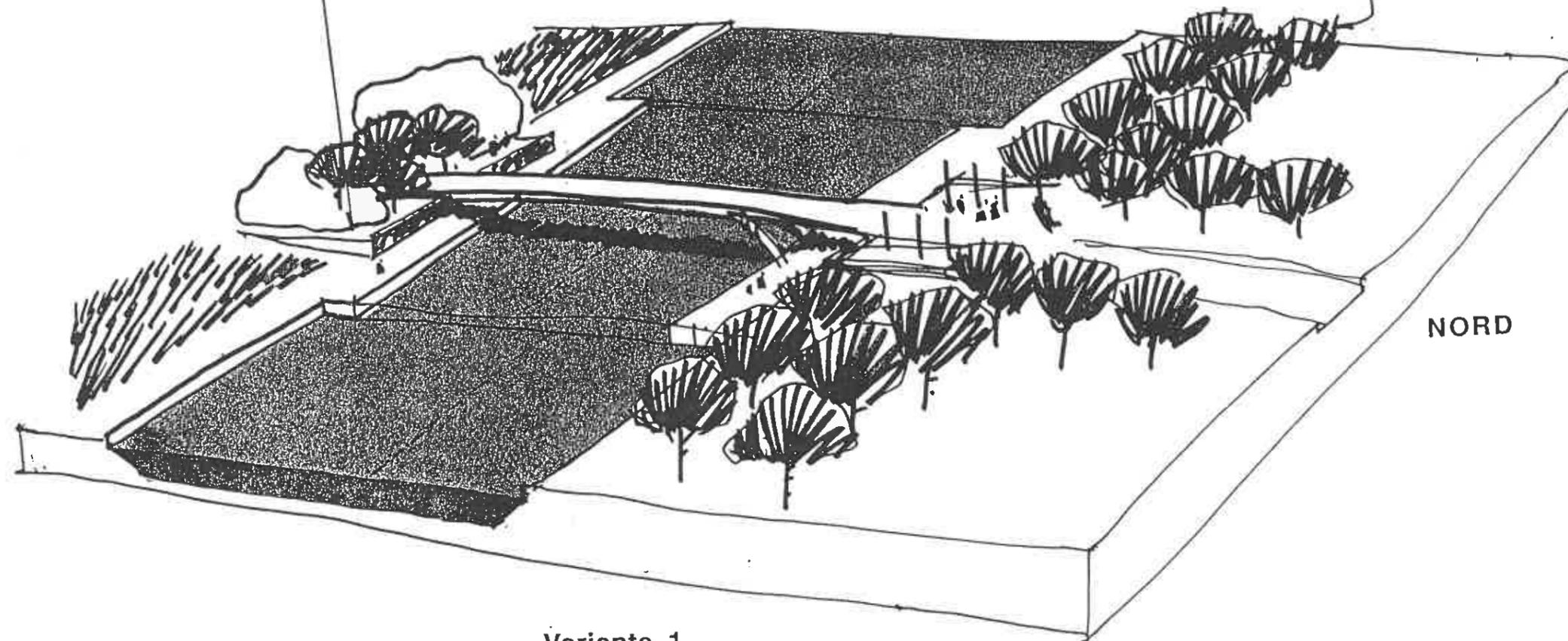


Action 8 - Aménagement de la rive Nord du canal du Rhône à Sète

Aménager les culées SUD des ouvrages, les animer avec, point d'information, table d'orientation.....

**Canal**  
Elargissement au NORD du tracé actuel  
Orientations : créer un cadre à l'infrastructure future :

Préplanter au NORD hors des emprises futures des ouvrages



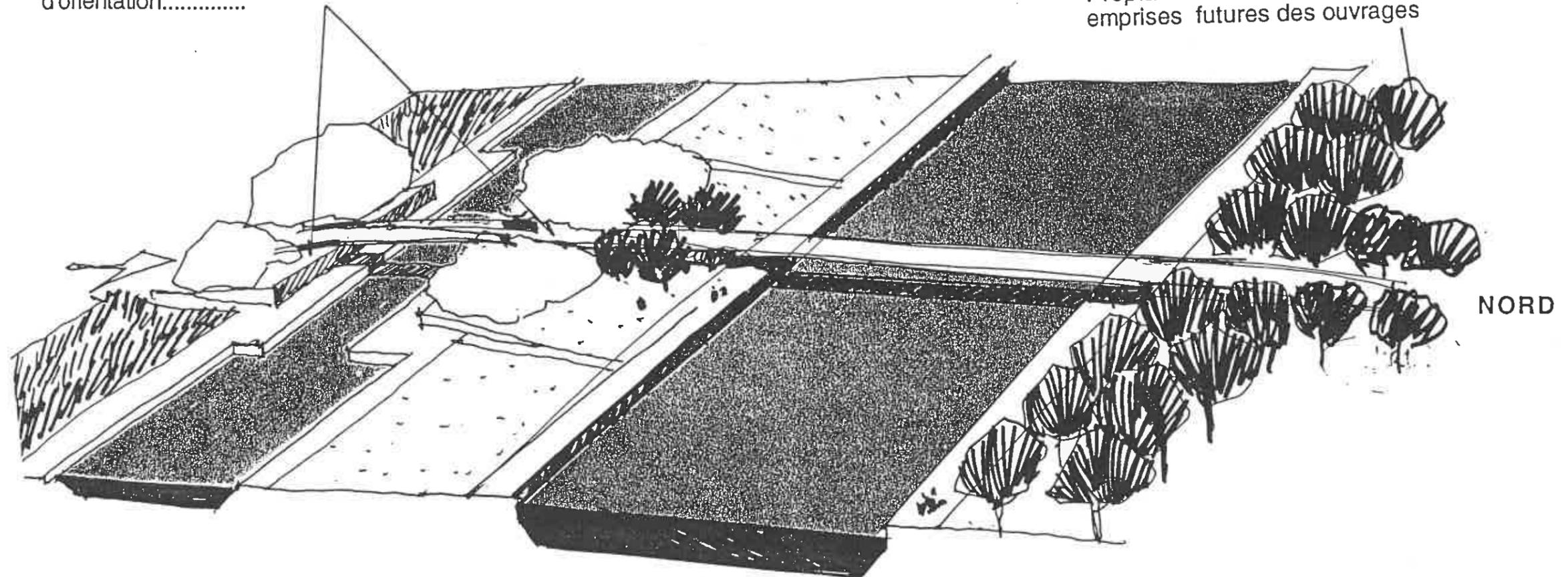
**Variante 1**

Principe à développer sous l'égide des Services Maritimes

Action 8 - Aménagement de la rive Nord du canal du Rhône à Sète

Aménager les culées SUD des ouvrages, les animer avec, point d'information, table d'orientation.....

Préplanter au NORD hors des emprises futures des ouvrages



**Variante 2**

Cette variante aurait aussi pu être envisagée pour assurer le trafic à l'échelle européenne.  
Elle était toutefois très contraignante (emprise, aménagements de quais supplémentaires...)

## Action 10 - La bande littorale du delta du Rhône

Une partie du territoire de la Petite Camargue rentre dans la **dynamique de l'entité paysagère du delta du Rhône**.

Si l'intérieur du delta supporte des activités très variées entre les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône; la bande littorale est, elle, homogène et fait front à un élément lui-même homogène : la mer.

Cette bande littorale ne rentre pas dans la même logique économique que l'intérieur du site (marais, étangs, cordons littoraux, ...). La logique touristique est ponctuelle, concentrée sur des territoires dont les limites doivent être fixées, les extensions contenues.

**Le littoral est donc un atout régional, un Grand Site naturel.**

(voir étude ERAMM pages suivantes)

## Action 11 - Le Site de Montcalm

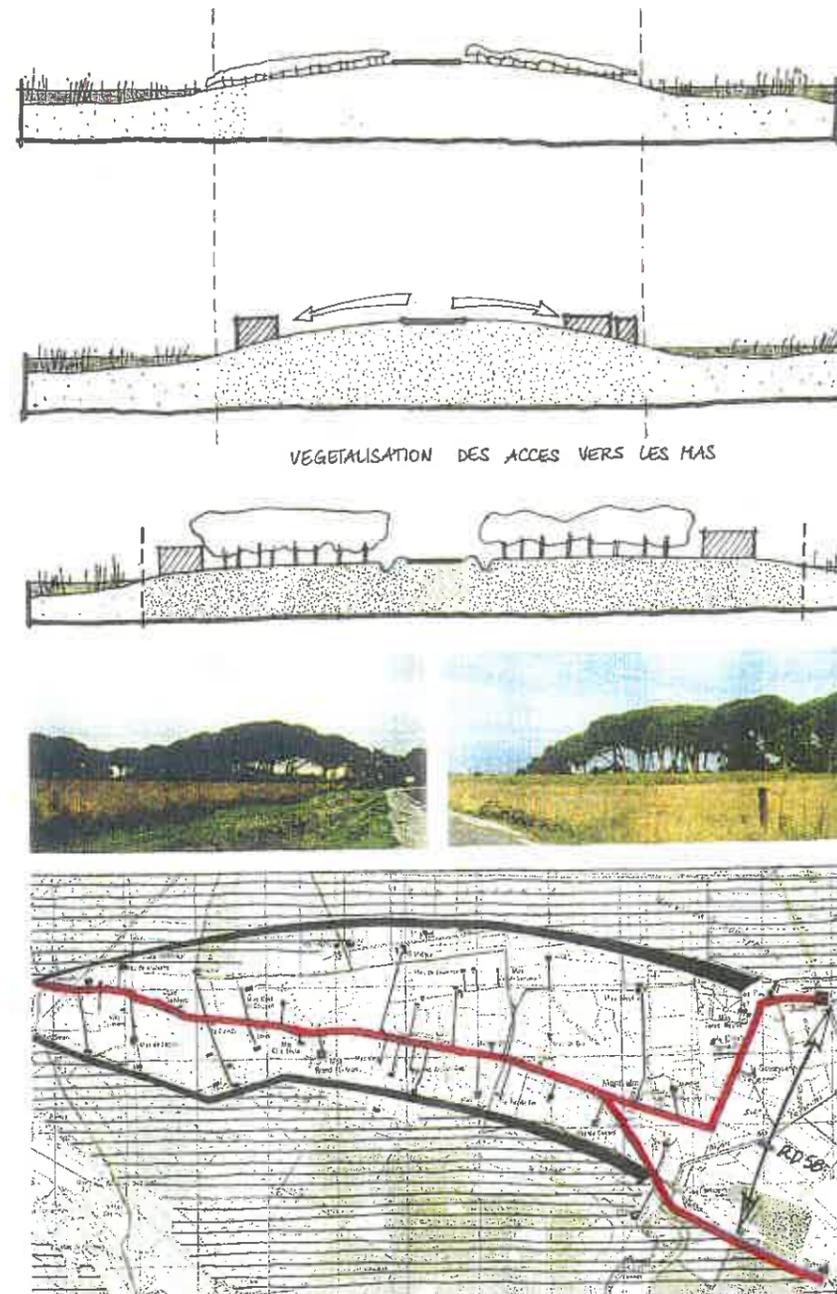
Même s'il ne se greffe pas sur le seuil - Porte de la Petite Camargue - le site de Montcalm constitue une entrée vers l'intérieur du territoire.

L'idée du passage "hors d'eau" entre les basses terres doit être ressentie, le cordon fossile mis en évidence sur toute sa largeur. Cette largeur se découvre par le type d'occupation (la viticulture ...) distincte des activités lacustres.

Pas de traitement linéaire soulignant la voie.

**Montrer la largeur du territoire** équivaut à montrer la **langue de terre habitable**, c'est-à-dire l'éloignement maximal possible d'implantation des mas.

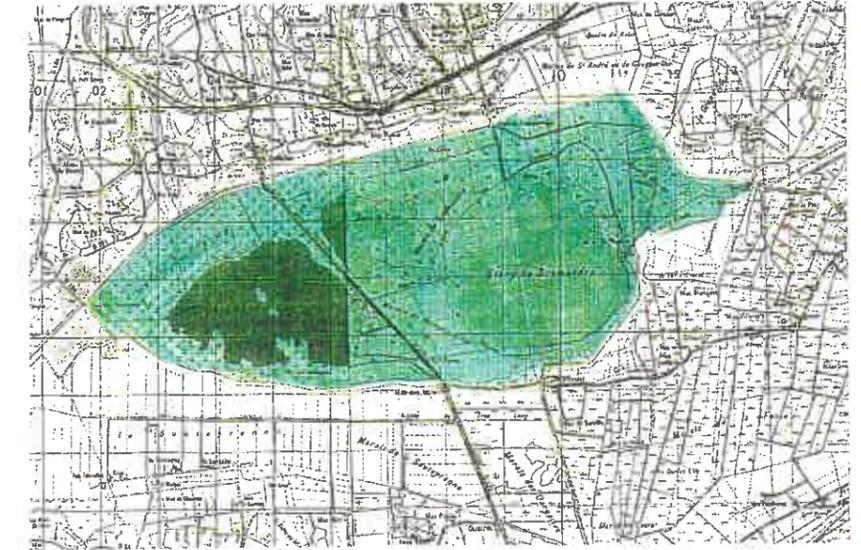
Travail sur les accès issus de la RD 58 en direction des mas.



## Action 12 - Les surfaces "naturelles"

**Maintien de pluri-activités** existantes pour le maintien d'un équilibre fragile d'occupation du sol: aucune activité ne doit prévaloir sur les autres et imposer une **orientation irréversible** de l'exploitation des terres.

Cette approche fait plus partie d'une démarche environnementale que paysagère.



## Action 10 - La bande littorale du delta du Rhône

### 1. Introduction

L'Atelier des Paysages a confié au cabinet ERAMM le soin d'examiner le contexte physique et sédimentologique du littoral du Grau du Roi. Ce diagnostic s'appuie sur la documentation fournie et celle que nous disposons en archive:

- Catalogue sédimentologique des côtes françaises - Côtes de la Méditerranée (de Sète à Marseille) SOGREAH 1984.

Pour réactualiser ces données, il était nécessaire de faire une reconnaissance de l'ensemble du littoral. Celle-ci a été réalisée le 7 juin avec l'aide de M. OUTREQUIN employé à la commune qui nous a été d'une très grande utilité par sa connaissance du site et sa disponibilité.

L'analyse qui est fait dans ce document ne revêt pas un caractère exhaustif, elle est le reflet d'une situation telle qu'elle a été perçue lors de cette visite.

### 2. Les transports sédimentaires

Le transport des sédiments sur la zone d'étude est le fait de l'action de la houle à la côte et du vent.

La houle génère deux types de transport de sable :

- transport dans le profil de la plage,
- transport parallèle à la plage,

\*Transport dans le profil

Sous l'action des houles de tempête, la plage recule de plusieurs dizaines de mètres érodant le haut de plage et parfois le cordon dunaire. Le sable ainsi prélevé s'accumule dans les petits fonds sous la forme d'une ou plusieurs barres parallèles à la côte favorisant le déferlement au large des houles de tempête. A l'inverse, les houles de beau temps, reconstruisent progressivement la plage. Les barres sableuses migrent à la côte ramenant ainsi partiellement ou totalement le sable enlevé lors de la tempête.

\*Transport parallèle à la côte

Au transport dans le profil peut s'ajouter un transport longitudinal induit par des houles qui déferlent obliquement par rapport au trait de côte. Il se produit alors un courant de dérive littoral qui peut transporter annuellement un volume très important de sable comme c'est le cas sur le littoral de la Petite Camargue.

### 3 - Transit littoral en petite Camargue

Entre l'Espiguette et le débouché du canal St.-Jean, le débit maximum serait de l'ordre de 340 000m<sup>3</sup>/an d'après SOGREAH (1984). A ce volume, il faut ajouter le transport éolien (dû au vent) qui par déflation peut transporter jusqu'à 20% du débit précédent.

Nous sommes donc dans un contexte à fort transit sédimentaire avec une résultante orientée au NO. En effet, les houles dominantes sont de secteur SE. Le résultat est une très forte accumulation de sable à la Pointe de l'Espiguette au dépend du cordon littoral situé entre le débouché du petit Rhône et l'Espiguette. C'est pour ce protéger des processus d'érosion que des ouvrages (épis) ont été installés.

### 4 - Historique

Le phénomène d'érosion est étroitement lié aux aménagements qui ont été réalisés sur le Rhône et son delta. Dès l'origine, des canaux ont été construits pour tenter de canaliser les chenaux à des fins de navigation. L'histoire de l'évolution du delta du Rhône est marquée par des crues très violentes. La plus spectaculaire par ces conséquences est celle du 24 août 1583 qui a entraîné la formation d'un nouveau lit appelé "bras de Fer" ou "canal du Japon". Ce bras très incurvé vers l'ouest devint par la suite le petit Rhône. Environ 1 siècle plus tard, les apports sédimentaires amenés par ce bras ont été à l'origine de la formation de la flèche sableuse de la pointe de l'Espiguette. Ce résumé rapide sur 4 siècles montre que le modèle du trait de côte est un fragile équilibre entre apports et départs de sédiments. Les crues du fleuve charrient les matériaux au débouché du delta qui sont repris par la houle et le vent et redistribués sur le littoral parfois très loin de la source (jusqu'à sur le littoral de Perpignan).

### 5 - Diagnostic de terrain

Le littoral du Grau du Roi se scinde en deux ensembles morpho-sédimentaires distincts:

- du canal St.-Jean à la Pointe de l'Espiguette
- de la pointe de l'Espiguette à la Grande-Motte

#### a) du canal St-Jean à la Pointe de l'Espiguette

##### \*La plage aérienne

Le littoral s'étend sur 11,5km d'est en ouest. Sur les 5,5 premiers kilomètres, la plage est aménagée d'épis dont la longueur égale l'écartement (100m). Le dernier épi se situe au droit des Baronnets. Il est prévu la construction de 5 épis complémentaires vers l'ouest selon le même dispositif que les précédents.

Sur les 6 km restants, le littoral est vierge de tout aménagement. La largeur de la plage croît progressivement à mesure que l'on se rapproche de la Pointe de l'Espiguette. Elle atteint une largeur maximale de près de 800m avant le camping de l'Espiguette.

Dans le contexte actuel, la Pointe de l'Espiguette est caractérisée par une étendue de sable très importante retenue artificiellement par une digue qui stoppe partiellement le transit sédimentaire. Cette étendue est couverte de grandes rides qui migrent sous l'action du vent vers le nord-ouest ou le sud-est. Au niveau de la digue, il y a franchissement de l'ouvrage par déflation.

##### \*La plage sous-marine

De manière générale, les petits fonds (jusqu'à -5m) sont caractérisés par la présence continue de 2 barres sableuse parallèle au trait de côte. La barre la plus proche du rivage est utilisée pour la pêche à la Téligne (bivalve enfoui dans le sable).

Vers l'extrémité de la Pointe de l'Espiguette, les barres sableuses deviennent beaucoup plus nombreuses et se transforment en véritables bancs. Nous avons pu observer en bas de plage plusieurs berme (bourrelets de sable) en construction qui traduisent une zone d'atterrissement préférentielle pour les sables en transit. La conséquence est un "trop plein" qui se traduit par un contournement de l'ouvrage au niveau du musoir sous l'action des houles obliques. Une partie des matériaux qui franchissent la digue atterrit sur les plages sud de Port Camargues et au niveau de l'avant-port.

On peut considérer que port Camargue stoppe la quasi totalité du transit littoral vers le nord.

La pente de la plage donnée à partir des cartes bathymétriques est très faible (entre 0,5% et 1%). Ce n'est qu'à l'extrémité nord de la Pointe, le long de la digue que l'on observe une augmentation locale de la pente par des fonds de -5m. Cette pente très faible des fonds immergés et émergés (plage) font qu'une surélévation du plan d'eau en période de tempête peut entraîner un recul de la plage sur plusieurs centaines de mètres en l'absence de cordon dunaire fixé (avec un couvert végétal).

La granulométrie (taille) du sable est parfaitement homogène aussi bien au niveau de la dune que de la plage et sur tout le linéaire côtier. Sa taille moyenne est de l'ordre de 150µm et son classement est excellent. Le seul problème est son extrême finesse d'où sa très grande mobilité. L'équilibre général de la plage est donc fortement dépendant des apports sédimentaires en provenance de l'amont (au SE). Or ceux-ci ont considérablement diminués depuis la réalisation des différents canaux qui régulent le débit du Rhône. Il est donc à craindre un épuisement du stock sédimentaire dans le futur.

#### b) de la Pointe de l'Espiguette à la Grande-Motte

Le littoral de Grau-du-Roi entre Port Camargue et la Grande Motte est très aménagé. Les plages sont entretenues artificiellement par des rechargements de sable (10 000m<sup>3</sup>/an d'après les informations transmises par M. Della Santina). Les plages sont donc en déséquilibres puisque le recule en période d'agitation doit être compensé par un rechargement artificiel. Le front de mer très urbanisé ne permet pas d'accepter un recul du trait de côte.

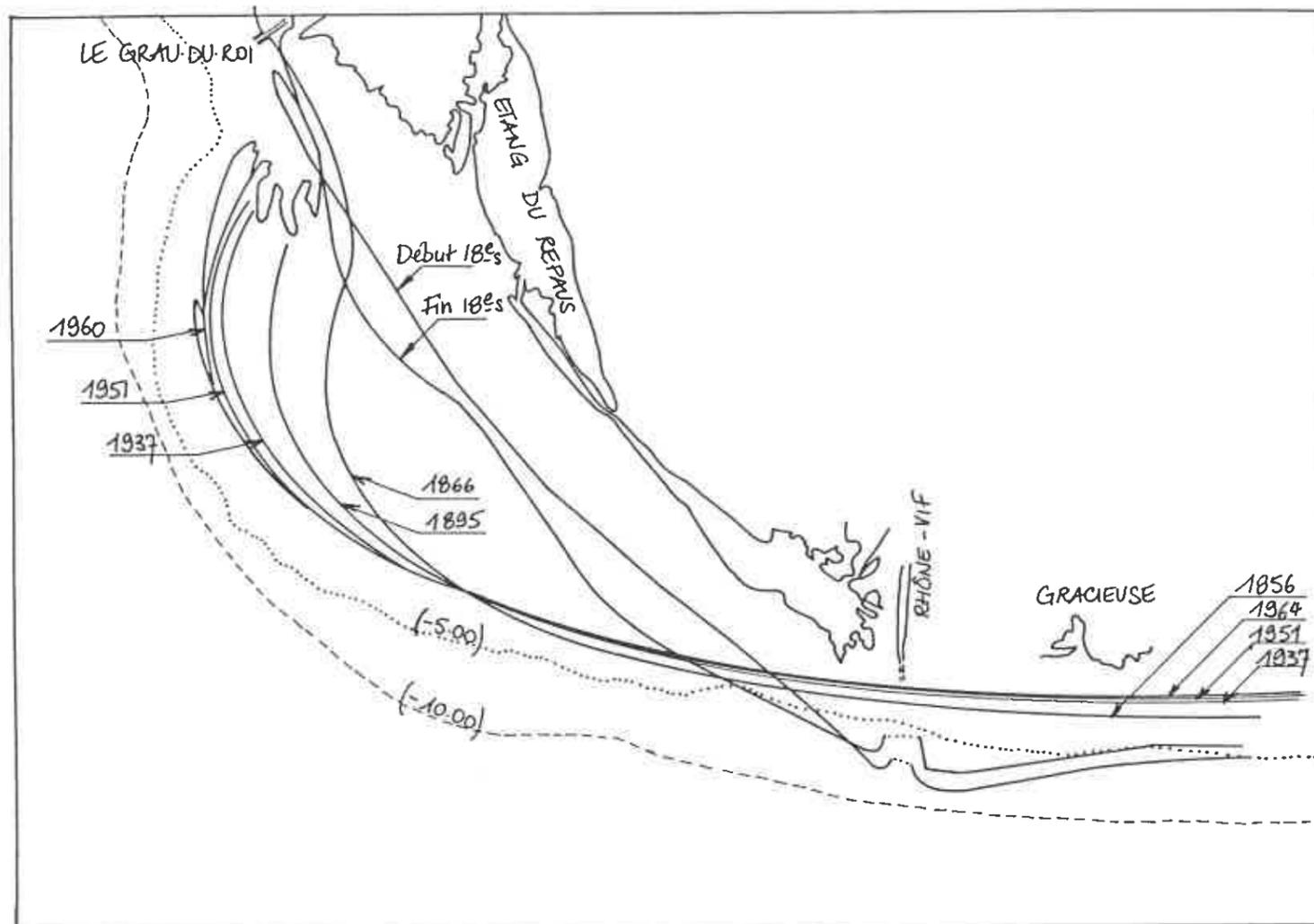
Lors de la mission de reconnaissance, il a été prélevé 20 000m<sup>3</sup> de sable par camion sur la plage à l'extrémité de la Pointe de l'Espiguette pour recharger les plages de la Grande-Motte. L'objectif étant de rétablir artificiellement le transit sédimentaire.

## 6 - Conclusion et recommandations

L'analyse sommaire qui est réalisée sur le littoral de Grau du Roi met en évidence une dynamique sédimentaire très importante au niveau des zones littorales et infra littorales. Le transit sédimentaire annoncé de 340 000m<sup>3</sup>/an est un des plus élevés du littoral français. Il est dû à :

- des houles de tempête dominantes de SE (forte obliquité vers l'ouest),
- une granulométrie fine et homogène des sables de plage,
- un transport éolien important notamment à la Pointe de l'Espiguette.

Une tempête décennale (1 sur dix ans) accompagné d'une forte surcote (+0,5m) risque d'entraîner des dégâts important. En présence d'un large cordon dunaire les dégâts seront moindres que là ou il est absent, même si le cordon dunaire est détruit. Le cordon dunaire est une protection naturelle



EVOLUTION DU LITTORAL DE LA POINTE DE L'ESPIQUETTE

en haut de plage qui est indispensable dans le contexte du littoral du Grau du Roi. Là où il n'existe pas il serait nécessaire d'en créer et de les entretenir.

Ce serait là la première étape d'une gestion sédimentaire à mettre en place par la commune.

Lorsque l'on examine les ouvrages de protection qui ont été réalisés, on ne rencontre que des épis car ceux-ci répondent bien au besoin de protection dans un secteur à fort transit sédimentaire. Cependant, beaucoup sont dans un état déplorable et n'assure plus complètement leur rôle de protection, notamment les plus anciens. Là aussi, il serait utile de prévoir un réaménagement de ces ouvrages avec un bon dimensionnement.

En ce qui concerne les rechargements en sable des plages, nous pensons qu'il est indispensable de mettre en place une gestion à long terme et non pas à court terme comme c'est le cas actuellement.

A titre d'exemple, on prélève 20 000m<sup>3</sup> à la Pointe de l'Espiguette pour recharger les plages de la Grande-Motte alors qu'il y a des sites beaucoup plus proches qui pourraient servir de zones d'emprunts avec des techniques de dragage bien moins nuisibles.

Si l'on se replace dans un contexte socio-économique, il serait important de mettre en évidence que l'économie locale dépend de la qualité de ses plages. Une importante dégradation (érosion ou pollution) aurait de graves répercussions sur la fréquentation touristique et sur l'image de marque de la Ville. Une des principales richesses est son sable. Or il semble qu'il n'y ait pas, comme dans la quasi totalité des communes littorales, de gestion du stock sédimentaire.

A l'avenir, il serait utile de mettre en place une structure de gestion intercommunale des espaces littoraux (observatoire du littoral) qui englobe une région et non pas une seule commune. Cet organisme devrait en premier lieu étudier les actions à entreprendre pour une meilleure gestion et une meilleure valorisation des espaces littoraux.

Fait le 11/06/96 à Sophia Antipolis,

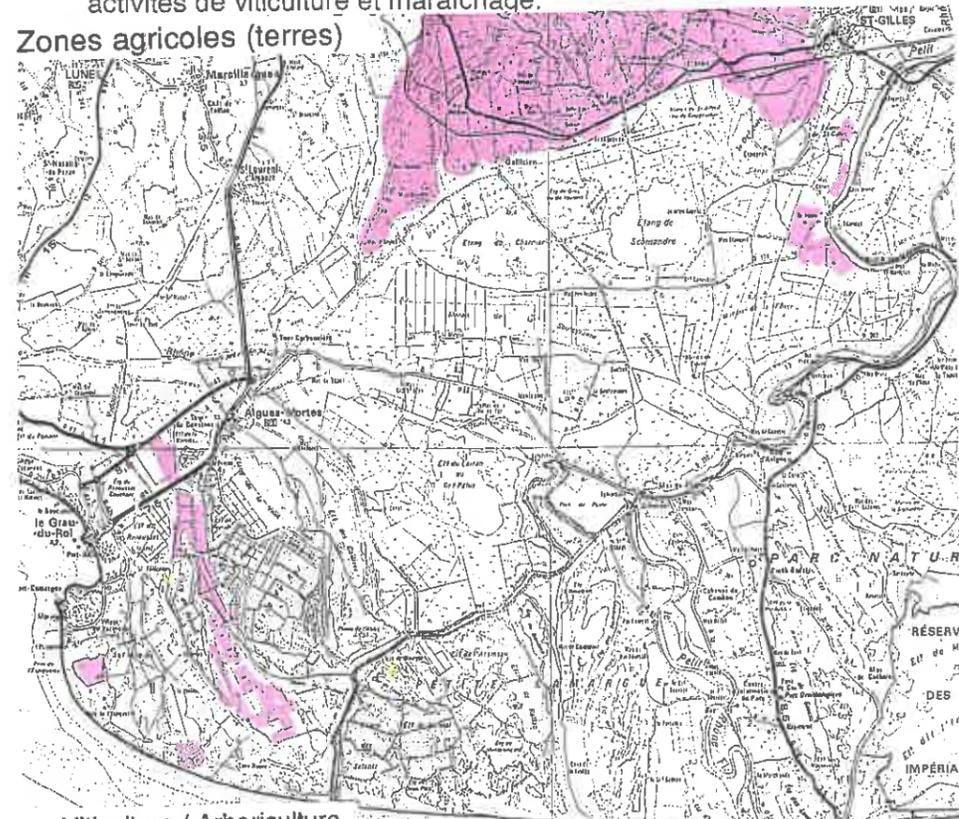
Pierre FARNOLE

ERAMM - 6

# Action 13 - Les surfaces à vocation agricole

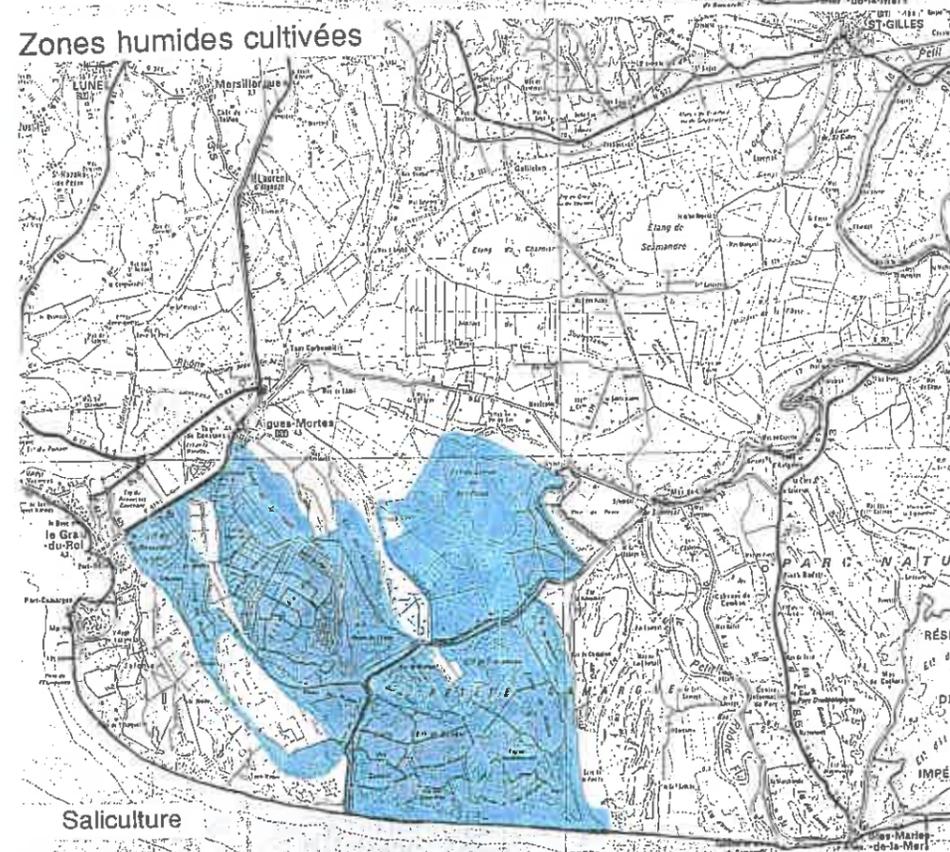
Le Plan de Paysage ne peut orienter le devenir des terres agricoles pour des valeurs paysagères. L'intérieur des terres de la Petite Camargue doit **conserver sa vocation agricole** et donner à lire un site cultivé, occupé, entretenu. Une délimitation doit être maintenue entre les zones d'eau (cultures en zones lacustres) et les cordons littoraux supportant des activités de viticulture et maraîchage.

Zones agricoles (terres)

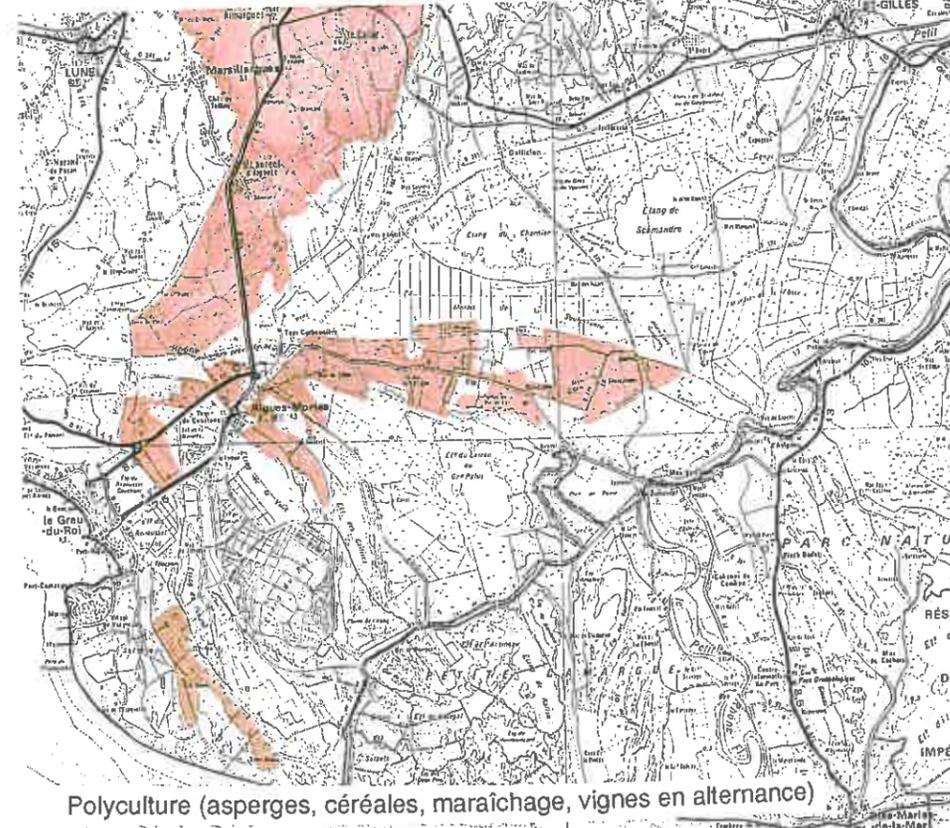


Viticulture / Arboriculture

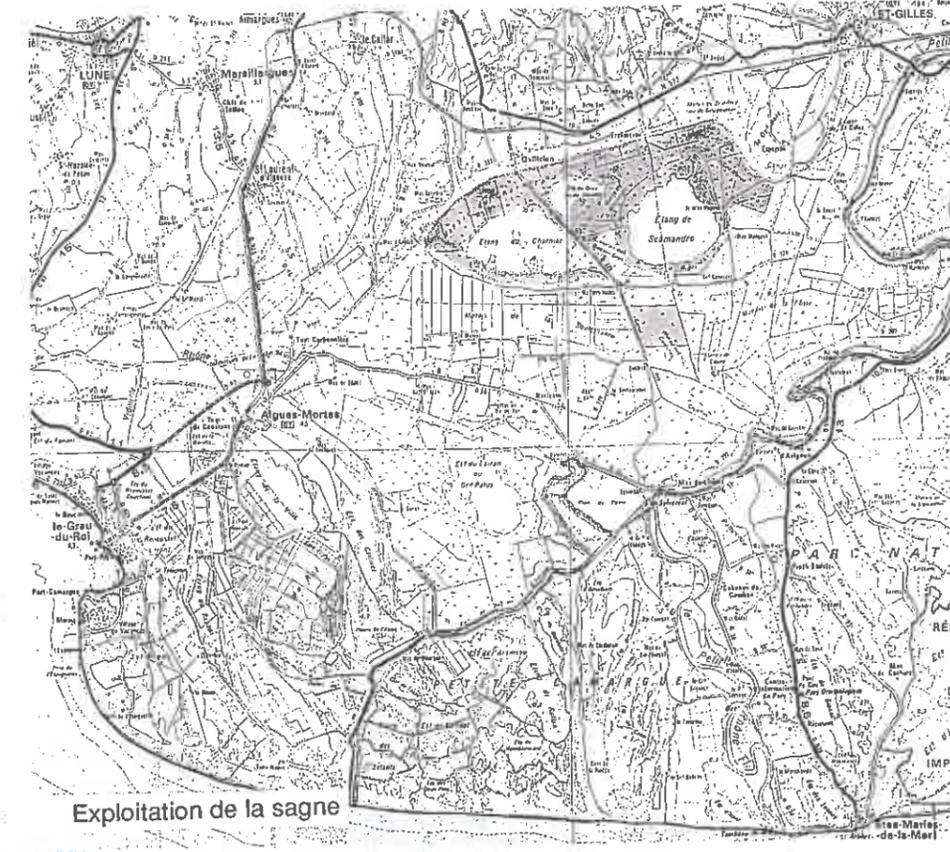
Zones humides cultivées



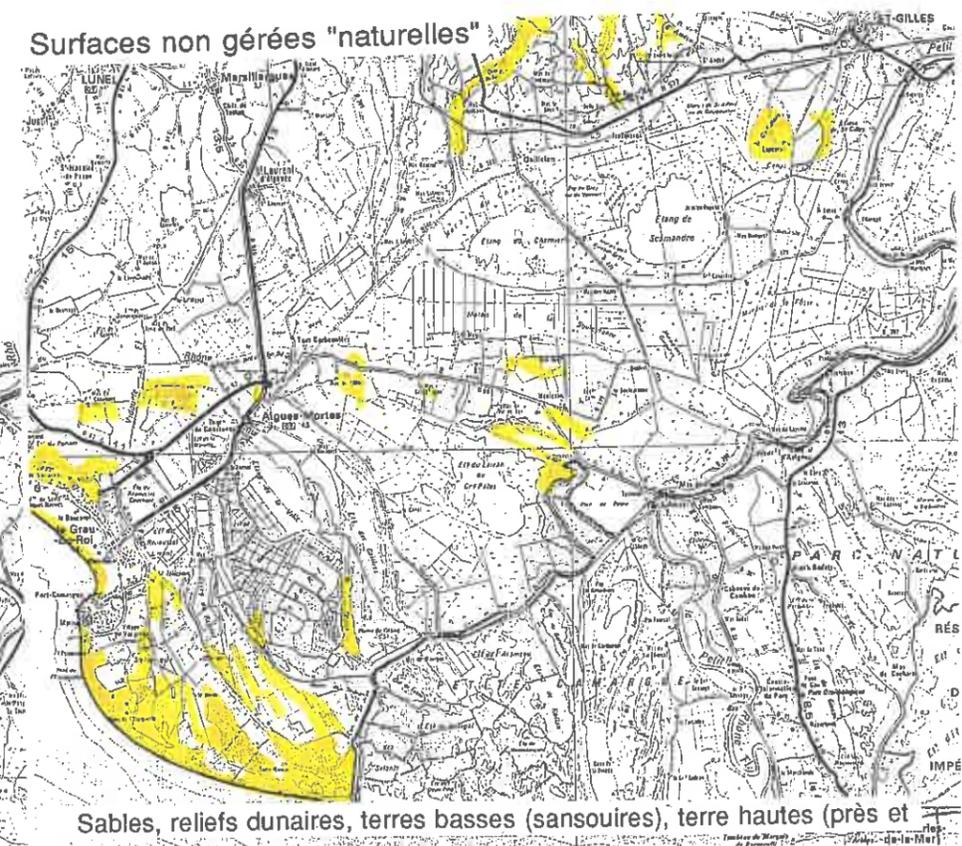
Saliculture



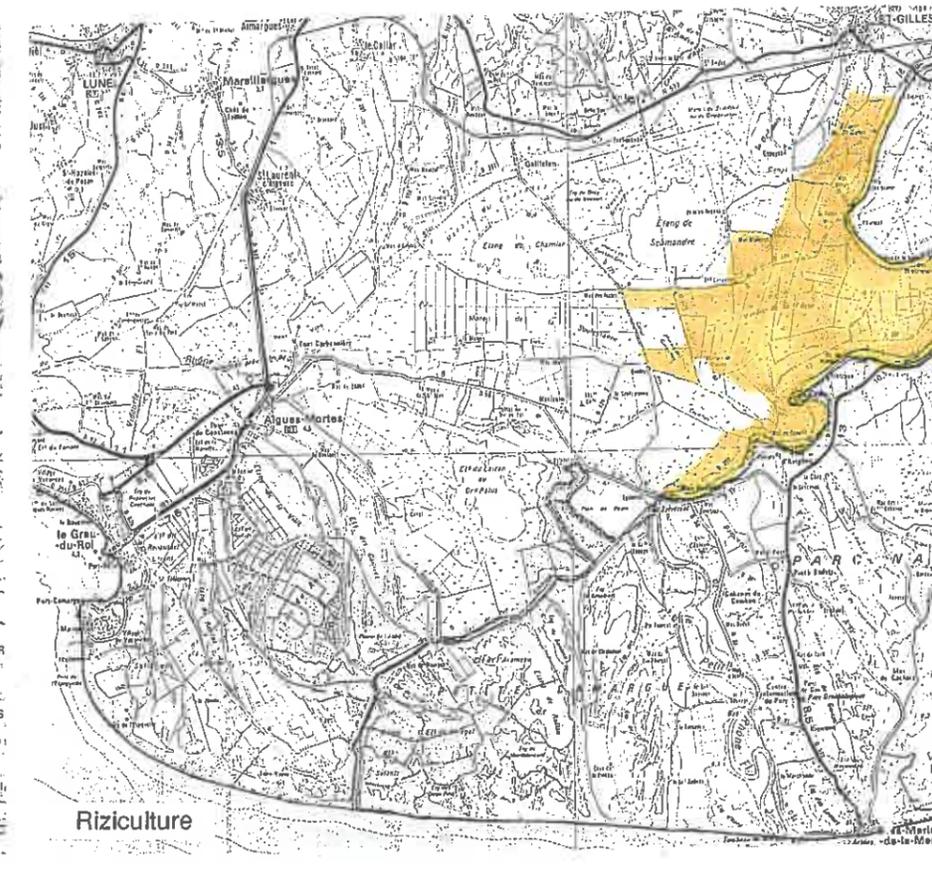
Polyculture (asperges, céréales, maraîchage, vignes en alternance)



Exploitation de la sagne



Sables, reliefs dunaires, terres basses (sansouires), terre hautes (près et prairies salées), bois.



Riziculture

## Action 14 - L'habitat agricole: les mas

Les mas représentent les valeurs architecturales de référence du bâti agricole.

Or leur fonction ne répond plus aux contraintes des exploitations agricoles modernes. Le bâti n'est plus adapté à la vie de l'exploitant et des ouvriers, à l'entreposage des récoltes et des machines.

Cette inadéquation ne doit entraîner une disparition, une destruction ou mutilation du patrimoine bâti mais obliger à une **reconversion réfléchie et modérée**.

Il est indispensable de mener une **étude de faisabilité et de programmation** sur ce potentiel architectural pour mieux le connaître avant d'entamer tout type d'aménagement.

Déjà des pistes sont soulevées: organisation de gîtes ruraux par exemple. Ces activités qui prendront le relais des exploitations agricoles devront s'inclure dans les structures existantes (bâti) et exploiter les richesses (et contraintes) inhérentes à l'agriculture (mode et rythme de vie):

## ACTIONS A ENTREPRENDRE

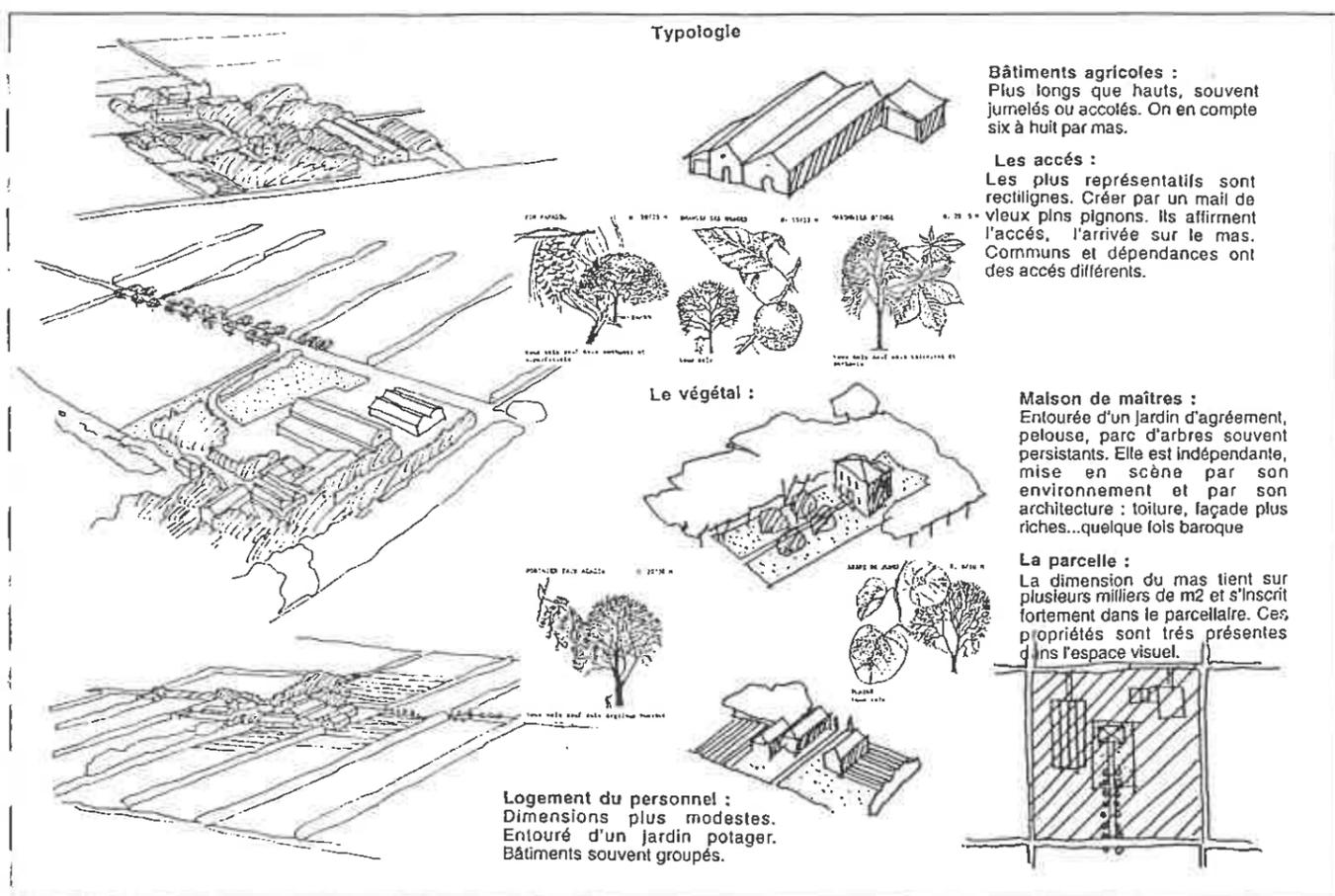
### Etude diagnostic

- Etablir un cahier des charges très précis avec un volet sur l'architecture, le paysage
- Répertorier les éléments fondamentaux qui régissent ces espaces et les mettre en évidence dans l'instruction des demandes de permis de construire

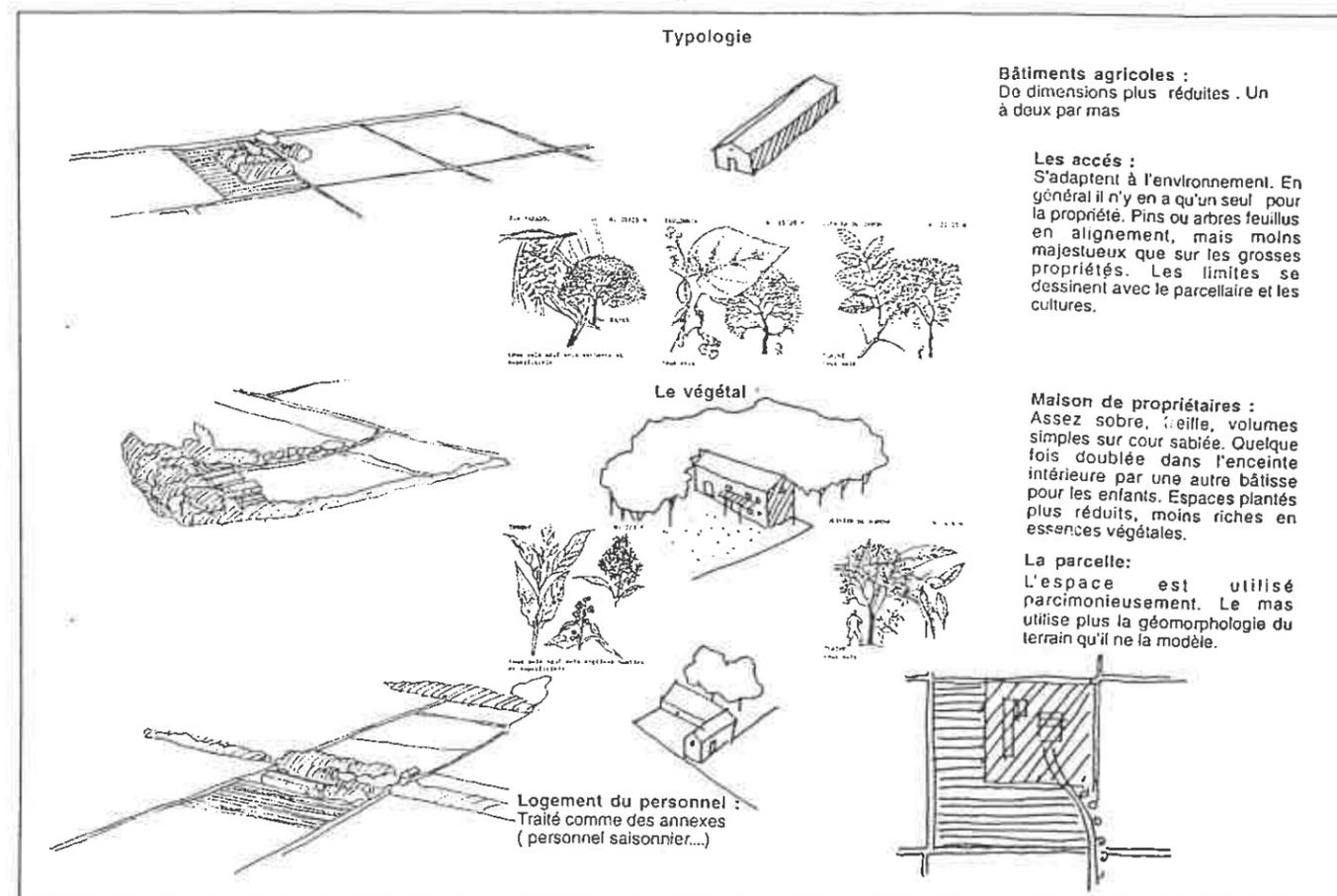
### Etude socio-économique

- Recenser les potentialités
- Imaginer une prospective à court, moyen et long terme

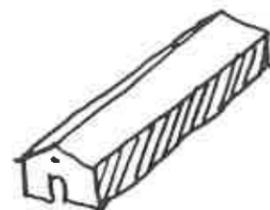
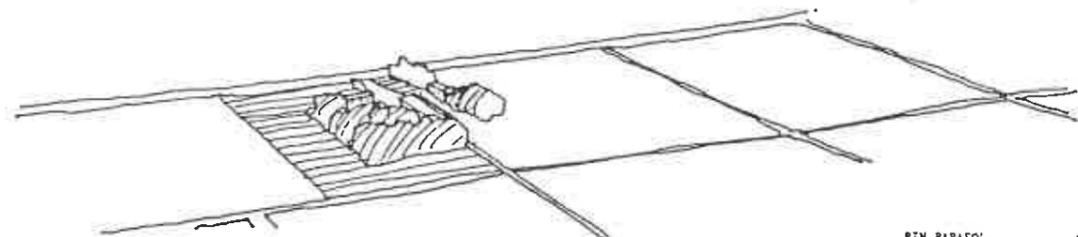
Deux grands groupes 1- Grosses propriétés



2- Mas

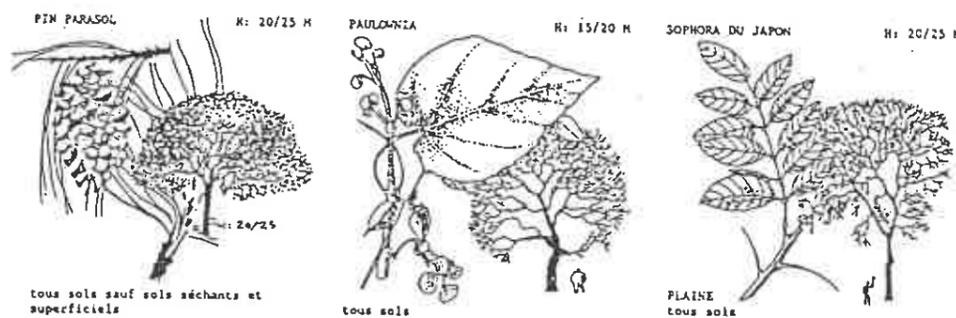


Typologie

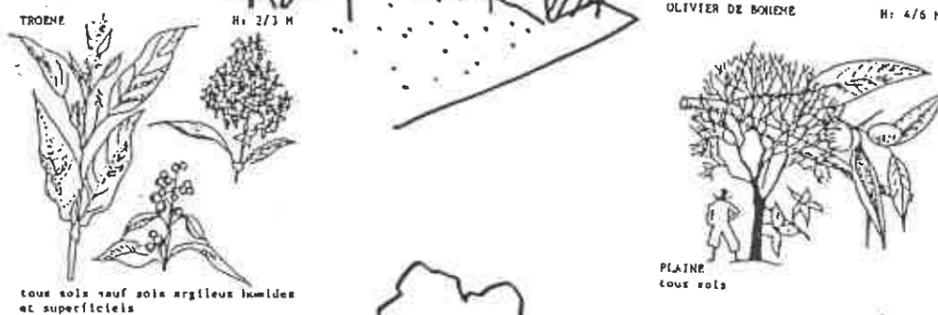
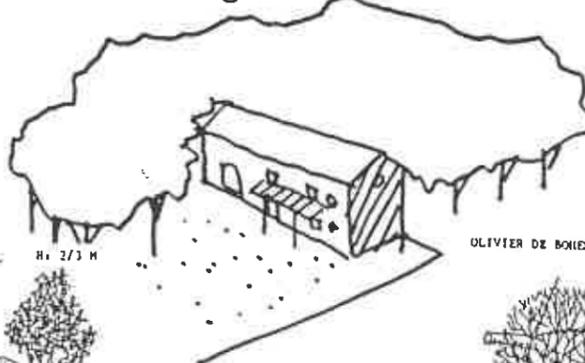
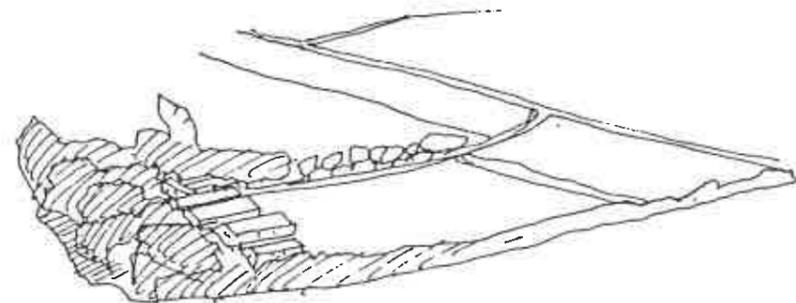


**Bâtiments agricoles :**  
De dimensions plus réduites . Un à deux par mas

**Les accès :**  
S'adaptent à l'environnement. En général il n'y en a qu'un seul pour la propriété. Pins ou arbres feuillus en alignement, mais moins majestueux que sur les grosses propriétés. Les limites se dessinent avec le parcellaire et les cultures.

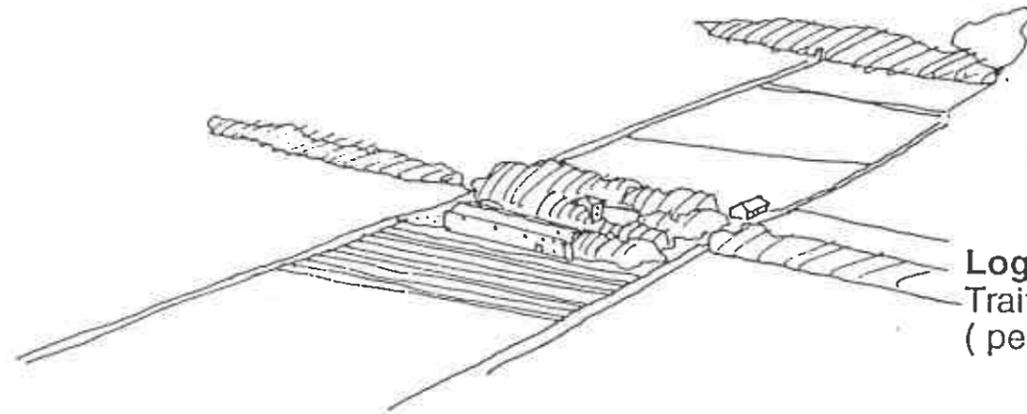


Le végétal :

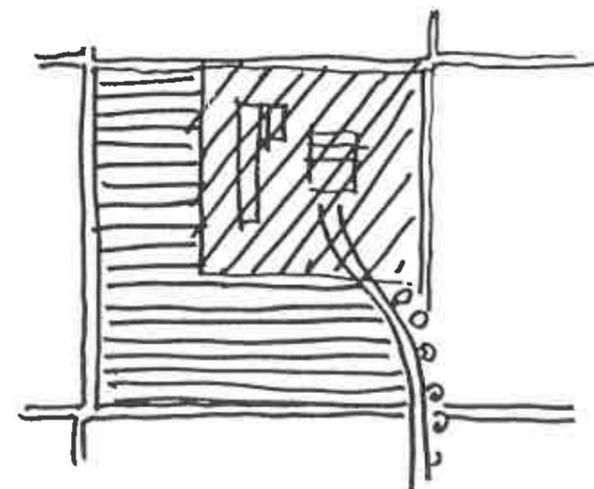


**Maison de propriétaires :**  
Assez sobre, treille, volumes simples sur cour sablée. Quelque fois doublée dans l'enceinte intérieure par une autre bâtisse pour les enfants. Espaces plantés plus réduits, moins riches en essences végétales.

**La parcelle:**  
L'espace est utilisé parcimonieusement. Le mas utilise plus la géomorphologie du terrain qu'il ne la modèle.



**Logement du personnel :**  
Traité comme des annexes ( personnel saisonnier....)



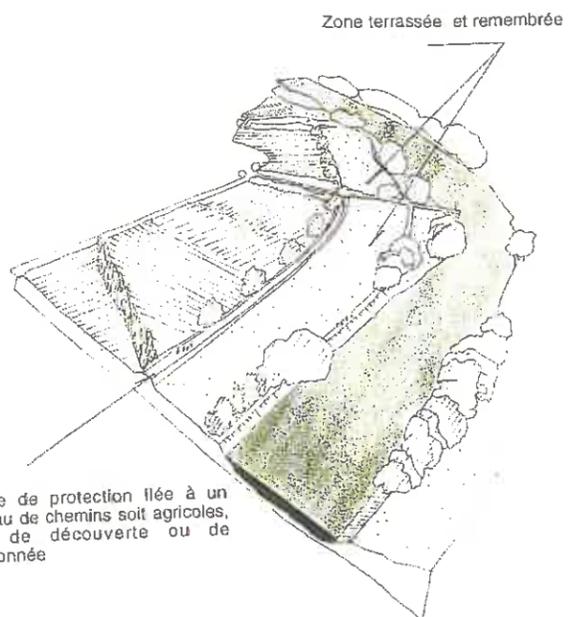
L'intervention concernant l'eau non maîtrisée se porte sur deux éléments majeurs du territoire, offrant des images différentes et générant des paysages variés: le fleuve Vidourle et la rivière le Vistre. Les projets sur ces 2 cours d'eau seront donc de 2 ordres.

## Action 15 - Le Vidourle

Intervention linéaire depuis la commune d'Aimargues concentrée sur son cours d'eau, ses berges, et les abords immédiats :

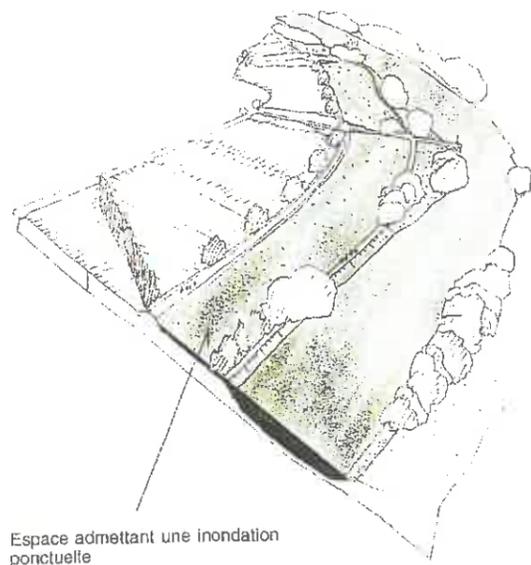
→ Travail sur son profil.

Reprise de l'idée des bancels : redécouverte, réhabilitation (réadaptation) ou création de promenades (exemple d'Aimargues : cas de réhabilitation).



Digue de protection liée à un réseau de chemins soit agricoles, soit de découverte ou de randonnée

**VIDOURLÉ**  
Principe de protection unilatéral des crues



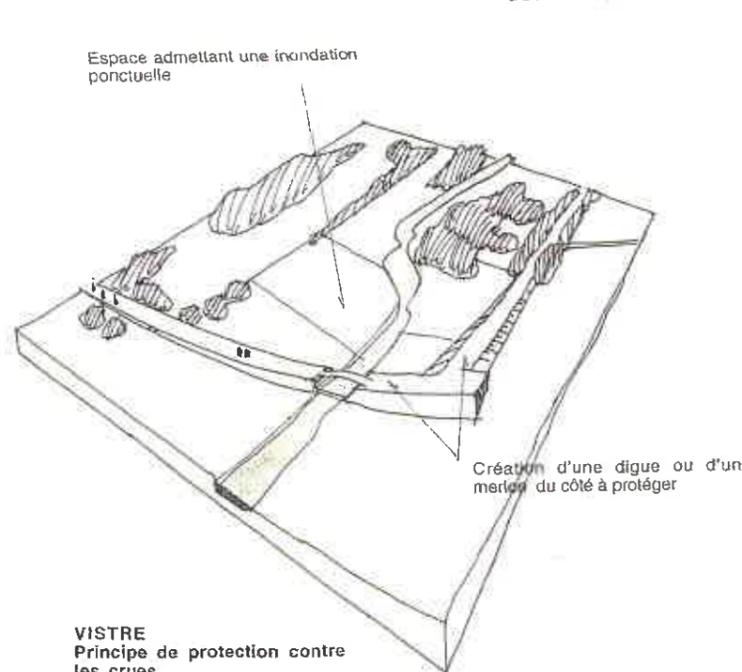
Espace admettant une inondation ponctuelle

## Action 16 - Le Vistre

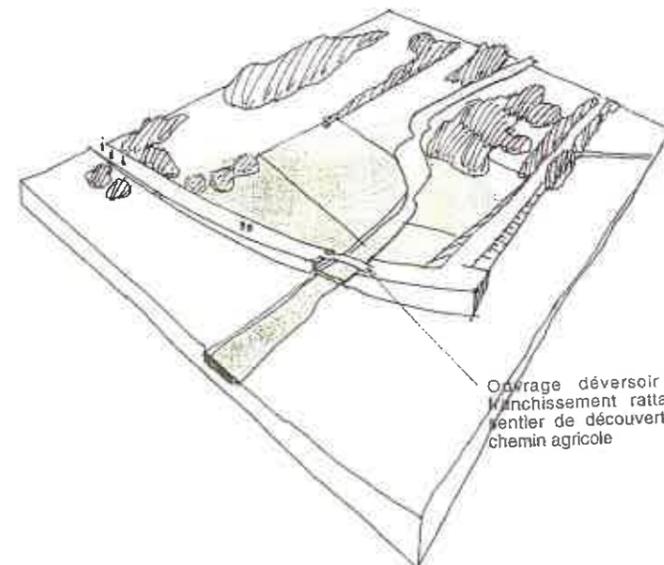
Intervention de surface sur l'emprise de la rivière (emprise normale et exceptionnelle).

→ Aménagements de paliers sur le Vistre : successions de seuils, poches, "bassins". Son écoulement se ferait donc par gradation selon le débit sur des surfaces d'épandages dessinées.

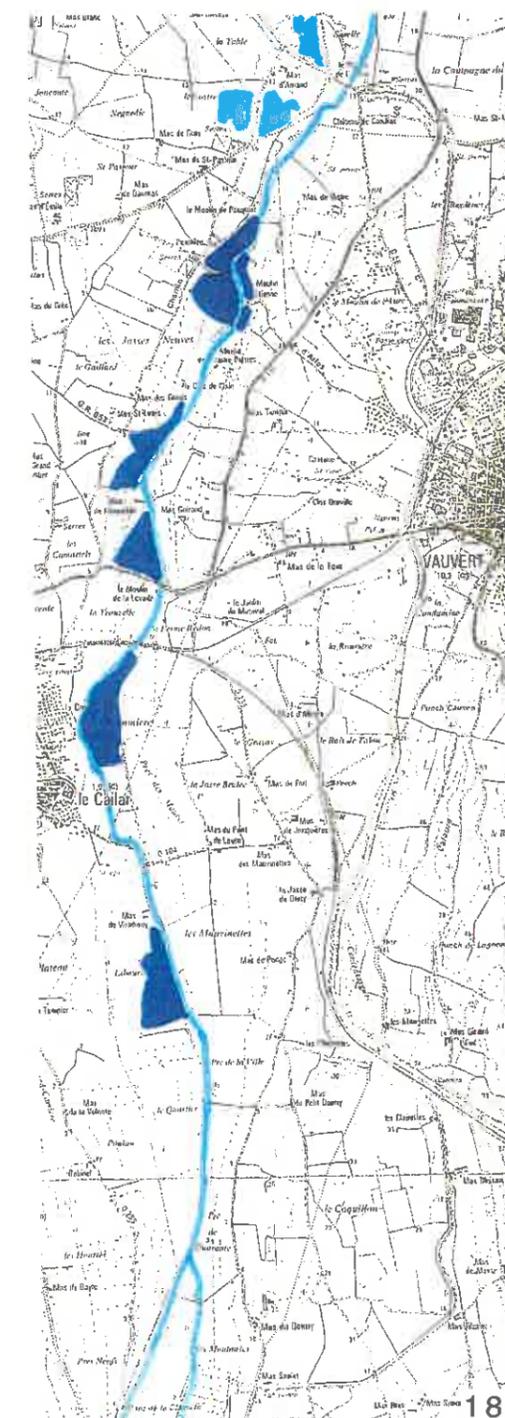
→ Nécessité de gérer ce cours d'eau dans sa globalité, d'amont en aval hors des limites de la Petite Camargue avec toutes les communes concernées.



**VISTRE**  
Principe de protection contre les crues  
Bassin d'orage



Ouvrage déversoir avec un franchissement rattaché à un sentier de découverte ou à un chemin agricole



## Action 17 - La publicité et la signalétique

Au thème de la publicité peut être adjoint un second thème lié aux aménagements de supports d'information: la signalétique.

La disposition des panneaux publicitaires et de signalétique doit être étudiée et coordonnée selon les mêmes principes d'aménagement.

Panneaux publicitaires et signalétique routière, d'information doivent faire l'objet d'une approche globale, simultanée.

### La publicité

Outre l'application des règlements nationaux, l'affichage publicitaire peut obéir à un règlement local de publicité en rapport avec les textes nationaux existants.

Il existe aujourd'hui un tel règlement sur les communes de St-Gilles et Vauvert. Chaque commune adapte le règlement national sur l'affichage publicitaire et sur les enseignes selon ses caractéristiques et exigences territoriales.

Le contrôle des dispositifs est à la charge des communes concernées. Il est proposé dans le cadre du Plan Paysage:

- une harmonisation des principes et des pratiques. Pour ce faire, un guide de l'affichage pourrait être établi.
- une campagne de mise aux normes des dispositifs existants associant communes et gestionnaires des voies.
- une mise au point des règlements locaux de publicité existants.

### La signalétique

Une démarche signalétique est à mettre en place sur l'ensemble du territoire intercommunal: l'échelle du Syndicat Mixte est ici nécessaire pour une bonne coordination des éléments d'information.

Elle marque ainsi le domaine d'intervention et de gestion des services publics et se distingue donc de l'affichage publicitaire d'ordre privé.

La signalétique concerne les informations routières, touristiques, les sites et monuments protégés: terrains acquis par le Conservatoire du Littoral et par le Département à l'aide de la Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles. Elle touche aussi les aménagements des surfaces artisanales et industrielles, les aménagements fluviaux et maritimes.

Une signalétique de services de proximité complète cette démarche, elle démontre un intérêt et un soin apportés à la vie quotidienne des habitants.

Un projet de signalétique est à élaborer depuis l'échangeur de Gallargues sur l'autoroute A9: un balisage des voies routières majeures et secondaires constituera un circuit à

travers le territoire de la Petite Camargue.

Ces circuits peuvent être ponctués de points d'information correspondant aux points hauts (voir Action 9).

Le projet intercommunal de signalétique est indispensable pour conforter l'image identitaire de la Petite Camargue offerte aux visiteurs.

## Action 18 - Les réseaux aériens

Ce thème touche toutes les communes.

Il est en fait à aborder à travers les thèmes majeurs (les 16 actions principales).

Les réseaux aériens concernent les grandes lignes (domaine du transport), les lignes moyennes, les lignes urbaines et péri-urbaines.

En Petite Camargue, ces réseaux sont gérés par le **Syndicat d'Electrification du Vistre** qui couvre 20 communes.

Ce syndicat s'occupe des lignes téléphoniques (Telecom), de l'électrification et de l'éclairage (EDF et Communes); il ne gère pas les réseaux de transport EDF.

4 des 8 communes sont en régime urbain (Aigues-Mortes, Aimargues, Le Grau-du-Roi et St-Gilles).

Le souci premier du Syndicat d'Electrification du Vistre est l'amélioration dans les villages de l'éclairage public et de la mise en souterrain des réseaux.

La Petite Camargue est l'un des points noirs recensés en application de la circulaire du 5 Novembre 1993.

Suite au Plan Paysage, il est désormais nécessaire de faire ressortir des priorités d'interventions sur les grandes lignes; lignes moyennes et lignes urbaines:

- localisation des secteurs d'intervention,
- qualification et hiérarchie de ces interventions selon leurs niveaux d'exigence (opération dite de 'prestige' ou de 'confort')

Ces interventions peuvent être du type:

- enfouissement (en agglomération, en milieu rural),
- traitement direct des fils (en agglomération),
- traitement cohérent entre végétation et implantations des supports des lignes (milieu rural),
- construction même des lignes aériennes: traitement des supports (pylônes).

La seconde phase 'Projet' du Plan Paysage sur la Petite Camargue nous permet maintenant de dégager des axes de projet selon une stratégie globale exprimant une volonté politique intercommunale.

Désormais, nous pouvons distinguer les projets globaux suivants :

- Définition et détermination du lieu du projet et de la mémoire.
- Création des 3 portes de la Petite Camargue :
  - Entrée terrestre par Aimargues, le Cailar et Vauvert.
  - Entrée maritime par le Grau-du-Roi et Aigues-Mortes.
  - Entrée fluviale par St-Gilles.
- Définition d'un projet global sur le Canal du Rhône à Sète : il est à la fois une limite entre les terres hors d'eau au Nord et les surfaces lacustres au Sud et un vecteur des activités touristiques (liaison piétonne, cycliste) et économiques (transport fluvial par bateaux vers les autres canaux, ports).  
Les rives du Canal deviennent un des lieux de découverte et de liaison 'écologique' de la Camargue.

L'étude doit aussi définir le contexte économique et social des exploitations agricoles :

- Anticipation et gestion des types d'agriculture, valorisation des mas.  
Une étude globale sur l'évolution des mas en mutation et aujourd'hui indispensable. Elle est révélatrice d'une nouvelle orientation de l'occupation du territoire, de nouvelles activités permanentes qui peuvent permettre de gérer à long terme l'ensemble du territoire.
- Valorisation d'une agriculture : les appellations contrôlées...
- Contrôle du foncier (Zone de préhension au titre des espaces naturels sensibles et rôle du Conservatoire du Littoral).
- Participation des Salins du Midi à la découverte et à l'image agricole et industrielle de la Petite Camargue à travers leur site clos.
- Valorisation des marais et étangs tout en maintenant à la fois leurs exploitations économiques et les sites de

La volonté politique globale sur les 8 communes est aujourd'hui à prolonger, à continuer à l'échelle communale : échelle opérationnelle pour les projets.

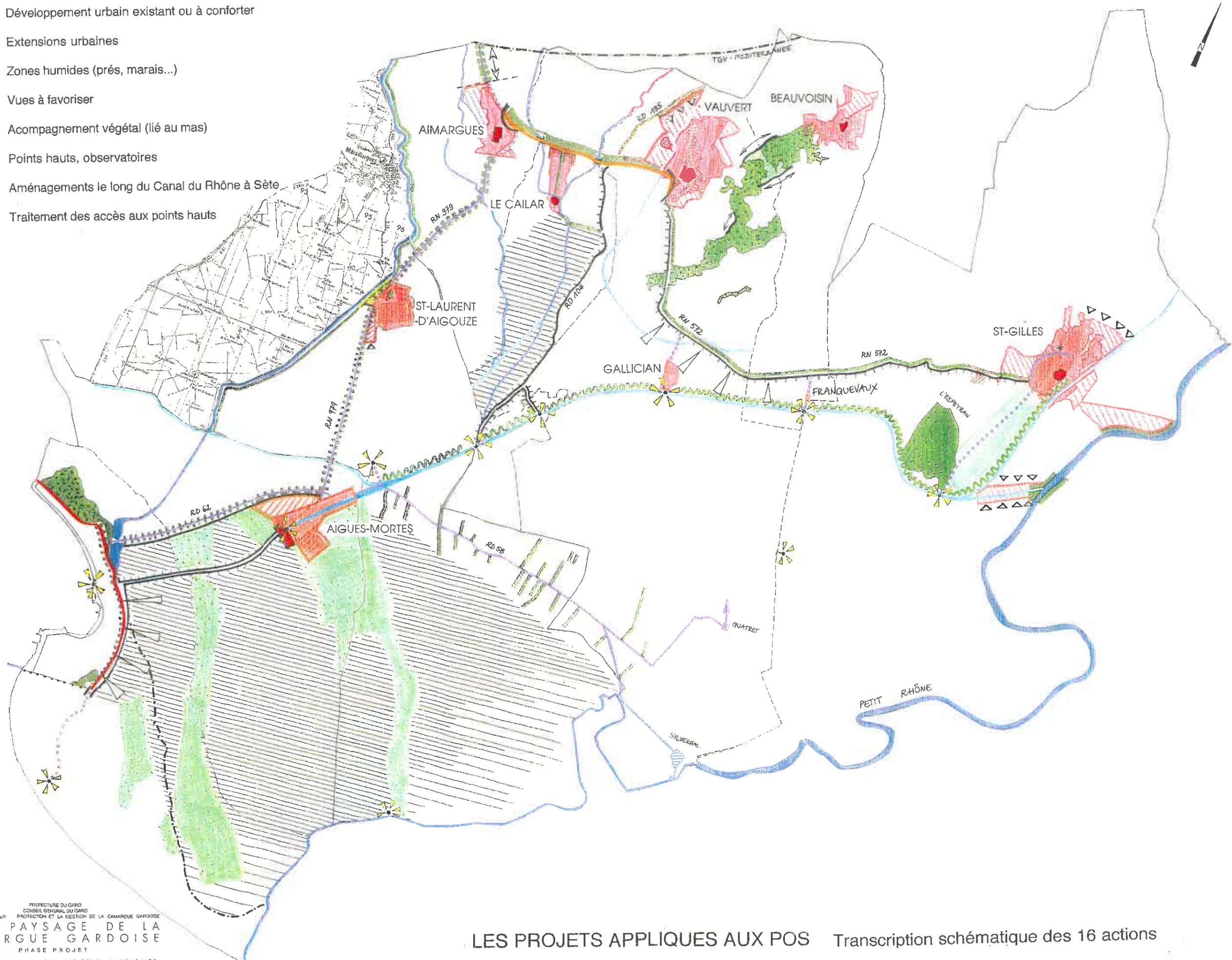
Les collectivités locales doivent maintenant s'approprier les différents projets proposés à travers leur Plan d'Occupation des Sols (et notamment à travers le volet paysager du POS). A l'échelle communale, les projets et directions de projets proposés sont :

- **Commune d'Aimargues**
  - Créer la porte Nord de la Camargue Gardoise en traitant la voie depuis l'échangeur autoroutier jusqu'à la RN 572.
  - Projet sur la RD 979 (Voir St Laurent-d'Aigouze).
  - L'arrivée de la ligne TGV : L'ouvrage SNCF ne constitue pas la limite Nord de la ville, il ne doit donc pas apparaître comme la porte d'entrée d'Aimargues et donc de la Petite Camargue.
- **Commune du Cailar**
  - Créer la porte Nord de la Camargue Gardoise et l'entrée du village à partir de la RN 572.
  - Proposer une limite à l'extension urbaine à l'Est et au Nord de l'agglomération sur la RN 572.
  - Valoriser les abords du Vistre et les Prés du Cailar.
  - Réflexion sur l'évolution et la reconversion des mas (voir Vauvert).
- **Commune de Vauvert**
  - Créer la porte Nord de la Camargue Gardoise et qualifier les autres entrées de la ville (inclure les abords du château de Candiac).
  - Dessiner une nouvelle limite à l'agglomération au Sud/Ouest, tenant compte de la volonté de déviation de la RN 572 et le projet actuel d'extension urbaine (opération 'greffe').
  - Exploiter la présence du Canal du Bas Rhône et de l'esplanade existants.
  - Valoriser les zones d'activités.

- Le hameau de Gallician : réfléchir sur l'urbanisme en site agricole ; lui associer une image d'habitat rural et non d'agglomération : développer ses caractéristiques propres, le préserver.

- **Commune de Beauvoisin**
  - Gérer les boisements des Costières avec la commune de Vauvert.
  - Valoriser la route RN 572 entre les Costières et les terres basses ainsi que l'approche depuis la RN vers le hameau de Franquevaux.
  - Valoriser le patrimoine urbain et archéologique du hameau de Franquevaux : son développement doit se faire avec précaution.
- **Commune de St-Gilles**
  - Créer la porte fluviale de la Camargue Gardoise.
  - Dessiner les limites de l'agglomération : la limite Sud selon le projet de déviation de la RN 572, les limites Nord, Est et Ouest de St-Gilles ainsi que ses entrées (Chemin communal menant à l'Espeyran).
  - Dessiner la zone d'activités et le chantier naval entre le Petit Rhône et le Canal du Rhône à Sète, les rives du Canal.
  - Valorisation du patrimoine historique et architectural entre l'abbaye de St-Gilles et le château de l'Espeyran
- **Commune de St-Laurent d'Aigouze**  
La Route Départementale 979 est l'élément routier porteur de tous les projets de la Commune :
  - Trouver un nouveau rapport entre le fleuve du Vidourle et l'agglomération grâce à la RD 979, voie intermédiaire.
  - Requalifier la RD 979 longeant le village entre les deux entrées Nord et Sud (notion de sécurité routière et projet urbain).
  - Traiter les deux entrées vers le centre du village.

-  Développement urbain existant ou à conforter
-  Extensions urbaines
-  Zones humides (prés, marais...)
-  Vues à favoriser
-  Accompagnement végétal (lié au mas)
-  Points hauts, observatoires
-  Aménagements le long du Canal du Rhône à Sète
-  Traitement des accès aux points hauts



PREFECTURE DU GARD  
 CONSEIL GENERAL DU GARD  
 SYNDICAT MIXTE POUR  
 PROTECTION ET LA GESTION DE LA CAMARGUE GARDOISE  
**PLAN PAYSAGE DE LA  
 CAMARGUE GARDOISE**  
 PHASE PROJET  
 ALAIN MARGUERIT, PAYSAGISTE DPLG, MANDATAIRE  
 CHRISTINE ANCEY, ARCHITECTE ASSISTANTE  
 GILLES AMPHOUX, PAYSAGISTE DPLG, JUIN 96

**LES PROJETS APPLIQUES AUX POS** Transcription schématique des 16 actions

- Considérer l'implantation d'une nouvelle zone d'activités artisanales en limite de l'agglomération, le long de la RD 979 ? ou appuyer le développement des activités artisanales sur le projet urbain du centre du village ?

- **Commune d'Aigues-Mortes**

- Créer la porte maritime de la Camargue Gardoise grâce au chenal maritime reliant Aigues-Mortes au Grau-du-Roi et grâce à la Route Départementale 62 (Voir le Grau-du-Roi).
- Aménager la RD 62 pour offrir une nouvelle approche de l'agglomération d'Aigues-Mortes (de ses remparts), et des milieux lacustres traversés.
- Définir le rôle de la RD 62 en tant que limite de la ville.
- Engager une démarche de projet urbain sur l'agglomération en "réconciliant" la ville originelle fortifiée et ses extensions modernes.
- Réhabiliter le Canal du Rhône à Sète (et ses branches) : élément structurant du projet urbain.

- **Commune du Grau du Roi**

- Créer la porte maritime de la Camargue Gardoise grâce au chenal maritime reliant Aigues-Mortes au Grau-du-Roi et grâce à la Route Départementale 62 (Voir Aigues-Mortes).
- Requalifier l'embouchure du fleuve du Vidourle à proximité de la RD 62 et du chenal maritime.
- Affirmer de nouvelles limites urbaines vers le Nord-Est, (vers les milieux lacustres) selon les routes RD 62 b et RD 265 d et vers le Sud (vers l'Espiguette).

L'identification de ces divers projets est à considérer dans une dynamique de l'échelle du territoire de la Petite Camargue, il est donc nécessaire de faire accepter et valider ces actions par le Syndicat Mixte de la Camargue Gardoise et par chaque commune avant de les développer ultérieurement auprès de chaque collectivité locale.