



GRAND CAHORS

**ÉLABORATION DU PLAN-GUIDE
ET MOE URBAINE DU PPA ENTRÉE SUD**

PLAN GUIDE
16 DÉCEMBRE 2025

AGENCE ANTOINE MUSARD - URBANISTE ARCHITECTE MANDATAIRE

ATELIER GAMA PAYSAGISTE / ENVIRONNEMENT
TERRE D'AVANCE PROGRAMMATION ÉCONOMIQUE & USAGES
SOCLE URBAIN - EXPERTISE COMMERCE
YURBAN - MONTAGE OPÉRATIONNEL
SUEZ - VRD, HYDRAULIQUE ET ENVIRONNEMENT
CITEC - MOBILITÉS

AAM
AGENCE ANTOINE MUSARD URBANISME ARCHITECTURE



CENTRE-VILLE DE
CAHORS

FAUBOURG DE
BARTASSEC

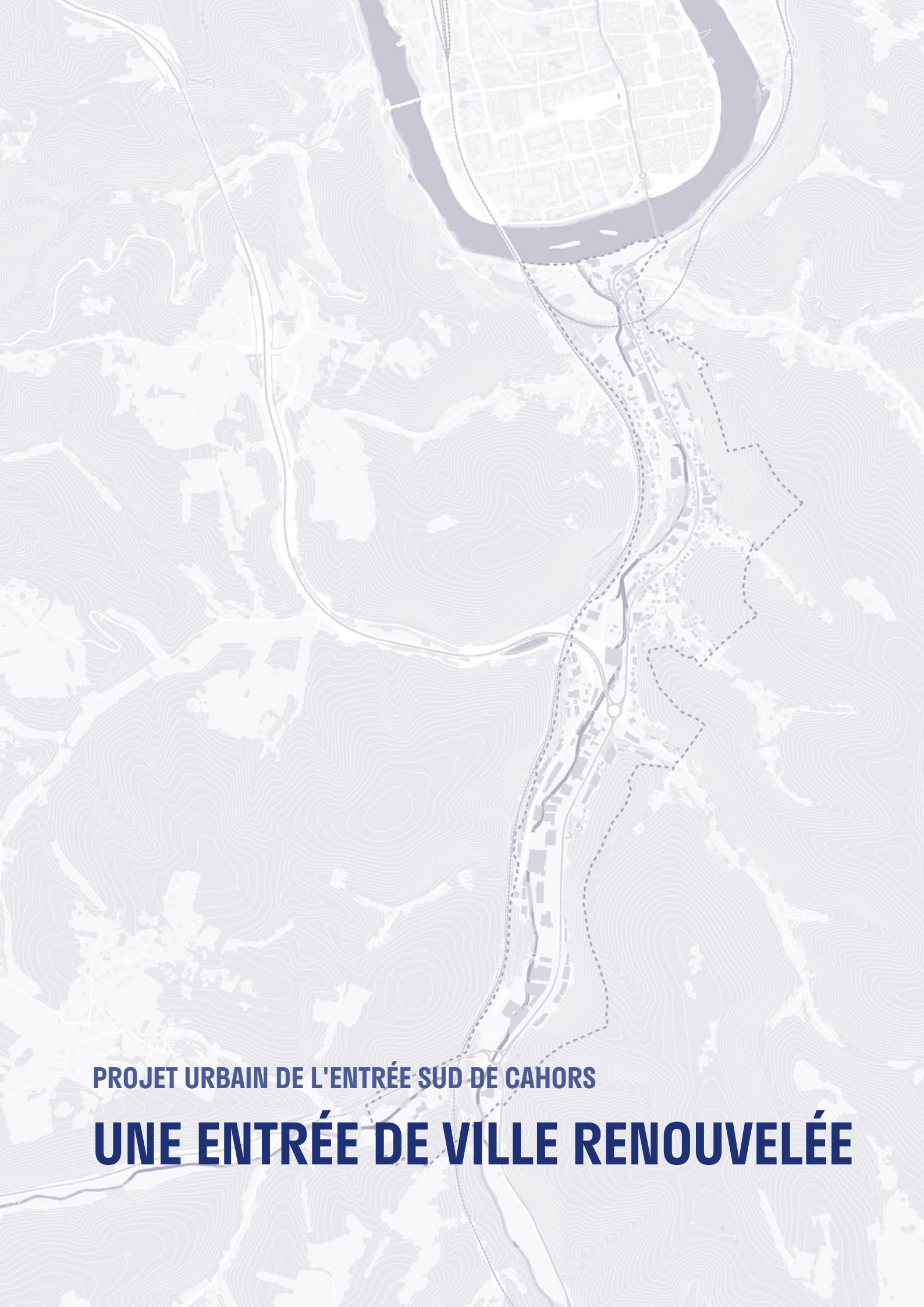
GIRATOIRE
DE LA BEYNE

ZONE COMMERCIALE
DE BARTASSEC

GIRATOIRE DU
ROC DE L'AGASSE

SOMMAIRE

UNE ENTRÉE DE VILLE RENOUVELÉE	p.05
LES MOBILITÉS	p.13
LES LOGIQUES HYDRAULIQUES	p.35
LE PAYSAGE	p.47
LA PROGRAMMATION	p.85
LES ADRESSES URBAINES	p.105
LE MONTAGE OPÉRATIONNEL	p.139
ORIENTATIONS FINANCIÈRES	p.151
VOLET TECHNIQUE	p.161
 LIVRABLES ANNEXES	

A topographic map of Cahors, France, showing the Garonne river and surrounding terrain. The map features contour lines indicating elevation. A city grid is visible in the upper right, while the rest of the map shows a mix of urban areas and open land. Overlaid on the map are various urban planning lines: a dashed line outlines a specific area of interest, and solid lines represent proposed or existing infrastructure like roads and railways. The text is positioned in the lower left, over a less developed area of the map.

PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS

UNE ENTRÉE DE VILLE RENOUVELÉE

UNE FABRIQUE DE LA VILLE RENOUVELÉE

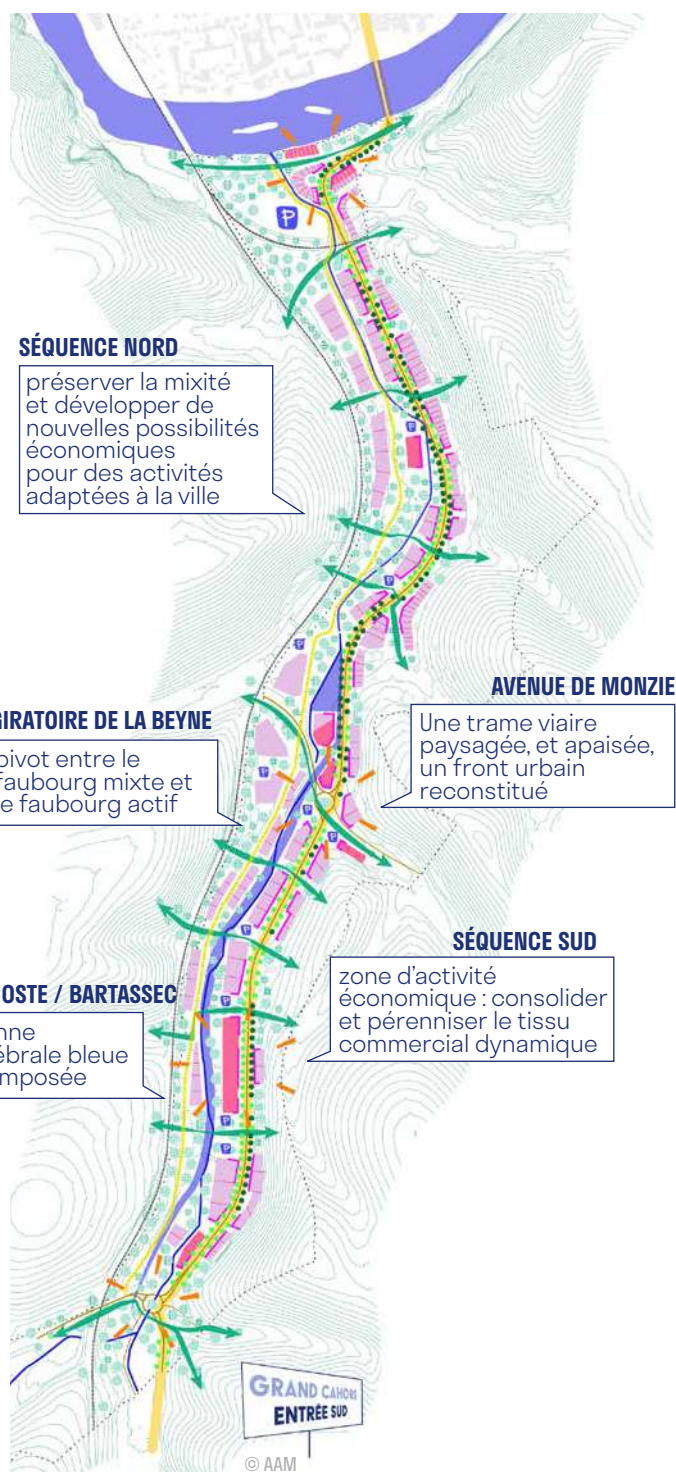
UN PROJET A L'INTERFACE DES LOGIQUES DE HYDRAULIQUES, DE MOBILITÉS, DE PAYSAGE ET D'INTENSIFICATION URBAINE

Jusqu'aux **années 50**, le paysage agricole et naturel dominait les abords de la route de Toulouse. Le site était un espace rural traversé par des infrastructures de transport (route, voie ferrée).

La **seconde moitié du XXe siècle** transforme progressivement l'espace rural en un espace artificialisé : la zone commerciale attractive se développe en l'entrée sud de Cahors.

Les **valeurs du territoire** doivent se rééquilibrer pour un développement urbain attractif et durable.

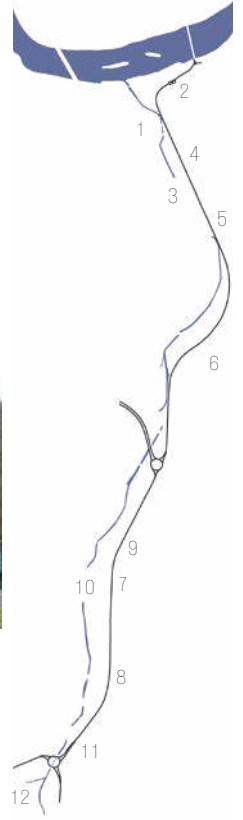
Il imbriquera l'ensemble des valeurs du territoire : fonction hydraulique, mobilités partagées, grand paysage et fonctions économiques bonifiées.



légende

- avenue
- front urbain
- ensembles bâtis
- locomotives urbaines
- ✶ zone à enjeux majeurs

- ↔ liens paysagers
- Lacoste recomposé
- zones végétales
- alignement de platanes existants et projetés
- P parkings mutualisés



UNE ENTRÉE DE VILLE URBAINE ET PAYSAGÈRE

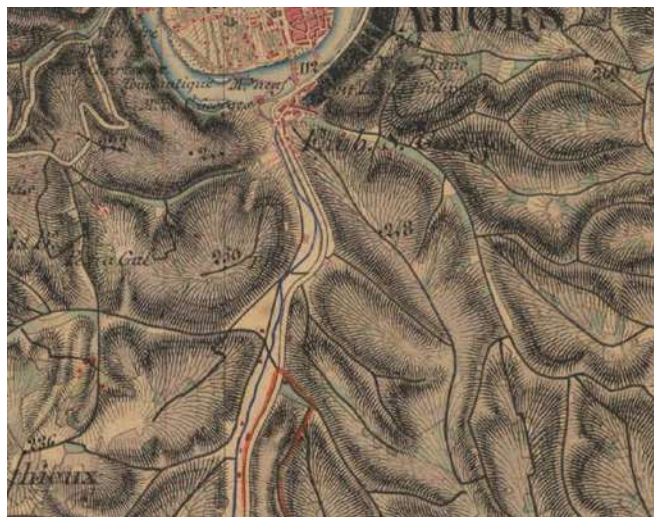
Jusqu'au milieu du XX siècle, l'entrée sud de Cahors préserve une physionomie de vallée ouverte et agricole.

À compter des années 1950, l'urbanisation commerciale et artisanale se développe au détriment des enjeux hydraulique et de la qualité paysagère, effaçant progressivement la relation au Lacoste, à la vallée et aux coteaux.

Le projet vise à retrouver un équilibre entre développements urbains et grand paysage, vecteur d'attractivité et de résilience face aux risques d'inondation.



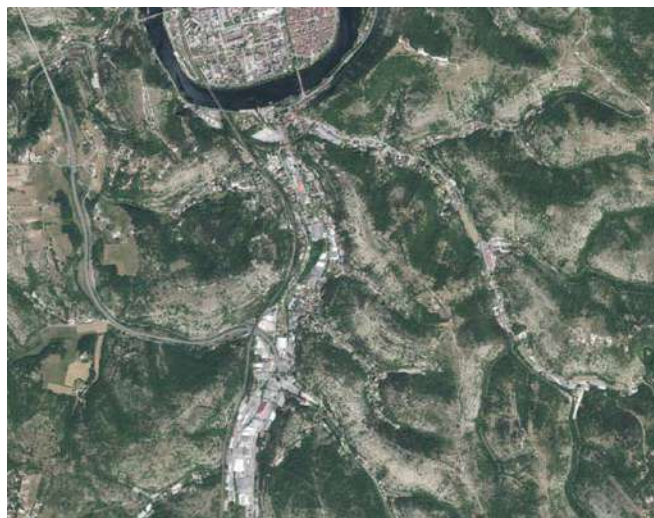
Topographie



Etat major XIXème (source : IGN)



Années 50 (source : IGN)



Aujourd'hui (source : IGN)

Le viaduc ferroviaire marquait historiquement l'entrée dans la « Ville » de Cahors par le faubourg Saint-Georges. Il a progressivement perdu ce rôle, aujourd'hui peu lisible et engoncé dans le tissu du faubourg, sans mise en valeur particulière.

Le projet urbain est l'occasion de réinventer ces logiques de séquences d'entrée de ville comme transition accueillante et paysagère entre Lot et cœur historique de Cahors.



Le Grand Arbre,
1945, Eugène Pujol
Vue du faubourg Saint George,
Source : Musée Henri Martin

Exemple d'évolution de l'avenue de Monzie au XXIème siècle



Jusqu'au début du XX siècle ...

Une rive ouverte sur le Lacoste / une rive construite
Des alignements d'arbres continus
Une entrée de ville marquée par le "seuil" du viaduc ferroviaire



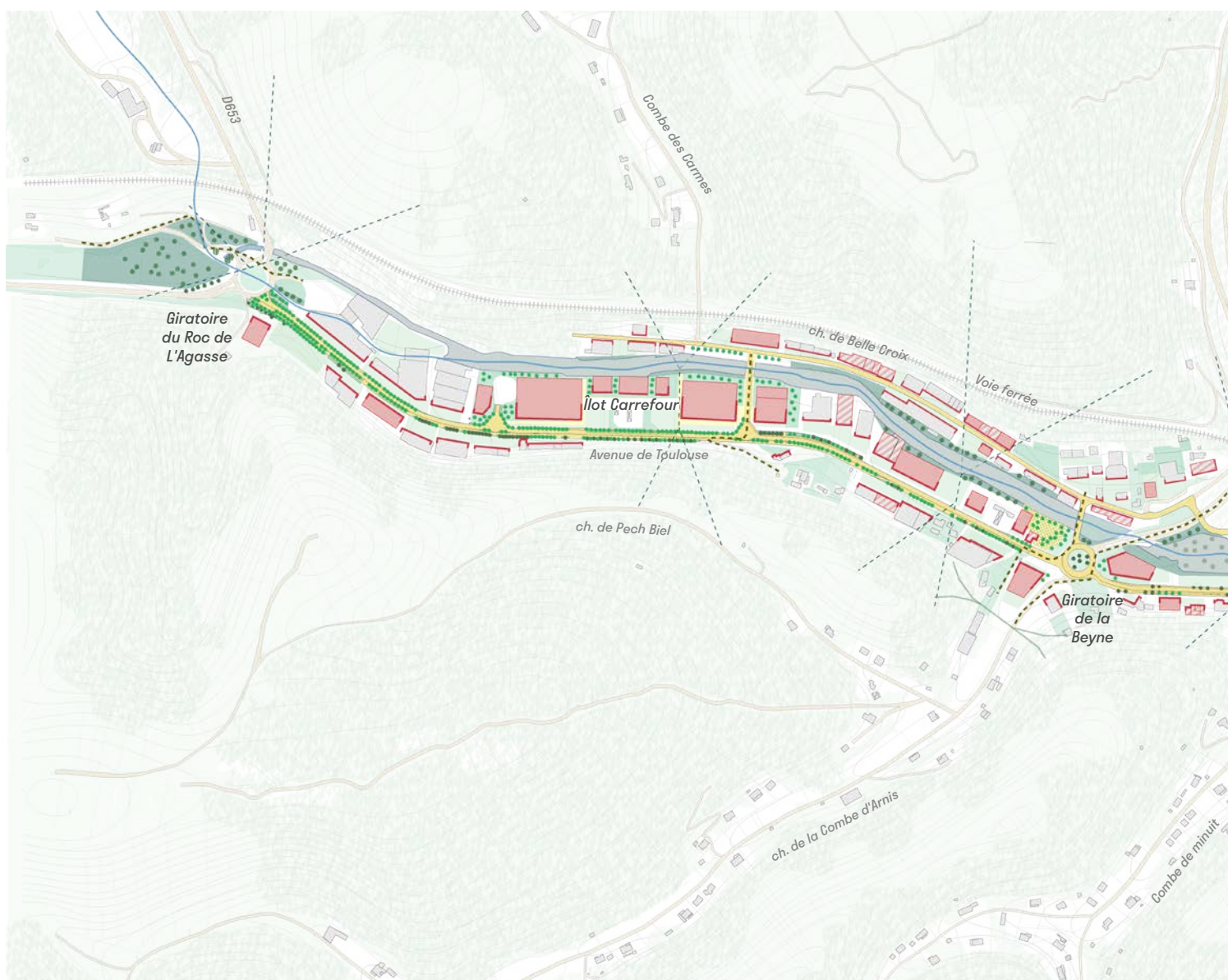
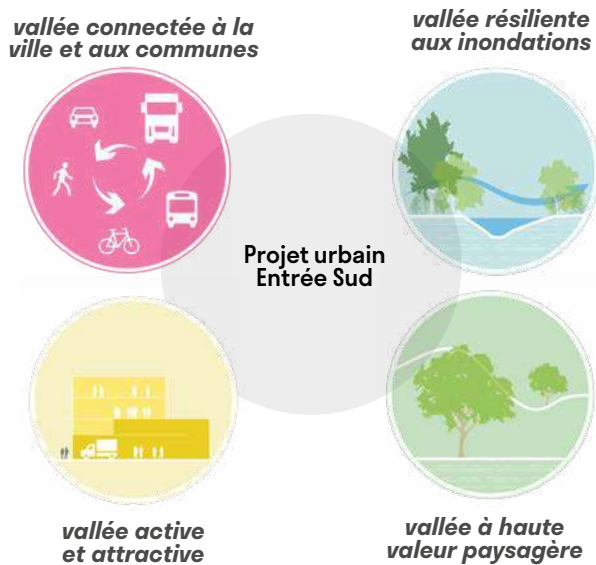
Après les années 1970 ...

Plus d'ouvertures visuelles vers le Lacoste
Une suppression progressive des alignements d'arbres
Des espaces publics dédiés à la voiture
Peu de renouvellement mis à par les nouvelles constructions Le "viaduc ferroviaire" perd son rôle de seuil urbain

LE PLAN GUIDE

Le plan guide réaffirme l'Entrée Sud de Cahors comme un écosystème urbain et naturel, dans lequel chaque valeur du territoire contribue à l'attractivité du territoire.

C'est une nouvelle approche qui équilibre les enjeux de développement urbain, de qualité paysagère, d'accessibilité et de résilience face aux inondations.



l'entrée de ville

- avenue structurante*
- voies secondaires et transversales*
- arrêts de bus*
- alignement structurant*
- espaces publics piétons, places*
- P *parkings publics*

la figure hydraulique

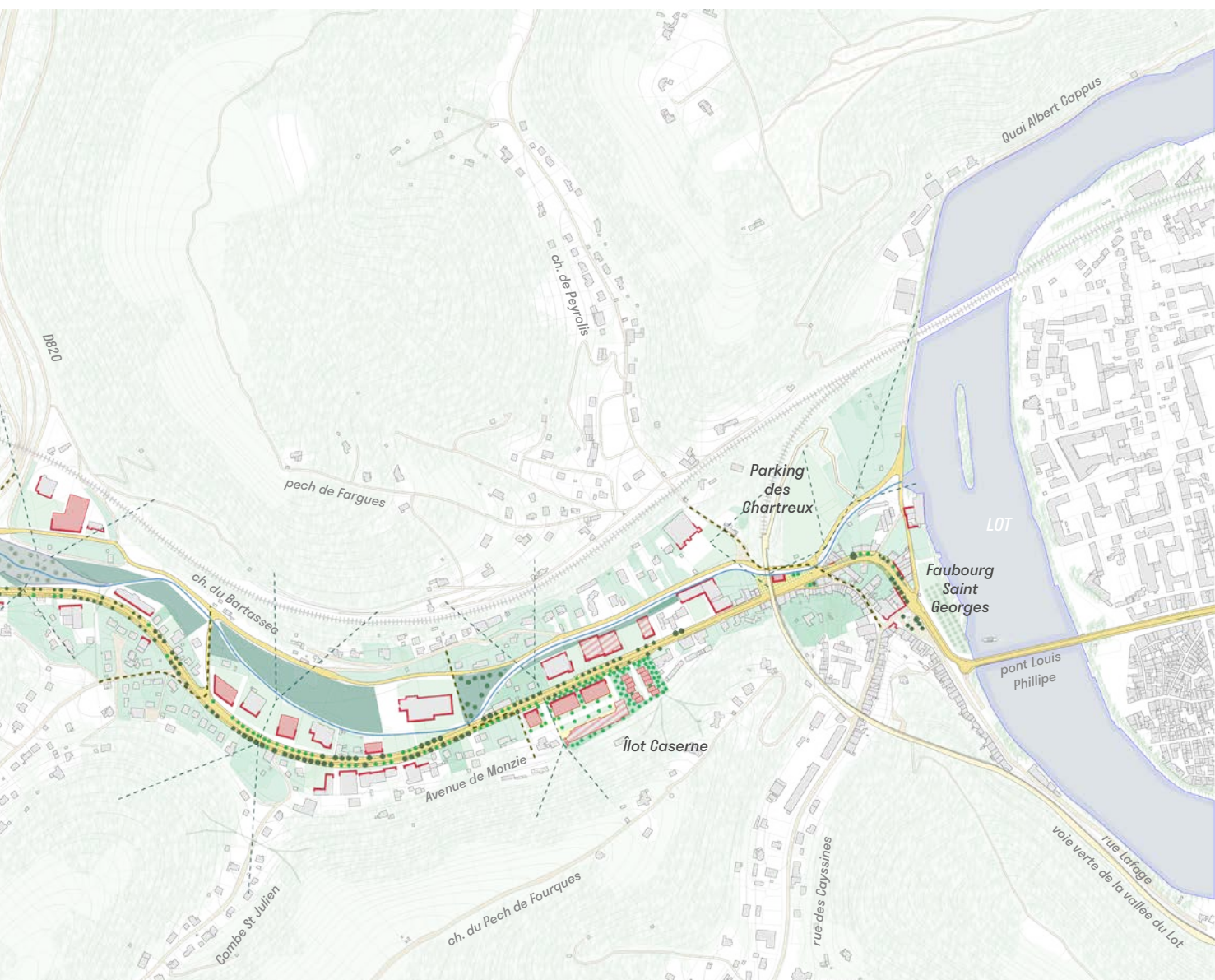
- lit mineur du Lacoste*
- élargissement du Lacoste renaturé*
- zones d'expansion des crues et/ou aménagement du lit moyen*

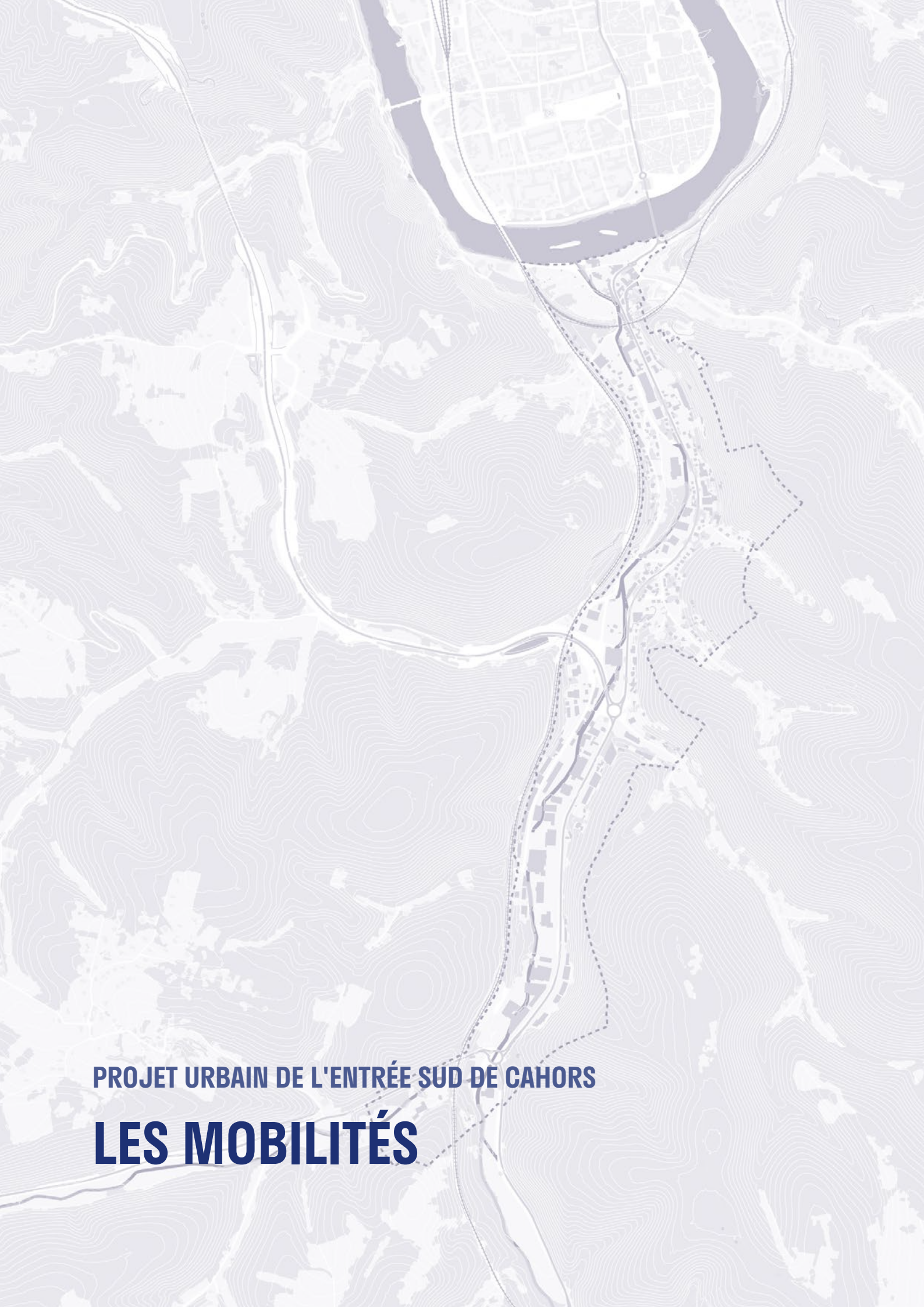
la figure paysagère

- transversales paysagères*
- continuités végétales*
- végétalisation des lots privés*
- ouvertures sur les coteaux*

renouvellement urbain

- constructions bâties*
- rénovations bâties*
- front urbain*



A topographic map of Cahors, France, showing the Garonne river and surrounding terrain. The map features contour lines indicating elevation. Overlaid on the map are various urban planning elements: a solid line representing a proposed urban boundary or project area, a dashed line representing a different boundary or zone, and a network of lines representing roads and infrastructure. The town of Cahors is visible in the upper right, situated on a peninsula.

PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS

LES MOBILITÉS

APAISER ET DIVERSIFIER LES MOBILITÉS

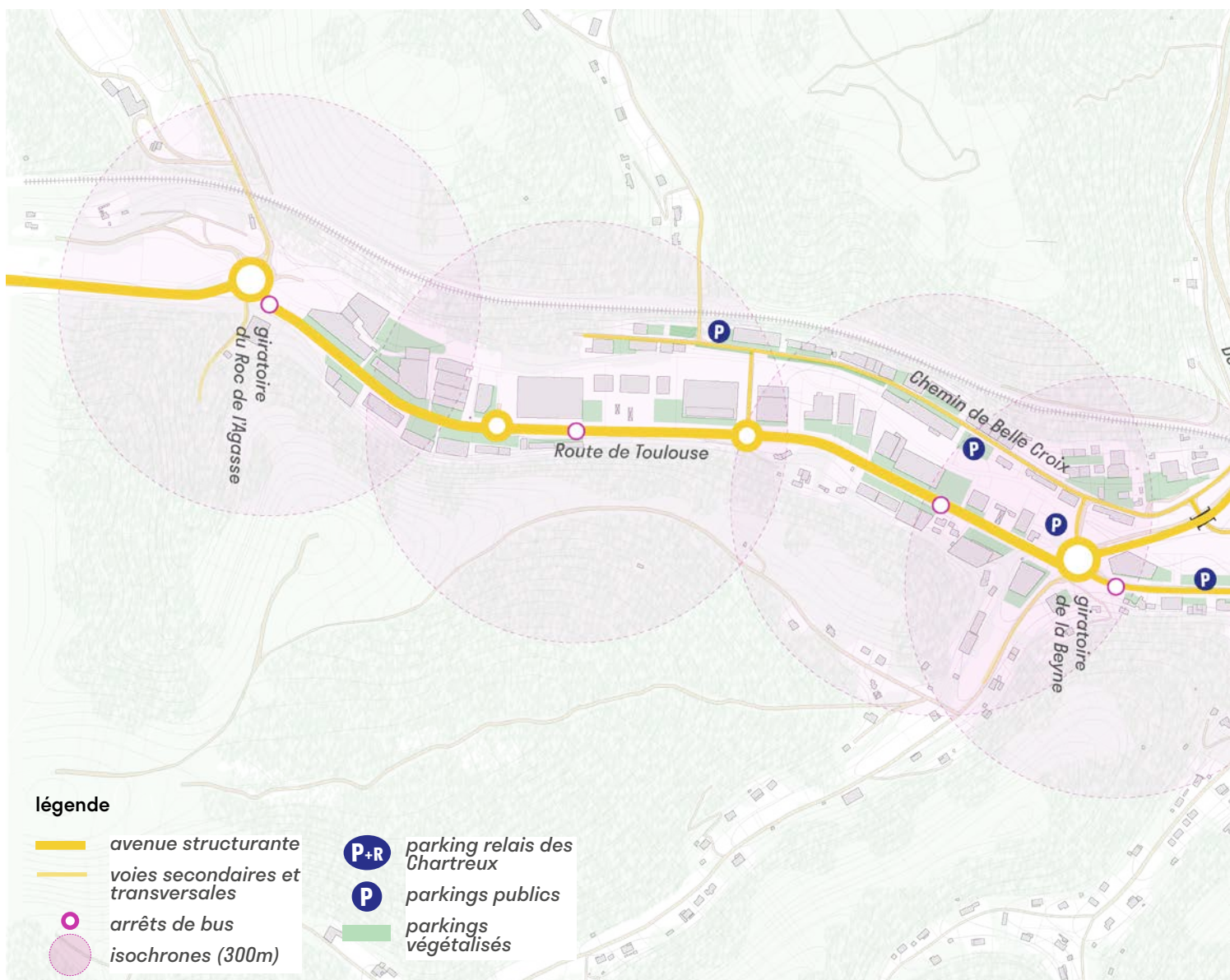
D'UNE LOGIQUE DE ROUTE À UNE AVENUE STRUCTURANTE ET SÉQUENCÉE

L'enjeu d'accessibilité et de connexions est majeur pour ce territoire organisé autour de la route de Toulouse, entrée de ville et polarité économique de premier plan.

L'urbanisation contemporaine de l'entrée sud de Cahors a jusqu'ici privilégié les accès routiers automobiles et poids lourds. Face aux enjeux de requalification et de densification du secteur, les modes d'accessibilité doivent se renouveler et se diversifier, sans minimiser la part modale routière et logistique toujours indispensable aux activités du secteur.

La requalification multimodale de la route de Toulouse et de l'avenue de Monzie est un levier de transformation du territoire, renouvelant à la fois les modes d'accès et la perception de cette entrée de ville.

L'accessibilité multimodale est un élément clé de l'attractivité urbaine, pour les secteurs économiques et commerciaux comme pour l'image de l'ensemble du quartier.

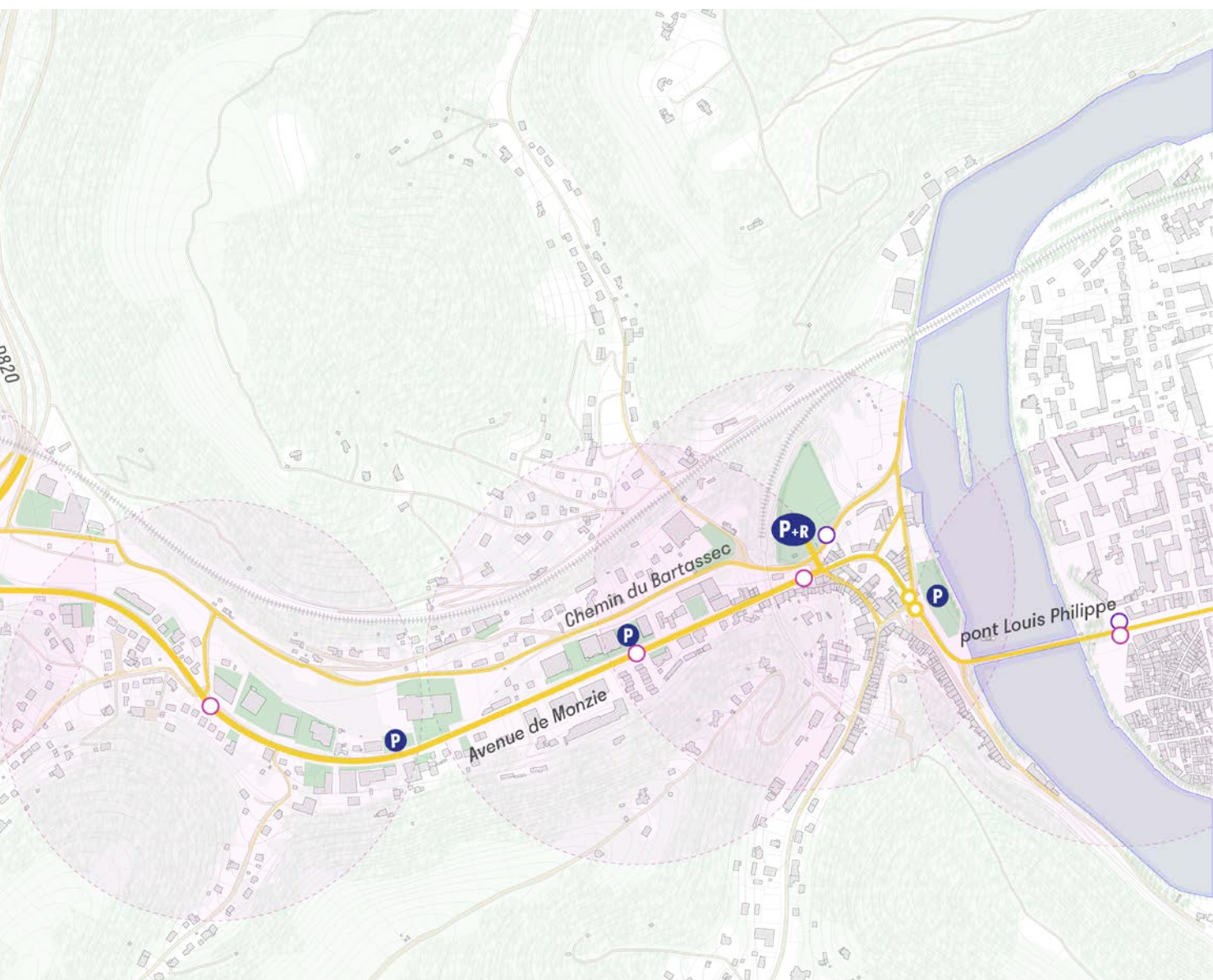




Un univers conçu pour la vitesse
Aujourd'hui, l'automobile et les poids
lourds priment sur les autres modes



Le piéton au cœur des aménagements
Demain : une offre de mobilité
complémentaire pour TOUS les modes



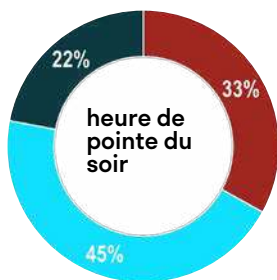
LES MOBILITÉS VIAIRES

Une entrée de ville structurante

Aujourd'hui, bien qu'il constitue un lien structurant en termes de mobilité routière, l'axe route de Toulouse - avenue de Monzie demeure une coupure à l'échelle locale. La première action pour rendre ce territoire plus accessible consiste à agir sur cette infrastructure comme armature et levier du renouvellement des mobilités et de l'identité du secteur.

Sur la route de Toulouse et l'avenue de Monzie, les flux routiers sont très importants notamment sur les heures de pointes du matin et du soir avec près de 1000 véhicules/h et des vitesses de circulation élevées.

La majorité des flux est en lien directement avec l'accessibilité de la zone d'activité, provoquant de nombreux mouvements de tourne-à-gauche qui détériorent la fluidité du trafic. La présence d'une voie dédiée aux tourne-à-gauche sur la route de Toulouse limite les effets de congestion mais confère à la route un profil très large et très routier qui explique les vitesses de circulation élevées.



L'avenue : un nouveau profil multimodal

Repenser l'entrée sud permet de développer des solutions de mobilité adaptées et multimodales, en lien avec les besoins actuels et futurs.

Parcourir à vélo l'avenue de Toulouse, cheminer à pied, ou emprunter le réseau de transports en commun participera d'une offre de mobilité diversifiée, adaptée aux besoins et aux temporalités de chacun.

• Sur l'avenue de Toulouse, la suppression de la voie de tourne-à-gauche permet de repenser l'aménagement de la voirie. Le profil courant de la route sera réduit à 6,20m de façon à conférer à l'avenue un caractère paysager et urbain plus apaisé, tout en conservant les fonctions routières nécessaires au bon fonctionnement de la zone.

Afin de limiter les risques de saturation et les remontées de files, les nouveaux plans de circulation proposent la création de deux nouveaux giratoires entre le giratoire du Roc de L'Agasse et le giratoire de La Beyne (ITER, schéma directeur de circulation, 2024).

répartition des flux sur la route de Toulouse et l'avenue de Monzie

- desserte secteur nord
- desserte secteur sud
- flux de transit



- Sur l'avenue de Monzie, il faut composer avec un profil de voirie contraint par le double alignement des platanes. Dans la logique de l'avenue structurante, la continuité de l'aménagement est recherchée avec la route de Toulouse. Le profil de la route est maintenu à 5,8m pour laisser de la place aux cycles, aux piétons et au paysage.
- Sur le faubourg Saint-Georges, la place de la voiture se fait moins importante. Le rétrécissement de la voirie est au bénéfice de l'élargissement des trottoirs et des espaces plantés. Le parking-relais des Chartreux permet de canaliser le flux routier vers le centre ville de Cahors. Son aménagement et son accessibilité sont étudiés.

Des cheminements secondaires apaisés

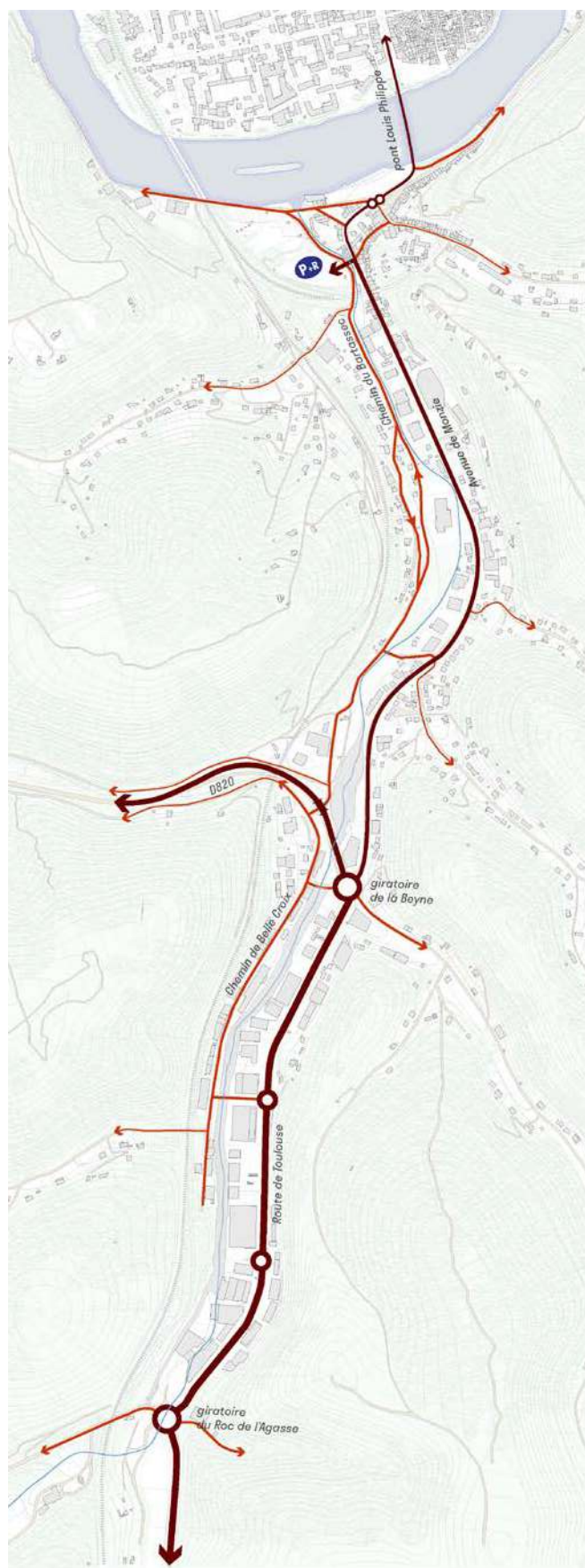
Sur le chemin de Belle Croix et le chemin du Bartassec, les flux sont faibles et équilibrés. Ce sont des voies de circulation et de desserte locales où les vitesses y sont réduites à 30 km/h.

- Sur le chemin de Belle Croix, des passages à vue paysagers jalonnent la voie pour favoriser des vitesses réduites et des traversées confortables. La suppression du stationnement spontané sur les trottoirs permettra de retrouver une plus grande place pour les modes actifs et le paysage.
- Sur le chemin du Bartassec, l'aménagement de la voirie en Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) sera pérennisé pour un partage de la voirie durable avec les modes actifs. Des passages à vue seront également mis en place dans la continuité du chemin de Belle Croix.

Des traversées entre l'axe principal et les voies secondaires sont aménagées régulièrement le long des 3,7km du parcours. Elles permettent de séquencer l'avenue et de desservir efficacement le second rideau commercial et habité.

légende

-  voies principales
-  voies secondaires
-  parking relais des Chartreux



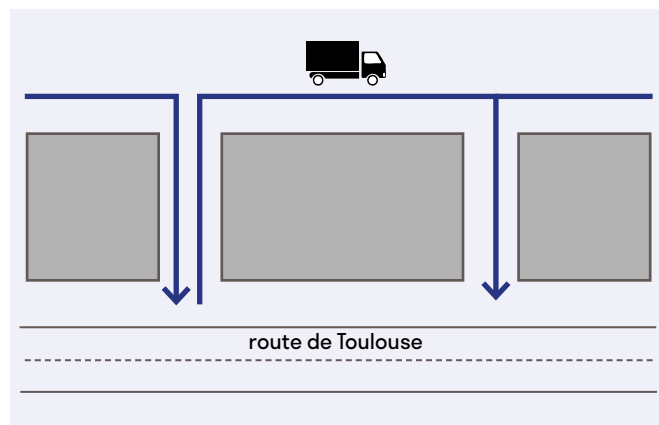
LA DESSERTE POIDS LOURDS

Assurer une bonne desserte logistique des lots

De par sa vocation actuelle et future, l'entrée sud accueille des activités économiques, productives ou industrielles qui impliquent des accès poids lourds (PL) clairs. Ces flux de véhicules "lourds" mais aussi de petites camionnettes nécessitent des accès lisibles depuis/vers les voies d'agglomérations, pour limiter leur circulation à des itinéraires identifiés.

Il s'agit à la fois d'assurer la fonctionnalité des îlots recomposés et de garantir une bonne intégration de cette desserte technique :

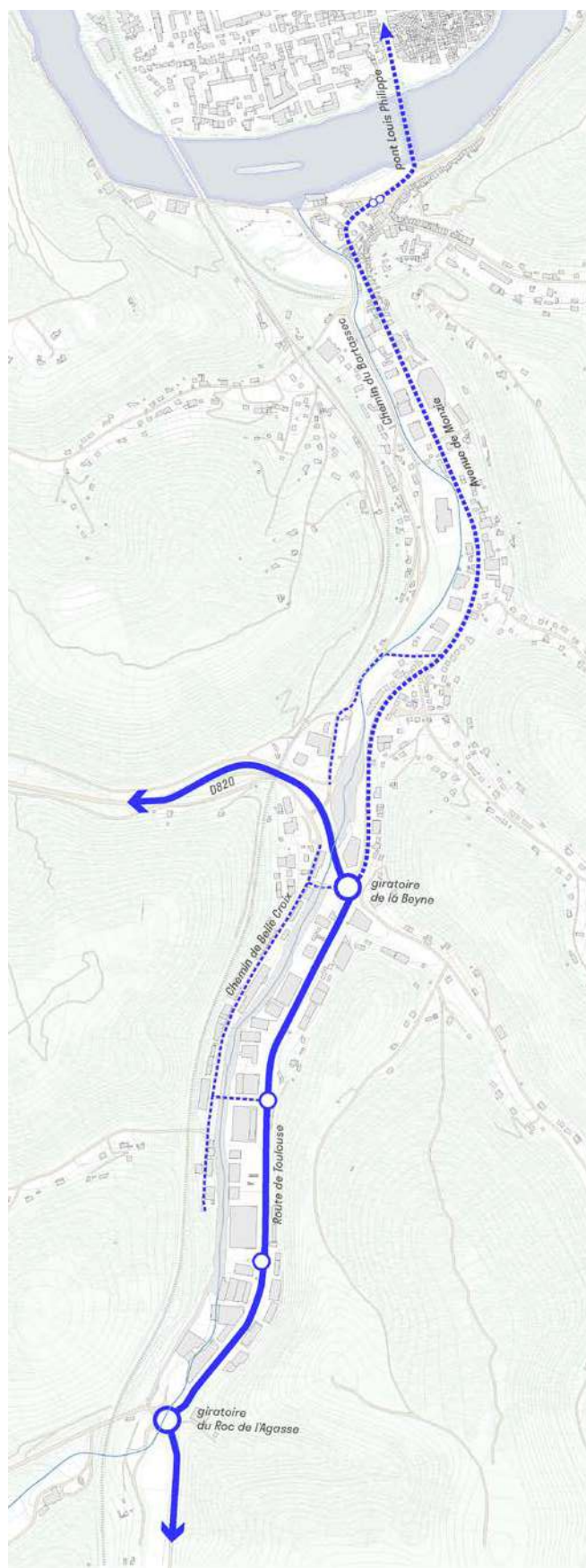
- Faciliter les retournements des poids lourds par la mise en place de petits ronds points sur la route de Toulouse
- Limiter le nombre d'entrées sorties sur les espaces publics depuis les locaux privés.
- Faciliter les parcours logistiques sur les parcelles.
- Éviter la perception des espaces logistiques depuis l'entrée de ville dans les nouveaux projets.



mutualisation des entrées / sorties et traitement des itinéraires logistiques en arrière plan des lots privés

légende

- ↔ flux principal
- ↔ flux secondaire
- retournement PL



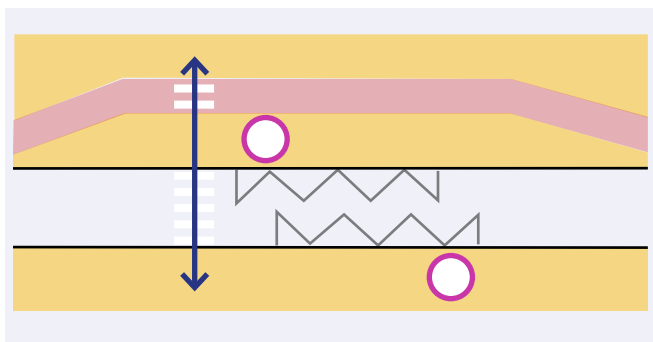
LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Améliorer l'attractivité de l'offre de transport en commun pour constituer une alternative attractive à la voiture.

L'entièreté du périmètre est couverte par la ligne 3 du réseau *Évidence* ainsi que par la navette gratuite faisant la liaison entre le P+R des Chartreux et le centre-ville.

Assurer la desserte et la fonctionnalité des transports collectifs constituent des leviers pour diminuer la part modale de la voiture :

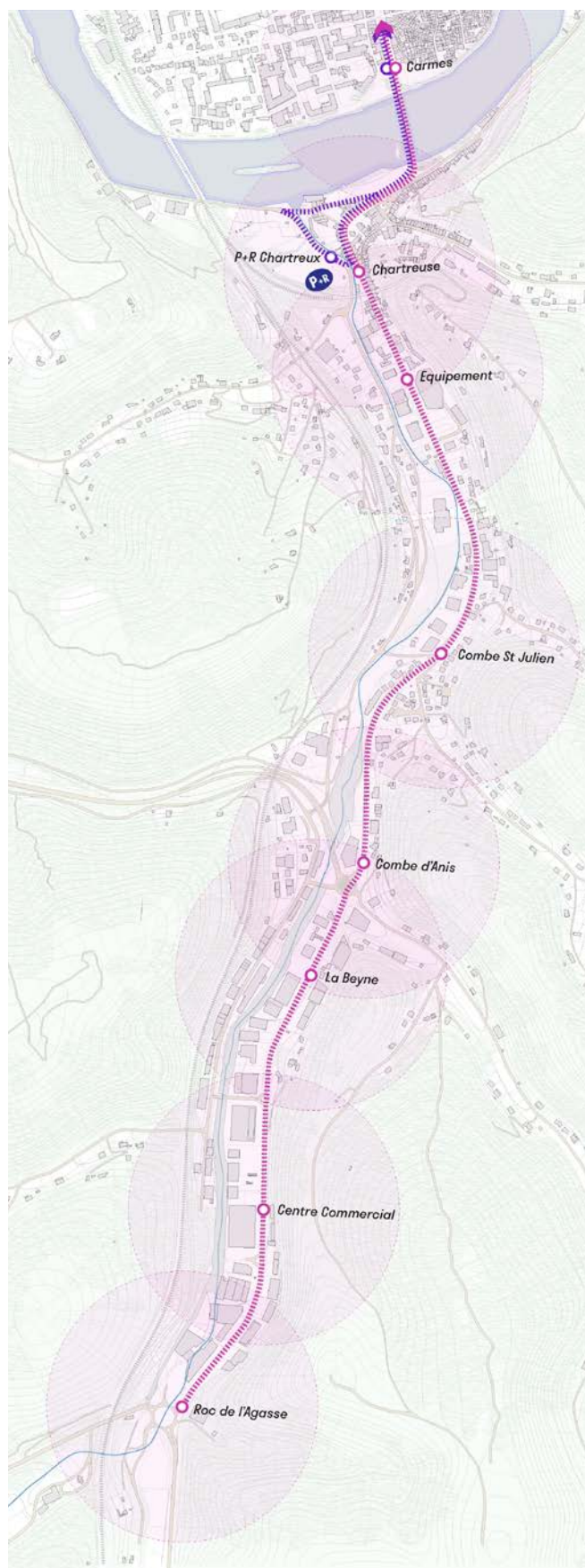
- Renforcer la fréquence de passage de la ligne
- Renforcer l'accessibilité aux arrêts avec des continuités piétonnes continues et praticables pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes
- Systématiser les traversées piétonnes entre les deux rives à proximité des arrêts de bus
- Adapter le positionnement et la dénomination des arrêts aux nouveaux îlots du projet urbain
- Adapter l'aménagement des quais de bus au passage d'une piste cyclable sur l'avenue de Monzie.



cheminements continus et accessibilité aux arrêts du bus

légende

- lignes de bus
- arrêts de bus
- isochrones (300m)



LES MODES ACTIFS

Garantir une continuité cyclable et piétonne sécurisante et confortable

Sur l'ensemble du secteur, l'enjeu est de créer des conditions d'usages confortables pour des mobilités alternatives à la voiture.

- Sur la route de Toulouse, la diminution de la largeur routière et la récupération de la bande centrale se fait au profit d'une voie verte accessible aux cyclistes et aux piétons. Celle-ci est doublée d'une trame verte, vecteur d'attractivité, qui sépare du flux routier et sécurise.
- Sur l'avenue de Monzie, la récupération des bandes cyclables existantes offre la possibilité d'une piste cyclable bidirectionnelle aménagée en continuité de la voie verte. A hauteur de trottoir, les cyclistes et piétons sont séparés par les platanes historiques. Passé le viaduc ferroviaire, le raccordement se fait jusqu'au parking relais des Chartreux ou jusqu'au centre-ville en empruntant la rue de la Merci.

Une approche séquencée

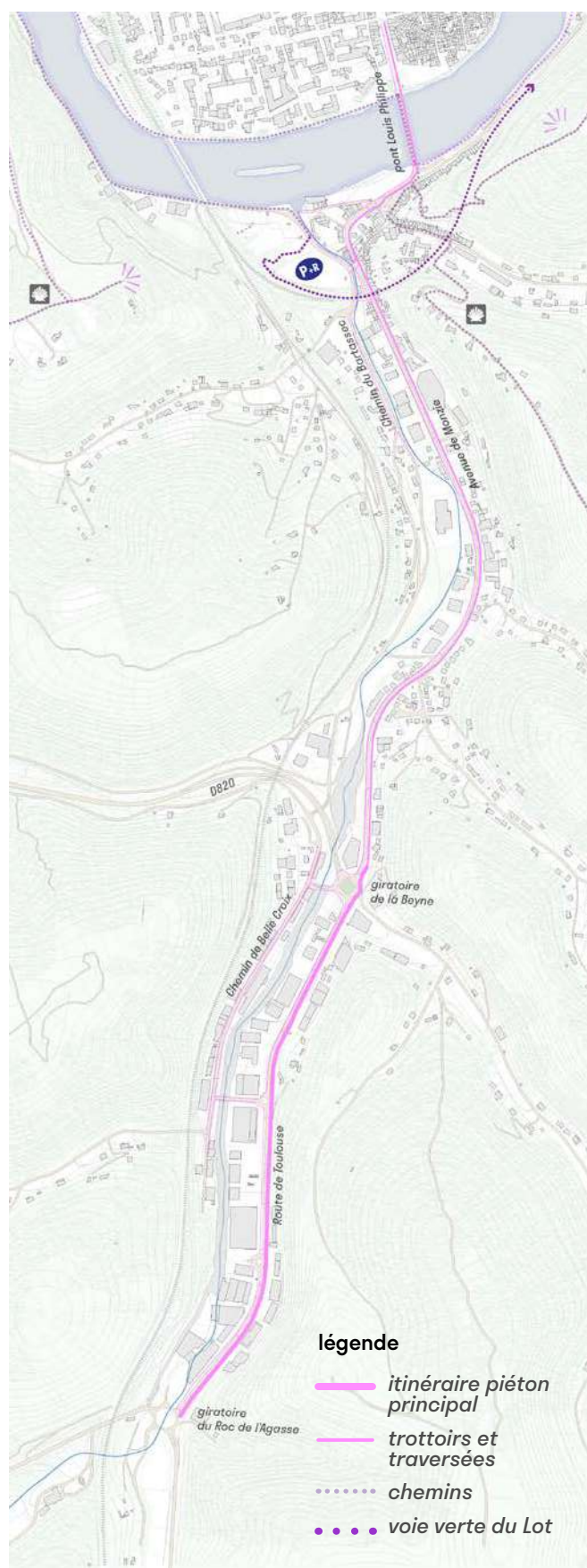
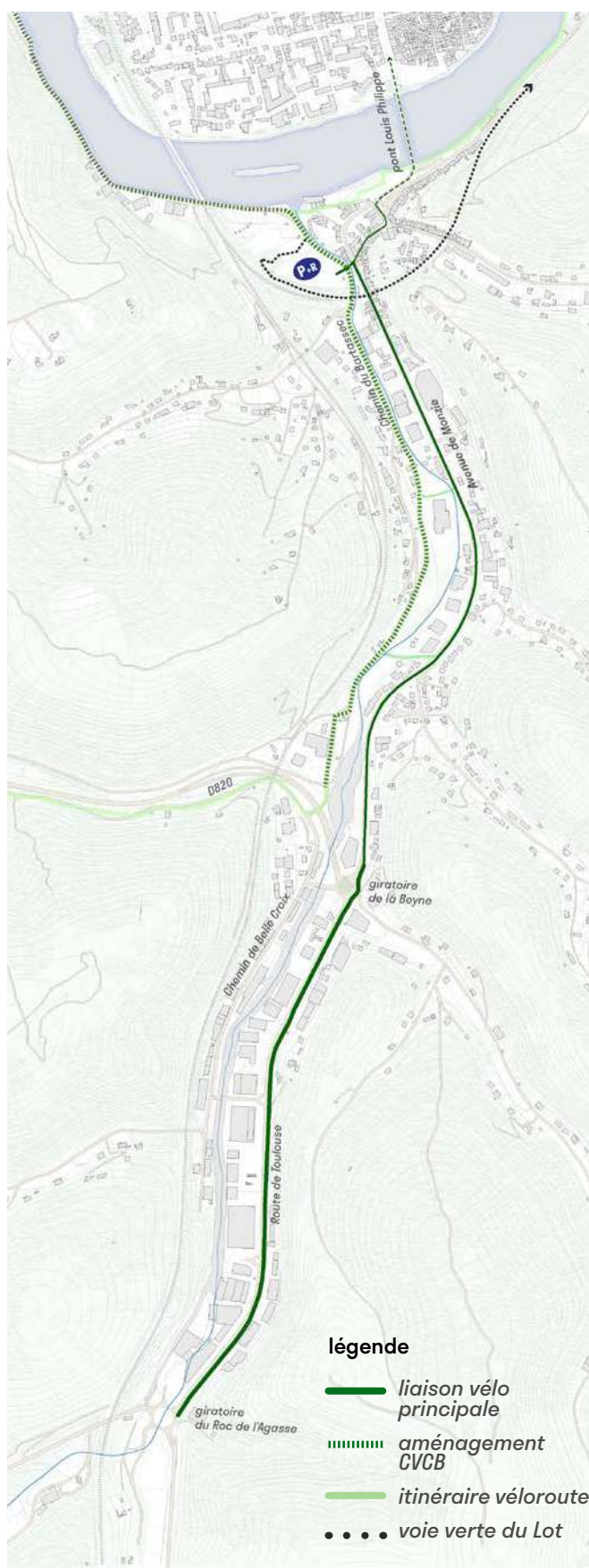
La route de Toulouse est rythmée par de multiples intersections transversales existantes ou créées, permettant de trouver des connexions intéressantes au cœur du site et sur chaque berge du ruisseau du Lacoste.

Sur ce parcours de 3,7km requalifié, la "grille paysagère", les vues vers les coteaux et le rapport à l'eau joueront un rôle prépondérant. Ces éléments permettront de mettre en scène l'entrée sud, de la rendre plus agréable à parcourir et de la connecter au grand territoire.

Des itinéraires touristiques confortés

- Sur le chemin du Bartassec, la Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) constitue une portion de la véloroute "la Vagabonde". Son aménagement, adapté au faible trafic, est pérenisé avec la mise en place de passages à vues pour réduire d'autant plus la vitesse de circulation.
- Sur l'ancienne voie de chemin de fer, une autre liaison douce, "la voie verte en vallée du Lot", est en cours d'aménagement. Son raccordement stratégique au parking relais des Chartreux via un cheminement en balcon sur le Lot est intégré et renforce la vocation touristique de l'entrée sud.
- Sur les hauteurs des combes, plusieurs chemins de Saint-Jacques de Compostelle constituent des itinéraires très fréquentés avec des panoramas sur la vallée et sur le Lot. L'entrée sud est un point de halte et d'accueil à conforter autour du pôle des Chartreux.





LE STATIONNEMENT

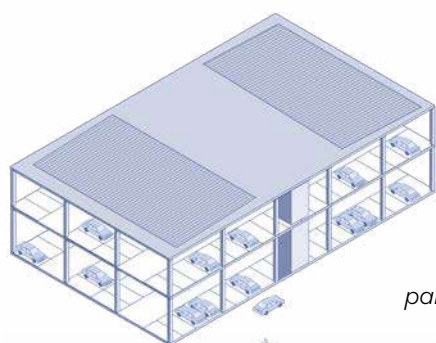
Les espaces libres du secteur sont majoritairement composés de stationnements en nappe, au sol, individualisés pour chaque lot.

Essentiel au fonctionnement actuel de la zone, le stationnement est aussi une solution pour recomposer une offre immobilière économique et introduire de la biodiversité au sol.

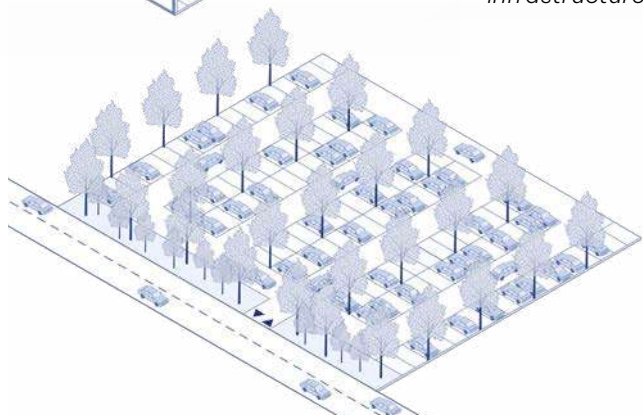
Proposer des logiques de mutualisation à l'échelle des lots privés

Pour les places dédiées à la clientèle, une mutualisation entre les différents commerces et services est à étudier lorsque cela semble pertinent, avec des cheminements piétons intégrés et des entrées et sorties mutualisées. Pour un stationnement plus compact et une économie foncière, les parkings silos constituent une bonne alternative au stationnement au sol.

Pour les places réservées aux concessionnaires, des solutions plus ambitieuses sont à envisager pour réduire l'emprise des stationnements : diminution ou délocalisation du stock, parkings d'exposition à étages...



parking mutualisé en infrastructure



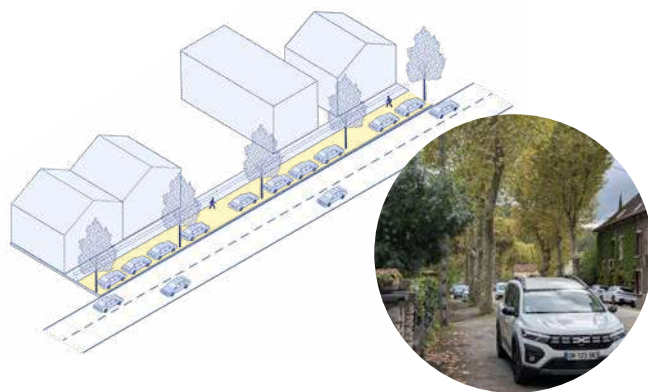
parking mutualisé en nappe végétalisée

Favoriser un traitement plus qualitatif

Aujourd'hui très minéralisés, les stationnements doivent évoluer vers des espaces paysagers, contribuant à la qualité urbaine et la biodiversité : places désimperméabilisées, fosses de plantations... Ces aménagements permettent à long terme une évolution foncière avec possibilité d'une densification ultérieure. Afin de ne pas hypothéquer ces futures capacités d'évolution, l'alternative aux panneaux photovoltaïques imposés par la loi LOM est une végétalisation conforme aux obligations réglementaires : la plantation d'arbres à canopée large, répartis sur l'ensemble du parc, à raison d'un arbre pour trois emplacements de stationnement.

Retrouver du stationnement public pour libérer les trottoirs

Repenser le stationnement sur le domaine public est un enjeu pour favoriser l'usage des mobilités alternatives. Pour libérer les trottoirs du stationnement informel, des parkings publics paysagers viennent ponctuer le linéaire de l'avenue de Monzie et le chemin de Belle Croix et permettent de restituer en partie les besoins en stationnements sur l'espace public.



parking public en poche végétalisée

Implantés en moyenne tous les 500m, ces parkings permettent une desserte piétonne efficace pour les salariés, clients et visiteurs, en complémentarité de l'offre privée. Ils s'implantent sur des dents creuses historiques ou récentes dues à une libération foncière. Avec la diversification des modes de transports, ces espaces gardent à terme une capacité d'évolution.

Le parking des Chartreux : connecter les parcours

Le parking relais des Chartreux est à la convergence de plusieurs parcours en modes doux qui connectent Cahors. Ces parcours s'appuient sur la géographie et le patrimoine et renouvellent le regard porté sur la ville.

Le parking des Chartreux est à conforter comme un pôle à l'échelle de Cahors et de l'entrée sud.



LE PROFIL DES VOIRIES

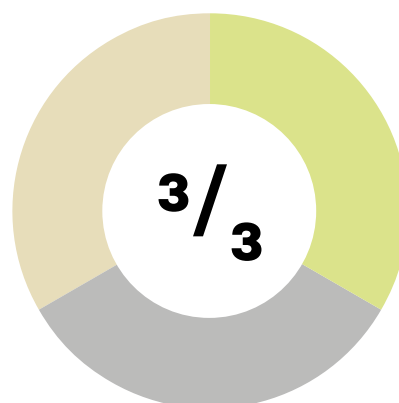
Les voies 3/3

Les espaces publics du quartier sont guidés par une conception économe et environnementale.

Il s'agit en premier lieux de limiter la création de nouveaux axes et de s'appuyer tant que possible sur le réseau existant. Les aménagements nouveaux complètent le maillage du quartier (exemple : connexion entre Avenue de Toulouse et chemin de Belle Croix).

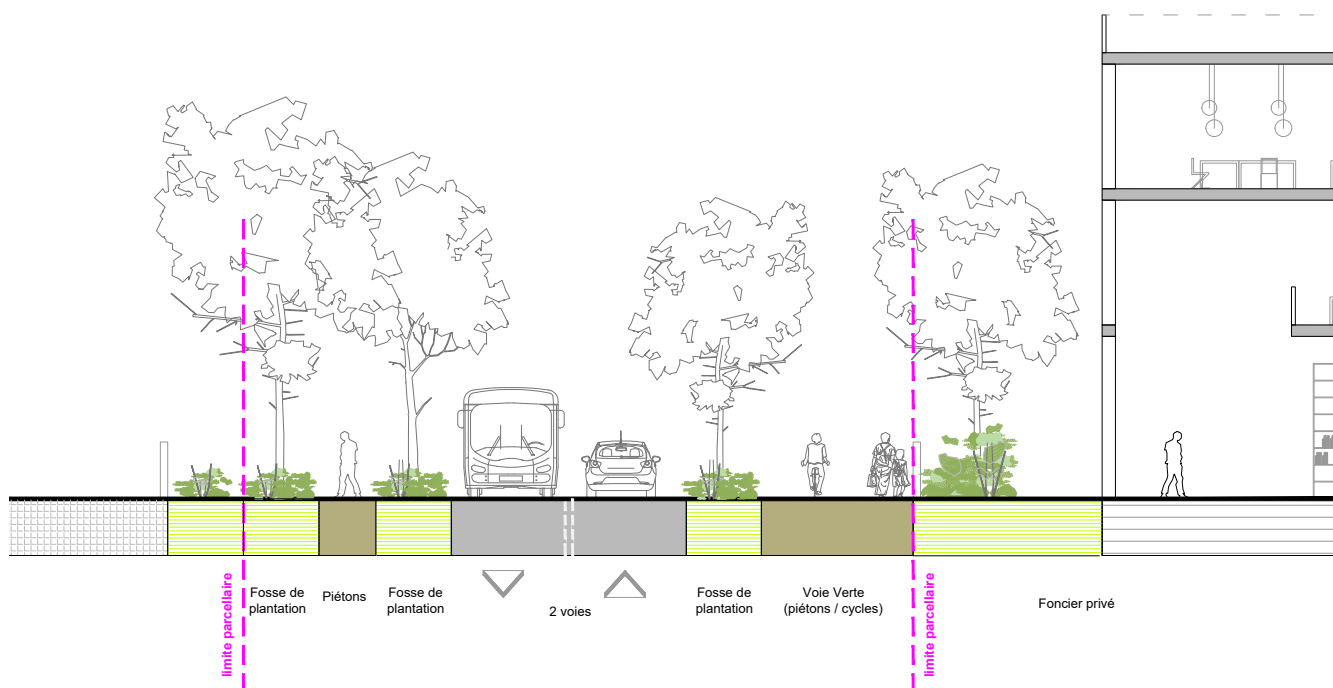
Il s'agit d'autre part d'équilibrer les fonctionnalités offertes par le maillage d'espaces publics. Pour chaque profil de voirie aménagé ou réaménagé, un objectif d'équilibre entre usages viaires, modes doux et paysage est recherché, selon le principe des voies 3/3.

Une amplification du paysage des espaces publics par les lots privés augmentera la perception paysagère du quartier. Les façades situées de part et d'autre des voies seront majoritairement en retrait, confortant les ambiances paysagères et amplifiant les corridors de biodiversité des espaces publics.

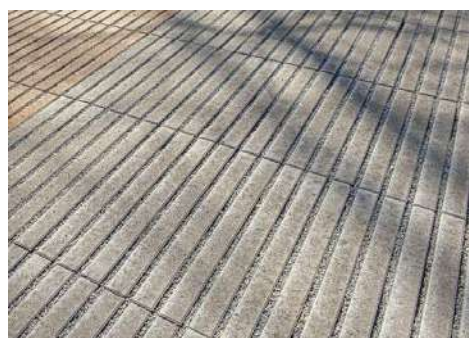


**LE PRINCIPE DES VOIES 3/3 (AAM)
VISE À ORGANISER L'ESPACE PUBLIC
POUR TENDRE VERS :**

***1/3 de nature
1/3 de mobilités douces
1/3 de circulation VL et PL***



Sur le faubourg Saint-Georges, les aménagements amorcent une montée en gamme de la qualité des espaces publics. La place allouée au routier est réduite et les aménagements acclimatés et paysagers sont augmentés. Les trottoirs sont élargis pour un meilleur confort d'usage.



LA ROUTE DE TOULOUSE

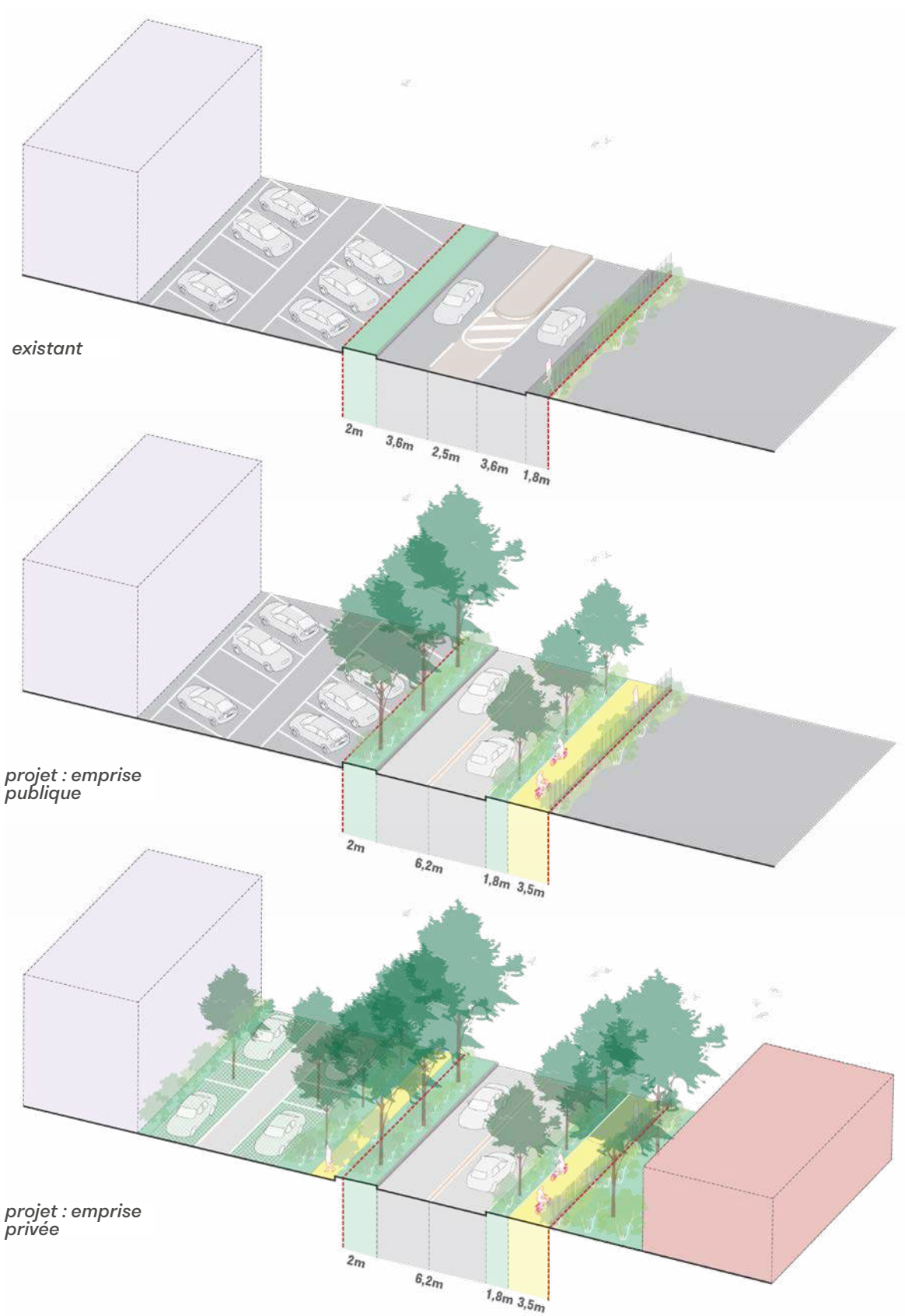


La route de Toulouse présente un caractère routier avec deux larges voies de circulation et une voie centrale de tourne-à-gauche, favorisant des vitesses de circulation élevées pour les voitures et les poids-lourds. La place laissée aux cyclistes et aux piétons est très réduite et la discontinuité de parcours pénalise notamment les accès aux arrêts de bus sur le linéaire.

La place du végétal est également réduite avec des alignements de platanes discontinus et des bandes plantées peu qualitatives.

L'action sur l'emprise publique se concentre sur la mise en œuvre d'un renouvellement continu et séquentiel. La diminution de la largeur des voies circulées et la récupération de la bande centrale permet de sécuriser les modes doux sur une voie verte séparée et d'amplifier le paysage de l'avenue.

D'autre part, le travail avec le privé permet de gagner en qualité paysagère et fonctionnelle : épaissir le paysage de l'avenue, créer de nouveaux cheminements piétons, désimperméabiliser les places de stationnements et adresser des façades qualitatives sur l'espace public.



*coupes de principe, sous réserve d'étude
des réseaux et de levée topographiques*

L'AVENUE DE MONZIE



L'évolution du profil de l'avenue de Monzie est contraint par les doubles alignements de platanes historiques (discontinus). L'avenue présente un caractère routier, avec une voirie à double sens élargie de bandes cyclables.

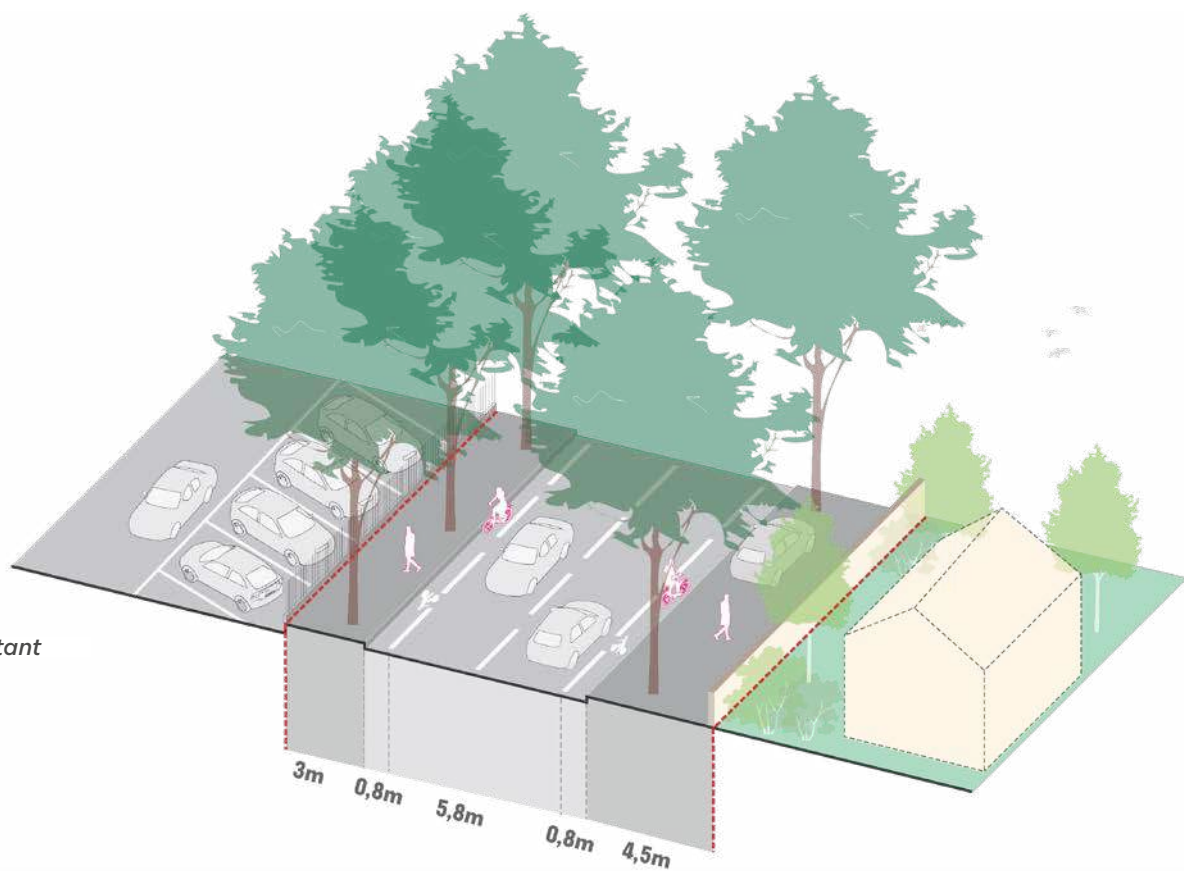
L'avenue est également peu amène pour les modes doux : les bandes cyclables sont étroites et peu sécurisantes et les trottoirs sont encombrés de voitures et dans un état dégradé.

La continuité de l'avenue de Monzie avec l'avenue de Toulouse est recherchée. Libérés du stationnement sauvage par la création de poches de stationnement publics,

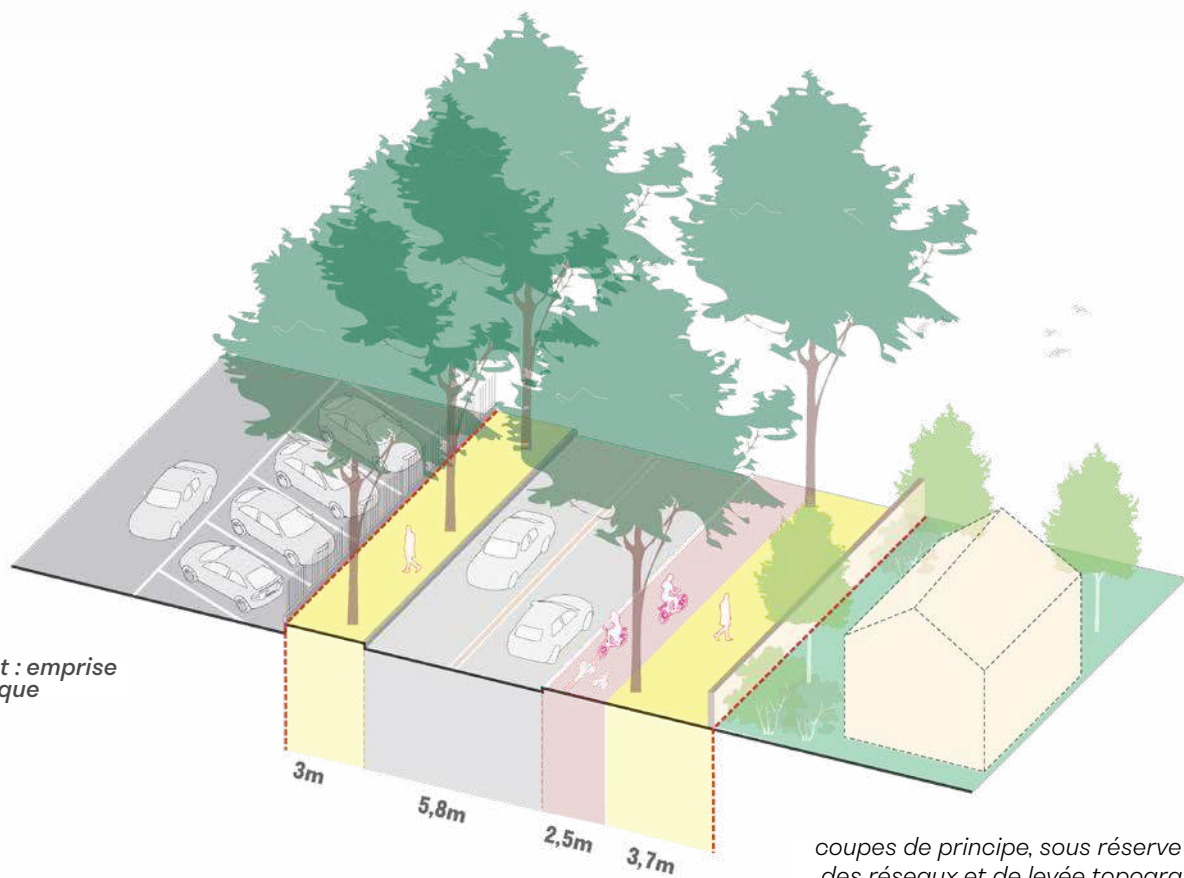
les trottoirs sont élargis en récupérant la largeur des bandes cyclables. Les modes doux peuvent circuler de manière sécurisée à hauteur de trottoirs, séparés par les pieds de platanes.

D'autre part, le travail avec le privé permet de gagner en qualité paysagère et fonctionnelle : épaissir le paysage de l'avenue, créer de nouveaux cheminements piétons, désimperméabiliser les places de stationnements et adresser des façades qualitatives sur l'espace public.

existant



projet : emprise
publique



*coupes de principe, sous réserve d'étude
des réseaux et de levée topographiques*

LE CHEMIN DE BELLE CROIX

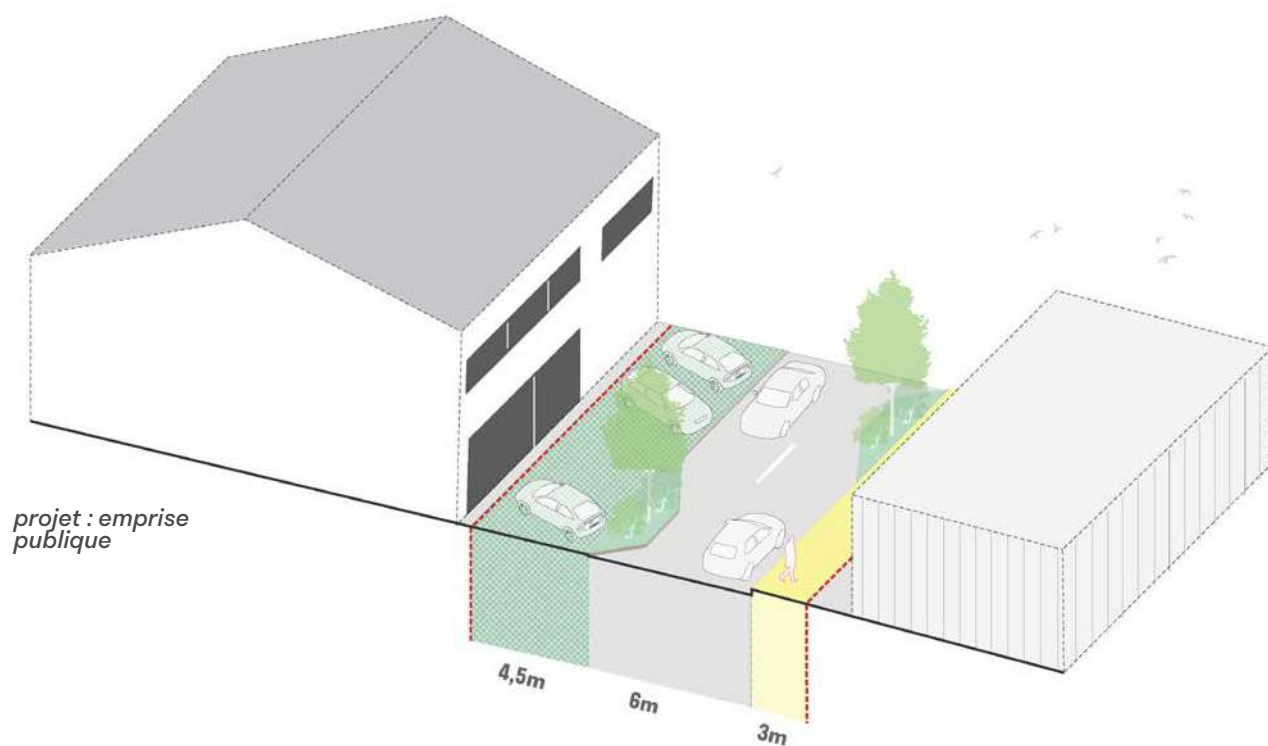
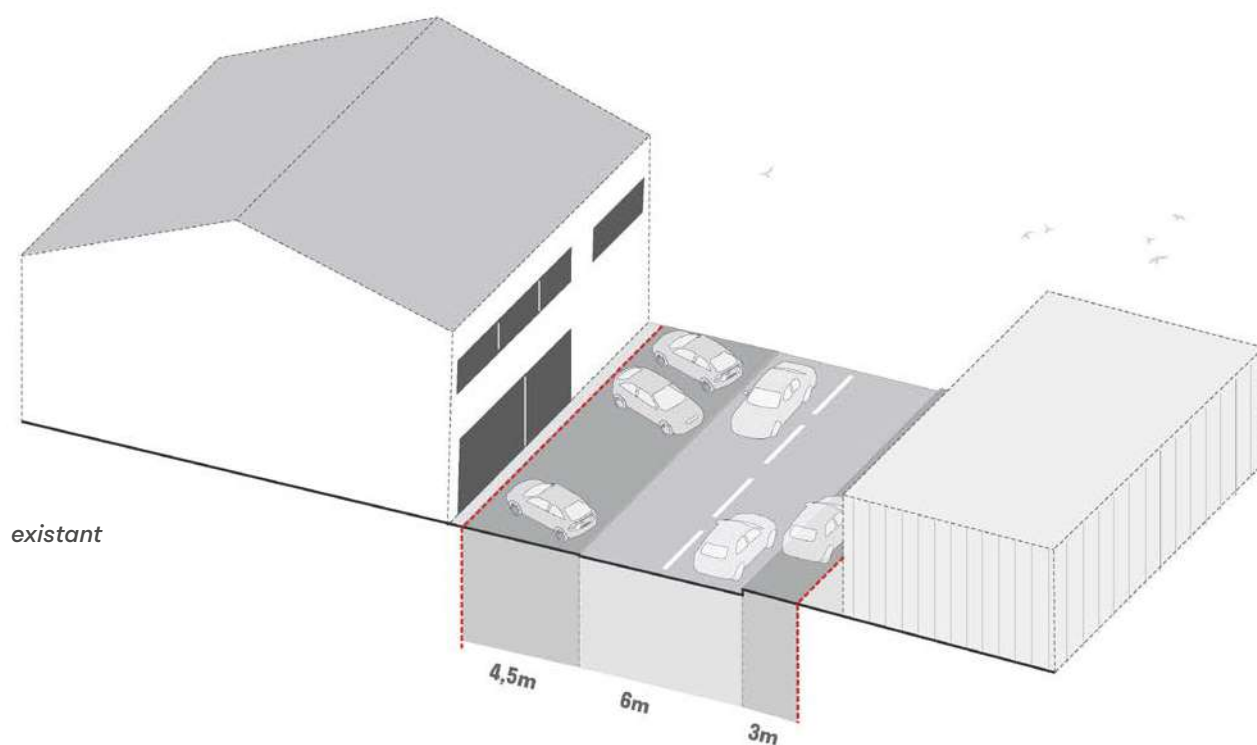


Le chemin de Belle Croix est fréquenté par les voitures et les poids lourds. La place laissée aux mobilités douces est restreinte, avec une absence de liaison cycles et des trottoirs peu qualitatifs et utilisés pour du stationnement illicite. La végétation est très peu présente.

L'aménagement sur l'emprise publique met l'accent sur une montée en gamme par un aménagement plus paysager et apaisé. Des passages à vues végétalisés permettent de réduire les vitesses et d'introduire le paysage dans la rue. Cette qualité

paysagère est amplifiée par la désimperméabilisation des stationnements. Des nouvelles poches de parkings publics permettent de libérer les trottoirs du stationnement et de les rendre plus qualitatifs.

D'autre part, le travail avec le privé permet de gagner en qualité paysagère et fonctionnelle : épaissir le paysage de l'avenue, créer de nouveaux cheminements piétons, désimperméabiliser les places de stationnements et adresser des façades qualitatives sur l'espace public.



*coupes de principe, sous réserve d'étude
des réseaux et de levée topographiques*

LE CHEMIN DU BARTASSEC



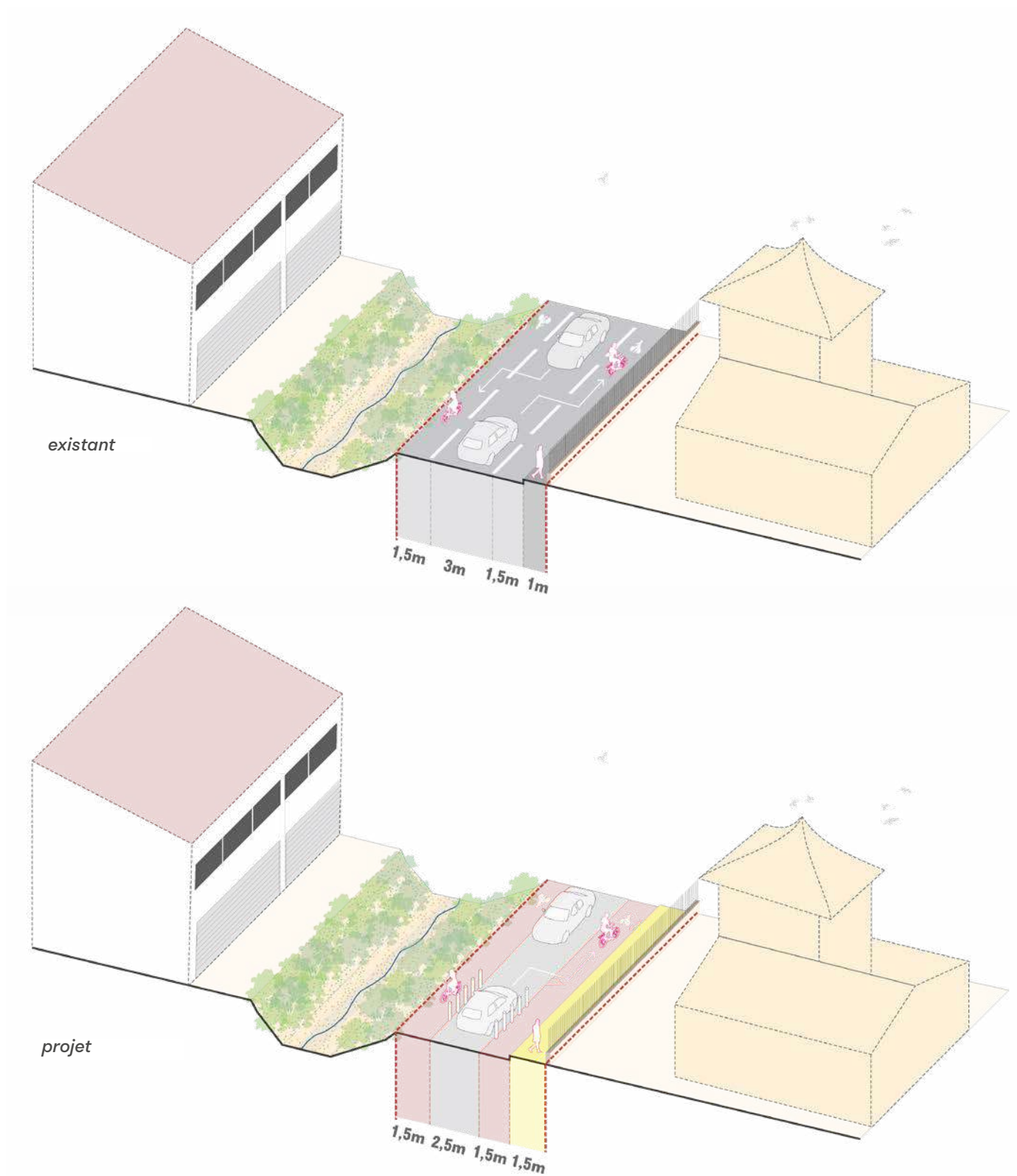
La voirie étroite du chemin du Bartassec est partagée entre les voitures et les cyclistes. Cet aménagement est une portion de la véloroute touristique "la Vagabonde". Son aménagement est aujourd'hui peu lisible et les circulations piétonnes se limitent à un fin trottoir au pied des habitations.

L'aménagement en chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est pérennisé par un traitement qualitatif de la voie. Les trottoirs sont élargis au minimum réglementaire. Des passages à vues sont rajoutés pour réduire les vitesses de circulation.

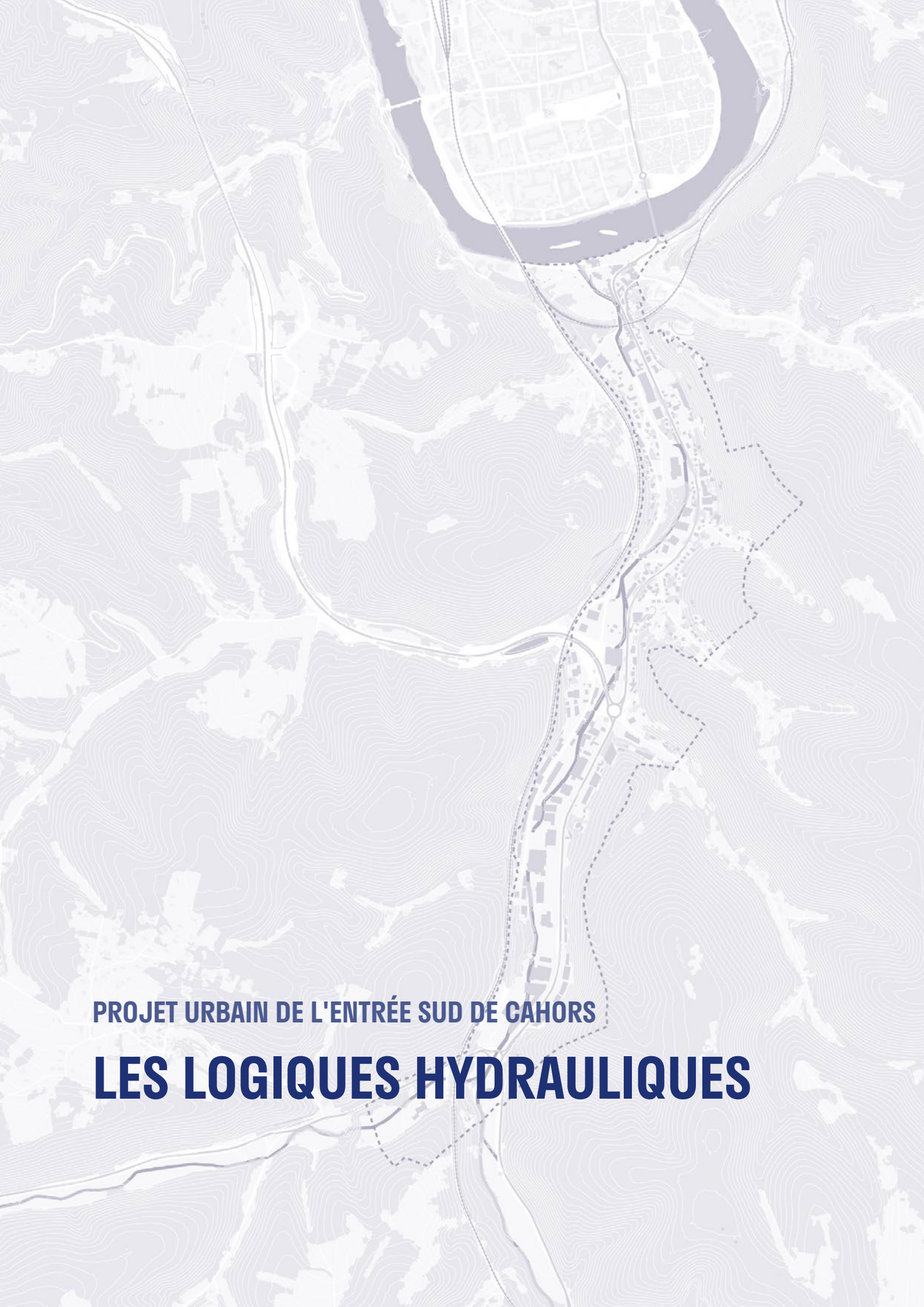
La CVCB a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité

pour les cyclistes dans des situations contraintes où les bandes et pistes cyclables se révèlent impossible à réaliser. Il est préférable de privilégier des rives confortables pour les vélos et une voie centrale circulée à 2,5m de largeur minimale. Un revêtement en enrobé coloré permettant de clairement distinguer les rives est recommandé. Des panneaux en début d'aménagement ainsi que des chevrons tous les 30 à 50m renforcent la lisibilité de l'aménagement

Lorsque les vitesses pratiquées sont au dessus de 30km/h, des dispositifs d'apaisement des vitesses peuvent accompagner la CVCB comme les écluses ou demi écluses avec by-pass pour les vélos.



*coupes de principe, sous réserve d'étude
des réseaux et de levée topographiques*

A topographic map of the Cahors region, showing the Garonne river and surrounding terrain. The map is overlaid with various hydraulic logic elements, including a dashed line indicating a project boundary, a solid line representing a river or canal, and a network of smaller lines and shapes representing urban infrastructure and land use. The map is rendered in a light purple and white color scheme.

PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS

LES LOGIQUES HYDRAULIQUES

RÉTABLIR UNE RELATION VERTUEUSE À L'EAU

UNE VALLÉE RÉSILIENTE AUX INONDATIONS

L'étroite vallée du Bartassec est exposée aux crues à cinétique rapide du Lacoste. L'urbanisation de la fin du XXème siècle s'est développée sans prendre en compte les dynamiques naturelles du ruisseau.

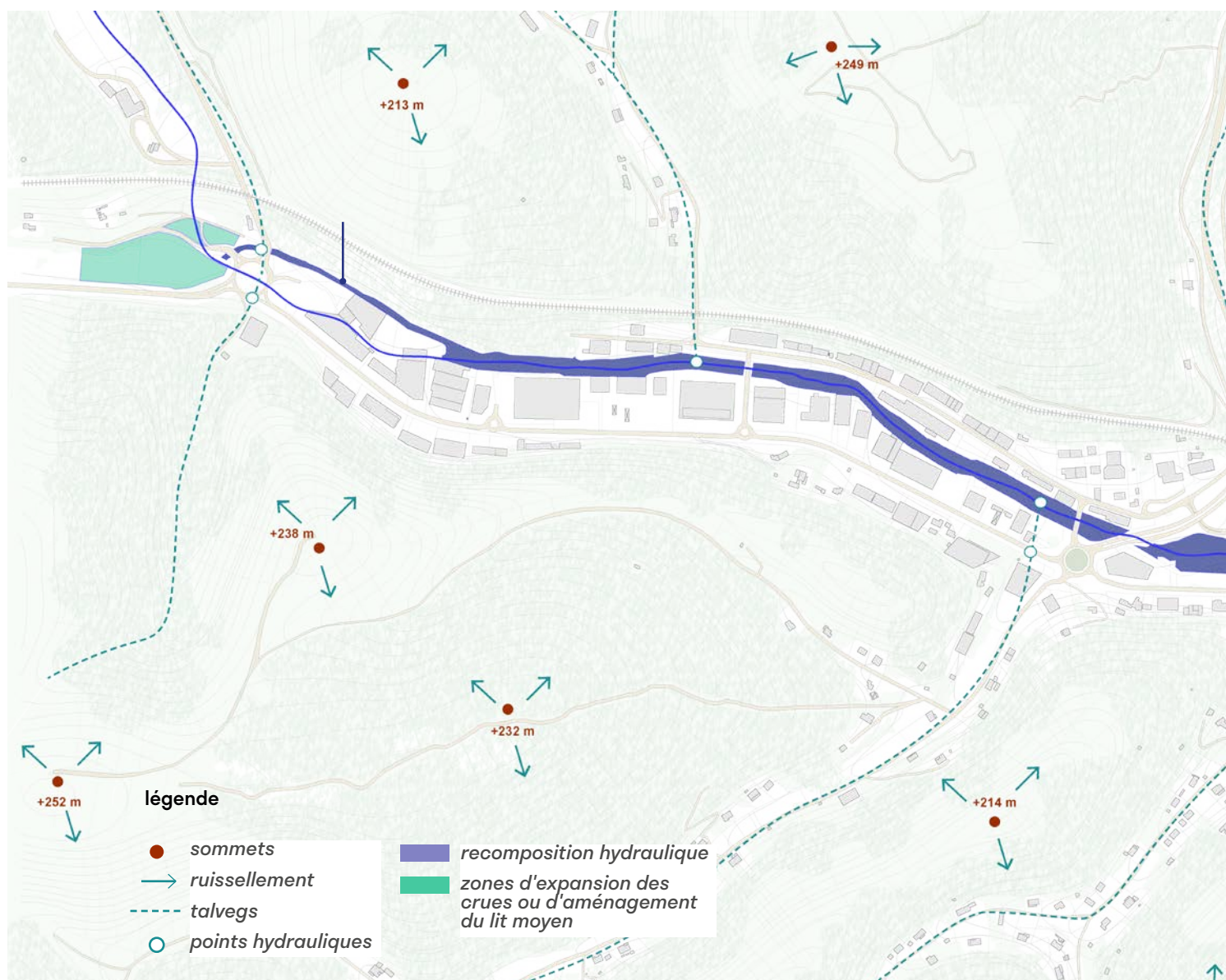
Les constructions, parfois implantées directement sur son tracé ou à son pied, ont perturbé les équilibres hydrauliques, entraînant des conséquences environnementales et fonctionnelles majeures. L'imperméabilisation des lots privés comme des espaces publics amplifient les problèmes d'écoulement et l'accumulation des eaux de ruissellement.

Dans les trente dernières années, deux crues majeures ont été recensées.

La dynamique adoptée consiste à épouser les dynamiques naturelles et à exploiter les contraintes comme des opportunités, pour retrouver les interactions entre logiques hydrauliques, usages et renaturation.

Deux mesures complémentaires sont mises en place pour réduire la vulnérabilité:

- L'élargissement du Lacoste pour augmenter localement la capacité hydraulique de son lit et réduire durablement le risque d'inondations
- La mise à jour du PPRI, permettant de concevoir des opérations d'aménagement de renouvellement urbain intégrant des objectifs de réduction de vulnérabilité.





LA RECONFIGURATION HYDRAULIQUE DU LACOSTE

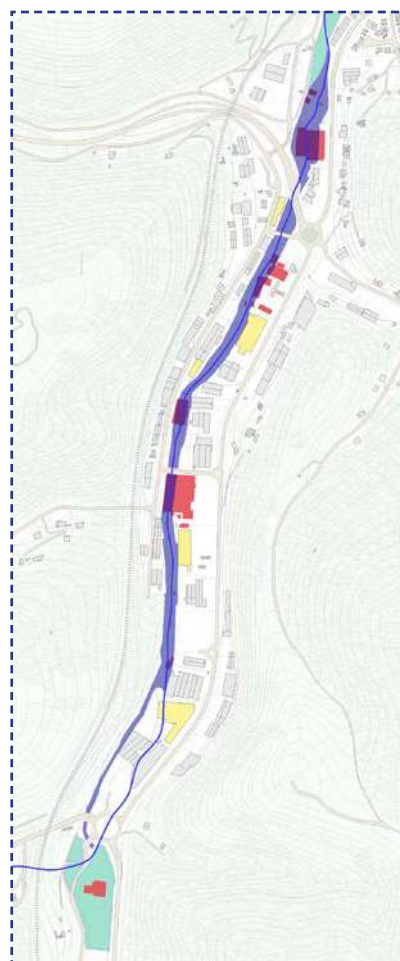
Lacoste Amont : le plan hydraulique

L'intégration du "plan guide hydraulique" mené par ARTELIA et de ses contraintes d'aménagement est un pré-requis au projet urbain.

Sa mise en œuvre permettra de réduire la vulnérabilité du secteur aux inondations, tout en valorisant ses potentialités écologiques par une amplification paysagère du lit actuel.

Du giratoire du Roc de l'Agasse au giratoire de la Beyne, l'étude de reconfiguration du Lacoste permet l'élargissement du ruisseau pour augmenter la capacité hydraulique de son lit et réduire le risque d'inondations. Ces aménagements répondent à l'objectif de mise hors d'eau de la route de Toulouse et des zones à enjeu pour une crue centennale.

Un certain nombre de lots privés constituent des points durs hydrauliques - bâtis et surfaces de stationnements construits au dessus du lit du ruisseau - et font obstacle à la mise en œuvre des travaux hydrauliques. Ces lots nécessitent d'être déplacés et/ou relocalisés pour libérer le cours d'eau en conservant les activités sur le secteur élargi de l'entrée de ville. Les stratégies foncières sont détaillées au cas par cas dans le chapitre "programmation".



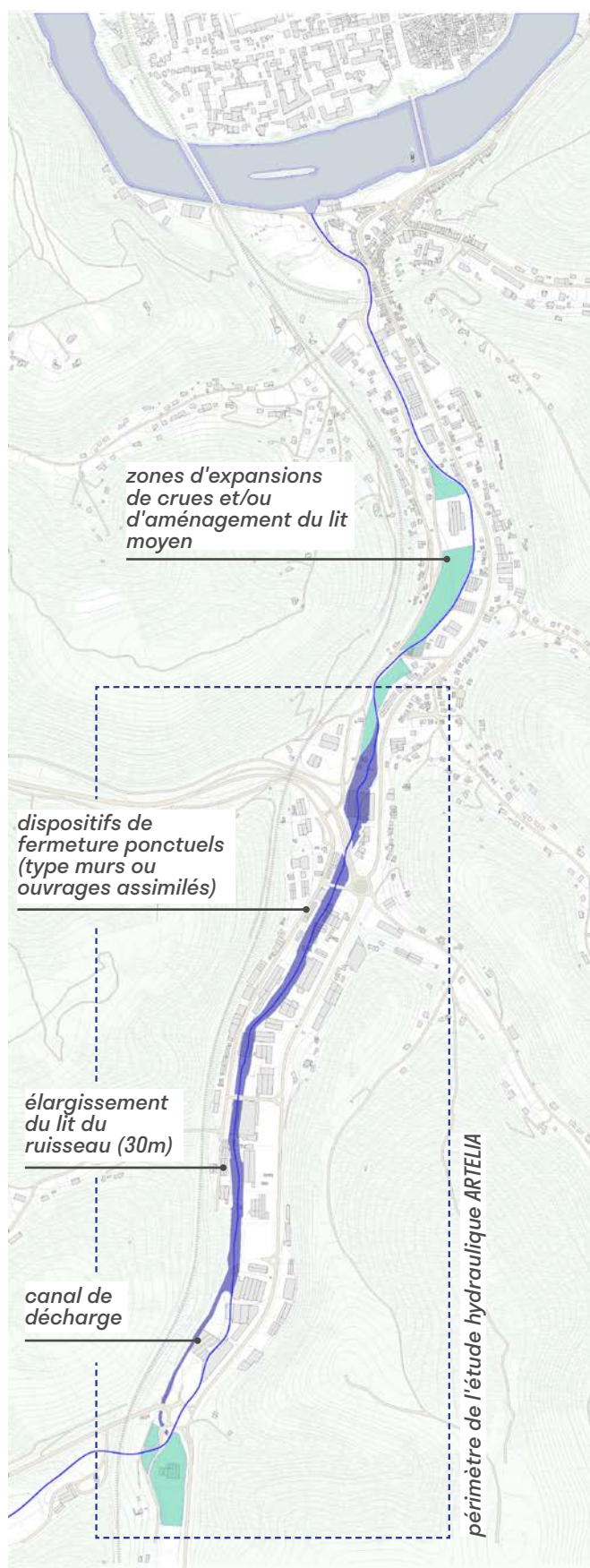
légende

 bâtis impactés directement par la reconfiguration hydraulique

 bâtis impactés indirectement par la reconfiguration hydraulique



préfiguration du Lacoste recalibré au droit du nouveau pont Carrefour, ARTELIA



Lacoste Aval :

Des parcelles ont été identifiées sur la zone aval du Lacoste et réservées pour la création de zones d'expansion de crue et/ou d'aménagement du lit moyen. Elles concernent des emprises boisées ou peu bâties dont l'aménagement permettra de retenir les eaux de crues et autoriser les débordements.

L'objectif est d'activer la vallée du Lacoste comme un corridor écologique majeur de l'agglomération, reliant le lit du Lacoste aux berges du Lot. C'est une continuité écologique significative, favorisant la renaturation et le développement de la biodiversité.



légende

- recomposition hydraulique*
- zones d'expansion des crues ou d'aménagement du lit moyen*

RÉVISION DU PLAN INONDATION

Mise en place du PPRI

La mutation urbaine de l'entrée sud est limitée depuis 2004 par le zonage PPRI, qui classe une partie conséquente de la vallée en zone rouge. Celle-ci comprend la totalité des zones submersibles des petits bassins à régime de crue rapide ou soudaine où l'inconstructibilité est la règle. Les adaptations, modifications ou extensions de l'existant sont cependant possibles dans la mesure où elles n'accroissent pas le risque lié aux inondations.

Cela se traduit aujourd'hui par la présence de friches commerciales et résidentielles, une déqualification de l'entrée de ville et le maintien, voire l'aggravation, de la vulnérabilité aux inondations.

Permettre le renouvellement urbain

L'objectif est aujourd'hui de concevoir des opérations d'aménagement de renouvellement urbain (ORU) intégrant des objectifs de réduction de vulnérabilité. Le travail d'évolution du PPRI, réalisé par la Direction Départementale des Territoires du Lot (DDT 46), est essentiel au renouvellement de la vallée.

1. Révision partielle du PPRI

Une première révision du PPRI avant la réalisation des travaux hydrauliques du Lacoste, fondée sur le décret de juillet 2019, permet le renouvellement urbain en zone à aléa fort. Elle intègre :

- des nouveaux zonages 04 et Ru
- des côtes de référence issues de la modélisation hydraulique produite en 2025 par ISL
- la possibilité de réaliser des ORU comme constructions nouvelles

L'objet de la première révision est de définir les conditions d'acceptabilité (lignes rouges et critères de réduction de vulnérabilité) des opérations de renouvellement urbain qui deviendront le cadre de nouvelles possibilités de constructibilité aujourd'hui interdites.

2. Seconde révision du PPRI

À la suite des aménagements hydrauliques, une seconde révision du PPRI prendra en compte l'aléa résultant. L'ensemble du règlement sera repris et mis en place sur les 6 communes du PPRI du Bassin de Cahors. Elle permettra de moderniser le règlement et d'introduire la possibilité d'ORU sur toutes les zones d'aléas forts et très forts.



Les Opérations de renouvellement urbain (ORU)

Une ORU est une opération destinée à requalifier et renouveler une zone déjà urbanisée dans le but de "refaire la ville sur la ville" en réduisant la vulnérabilité. L'opération peut se concrétiser par des démolitions, des constructions neuves, des changements de destination ou d'usage, des adaptations du bâti...

L'ORU complexe est portée dans son ensemble par le maître d'ouvrage "urbain", puis chaque opération ponctuelle à l'intérieur de l'ORU complexe est portée par un maître d'ouvrage "immobilier".

La mise en place d'une grande ORU permet de croiser un périmètre de cohérence urbaine, le PPA, avec un périmètre de cohérence de vulnérabilité, la zone Ru.

Le bilan de surfaces au sol

• Raisonner à somme nulle :

Un nombre de lignes rouges sont à respecter dans les conditions de révision du PPRI. Au vu du choix du périmètre de l'ORU, la contrainte de raisonner à

somme nulle nécessitera un travail particulièrement fin mené de front sur les phasages d'opérations.

Est interdit "toute augmentation de l'emprise au sol globale autre que celle dédiée aux circulations verticales (sauf justification technique avérée)"

Un bilan d'opération sera à suivre de près, au gré des démolitions et des constructions.

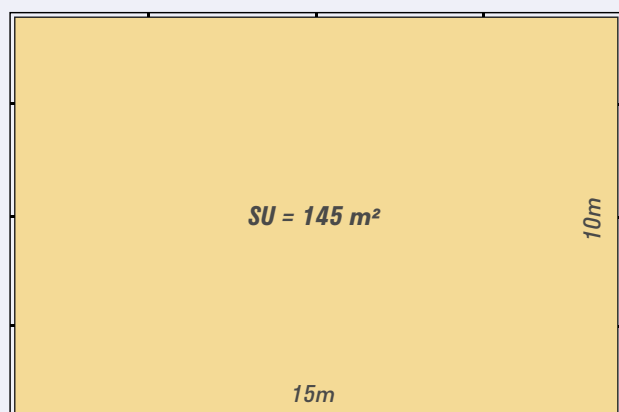
• Intégrer les mises aux normes

Du fait des normes techniques et environnementales, entre 5 et 10 % des surfaces utiles ont été perdues depuis les années 80 pour une même emprise construite. De plus, en 2012 la SHON est remplacée par la surface de plancher, qui se calcule à l'intérieur des murs. Ce changement de mode de mesure fait perdre à ce moment là 10 à 15% de la surface comptabilisée.

La reconstruction d'un bâtiment des années 80 nécessitera donc, pour une même surface utile, une emprise bâtie plus importante. La prise en compte de ce paramètre est à intégrer au bilan de surfaces au sol pour permettre un renouvellement efficace des bâtiments commerciaux et industriels.

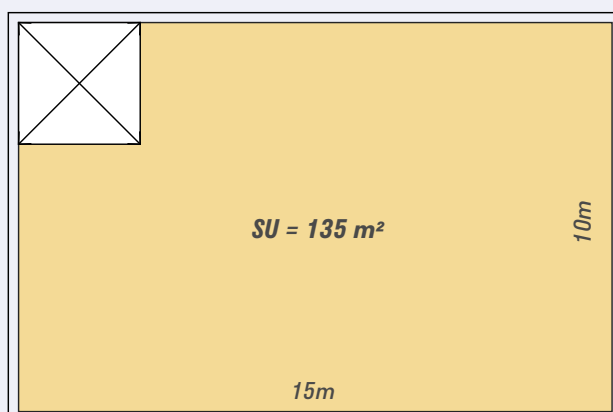
exemple années 80 :

structure en bac acier avec des parois de 10 cm :
5m² sur les 150m² de l'emprise bâtie ~ 3-4% de perte en surface utile



exemple années 2020 (RE 2025 et au delà)

murs de 25cm et local technique de 9m² (VMC...) :
24m² sur les 150m² de l'emprise bâtie ~ 15% de perte en surface utile



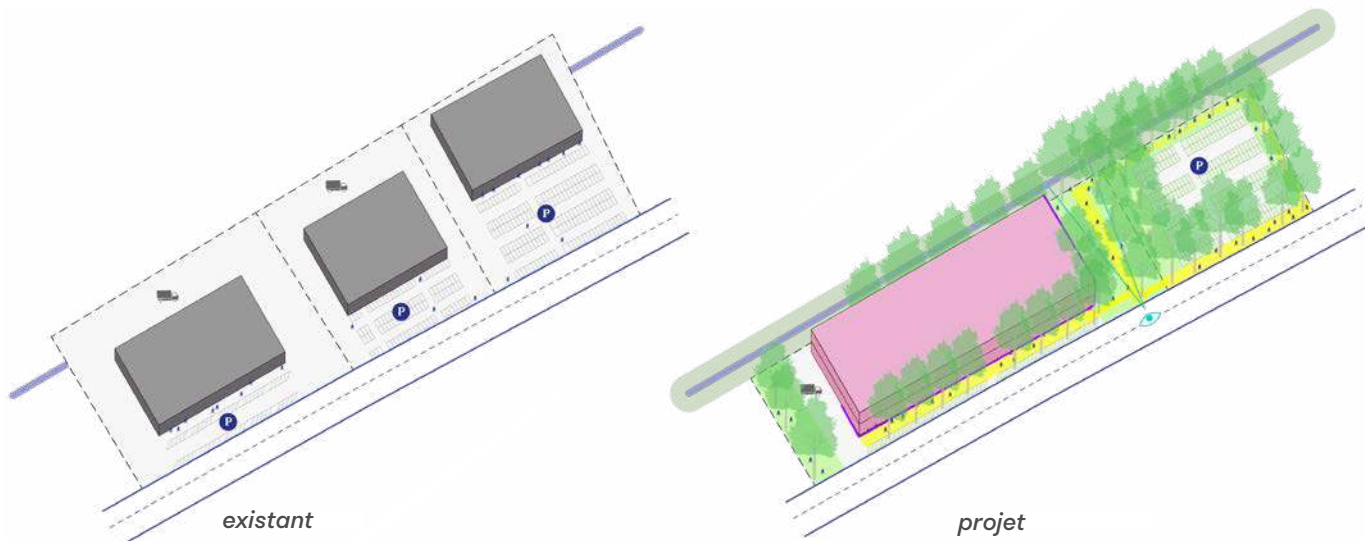
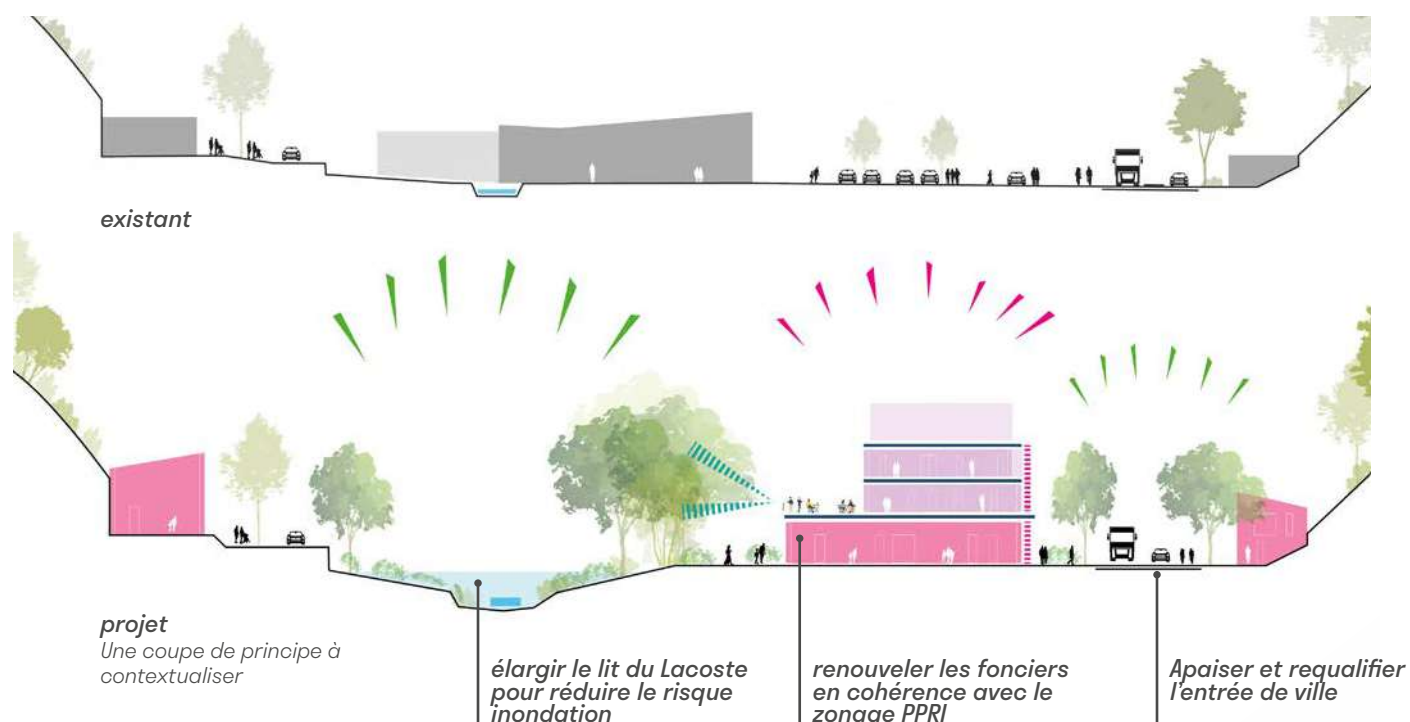
exemple d'évolution de la surface utile sur un lot bâti entre les années 80 et aujourd'hui

RÉDUIRE LE RISQUE INONDATION ET REQUALIFIER L'ENTRÉE DE VILLE

L'endiguement progressif du Lacoste au XX^{ème} siècle a permis le développement d'habitats de faubourg au nord, puis de larges zones d'activités commerciales aménagées sur les lits majeur et mineur du ruisseau.

Le projet vise à recomposer un nouveau paysage qui reflète la géomorphologie hydraulique du site et l'adaptation humaine à cet environnement.

Cette approche sera renforcée et optimisée, à l'échelle des espaces publics comme des lots privés, par une gestion hydraulique intégrée, incluant la récupération des eaux de toiture et des dispositifs de rétention destinés à ralentir l'écoulement des eaux vers le Lacoste en période de pluie.



LOGIQUES TOPOGRAPHIQUES

Une logique de plateaux

Le projet s'appuie sur une logique de "plateaux fonctionnels" pour concilier contraintes hydrauliques et altimétries des futurs projets.

Les plateaux sont définis à partir des cotes seuils communiquées par la DDT 46, en prenant pour référence la cote amont, et intègre une revanche hydraulique garantissant la sécurité des constructions.

L'objectif sera de limiter autant que possible les mouvements de terrain pour :

- ne pas remblayer dans les secteurs classés au PPRI, afin de préserver la capacité d'expansion naturelle des eaux ;
- éviter les déblais inutiles qui déstabiliseraient les sols ou augmenteraient les coûts de terrassement.

Cette approche pragmatique traduit un principe de bon sens fonctionnel, économique et hydraulique, conjuguant exigences d'usage des constructions, sécurité hydraulique et sobriété d'aménagement.



GESTION DES EAUX PLUVIALES

Redonner une place fonctionnelle à l'eau

L'objectif n'est pas seulement de maîtriser l'eau, mais de retrouver un équilibre entre les dynamiques naturelles et le renouvellement urbain. Le principe repose sur la mise en relation d'espaces capables d'absorber, de réguler et de stocker l'eau, depuis les lots en pied de coteaux jusqu'au Lacoste.

Les stratégies d'écoulement et de stockage des eaux pluviales à ciel ouvert et paysagées sont à privilégier autant que possible, pour respecter une logique d'écoulement gravitaire des eaux pluviales.

Un maillage d'échelles complémentaires

Le dispositif mis en place s'appuie sur la complémentarité entre plusieurs échelles d'intervention – parcellaire, urbaine et paysagère – pour assurer la régulation naturelle des eaux pluviales.

- Les zones d'expansion de crue accueillent les débordements exceptionnels (séquence sud) et les bassins secs régulent les volumes intermédiaires (séquence nord). Les parcelles renaturées à proximité du ruisseau ont été identifiées comme zones d'expansion de crues. Elles prolongent la dynamique naturelle du Lacoste et participent à la régulation des débits lors des épisodes exceptionnels.

Ces espaces ouverts, souvent inondables, assurent une fonction de stockage et de ralentissement des eaux tout en favorisant leur infiltration progressive dans les sols. Dimensionnés pour retenir temporairement l'eau, ils limitent la surcharge des réseaux et contribuent à la maîtrise des écoulements vers le Lacoste.

Les bassins et zones d'expansion ponctuent la vallée et assurent la régulation des volumes en cas de forte pluie. En période sèche, ils se fondent dans le paysage : prairies ouvertes, clairières ou zones plantées à entretien extensif.



Illustration de la zone d'expansion de crues du Roc de L'Agasse

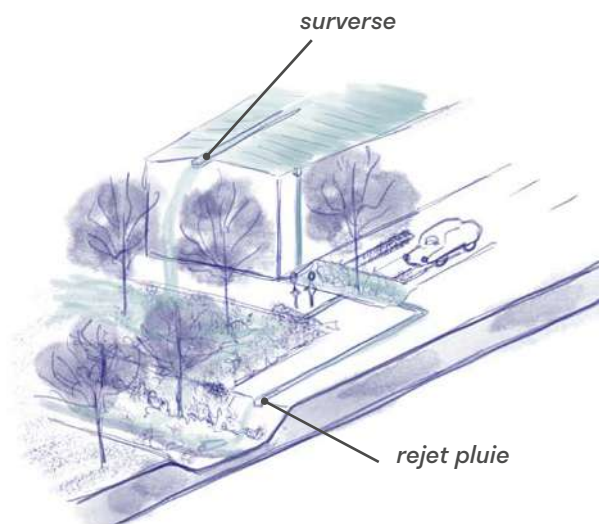
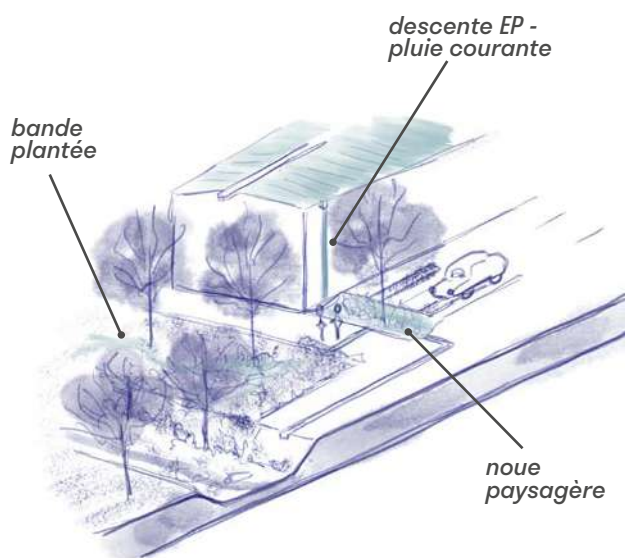
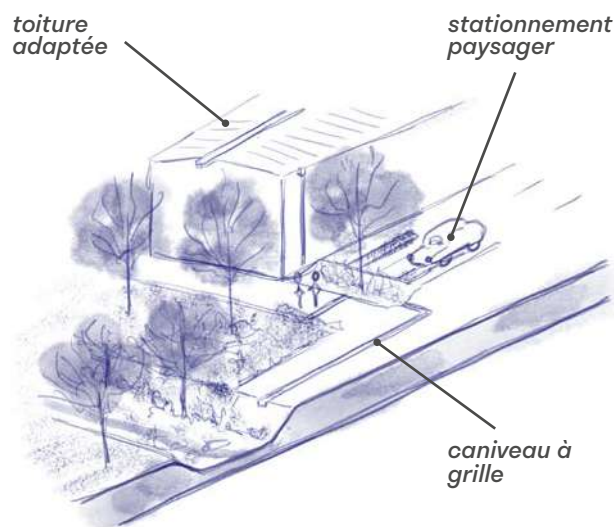
Ces espaces deviennent des composantes ordinaires du paysage urbain, à la fois techniques, écologiques et accessibles, participant à la régulation thermique et à la qualité d'usage.

- À l'échelle de la parcelle, la gestion à la source complète la logique hydraulique globale. Sols perméables, massifs drainants ou micro-dépressions plantées permettent une régulation des débits de fuite ou une infiltration directe de l'eau dans le sol et assurent l'infiltration courante.

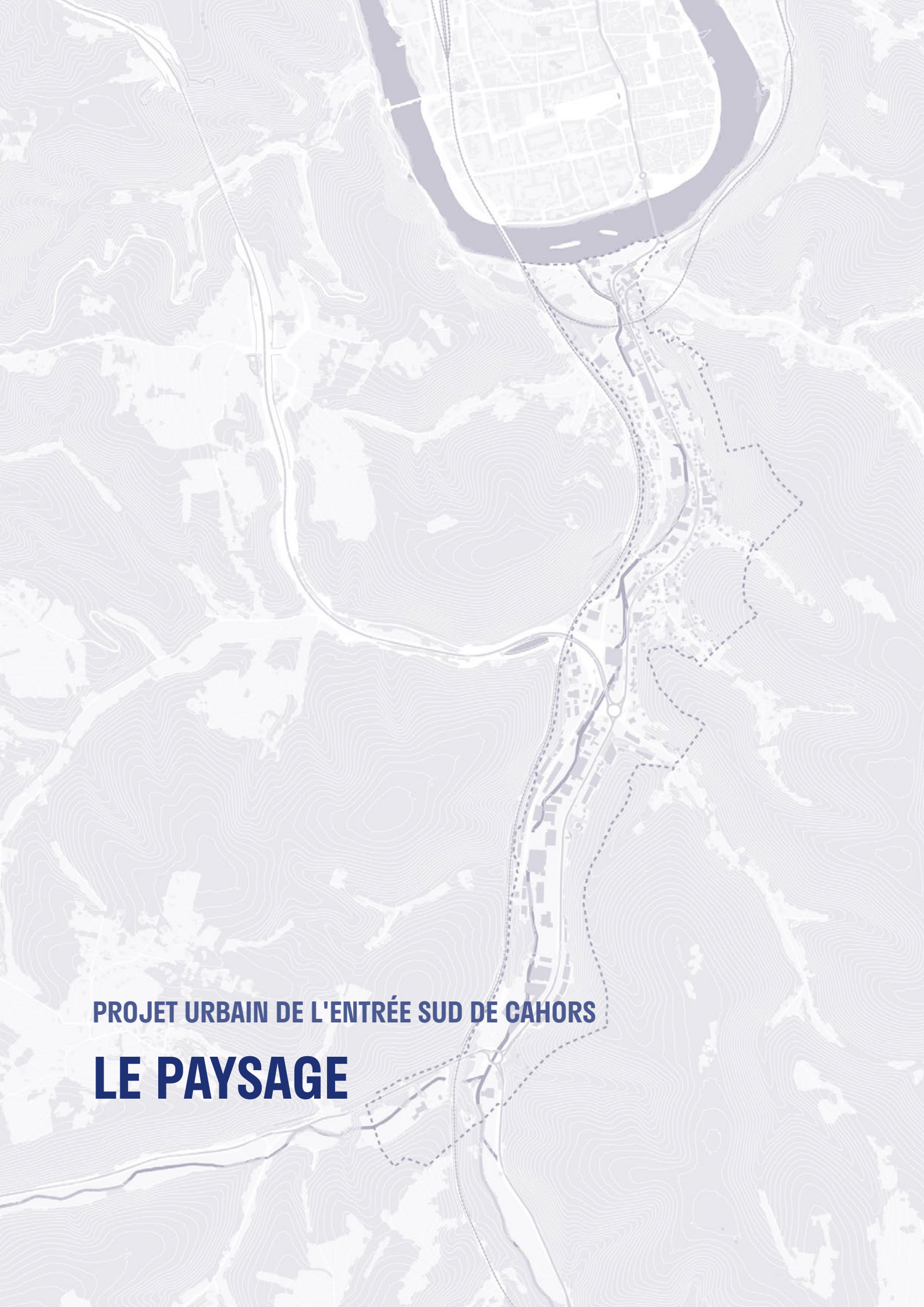
Ces aménagements, simples et peu techniques, réduisent les apports vers le réseau et favorisent la recharge des nappes superficielles. Ils traduisent la volonté d'une gestion hydraulique décentralisée, fondée sur la sobriété et la proximité. Chaque parcelle devient ainsi un maillon actif du système général, contribuant à la résilience du territoire.

- Des dispositifs de récupération – cuves, rigoles, toitures à rétention lente ou bassins tampons – s'intègrent dans la conception des espaces libres et des bâtiments. Le nivellement devra permettre un écoulement gravitaire de l'eau.

Cette approche favorise une gestion en circuit court, où l'eau collectée peut être utilisée pour l'arrosage, le nettoyage ou les usages techniques. La valorisation des eaux pluviales contribue à la réduction des consommations, à l'autonomie des îlots et à une perception plus sensible du cycle de l'eau.



Principe de gestion des eaux pluviales intégrée au paysage

A topographic map of the Cahors region, showing the Garonne river and surrounding terrain. The map features contour lines, a grid of streets, and various urban planning overlays. A dashed line outlines a specific area of interest, and a solid line indicates a proposed urban boundary. The text 'PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS' is overlaid on the map.

PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS

LE PAYSAGE

AMPLIFIER LE PAYSAGE

VALORISER ET INTENSIFIER LES DIALOGUES ENTRE VILLE, VÉGÉTAL ET GRAND PAYSAGE

Légende



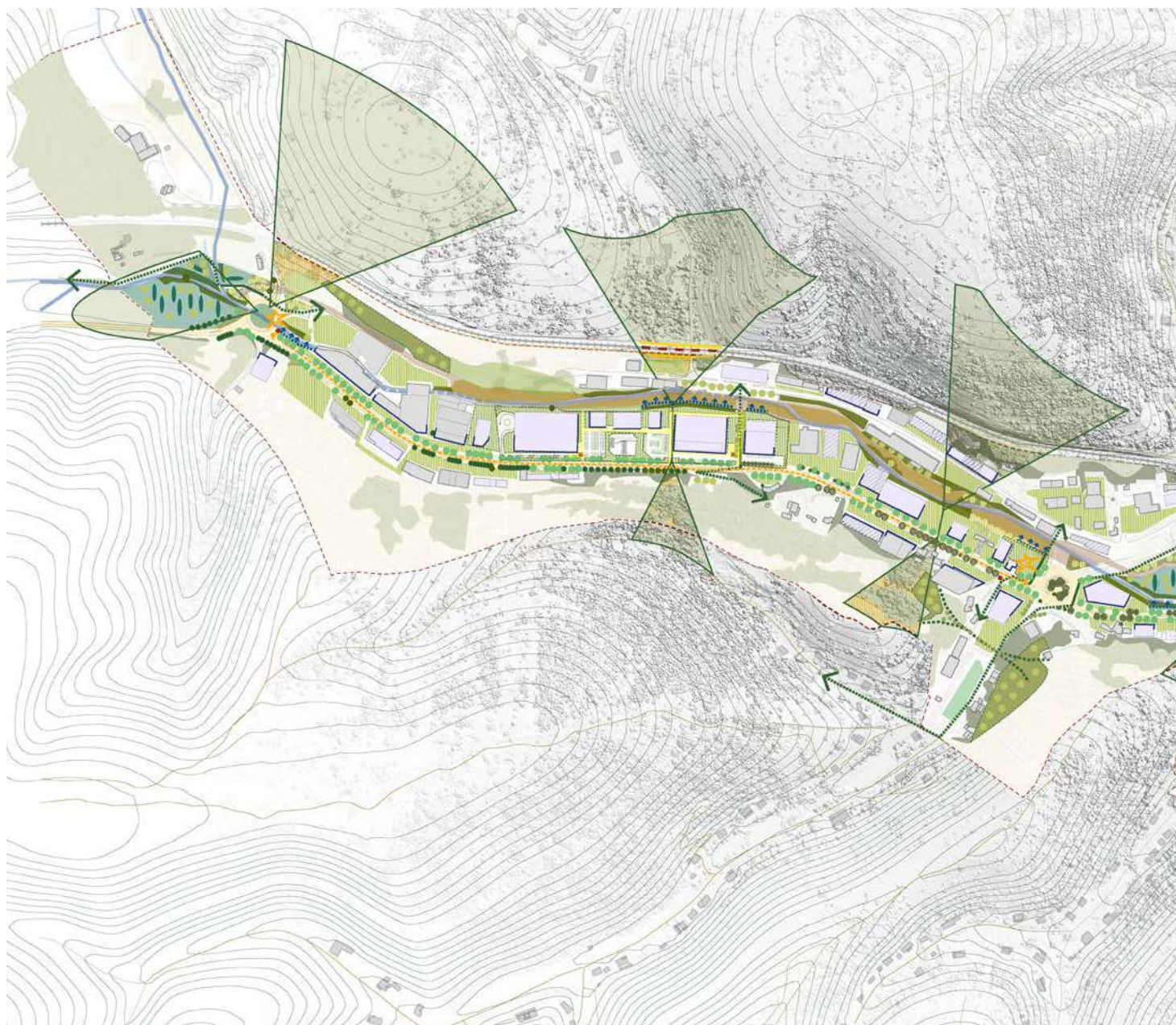
Redonner une place au Lacoste

-  Ruisseau
-  Bras de décharge
-  Végétation arbustive type coteaux de Quercy
-  Masque ou écran boisés structurant
-  Pelouse sèche
-  Zone d'expansion de crue
-  Mise en valeur du Lacoste
-  Renouvellement des ripisylves



Recomposer l'Avenue de Toulouse

-  Alignement d'arbres dont les platanes
-  Renforcement alignement de la future avenue
-  Promenade
-  Lieux d'intérêt - E. public
-  Futurs programmes





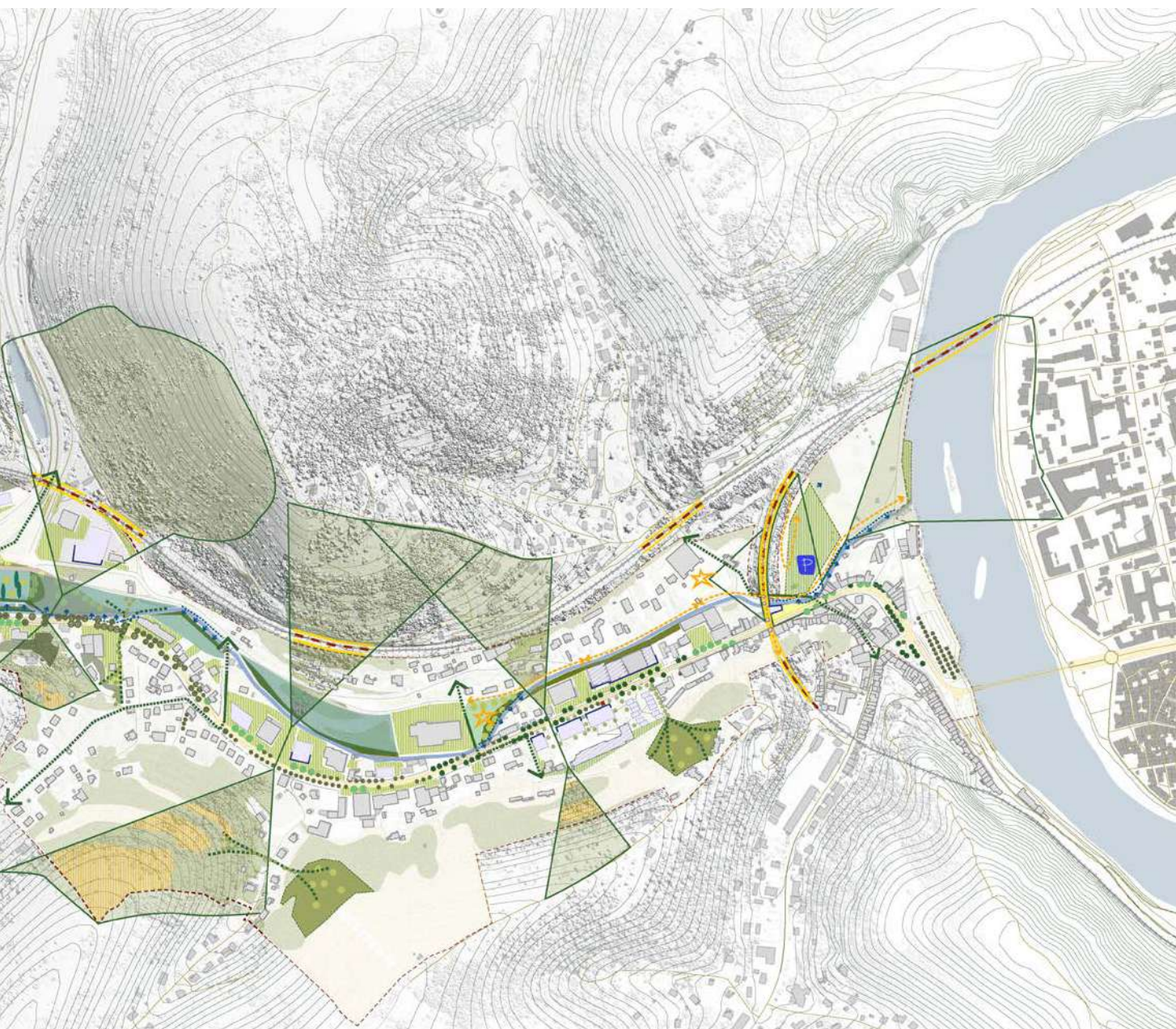
Créer des transversales

- Infrastructure majeure
- Ouverture sur les coteaux
- Revitalisation des coteaux
- Transversales paysagères
- Franchissement
- Continuité paysagère
- Boisement dense / valorisé
- Espace ouvert / valorisé
- Pieds de coteaux / valorisé
- Friches
- Talus / roches



Améliorer la perméabilité de la vallée

- Valorisation de l'existant
- Désimperméabilisation
- Espaces végétalisés tampon
- Parking paysager "vitrine"
- Exigences paysagères renforcées



RECONNECTER L'ENTRÉE SUD À SON PAYSAGE

Un territoire fragmenté

Le paysage de l'entrée sud de Cahors se lit aujourd'hui comme une succession de séquences discontinues, où l'identité faubourienne s'est effacée au profit d'un linéaire routier et commercial.

La route de Toulouse, largement minéralisée, structure un territoire fragmenté, marqué par la présence de vastes stationnements, de constructions en retrait et de peu de continuité végétale.

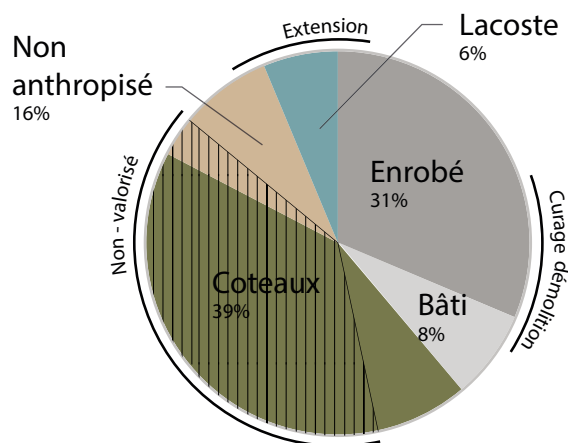
Autrefois modelée par le Lacoste, les coteaux et le maillage bocager, la vallée a été fortement artificialisée. Pourtant, plus de la moitié des sols demeurent non anthropisés, révélant un fort potentiel écologique invisible dans le paysage vécu. Ce décalage entre perception et réalité illustre la perte progressive de la trame paysagère originelle.

Le Lacoste, aujourd'hui en grande partie contraint et peu visible, a perdu son rôle structurant. Sa ripisylve dégradée et ses berges morcelées limitent sa fonction hydraulique et écologique. Les franges de parcelles, souvent imperméabilisées ou laissées en friche, forment un ensemble d'espaces résiduels sans continuité ni usage.

Les coteaux, bien que présents en fond de scène, sont déconnectés du tissu urbain. Les vues transversales et les liaisons est-ouest vers la vallée sont rompues par les infrastructures et les constructions successives.

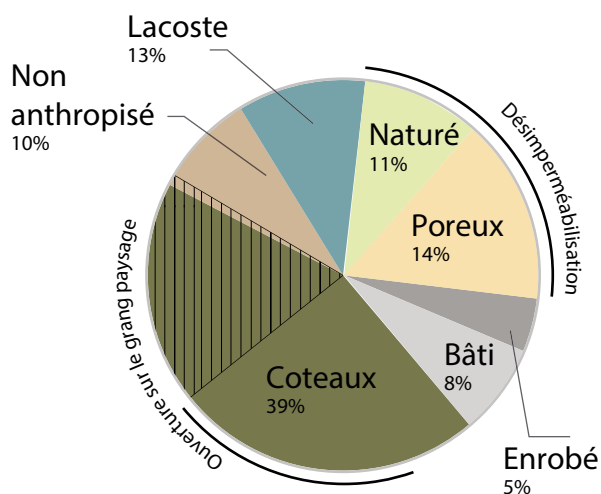
Ainsi, l'entrée sud de Cahors apparaît comme un territoire de contrastes : minéralisé mais encore largement naturel, vivant mais peu perçu, où la trame paysagère – bleue, verte et arborée – subsiste de façon diffuse, en attente d'une recombinaison lisible et cohérente.

SOLS

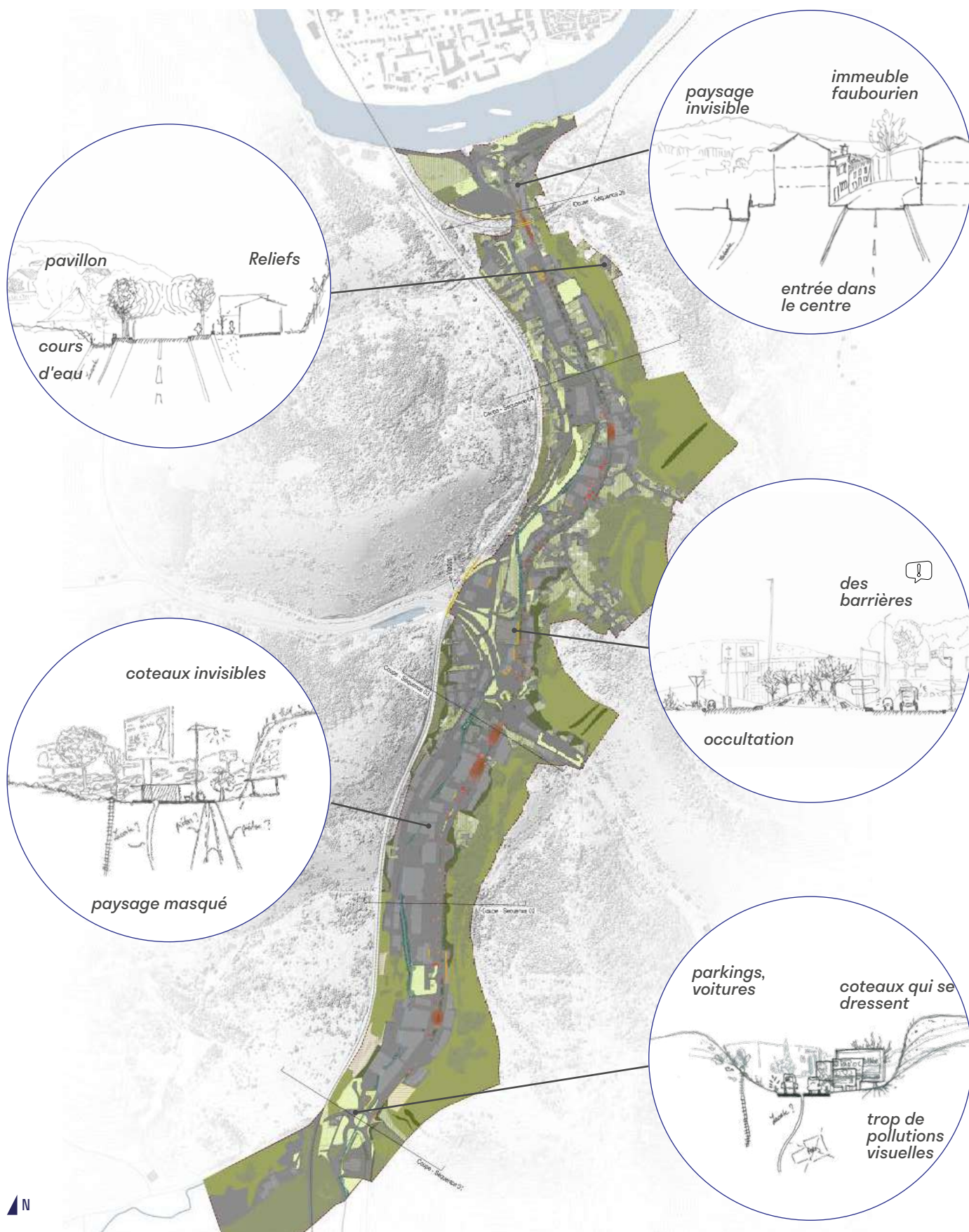


Proportionnalité des types de sols du périmètre total - stade diagnostic

SOLS



Proportionnalité des types de sols du périmètre total - ambition Plan Guide



RECONNECTER L'ENTRÉE SUD AU PAYSAGE

Une nouvelle vitrine urbaine et paysagère

Aux portes du centre historique, l'entrée sud de Cahors révèle un contraste fort entre la richesse du cadre naturel et la banalisation progressive du paysage urbain. Entre vallée, coteaux et rivière, le territoire offre un potentiel unique : une ville étroitement liée à son environnement géographique, où le relief et l'eau dessinent l'identité cadurcienne.

L'enjeu est de réparer cette relation distendue entre la ville et son paysage en faisant émerger une transition douce entre campagne et cœur urbain en réintroduisant la présence du végétal et du Lacoste dans le quotidien pour redonner sens à l'expérience d'entrée de ville.

Reconnecter Cahors à son paysage, c'est renouer avec une géographie fondatrice : faire du paysage un socle vivant, capable d'unir les fonctions urbaines, de gérer l'eau, de tempérer le climat et de révéler la beauté du site.

Cette ambition fait du paysage un moteur de la transformation et la clé d'une nouvelle identité pour la ville.

CENTRE-VILLE

+ 3500 m de l'entrée

Paysage urbain :
alignement de platanes

...



FAUBOURG MIXTE

+ 2500 m de l'entrée

Paysage révélé :
alignement de platanes
Nouvelle relation à l'eau
ouverture sur les coteaux

...



FAUBOURG ACTIF

+ 500 m de l'entrée

Paysage ré-inventé :
Aménagements végétalisés
aux abords des parkings
Création d'une avenue
Désimpémeabilisation des
sols

...



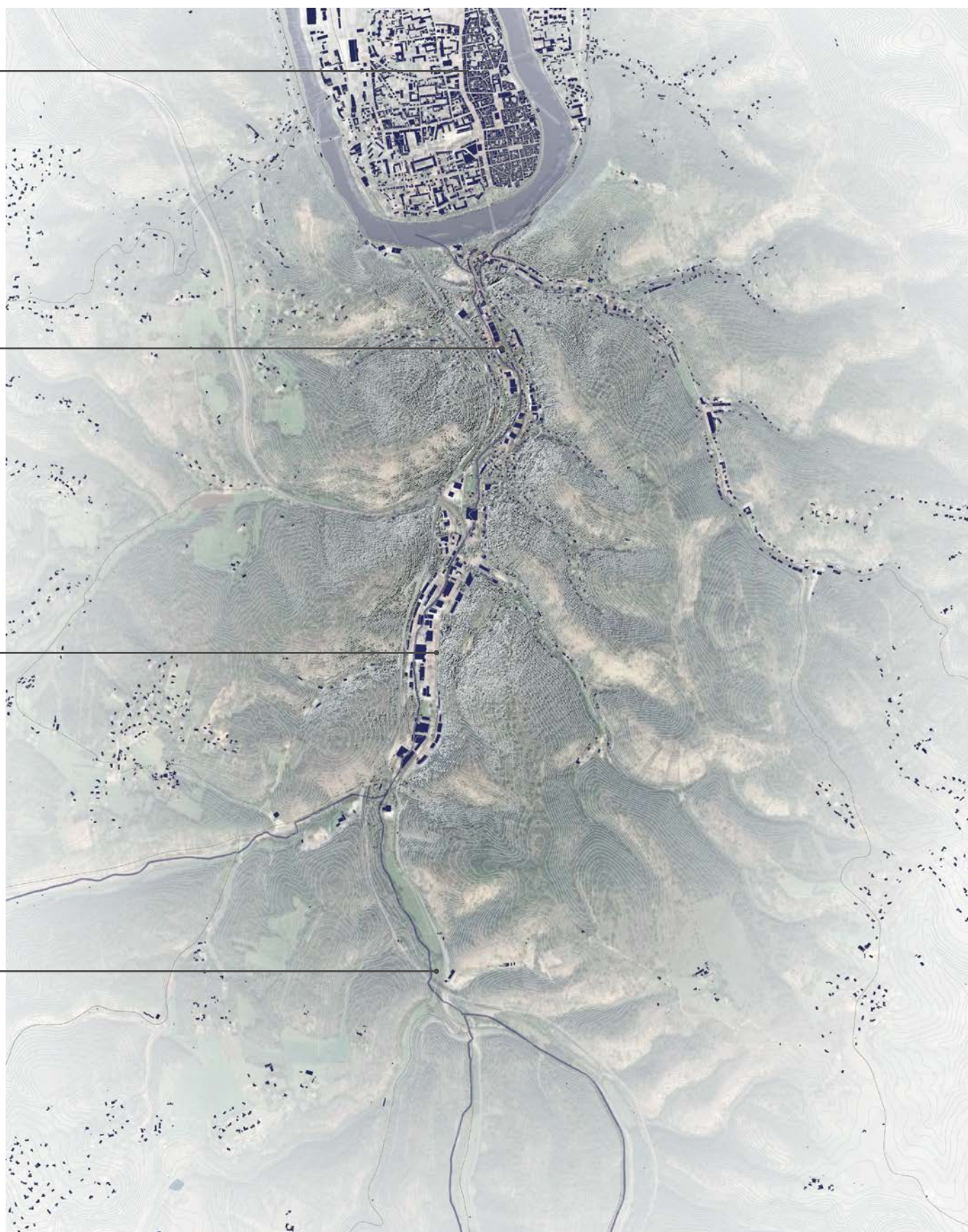
AVANT CAHORS

- 500 m de l'entrée

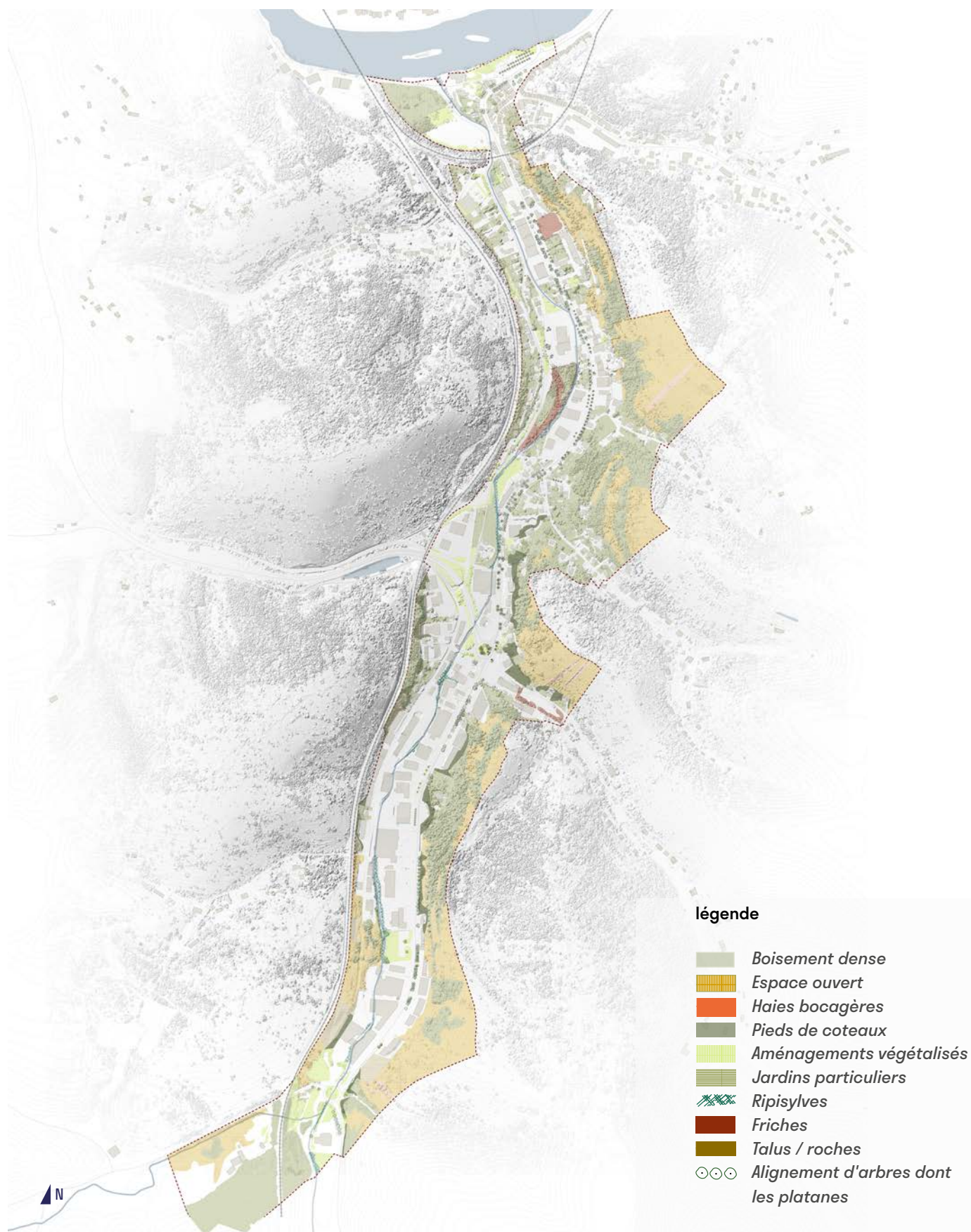
Paysage de campagne :
les coteaux
prairie
Ripisylves

...



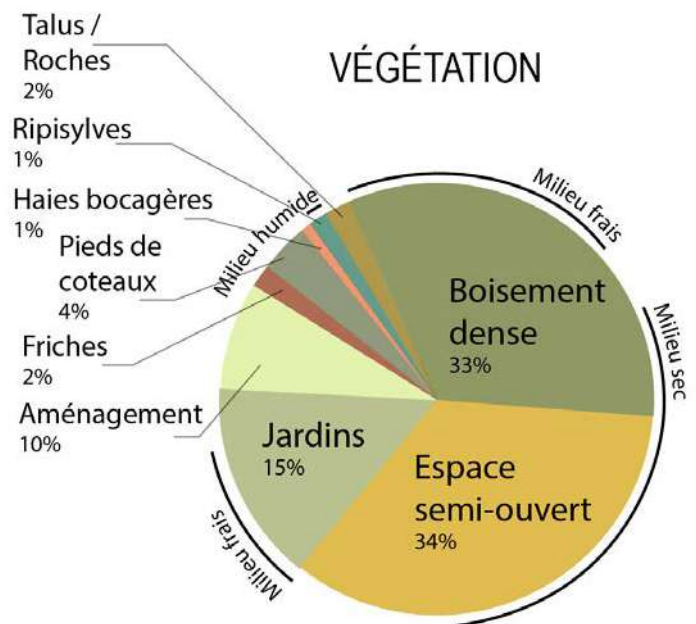


COMPLÉTER ET VALORISER LA PALETTE VÉGÉTALE EXISTANTE





Platane à feuilles d'Érables
(*Platanus x hispanica*)



Quelques essences des espace semi-ouvert et boisement



Pelouse sèche calcaire



Roncier



Pins noirs
(*Pinus nigra*)



Chênes pubescents
(*Quercus pubescens*)



Genévrier commun
(*Juniperus communis*)

Quelques essences emblématiques des ripisylves



Peuplier blanc
(*Populus alba*)



Frêne à feuilles étroites
(*Fraxinus angustifolia*)



Aulne glutineux
(*Alnus glutinosa*)



Ronces bleues
(*Rubus caesius*)



Aubépine à un style
(*Crataegus monogyna*)

Quelques essences emblématiques des friches



Orme mineur
(*Ulmus minor*)



Cardère à feuilles découpées
(*Dipsacus laciniatus*)



Cornouiller sanguin
(*Cornus sanguinea*)



Vigne-vierge commune
(*Parthenocissus inserta*)



Bident feuillé
(*Bidens frondosa*)

Les essences sont extraites de l'étude environnementale de Rainette - 2024

GRANDS PRINCIPES ET TYPOLOGIES PAYSAGÈRES



Redonner une place au Lacoste

Le Lacoste constitue un axe écologique et hydraulique à revaloriser : sa ripisylve dégradée doit être restaurée pour recréer un corridor végétal le plus continu possible, capable d'accueillir la biodiversité et de ralentir les eaux de crue. Les marges et franges de parcelles, souvent délaissées, deviennent des zones tampons permettant à la fois la filtration, l'infiltration et l'extension du vivant au sein du tissu commercial.

Longtemps relégué au second plan, le Lacoste doit retrouver une plus grande valeur paysagère et écologique dans la composition de l'entrée sud.

Il devient un véritable fil conducteur : un espace identitaire, visible et reconnu, qui structure le territoire, en lien avec le projet hydraulique. Restauré dans sa capacité hydraulique et accompagné par une végétation diversifiée, il est à la fois corridor écologique, moteur du renouvellement urbain de la zone et marqueur fort de l'identité du quartier.



Recomposer l'Avenue de Toulouse

Aujourd'hui dénommée route de Toulouse et perçue comme une simple voie de transit, la route doit être repensée comme une avenue.

En redonnant de l'ampleur aux espaces piétons et aux mobilités actives, elle devient une véritable colonne vertébrale de l'entrée de ville. Une canopée d'arbres renforce l'ombre et le confort d'usage, tout en offrant une image plus accueillante et qualitative. Ce traitement transforme l'avenue en espace partagé, hiérarchisé et lisible, où la circulation s'articule avec des ambiances paysagères généreuses. Cette stratégie sera corrélée avec le maintien des réseaux existants.



Créer des transversales Belle Croix - Lacoste - Avenue de Toulouse

Les transversales paysagères constituent un enjeu fort : reconnecter les coteaux à la vallée, rouvrir les vues vers le grand paysage et permettre des continuités piétonnes et/ou paysagères. Ces percées, aujourd'hui souvent occultées, pourront être restituées sous forme de bandes plantées, de cheminements doux et de séquences arborées, reliant l'avenue à la vallée du Bartasse.

Pour que l'entrée sud ne soit pas seulement un axe linéaire, il est essentiel de recréer des liens entre le Lacoste, l'avenue et les combes. Ces transversales paysagères ouvrent des percées visuelles, rétablissent des continuités piétonnes et reconnectent le site avec les coteaux et le grand paysage. Elles participent à la lecture rythmée de la séquence d'entrée de ville, en proposant des respirations, des lieux d'usage et des repères qui accompagnent l'automobiliste comme le piéton.



Améliorer la perméabilité de la vallée du Lacoste

La résilience de la vallée passe par une gestion fine de l'eau et des sols. Les surfaces aujourd'hui imperméabilisées, notamment les parkings et les zones en friche, doivent être désimperméabilisées pour retrouver un fonctionnement naturel.

Zones d'expansions de crue et bassins secs accompagnent les plantations et créent un ensemble qui conjugue hydraulique et paysage.

La vallée devient un espace vivant, capable d'accueillir l'eau en période de crue, de rafraîchir la ville en été et de développer une biodiversité riche.

Les typologies paysagères

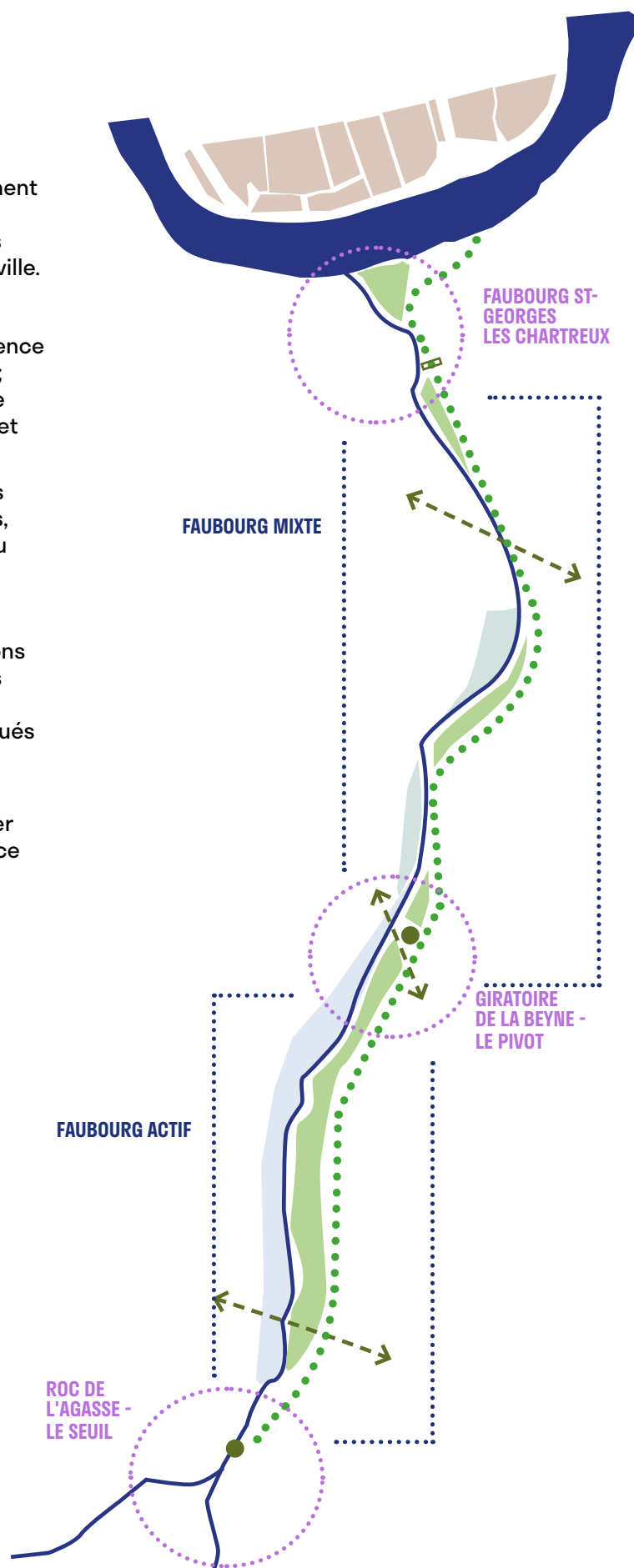
Ces quatre grands principes paysagers se déclinent à travers une diversité de typologies. Elles sont mises en œuvre selon les contextes ainsi que les usages propres à chaque portion de l'entrée de ville.

 La composition singulière de cette séquence urbaine : deux entités principales structurantes ; le faubourg actif, à dominante commerciale, et le faubourg mixte, où cohabitent habitat, activités et services.

Chacune de ces séquences possède ses propres typologies paysagères, adaptées à ses fonctions, à son ambiance et à son rapport au Lacoste et au grand paysage.

 Entre ces deux ensembles, les articulations jouent un rôle fondamental. Ce sont des espaces de transition, à la fois seuils et lieux partagés, où s'exprime les grands principes paysagers appliqués sur l'ensemble du périmètre.

Ces lieux de convergence accueillent les gestes d'identité : faire place, révéler le paysage, renouer avec le Lacoste et redonner du sens à l'expérience d'entrée dans Cahors.



SÉQUENCES URBAINES

LE FAUBOURG ACTIF

Le faubourg actif constitue une des principales séquence de l'entrée commerciale de Cahors. Structurée par la route de Toulouse, il concentre les zones d'activités, grandes surfaces et parkings minéralisés. Cette configuration, héritée d'un urbanisme automobile, fragilise le lien avec le Lacoste et dilue la lisibilité de l'entrée de ville.

L'enjeu de la séquence est de réconcilier la fonction économique avec une ambition paysagère et environnementale forte. Le faubourg actif doit devenir un modèle de requalification des zones commerciales périphériques, en intégrant les principes de désimperméabilisation, d'ombrage et de gestion intégrée des eaux pluviales.

Cette séquence vise une image renouvelée du commerce, plus sobre, plus végétale, et cohérente avec la dynamique hydraulique du Lacoste.



situation

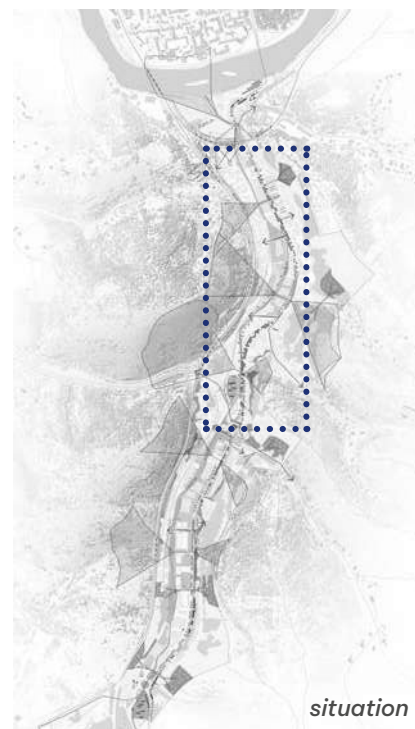


LE FAUBOURG MIXTE

Situé entre le centre historique et les zones d'activités, le faubourg mixte marque une transition urbaine progressive où se croise habitat, services et petites activités. L'enjeu est de renforcer la qualité d'usage tout en assurant la continuité paysagère du Lacoste et de l'avenue.

Ici, la ville doit retrouver son échelle humaine : des espaces publics apaisés, une végétation révélée et des ambiances d'ombre et de fraîcheur.

Le faubourg mixte doit à la fois préserver son patrimoine arboré tout en assurant la cohérence entre nature, habitat et mobilités douces. C'est un secteur-clé pour affirmer une entrée sud apaisée, vivante et durable.

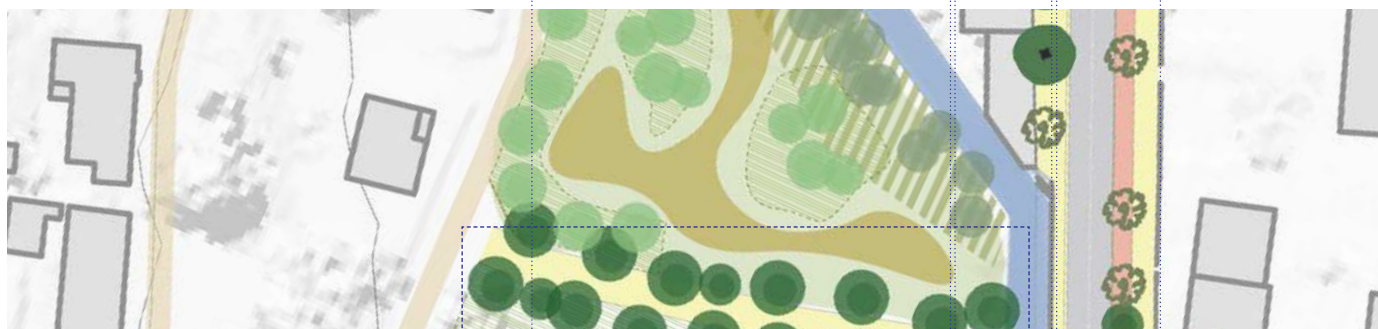
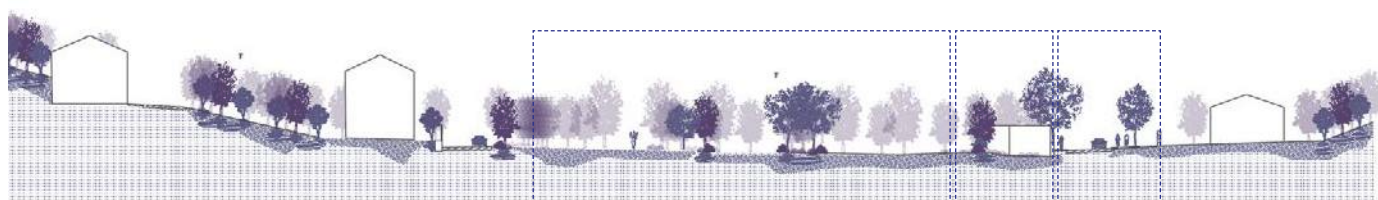


situation

Typologie 04-a
Les îlots renaturés

Typologie 2-b
Les berges

Typologie 01-b
L'Avenue de
Monzie



Typologie 03-b
Les transversales paysagères

LES TYPOLOGIES PAYSAGÈRES

L'AVENUE

1.a - L'Avenue de Toulouse

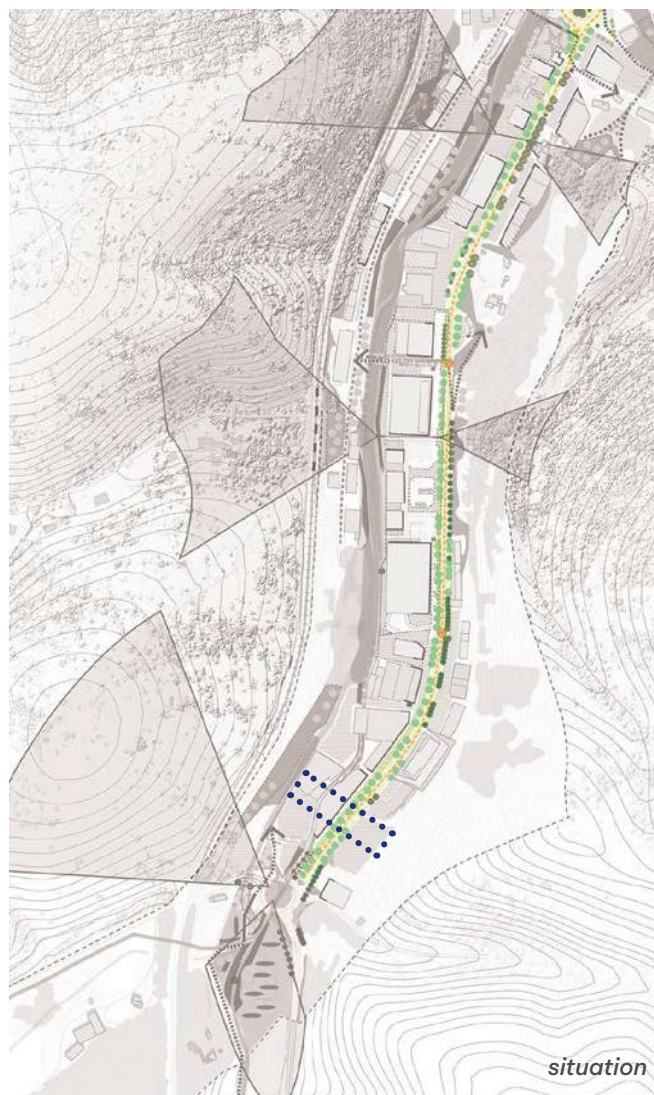
L'avenue de Toulouse constitue la colonne vertébrale du faubourg actif et la principale voie d'accès au centre ville de Cahors. Aujourd'hui dominée par la voiture et les parkings, elle offre un potentiel majeur pour retrouver l'image d'un axe urbain lisible, végétalisé et accueillant.

L'enjeu est d'affirmer une identité paysagère forte, capable de fédérer les séquences commerciales et d'améliorer le confort d'usage. Il est nécessaire de renforcer la structure de l'avenue par une canopée continue et légère, générant ombrage et fraîcheur tout en redonnant une perception d'unité. Les alignements d'arbres deviennent le fil conducteur visuel et symbolique de l'entrée sud.

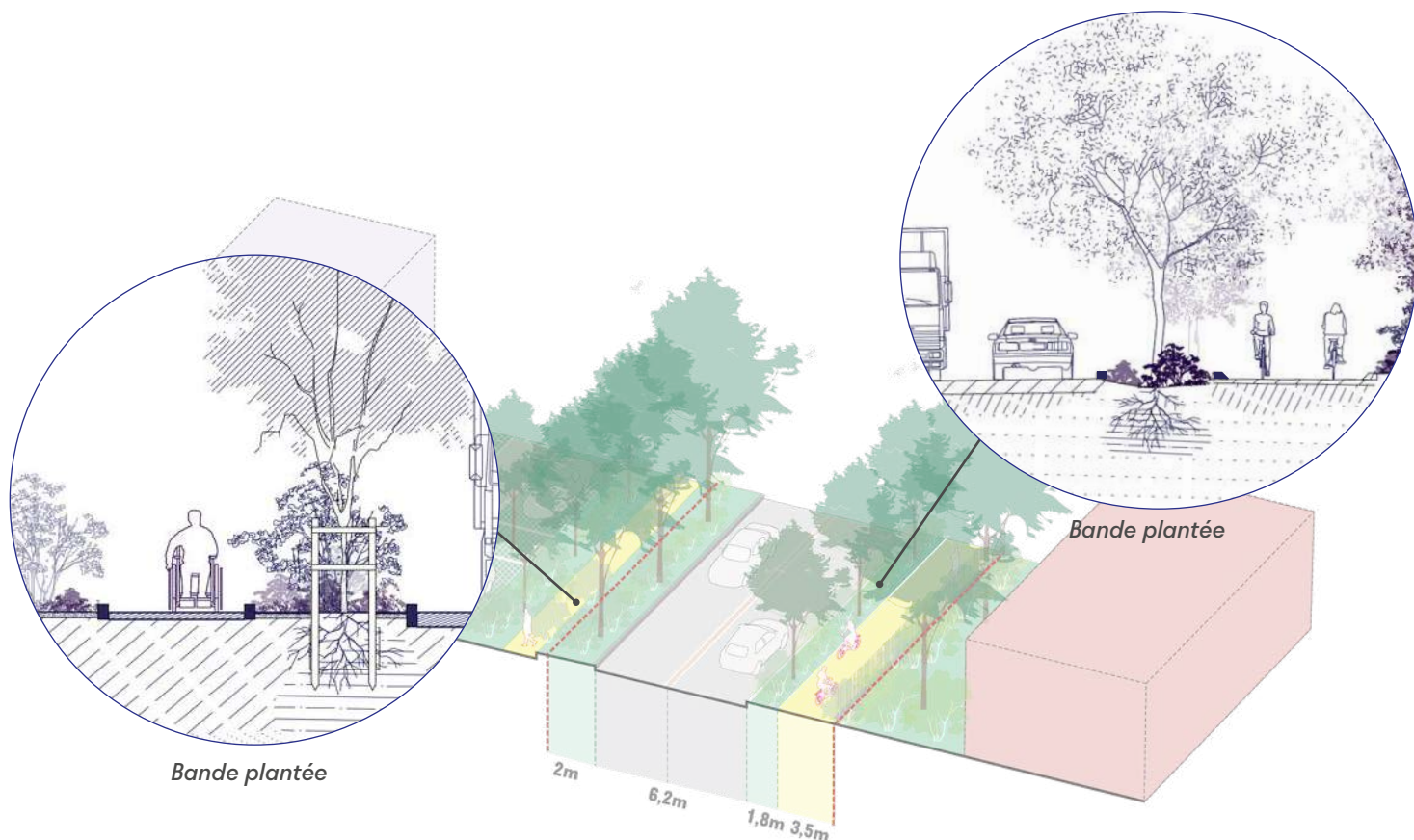
Les marges, souvent délaissées, sont requalifiées en espaces de cohabitation : bandes plantées drainantes, zones de recul. La composition s'appuie sur un rythme le plus régulier possible de plantations et des sols différenciés, pour créer un équilibre entre minéral et végétal.

La création d'une voie verte boisée dans l'épaisseur de la route actuelle, à l'écart du flux automobile séparée par une bande plantée en fonctions des largeurs et des plantations existantes, introduit un nouveau rapport au paysage. Cet itinéraire d'ombre et de fraîcheur relie les différents commerces et services du faubourg actif.

Cette coulée verte linéaire devient un emblème du renouveau du faubourg actif, alliant fonctionnalité, confort climatique et identité urbaine retrouvée.



*Les axes structurants de la Madeleine,
La Compagnie du Paysage*



coupes de principe, sous réserve d'étude des réseaux et de levées topographiques

Les bandes plantées du faubourg actif offrent une véritable opportunité pour la diversité végétale. Leur largeur permet d'associer des strates variées : arbres, arbustes et vivaces ; afin de créer une mosaïque végétale vivante tout au long de l'année.

Les compositions recherchent des contrastes de textures et de volumes, tout en assurant une lecture claire depuis la route et une résilience climatique élevée. L'usage de plantations denses et rustiques garantit une bonne couverture des sols et une gestion simple à long terme. Le choix des espèces repose sur leur résistance aux milieux secs et leur tolérance à la chaleur urbaine.

Palette végétale



Platane à feuilles d'Érables
(*Platanus x hispanica*)



Érable plane
Eurostar (*Acer
platanoides*)



Frêne à feuilles
étroites (*Fraxinus
angustifolia*)



Troène commun
(*Ligustrum vulgare*)



Houx crénelé
(*Hilex crenata*)



Géranium
(*Geranium
macrorrhizum*)



Micocoulier de
Provence (*Celtis
australis*)



Tilia cordata
(Tilleul à petites
feuilles)



Cornouiller blanc
(*Cornus alba*)



Épiaire de Byzance
(*Stachys byzantina*)



Petite Pervenche
(*Vinca minor*)

LES TYPOLOGIES PAYSAGÈRES

L'AVENUE

1-b l'avenue Anatole de Monzie

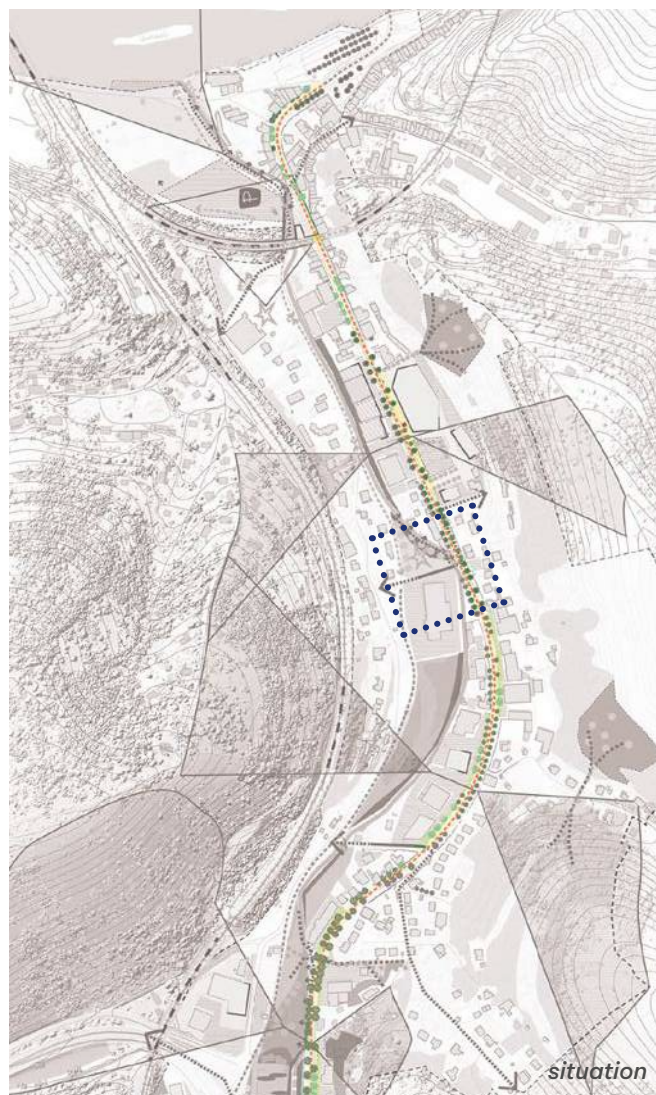
Dans le prolongement de la route de Toulouse, l'avenue Anatole de Monzie se différencie par un gabarit plus contraint avec un tissu urbain mixte, où commerces, logements et équipements cohabitent. Ici, l'avenue change d'échelle et d'ambiance : les vitesses diminuent, les trottoirs se développent de part et d'autre et les usages deviennent plus résidentiels.

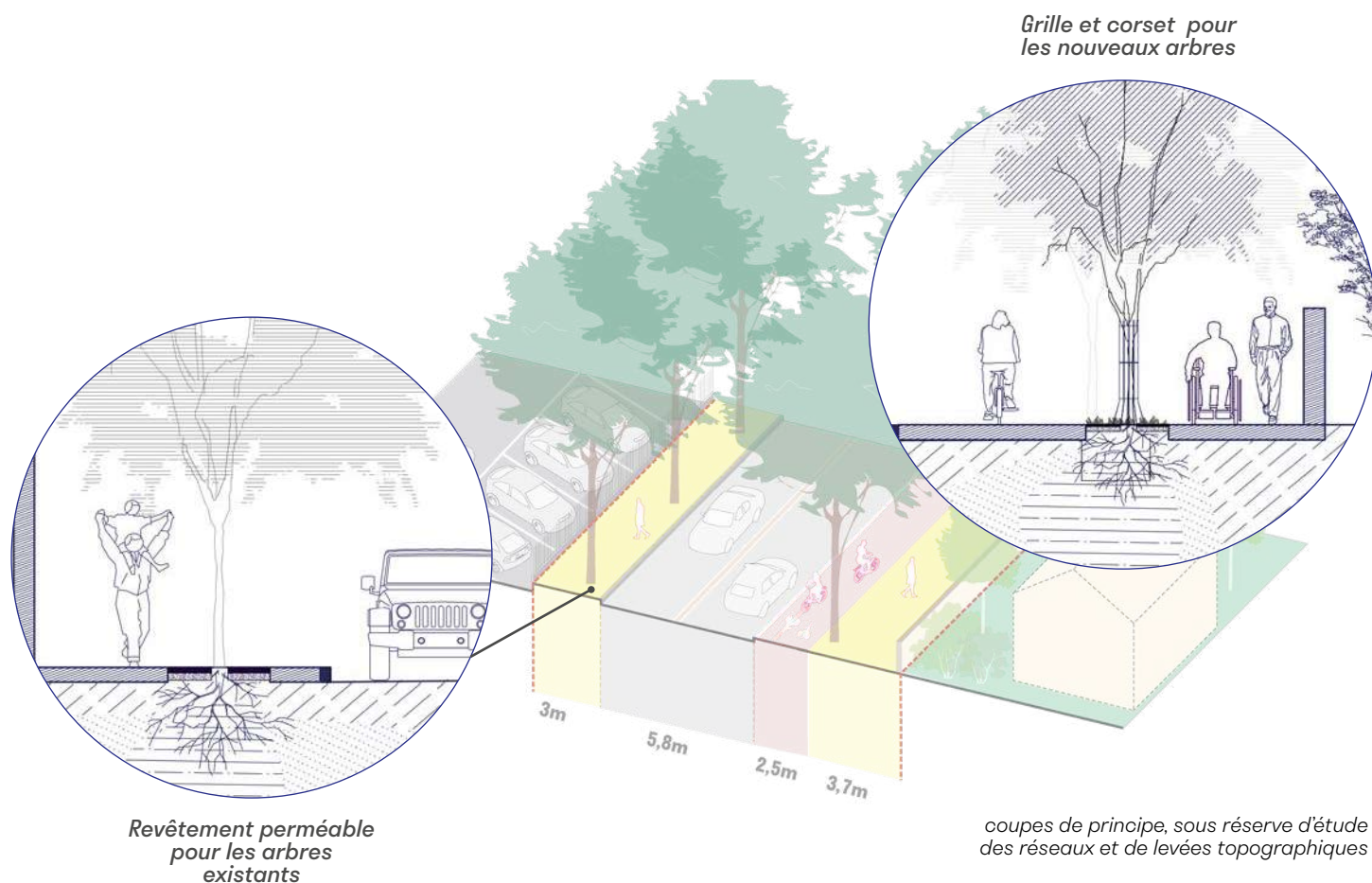
L'objectif est de valoriser le patrimoine arboré existant, qui donne à l'avenue son caractère et sa continuité visuelle. Ces alignements structurent le profil de rue et offrent une identité forte au quartier. Il s'agit d'accompagner cette trame végétale en retravaillant les fosses de plantation, en élargissant les espaces d'enracinement et en libérant les pieds d'arbres pour favoriser une expression végétale au sol.

La fin de la voie verte du faubourg actif se transforme ici en piste cyclable à hauteur de trottoir, permettant la continuité des mobilités douces en accord avec l'implantation des platanes existants. Des jeunes arbres, protégés par des grilles et des corsets, complètent l'alignement.

En tenant compte de la robustesse des arbres existants, il est important de s'assurer que les espaces autour de leurs pieds soient praticables, que ce soit avec un revêtement perméable ou des grilles conçues à cet effet.

Le traitement global vise une ambiance apaisée, habitée et ombragée, où l'avenue devient une véritable rue urbaine. L'alignement des arbres, la qualité des sols et la hiérarchisation claire des usages font de cette séquence un lien fluide entre faubourg et centre historique, prolongeant la trame verte cadurcienne dans une forme urbaine plus dense et vivante.



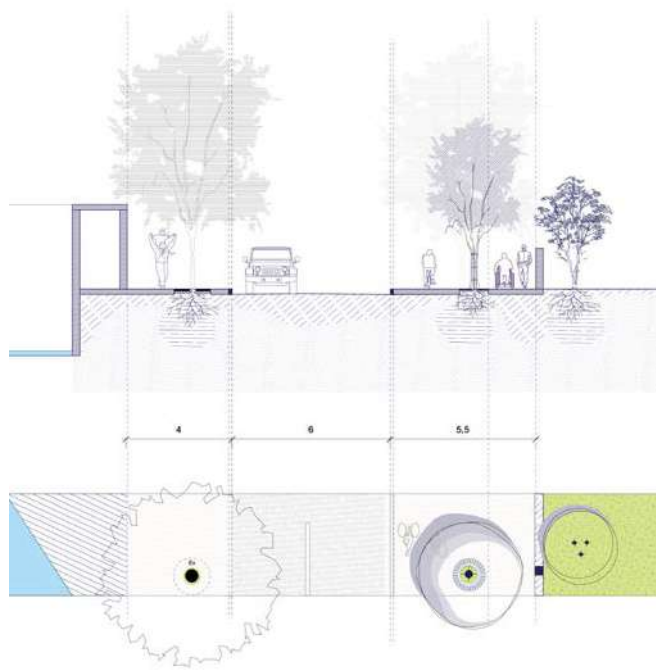


Le choix végétal sur l'avenue de Monzie est guidé par la recherche de cohérence et de sobriété.

Le profil de rue plus contraint ne permet pas les larges bandes plantées du faubourg actif : la composition privilégie donc la continuité du couvert arboré et une présence végétale ponctuelle mais soignée.

Les pieds d'arbres sont traités avec simplicité, parfois en surfaces minérales perméables, parfois en massifs réduits, selon les contraintes techniques et d'enracinement. L'objectif est la mise en valeur du patrimoine existant et la lecture claire de la trame urbaine.

La végétation accompagne ici la rue comme un fil discret, révélant le caractère faubourien et résidentiel du secteur.



Profil type de l'avenue de Monzie

LES TYPOLOGIES PAYSAGÈRES

LE LACOSTE RENATURÉ

2-a L'accroche du Lacoste recalibré

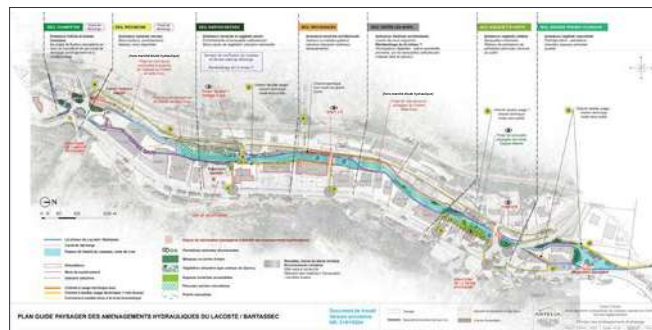
Dans le secteur du faubourg actif, la reconfiguration du Lacoste permet d'améliorer la gestion des crues et redonne au ruisseau un fonctionnement plus naturel. Ce recalibrage permet de composer un paysage de vallée maîtrisé, où la présence de l'eau retrouve sa place dans le quotidien du faubourg.

Cette évolution favorise l'émergence d'une "couture végétale" sur les profils et les transitions avec des bandes plantées reprenant les essences déjà présentes sur le territoire, toujours dans un esprit de continuité.

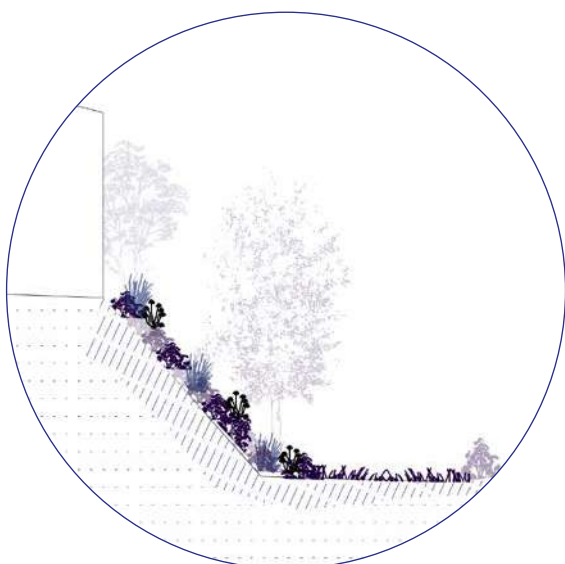
La présence possible de bâtiments en pied du Lacoste implique un traitement précis des interfaces avec le ruisseau. Des discontinuités peuvent persister lorsque des murs de soutènement retiennent les bâtis, à défaut de quoi des talus végétalisés sont créés.

Les marges plus confortables, sont quant à elle, traitées comme des bandes tampons végétalisées, perméables et sans clôtures rigides. Ces transitions assurent à la fois la régulation des eaux pluviales, la continuité écologique et la lisibilité du paysage. L'eau n'est plus une limite, mais une composante visible du cadre urbain.

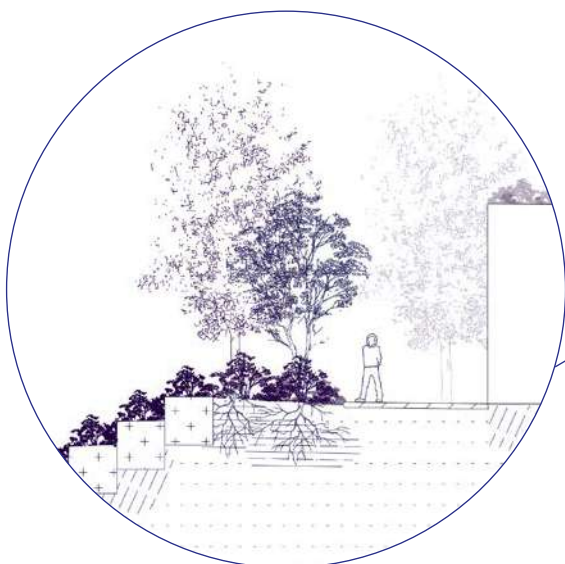
Le traitement végétal repose sur une composition sobre et fonctionnelle. Les plantations accompagnent la topographie et renforcent la lecture du vallon, sans chercher à densifier ou à figer le milieu. Le végétal joue ici un rôle de stabilisation et de confort, associant des prairies d'entretien extensif, des bandes arbustives et des ponctuations d'arbres isolés. Le paysage reste lisible, robuste et intégré à l'échelle du faubourg actif, exprimant une cohabitation équilibrée entre technique hydraulique et cadre de vie.



Plan guide paysager - projet hydraulique, ARTELIA



Pied de bâtiment



Limite plantée



Frêne à feuilles étroites (Fraxinus angustifolia)



Peuplier blanc (Populus alba)



Saule blanc (Salix alba)



Bourdaine (Frangula alnus)



Menthe aquatique (Mentha aquatica)



Véronique de Virginie (Veronicastrum virginicum)



Aulne glutineux (Alnus glutinosa)



Sureau noir (Sambucus nigra)



Rosier des chiens (Rosa Canina)



Laïche des marais (Carex acutiformis)



Osier pourpre (Salix purpurea)

LES TYPOLOGIES PAYSAGÈRES

LE LACOSTE RENATURÉ

2-b Les berges

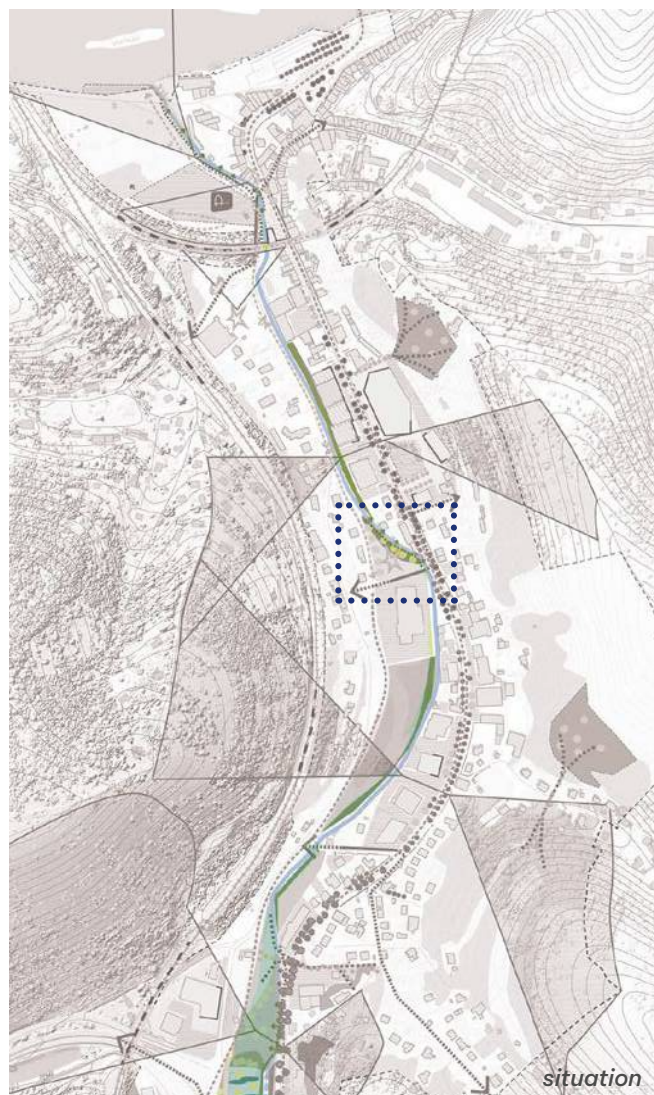
Dans la séquence du faubourg mixte, le territoire se compose de parcelles inconstructibles ou peu bâties, marquées par des sols remaniés, des franges végétalisées spontanées et des zones de friches ouvertes.

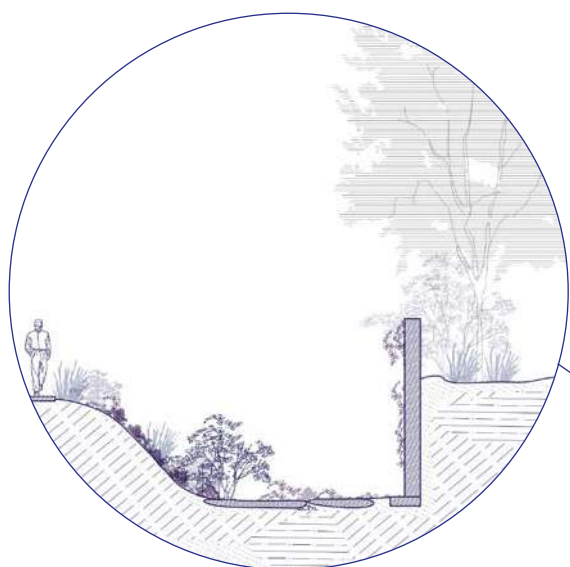
Ces terrains, pour la plupart en lien avec le ruisseau et donc la zone d'aléa la plus forte, participent à la régulation naturelle des écoulements, mais présentent aussi un potentiel paysager important pour accompagner la lecture de la vallée.

L'intervention est ici minimale. L'objectif n'est pas de transformer mais de structurer la friche existante pour en faire un paysage cohérent et entretenu. **Le travail porte sur le sol et les usages : reprofilage ponctuel, gestion des remblais, maintien d'une perméabilité générale et création de cheminements doux ou de points d'observation simples, permettant d'appréhender la vallée sans la contraindre.**

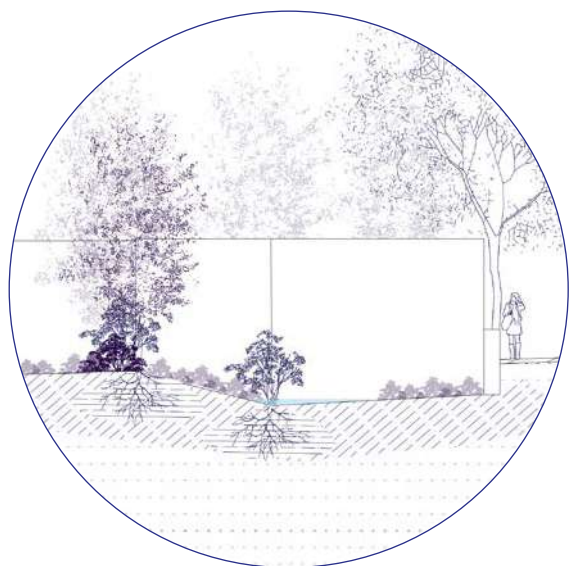
La végétation est traitée dans un esprit de gestion souple. Les strates existantes sont conservées, rééquilibrées par des ouvertures visuelles et quelques plantations ponctuelles pour rythmer le site. Des clairières sont maintenues pour préserver des transparences et éviter la fermeture du paysage. Ce traitement léger permet de garder l'identité du lieu tout en garantissant une lisibilité à l'échelle du faubourg.

Cette séquence illustre une logique d'accompagnement. En valorisant les friches et en assumant leur aspect spontané, ces espaces délaissés sont transformés en zones de respiration : des marges simples, vivantes et perméables.





Berges donnant sur le chemin du Bartassec



Berges donnant sur l'espace renaturé



Renaturation des limites du ruisseau -Berges du Vauziron, Atelier Cap paysage urbanisme

LES TYPOLOGIES PAYSAGÈRES

LES TRANSVERSALES PAYSAGÈRES

3-a Les points de vues sur les coteaux

Les transversales paysagères renforcent les connexions visuelles avec le vaste paysage.

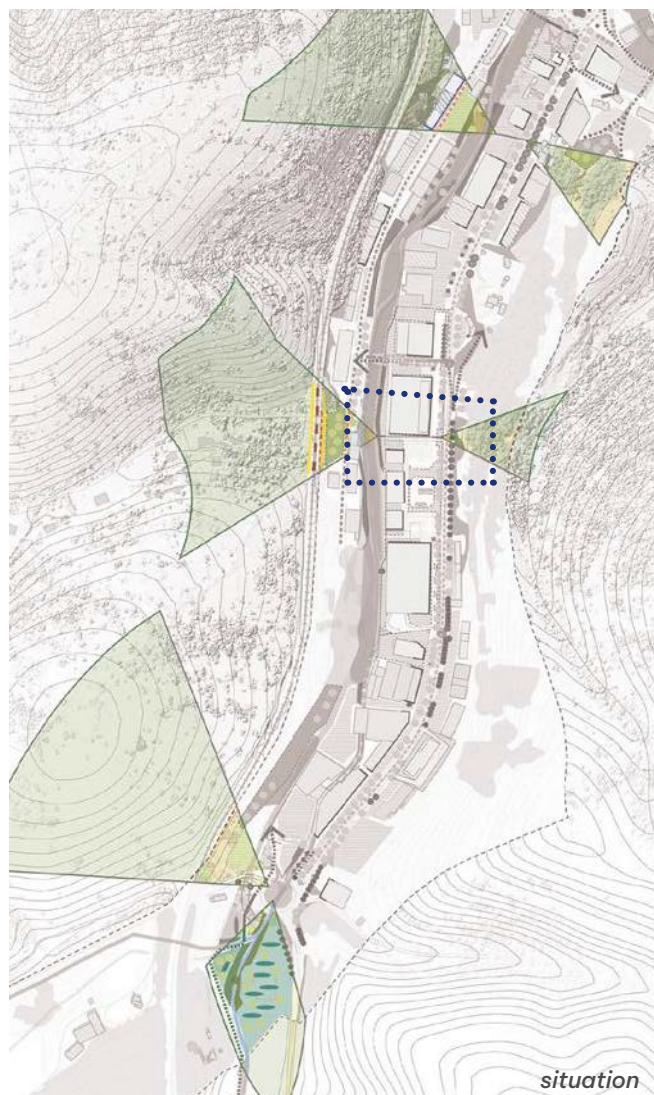
Ces percées redonnent de la profondeur et de la respiration à un tissu urbain dense, tout en rappelant la géographie singulière de l'entrée sud : une vallée cernée par ses coteaux boisés.

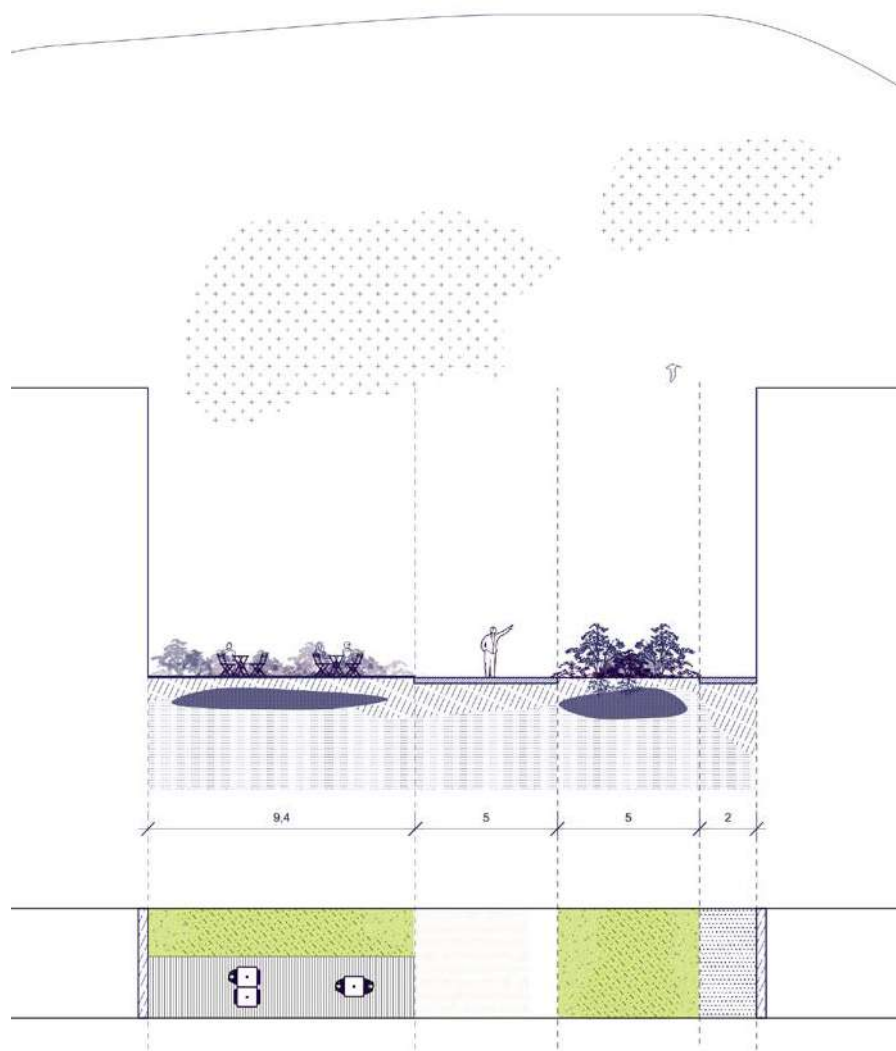
Leur traitement repose sur une approche simple et lisible : amplifier les perspectives existantes. Les interventions sont ponctuelles : un élargissement de trottoir, un recul de clôture, la suppression d'un écran visuel ou la création d'un dégagement suffisent à révéler la vue.

Une notion de distorsion s'applique sur les maillages des autres typologies comme la canopée de l'avenue de Toulouse ou l'alignement devant les bâtis. Leurs densités vont diminuer pour laisser place à ces transversales.

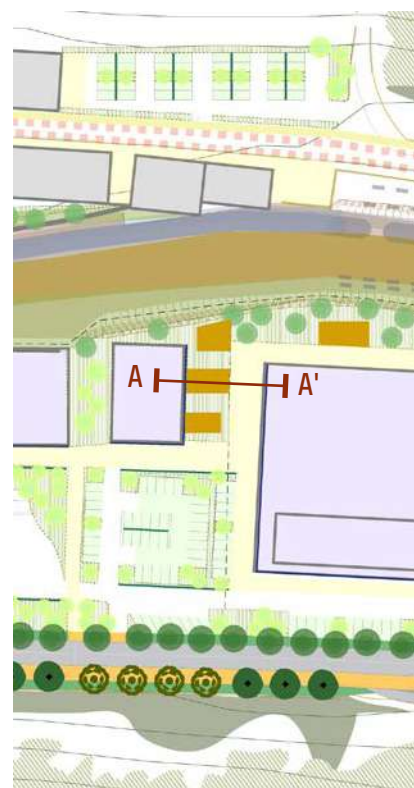
Les sols y sont dès que possible poreux, les cheminements plantés, les lignes d'arbres sont absents pour cadrer les regards sur le grand paysage. Chaque ouverture devient un moment de pause visuelle au sein de la continuité du faubourg.

Elle sert à structurer la profondeur et à accompagner la lecture des vues : les strates basses guident le regard, les arbres tiges marquent les cheminements, et des ponctuations florales soulignent les seuils et croisements.





Coupe transversale AA'



La palette végétale reste sobre et locale, privilégiant la lisibilité du relief et la cohérence d'ambiance.

Les transversales sont des espaces de respiration et d'orientation. Elles contribuent à faire redécouvrir la topographie cadurcienne depuis le quotidien du faubourg, réinscrivant la ville dans son paysage sans rupture ni geste excessif. Ces ouvertures offrent des lieux de pause, de rencontre ou d'observation, où le passant perçoit la vallée dans son épaisseur.



*Binnentuin 'Heel Europa' - Purmerend,
DELVA Landscape Architecture Urbanisme*

LES TYPOLOGIES PAYSAGÈRES

LES TRANSVERSALES PAYSAGÈRES

3-b Les franchissements

Les transversales de franchissement assurent une fonction essentielle de liaison entre le chemin de Belle Croix et l'avenue de Toulouse. Les interventions hydrauliques prévoient deux passages qui doivent dorénavant assurer une porosité entre les futurs espaces urbains.

Conçues comme des corridors paysagers apaisés, elles mêlent mobilités mixtes et confort d'usage dans une même logique de continuité.

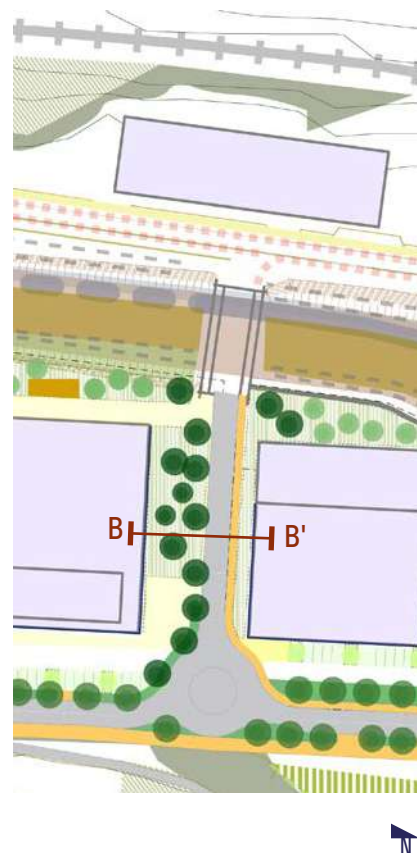
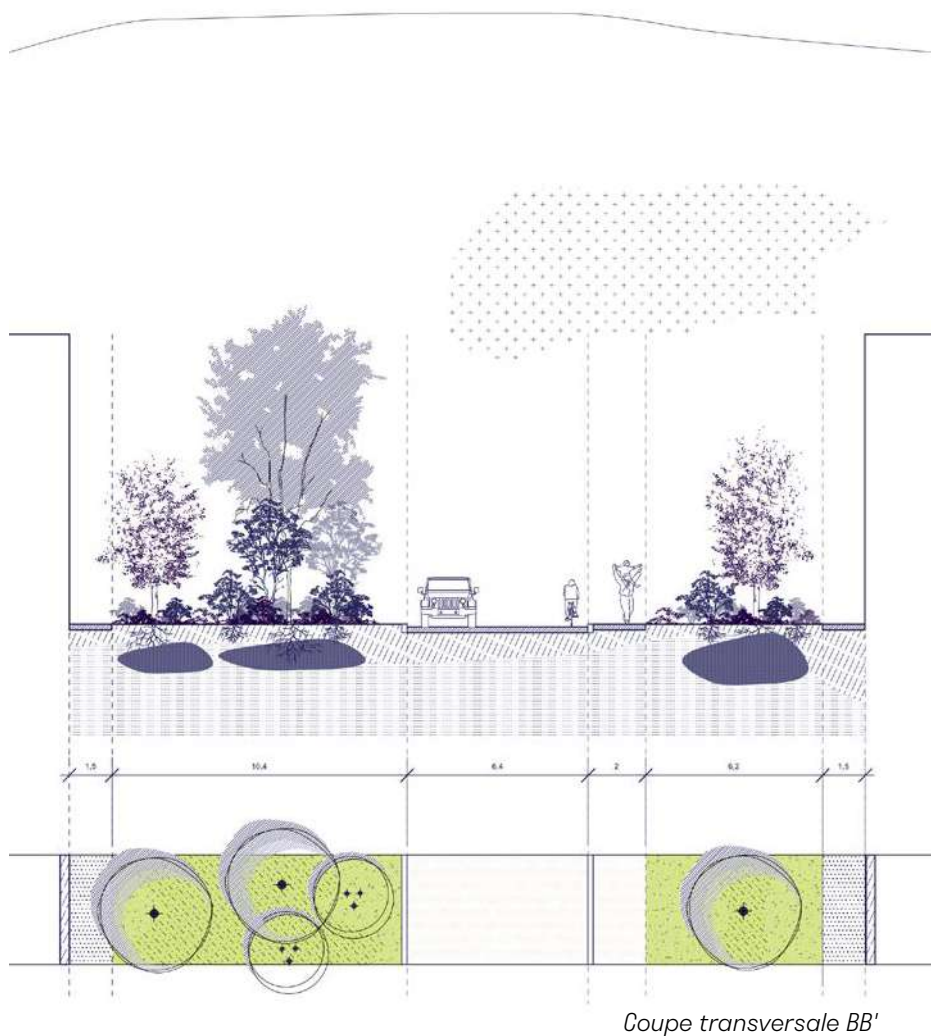
Les abords de ces franchissements sont traités comme des zones de transition vivantes : sols perméables et fossés végétalisés accompagnent la lecture du site. Le végétal y tient un rôle structurant : arbres tiges pour cadrer les perspectives, haies basses pour guider les cheminements, et massifs rustiques pour offrir fraîcheur et ombrage.

Les ambiances varient selon la proximité du ruisseau : plus fraîches et denses à proximité du lit, plus claires et structurées vers les zones bâties, traduisant la diversité du gradient paysager.

Ces traversées ne se limitent pas à la mobilité : elles deviennent des espaces partagés où se tissent des continuités écologiques, sociales et visuelles. Elles permettent de renouer le lien entre le Lacoste, les îlots privés et l'espace public, tout en offrant des respirations au sein du faubourg.

Le vocabulaire d'aménagement reste à la fois simple et lisible : palettes de matériaux simples, mobilier intégré, traitement cohérent des sols et du végétal pour garantir une perception unitaire du paysage.





La sobriété du dessin, la continuité des matériaux et la lisibilité du végétal garantissent une insertion durable et harmonieuse dans le paysage.

Ces transversales expriment le rôle structurant du paysage dans la fabrique urbaine : elles relient, elles orientent, elles adoucissent les transitions.



Érable de Montpellier
(*Acer monspessulanum*)



Celtis australis
(Micocoulier)



Chêne pubescent
(*Quercus pubescens*)



Viorne mancienne
(*Viburnum lantana*)



Cheveux
d'ange (*Stipa tenuissima*)



Achillée millefeuille
(*Achillea millefolium*)



Charme
(*Carpinus betulus*)



Amélanchier
(*Amelanchier ovalis*)



Sauge des prés
(*Salvia pratensis*)



Seslérie bleutée
(*Sesleria caerulea*)



Thym serpolet
(*Thymus serpyllum*)

LES TYPOLOGIES PAYSAGÈRES

LES PARCELLES

4-a Les îlots privés bâtis

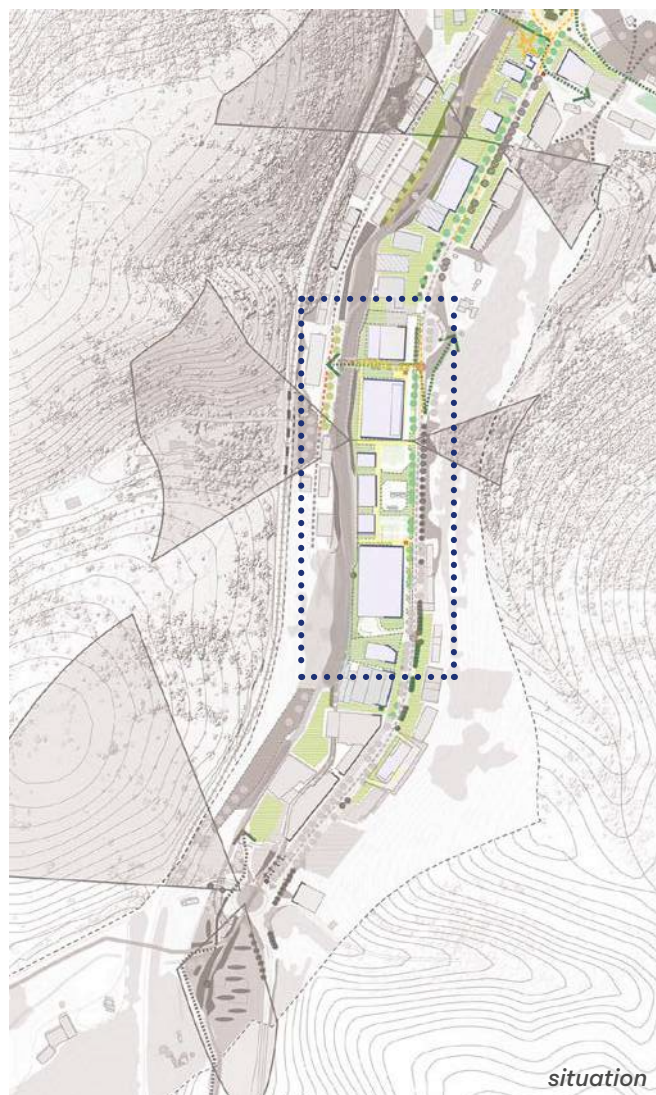
Les îlots bâtis privés représentent une part importante du paysage de l'entrée sud de Cahors, souvent organisés autour de vastes parkings ou de bâtiments isolés, où les transitions entre public et privé restent floues.

L'enjeu est de requalifier la structure des îlots sans bouleverser leur usage, en rééquilibrant les rapports entre bâti, sol et végétal. Chaque parcelle devient un micro-paysage, où la composition du sol, des marges et des limites participe à la cohérence d'ensemble du faubourg. Cette logique s'appuie sur trois principes : désimperméabiliser, planter et articuler.

Afin de retrouver un équilibre entre le minéral et le végétal, il est nécessaire d'améliorer le coefficient de biotope par surface, dit CBS, car il traduit de façon simple et chiffrée la proportion de surfaces végétalisées, perméables ou favorables à la biodiversité par rapport à la surface totale de la parcelle ou de l'aménagement.

Les abords des bâtiments et les aires de stationnement sont repensés comme des espaces partagés, accueillant des plantations d'ombrage, des noues de gestion pluviale et des sols semi-perméables. Ces dispositifs permettent de réduire la chaleur urbaine, d'améliorer le confort des usagers et de renforcer l'image d'un faubourg plus vert et plus lisible. Les cheminements piétons internes s'accompagnent de plantations linéaires et de revêtements clairs, assurant une continuité avec le traitement de l'espace public.

Les limites entre espace public et privé évoluent vers des formes plus ouvertes et plantées. Les clôtures rigides laissent place à des bandes végétalisées, des haies basses ou des transitions enherbées qui favorisent la continuité visuelle et écologique. Ces marges deviennent des lieux de respiration.





Plan masse - îlot Carrefour



Le parti pris végétal privilégie une composition rustique et durable.

Dans les zones les plus denses, la végétation accompagne le fonctionnement du site : arbres à grand développement pour l'ombrage, massifs rustiques en pied de façade, végétation filtrante dans les noues.

Le traitement des sols et du végétal vise à redonner une image unitaire à des parcelles aujourd'hui hétérogènes. Ces îlots privés ne sont plus des entités isolées, mais des maillons du paysage d'entrée de ville, contribuant à la qualité d'ensemble du territoire.

Leur requalification traduit un objectif simple : faire du quotidien un paysage, en intégrant la gestion de l'eau, le végétal et le confort d'usage au cœur de l'activité urbaine.



Savonnier
(*Koelreuteria paniculata*)



Micocoulier
(*Celtis australis*)



Cornouiller sanguin
(*Cornus sanguinea*)



Laurier-tin
(*Viburnum Tinus*)



Houx crénelé
(*Hilex crenata*)



Géranium
(*Geranium macrorrhizum*)



Pins noirs
(*Pinus nigra*)



Troène commun
(*Ligustrum vulgare*)



Origan commun
(*Origanum Vulgare*)



Serpolet
(*Thymus serpyllum*)



Lierre d'Algérie
(*Hedera algeriensis*)

LES TYPOLOGIES PAYSAGÈRES

LES PARCELLES

4-b Les îlots renaturés

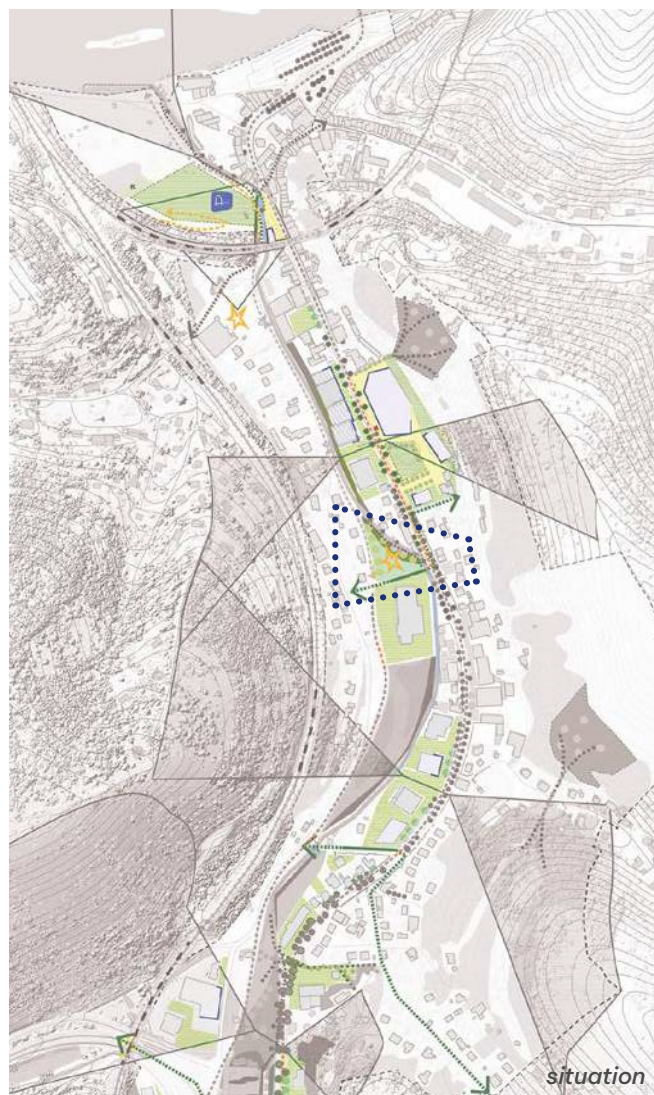
Certains îlots privés situés en fond de vallée ou en frange de faubourg présentent aujourd'hui des taux d'imperméabilisation élevés, souvent liés à d'anciens stationnements, à des bâtiments vacants ou à des emprises surdimensionnées. Ces secteurs constituent un gisement de renaturation et de requalification paysagère au sein du tissu urbain existant.

L'enjeu n'est pas de restituer une nature sauvage, mais de réintroduire le sol vivant dans la composition urbaine et d'accompagner la transformation des usages dans le temps.

La démarche consiste à désimperméabiliser progressivement les surfaces inutilisées et à les recomposer sous la forme d'espaces perméables, plantés ou infiltrants. Ces zones deviennent des extensions de la trame verte et bleue : jardins filtrants, prairies, micro-boisements ou simples bandes enherbées capables de retenir l'eau et d'offrir des refuges pour la faune. Le dessin reste sobre et flexible, laissant place à l'évolution naturelle du végétal.

Le parti pris paysager repose sur la simplicité des formes et la capacité d'adaptation. L'eau, les sols et la végétation sont pensés comme un système : récupération des eaux pluviales de toiture, infiltration locale, noues plantées ou bassins secs intégrés aux marges. Ces aménagements, discrets mais efficaces, participent à la régulation hydraulique du faubourg tout en améliorant son confort climatique.

Le végétal devient le principal vecteur d'identité. Le traitement privilégie la spontanéité encadrée : prairies fleuries à fauche tardive, végétation locale et bosquets à croissance lente, permettant de retrouver des continuités paysagères avec les berges du Lacoste.





Plan masse - îlot Caserne



Ces choix garantissent une gestion simplifiée et une insertion harmonieuse dans le paysage existant.

L'objectif est de retrouver une épaisseur végétale à l'intérieur même du tissu urbain, de redonner aux parcelles une capacité d'accueil écologique, et de transformer les délaissés en paysages de proximité.

Ces îlots renaturés constituent opportunité de créer des espaces tampons entre l'activité du faubourg et les résidents de la séquence.

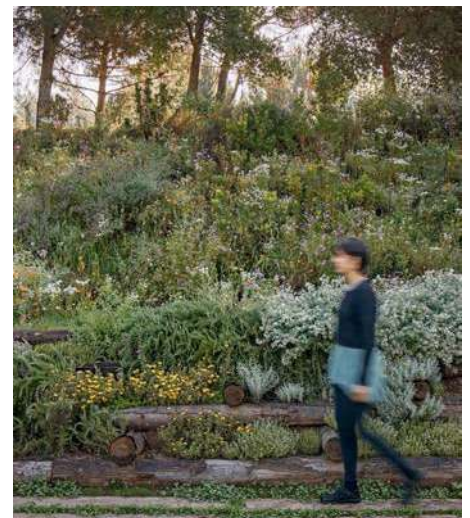
Ils matérialisent la volonté d'un projet sobre, évolutif et durable, où la nature est pleinement intégrée au fonctionnement urbain.



Jardin Joyeux - Aubervilliers
Wagon Landscaping



King's Lynn- Royaume-Uni
Sensomoto



Sentier forestier- Espagne
Batlleiroig

LES TYPOLOGIES PAYSAGÈRES

LES PARCELLES

5-a Les stationnements

Les nouvelles poches de stationnement public sont pensées avec une approche paysagère et hydraulique intégrée : les sols perméables, les noues et les légères dépressions participent à la gestion naturelle des eaux pluviales et à la régulation des ruissellements.

Ces aménagements traduisent une cohabitation raisonnée entre usages et milieu naturel, où le stationnement n'est plus une rupture mais un élément actif de la vallée.

Le dessin des poches s'appuie sur la topographie et valorise la présence potentielle de l'eau plutôt que sa mise en scène.

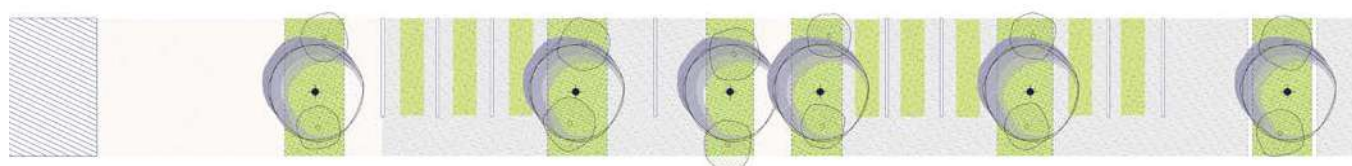
L'objectif est de passer d'une logique "technique" de places alignées à une logique "paysagère", où chaque stationnement contribue à la qualité urbaine et au confort des usagers. Ces poches de stationnement deviennent ainsi de véritables espaces de transition entre ville et vallée, conciliant mobilité, nature et gestion de l'eau dans une même logique de sobriété et d'équilibre.

La palette végétale choisie exprime la sobriété du contexte commercial tout en assurant une cohérence d'ensemble. Elle privilégie des essences donc les mêmes essences robustes des îlots bâtis privés, adaptées aux fortes chaleurs, au manque d'eau et aux usages intensifs.

Des strates variées permettent de rythmer la lecture : arbres élancés pour l'ombrage, arbustes compacts pour filtrer les vues, et vivaces persistantes pour la continuité visuelle.

L'association de ces strates donne au parking une épaisseur paysagère, tout en favorisant l'infiltration et la biodiversité.





-  Fosse de plantation
-  Nœud paysagère
-  Cheminement piéton
-  Voirie

Composition d'un parking paysager

Le travail porte également sur l'arrière-scène paysagère : les fonds de parcelles, souvent délaissés, sont reconnectés au grand paysage des coteaux. Ces marges deviennent des zones de respiration, parfois laissées en prairie ou en friche maîtrisée, contribuant à la gestion de l'eau et à la qualité d'ambiance.

Pour les stationnements des îlots commerciaux, une attention particulière est portée à la lisibilité et à la sobriété des aménagements : limitation des panneaux et du mobilier visuel, éclairage sobre et bien orienté, continuité des matériaux avec l'espace public.

Le résultat attendu est un ensemble cohérent et confortable, où le stationnement n'est plus perçu comme un vide technique mais comme un paysage de proximité : un espace d'accueil et de respiration au cœur de l'entrée sud.



*Aire de repos Portes du Tarn Nord -
Atelier GAMA*

LES LIEUX SPÉCIFIQUES

GIRATOIRE DU ROC DE L'AGASSE - LE SEUIL

La mutation du site de l'ancienne concession Ford offre l'opportunité de réintroduire un espace naturel de respiration, pensé comme une zone d'expansion des crues et un relais écologique entre le Lacoste et les coteaux. Ces paysages évolutifs, tantôt secs, tantôt inondés, traduisent une nouvelle manière de concevoir la ville : résiliente, adaptable et en dialogue avec l'eau. Ils participent à la recomposition du faubourg sud en affirmant la continuité paysagère de la vallée cadurcienne, où nature, usages et infrastructures s'équilibrent.

Véritable porte urbaine, le seuil du Roc de L'Agasse marque la transition entre les grands espaces d'entrée et le faubourg actif, amorçant ainsi la séquence de la zone commerciale renouvelée.



légende

- Zone d'expansion de crue
- Espace planté aux abords du ruisseau
- Voie véhicule redessinée
- Seuil
- Totem d'informations - identité visuelle adaptée
- Voie verte
- Avenue



Redonner une place au Lacoste



Recomposer l'Avenue de Toulouse



Créer des transversales



Améliorer la perméabilité de la vallée



la zone d'expansion de crues

Les zones d'expansion de crue constituent un élément essentiel du fonctionnement hydraulique de la vallée du Lacoste. Conçues pour accueillir temporairement les débordements du ruisseau, elles participent à la régulation des écoulements tout en limitant les impacts sur les espaces bâtis environnants. Au-delà de leur rôle technique, ces espaces forment un paysage à part entière, révélant la présence de l'eau dans la ville et redonnant une cohérence à la lecture de la vallée.

Le projet de requalification s'appuie sur la topographie et les dynamiques naturelles pour dessiner un système paysager souple et lisible. Les zones d'expansion sont traitées comme des prairies ouvertes ponctuées de légères dépressions, de noues et de bassins secs. Ces espaces, capables de se gorger d'eau ponctuellement puis de redevenir accessibles, créent une alternance d'ambiances selon les saisons. Le traitement des sols privilégie la perméabphyto-épuration et la résilience : prairies rustiques, végétation spontanée, bandes rocheuses ou plantées selon la fréquence d'inondation. Les aménagements sont réduits à l'essentiel pour ne pas figer le fonctionnement hydraulique : pas de remblais massifs, pas de clôtures rigides, mais des continuités douces permettant à l'eau de circuler naturellement.

Le parti pris paysager vise à concilier sécurité hydraulique et qualité d'ambiance. Ces zones de crue deviennent des espaces de respiration dans la trame urbaine, de véritables vides structurants. Elles prolongent la vallée du Lacoste jusqu'au cœur du faubourg et constituent un socle commun aux différentes séquences du projet. La végétation est choisie pour exprimer la naturalité sans l'entretenir lourdement : herbacées pérennes, arbustes résistants et boisement diffus dessinent une mosaïque d'habitats. Les rives sont pensées comme des transitions progressives, évitant les ruptures entre zone sèche et zone humide.



Zone d'expansion de crue, Gonesse - SIAH

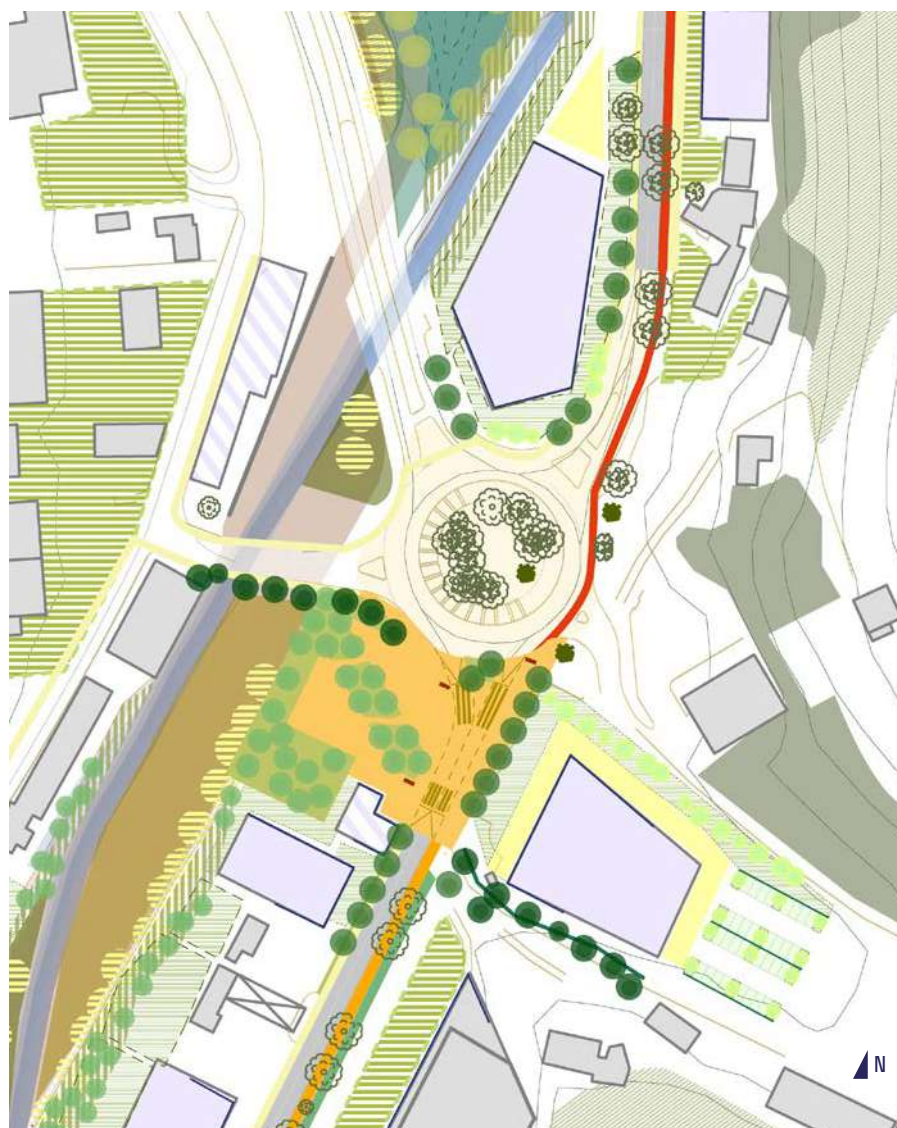
LES LIEUX SPÉCIFIQUES

GIRATOIRE DE LA BEYNE - LE PIVOT

Le giratoire de la Beyne, identifié au diagnostic comme un espace routier omniprésent et peu qualitatif, constituait jusqu'ici un simple point de passage, sans véritable caractère d'accueil.

La reconfiguration hydraulique ouvre aujourd'hui la possibilité de recomposer ce secteur stratégique, véritable pivot de l'entrée sud de Cahors. L'objectif est de transformer cette infrastructure en espace public identifiable, où la route laisse place à un parvis paysager en lien direct avec le Lacoste recalibré.

Ce nouvel aménagement introduit une respiration dans le tissu urbain, mêlant traitement végétal, surfaces perméables et cheminements piétons. Les espaces libérés deviennent des supports de végétation et de fraîcheur, dessinant une ambiance plus douce et accueillante, à l'image du faubourg en transition.



légende

-  Zone d'expansion de crue
-  Espace planté aux abords du ruisseau
-  Seuil
-  Totem d'informations - identité visuelle adaptée
-  Voie verte
-  Piste cyclable et CVCB
-  Avenue



Redonner une place au Lacoste



Recomposer l'Avenue de Toulouse



Créer des transversales



Améliorer la perméabilité de la vallée



Les espaces publics

Les futurs espaces publics de l'entrée sud sont une composante indispensable du projet.

Ils donnent un sens et une cohérence à un tissu longtemps fragmenté, où les vides, les parkings et les voies dominaient le paysage. Leur requalification rétablit une lecture claire du faubourg dans son ensemble.

Ces espaces publics sont conçus comme un maillage continu, capable de relier les séquences, de hiérarchiser les ambiances et d'articuler le bâti au grand paysage. Ils constituent des lieux du quotidien : points de rencontre, seuils d'équipement, croisements apaisés ou traversées ombragées. Leur dessin cherche avant tout la justesse d'échelle et la simplicité d'usage.

L'aménagement repose sur une logique de lisibilité : des espaces clairs, identifiables, sans excès de traitement. Le sol devient un support continu, lisible et cohérent d'un point à l'autre du faubourg, ponctué de zones de repos, de platelages ou de petites placettes.

Les limites sont traitées avec soin : bordures effacées, transitions douces, prolongements possibles vers les parcelles privées.

Les vues sont dégagées, les espaces respirent, et les usages se superposent sans conflit.

Ces choix redonnent à l'entrée de ville une lecture rythmée et articulée, en continuité avec les logiques du paysage environnant.



Revêtements différenciés pour les zones de rencontres, Mirame Square by NFO

LES LIEUX SPÉCIFIQUES

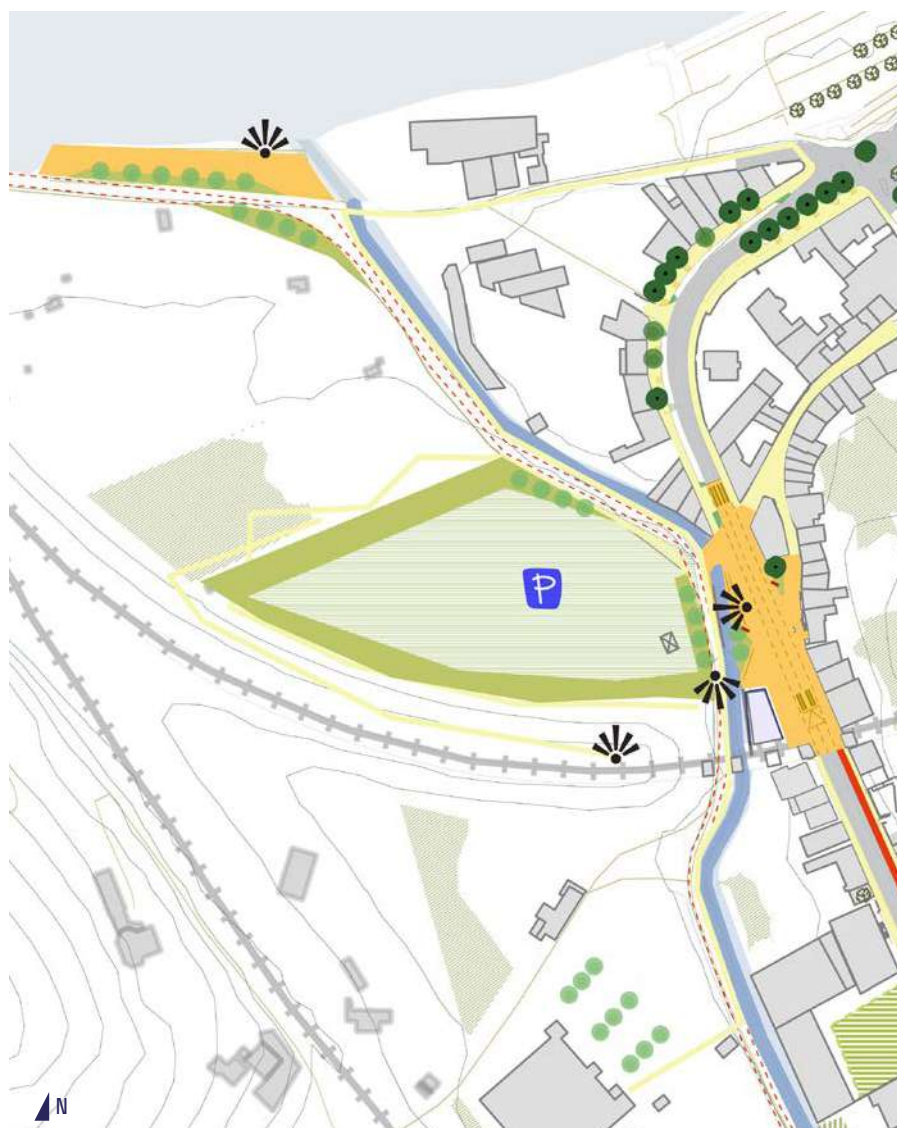
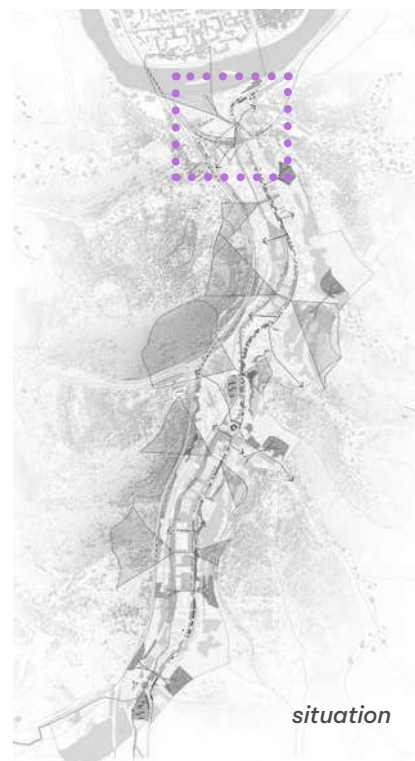
FAUBOURG SAINT-GEORGES - LES CHARTREUX

À l'approche du centre-ville, l'articulation du faubourg Saint-Georges marque le dernier seuil entre le faubourg et la ville ancienne.

Le Lacoste quitte le paysage ouvert de la vallée pour s'insinuer dans la trame urbaine, au contact des premières façades historiques et des espaces publics resserrés.

Cette portion constitue un moment clé du parcours d'entrée : la rencontre entre le ruisseau, la rue et le bâti devient le fil conducteur de l'aménagement.

Le projet cherche à révéler la présence du cours d'eau mais comme un élément vivant, présent ponctuellement dans le paysage urbain.



légende

- Le Lot
- Berges renaturée
- Voie aménagée jusqu'aux berges
- Espace planté
- Aménagements des bords du ruisseau
- Points de vue
- Seuil
- Totem d'informations - identité visuelle adaptée
- Piste cyclable et CVCB
- Cheminement piéton
- Avenue



Redonner une place au Lacoste



Recomposer l'Avenue de Toulouse



Créer des transversales



Améliorer la perméabilité de la vallée



L'interaction avec le ruisseau

Principalement masqué ou relégué en arrière-plan, les futurs aménagements marquent la présence du Lacoste et lui donnent une visibilité quand il est en eau.

Cette ouverture permet de renouer le lien sensible entre le ruisseau et les espaces publics du faubourg historique. Le défi consiste à modifier l'espace pour rendre visible l'eau, même en son absence, et ainsi définir ses contours.

Le traitement paysager s'appuie sur des principes d'équilibre : ouverture visuelle depuis la rue pour maintenir la lecture du vallon et présence mesurée du végétal, pour conforter le regard vers le ruisseau.

Cette articulation constitue aussi un moment de transition d'échelle : l'espace consacré au ruisseau, jusque-là élément du grand paysage, devient ici un espace de proximité, un support de promenade et un repère visuel. Elle introduit la dimension sensible du centre-ville tout en conservant la respiration de la vallée. Le faubourg Saint-Georges incarne ainsi la cohabitation réussie entre eau et ville.

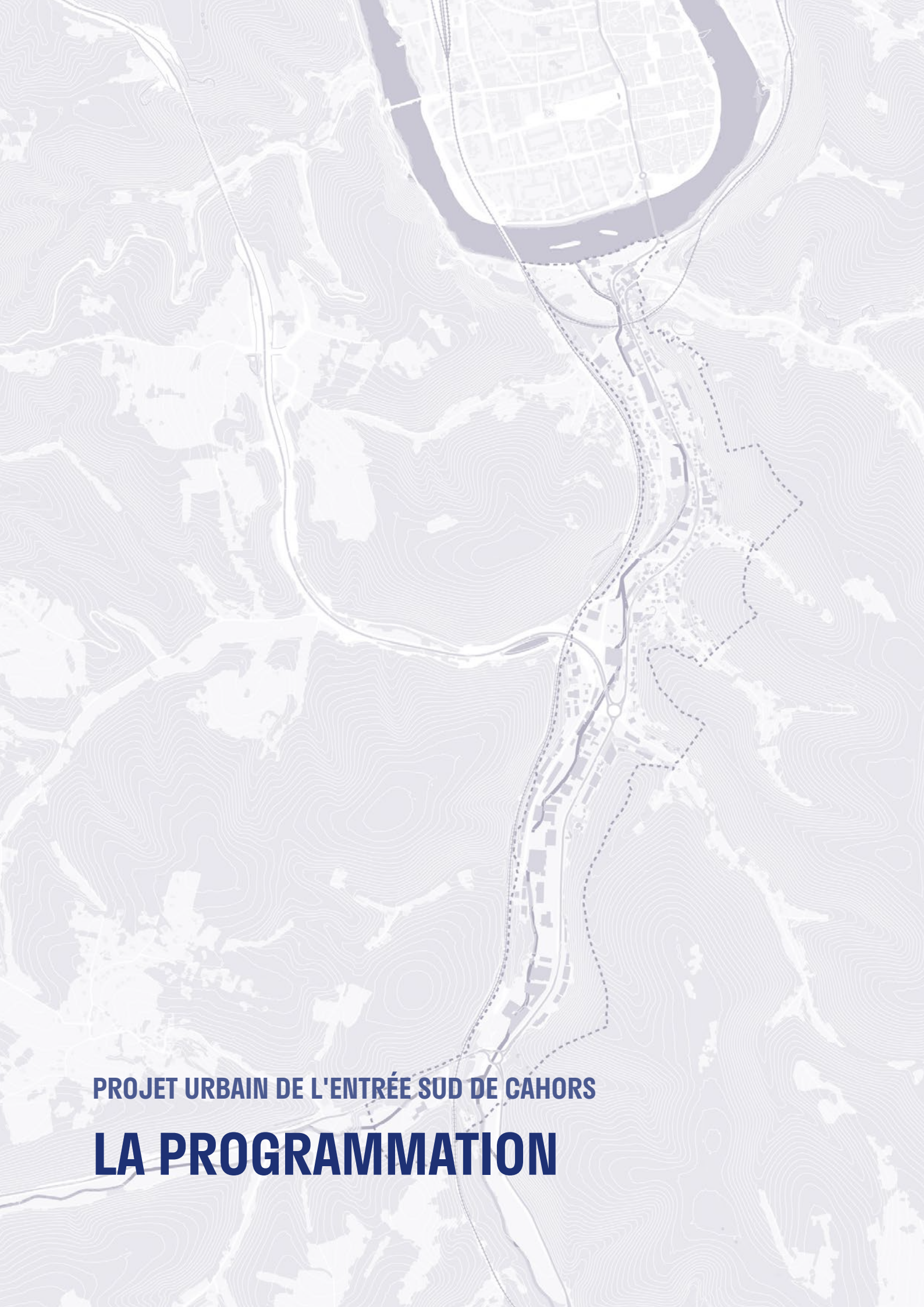
L'eau est le fil discret mais essentiel du récit d'entrée de Cahors : celui d'une ville façonnée par sa topographie, ses faubourgs et sa vallée.



Point de vues existants



Cours Joseph Rambaud et découverte du canal, Atelier GAMA

A topographic map of Cahors, France, showing the Garonne river and surrounding terrain. The map features contour lines indicating elevation. A city grid is visible in the upper right, while the rest of the map shows a mix of urban areas and open land. Overlaid on the map are various planning lines: a dashed line outlines a specific urban area, and solid lines represent proposed infrastructure or boundaries. The text is positioned in the lower left quadrant of the map.

PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS

LA PROGRAMMATION

INTENSIFIER LA PROGRAMMATION

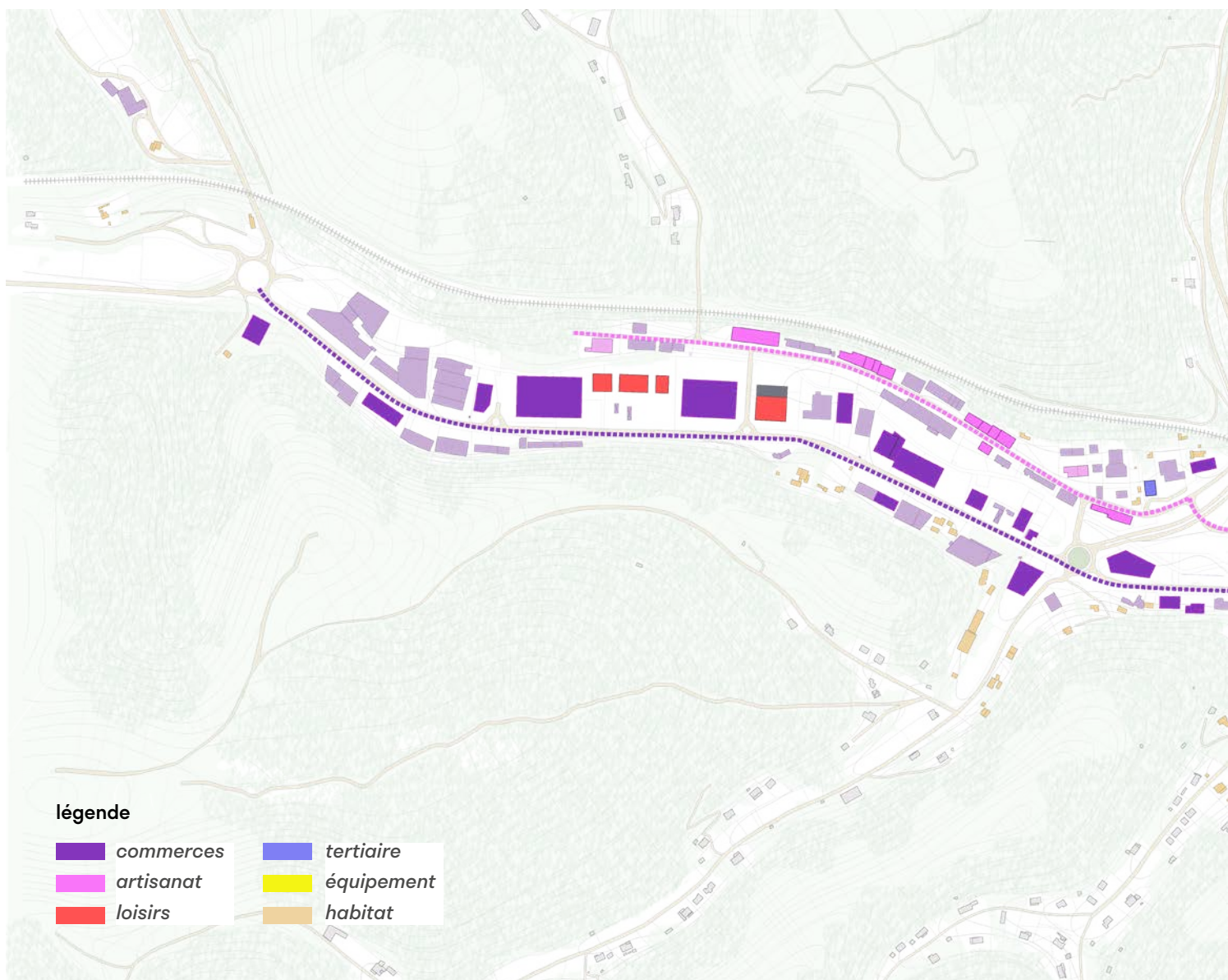
UNE VALLÉE ACTIVE ET ATTRACTIVE

La vallée du Lacoste est une polarité économique et commerciale majeure de Cahors, avec le centre-ville et le secteur de Labéraudie. Sa transformation pour le rendre résilient aux inondations est une opportunité pour requalifier et transformer le secteur, en conservant une vocation économique dominante.

L'objectif est de rapprocher les enjeux du développement économique et la qualité urbaine : renouveler le regard et les manières d'agir sur les zones d'activités, en se donnant les moyens de donner corps à un nouvel imaginaire. Pour cela, la question de l'opérationnalité est centrale, en s'appuyant sur les acteurs en place et les futurs exploitants.

Trois axes directeurs guident le renouvellement de l'entrée de ville :

- **Adopter une stratégie foncière rigoureuse** pour libérer les parcelles nécessaires au projet de recomposition hydraulique
- **Favoriser le renouvellement du secteur** en accompagnant les mutations et les relocalisations
- **Intensifier la vocation économique et artisanale** en se saisissant des nouvelles opportunités foncières et immobilières



A HORIZON 2035

AU TOTAL

Le programme chiffré en un coup d'œil :
(chiffrages non arrondis)

	SURFACES					EMPLOIS		
	Programme de travaux	Potentiel maximum de création de m² de SP	dont gains maximums envisageables sur les étages		m² Batiments réinvestis	Emprises au sol créées	Hypothèse Haute	Hypothèse Basse
Mutation commerciale	21200	18850	2650	2350	16200	310	430	Maintien d'emplois
Diversification commerciale	8570	6320	1870	2250	4450	130	200	Création d'emplois
Loisirs Indoor	3000	0	0	3000	0	10	20	
Renouveau Tertiaire	3000	3000	1500	0	1000	50	100	
Reconquête artisanale	2000	2000	300	0	2000	20	40	
Habitat	650			650		NON ESTIME	NON ESTIME	
Pole d'équipement	4000	4000	à déterminer	0	4000	NON ESTIME	NON ESTIME	
TOTAUX	41770	34170	6320	8250	27650			



URBANISME NÉGOCIÉ

Reconstruire la ville sur la ville

Dans un contexte d'évolution du secteur commercial et des modes de consommation, le renouvellement de l'entrée de ville est une opportunité pour répondre aux enjeux de sobriété foncière et de lutte contre l'artificialisation des sols. La mobilisation d'un foncier "caché" ou "sous-utilisé" est un enjeu fort au sein des zones d'activités commerciales existantes.

Le déjà-là est au cœur des réflexions pour si possible :

- limiter les coûts d'investissement en valorisant au maximum l'existant
- démarrer au plus tôt certaines opérations
- limiter le recours aux ressources naturelles

Redynamiser la polarité commerciale

Le secteur de l'entrée sud réunit environ 70 établissements de commerces et services. L'offre est dominée par la forte représentation du secteur automobile, de l'alimentation, de l'équipement de la maison et des loisirs.

Si le pôle reste structurant en termes d'habitudes de consommation, il semble en perte de vitesse et d'attractivité. La vacance commerciale progresse depuis dix ans, atteignant un taux d'environ 15% en 2024 (source Codata). Dans la pratique, le niveau de vacance est encore jugé insuffisant pour encourager la mutation drastique du secteur.

L'Entrée Sud représente entre 10 et 13% des emplois marchands du périmètre Pradines, Cahors, Le Montat et Labastide-Marnhac. Un objectif de création d'emplois est identifié, Le taux d'évolution annuel de l'emploi (0.60%) est assez proche de celui à l'échelle nationale mais à titre de comparaison, il est largement inférieur à celui de Montauban (1,61%) ou de l'Occitanie (1,13 %).

L'objectif est de maintenir une zone à vocation fortement commerciale, avec en parallèle un volet axé sur la diversification. Un des enjeux est d'anticiper les mutations en cours pour redynamiser la polarité commerciale.

Répondre aux attentes des visiteurs

Les résultats de l'enquête sur les attentes des salariés et des consommateurs mené par Terre d'Avance, fait apparaître des attendus spécifiques

en termes de programmation. Ils viennent confirmer et appuyer les pistes de projet.

• Offre commerciale

C'est le thème le plus fréquemment évoqué. Les habitants souhaitent une diversification et un renforcement de l'offre commerciale : ouverture de magasins de sport (comme Decathlon), de bricolage, de loisirs (bazar), ou encore la création d'un centre commercial plus attractif.

• Loisirs et vie sociale

Les répondants expriment un fort besoin d'animation et de lieux de convivialité : bowling, brasseries, restaurants, bars, espaces pour enfants. L'objectif est de faire de cette entrée un lieu vivant, propice aux rencontres et à la détente.

Un urbanisme négocié

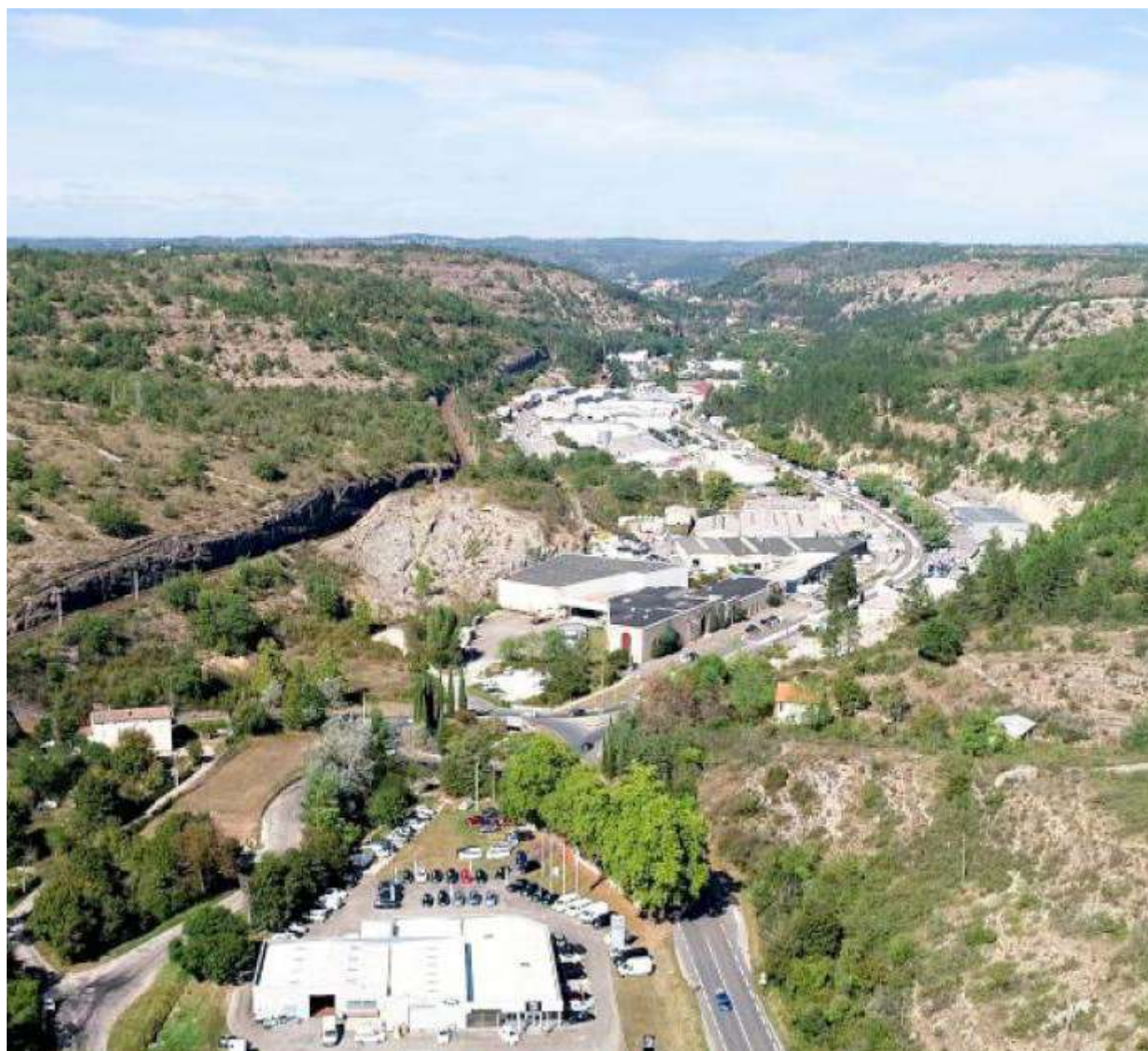
L'intervention dans les parcelles privées est une gageure dans les zones économiques de périphérie, et a longtemps été négligée dans les politiques d'urbanisme, largement concentrées sur les espaces publics. L'alignement des intérêts entre les acteurs publics (collectivités) et privés (propriétaires, exploitants...) est indispensable.

Une pleine inscription dans cette vision d'un urbanisme partenarial incitatif implique un tour de table élargi des projets. Il s'agit de stimuler et orienter le marché, d'instiller des bonnes pratiques. Cela rend nécessaire de penser une diversité de montages et de leviers de mobilisation des acteurs privés, qui seront les principaux acteurs du renouvellement de ce secteur.

L'approche d'urbanisme négocié doit s'appuyer sur une connaissance fine du foncier et de sa valorisation, des montages immobiliers et des marges manœuvres des opérateurs, dans l'optique de négociations lourdes avec les acteurs privés.

La recherche d'optimisation des coûts

La faisabilité d'une opération est étroitement liée à son économie et son opérationnalité, qui plus est sur un site économique dans lequel les programmes et les coûts de construction sont dès le départ très contraints. La vigilance et la recherche d'optimisation des coûts fait partie intégrante de la méthode.



ENVIRONNEMENT COMMERCIAL ET ANALYSE DE LA DEMANDE

La zone nord de Labéraudie, le centre-ville et l'entrée sud sont les trois polarités économiques et commerciales majeures de Cahors. L'étude de leurs atouts et spécificités permet de calibrer des enjeux de programmation adéquats pour le secteur de l'entrée sud.

Zone Nord - Pradines

79 établissements dont 34 GMS

- Une zone attractive pour les enseignes et les consommateurs
- Une offre mixte proposant une large gamme de produits et des services
- Une concentration de nombreuses grandes surfaces alimentaires génératrices de flux récurrents
- Un secteur qui concentre les surfaces de bricolage grand public de l'agglomération

Centre-Ville

266 établissements dont 2 GMS

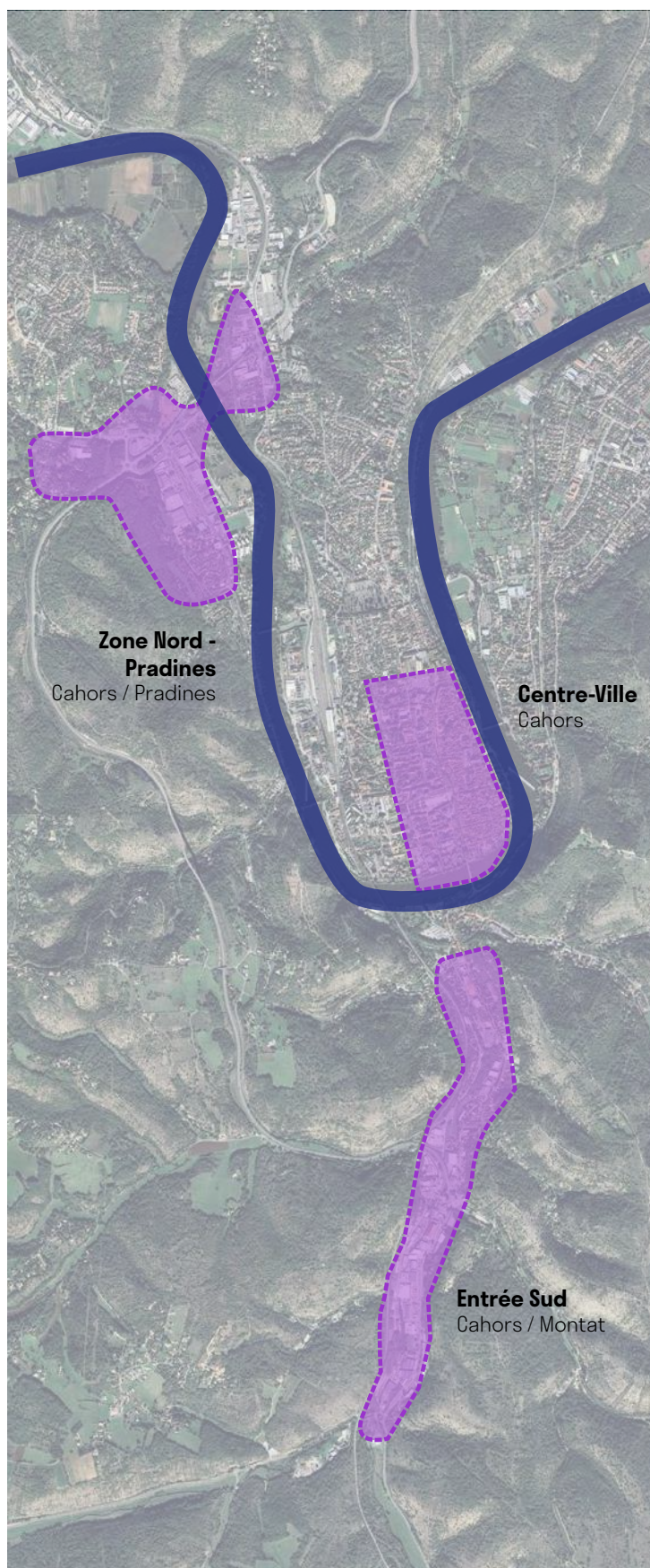
- Une offre mixte et attractive sur l'ensemble des activités et notamment sur les commerces alimentaires, l'équipement de la personne, le loisir (cinéma) et la restauration
- Comme dans d'autres villes moyennes, un centre-ville fragilisé par plusieurs fermetures ces derniers mois,
- Une dynamique collective positive marquée par des développements récents et les projets en cours

Entrée Sud

(hors périmètre Saint-Georges)

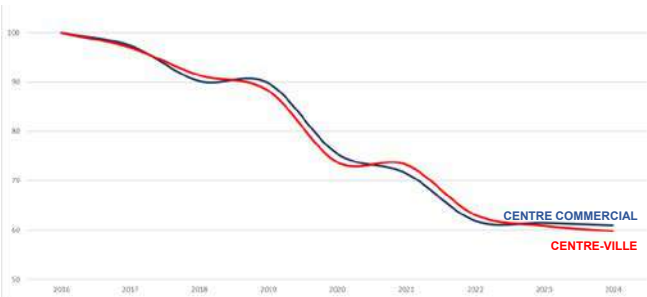
93 établissements dont 33 GMS

- Une nette concentration des établissements du secteur automobile
- Une importante offre en équipement de la maison axée notamment sur des concepts d'aménagement (cuisine, piscine, revêtements...) en B2B ou B2C
- Une offre de destination grand public plutôt pauvre
- Une perte d'attractivité ces dernières années



Des évolutions démographiques et sociales qui impactent les modes de consommation

- Une population qui vieillit impactant les centres d'intérêt vers l'alimentation ou la santé
- De nouveaux modes de sociabilité en corrélation avec un temps de plus en plus important sur les réseaux sociaux
- Une diminution de la fréquentation des magasins au profit du commerce en ligne



évolution de la fréquentation des magasins
source : Observatoire Procos / Stackr

Cahors : une zone de chalandise de plus de 70 000 habitants

Zone primaire : env. 20 000 habitants

- Un profil plutôt âgé par rapport aux moyennes régionale et nationale
- Un revenu disponible supérieure à la moyenne régionale
- Une sur-représentation des personnes seules au sein des ménages
- Une part importante d'employés et de professions intermédiaires
- Une zone primaire caractérisée par une forte concentration d'emplois

Zone secondaire : env. 50 000 habitants

- Un profil plus âgé qu'en zone primaire
- Un revenu disponible équivalent à la moyenne régionale
- Une légère sur-représentation des familles au sein des ménages par rapport à la moyenne régionale
- Une part importante d'ouvriers et d'agriculteurs

Une population touristique en sus représentant un potentiel à approfondir

A l'échelle locale

- Un intérêt plus important pour les enseignes de la zone Nord et notamment les enseignes de Grandes Surfaces Alimentaires
- Un intérêt assez marqué pour les enseignes d'équipement de la maison et notamment
 - les enseignes de bricolage, en lien avec une demande B2B et une offre en ligne
 - les enseignes de meubles, Hi-Fi et électroménager au bénéfice notamment la zone Sud
- Un intérêt pour certaines enseignes absentes de l'agglomération en lien avec une offre en ligne
- Lidl : un atout en termes d'attractivité pour la Route de Toulouse

1				HORS AGGLO
2		NORD	SUD	
3		NORD		
4				HORS AGGLO
5		NORD		
6		NORD		
7		NORD		
8		NORD		
9		NORD		
10				HORS AGGLO
11		NORD		
12		NORD		
13		NORD		
14			SUD	
15				HORS AGGLO
16			SUD	
17			SUD	
18		NORD		
19				HORS AGGLO
20			SUD	

les enseignes les plus recherchées sur Google à Cahors
(mars 2024 - février 2025)

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE DESTINATION

En tenant compte du contexte local en termes de projet, de dynamique et sous réserve de bonnes conditions de commercialité, le secteur de l'entrée sud pourrait accueillir de nouvelles activités commerciales de destination.

Un potentiel de développement d'activités de loisirs

Après deux années difficiles liées à la crise sanitaire, le secteur des sports et loisirs indoor connaît une croissance exceptionnelle en France, avec des perspectives très prometteuses pour les années à venir. Malgré les effets de l'inflation, on assiste à une réorientation des dépenses des ménages vers les loisirs et à la multiplication de nouveaux concepts.

- Les enseignes de salles de sport et fitness maintiennent des objectifs de développement ambitieux dans des positionnements variés – généraliste (Basic Fit), discount (Fitness park) ou premium (Gigafit). Un développement sur la zone pourrait être envisagé à court terme.
- Les concepts indoor de loisirs multi-activités connaissent une forte croissance. Un nombre important d'activités proposées et le développement intégré d'un ou plusieurs concepts de restauration permettent de consolider les modèles économiques. Au sein de ces concepts, le bowling reste une activité très populaire alors que les escape games, et les laser games semblent en perte de vitesse. La multi-activités permet in fine de faire évoluer l'offre.

Un potentiel de développement en restauration grand public

Parmi les transformations notables ces dernières années concernant les centres commerciaux et des zones d'entrées de ville, la part de la restauration dans l'offre globale a considérablement augmenté.

Les zones de restauration, autrefois limitées à quelques fast-foods se sont transformées en véritables destinations culinaires. Des espaces de restauration diversifiés, incluant des restaurants de qualité, des food courts et des bars offrent aujourd'hui aux visiteurs une large gamme d'options gastronomiques. Cette évolution répond à une demande croissante pour des expériences uniques et conviviales, faisant des polarités commerciales des lieux de rencontre et de détente.

Si les équilibres locaux et l'attractivité du centre-ville de Cahors doivent être préservés, le développement d'une offre nouvelle sur le secteur de la Route de Toulouse doit répondre aux nouvelles attentes du consommateur.

L'arrivée annoncée de McDonald's répondra en partie au manque observé mais pourra être complétée par de nouveaux développements. Au besoin, le développement de food trucks pourrait être envisagé sur certains secteurs du périmètre et en saison.

Une offre alimentaire complémentaire à la marge

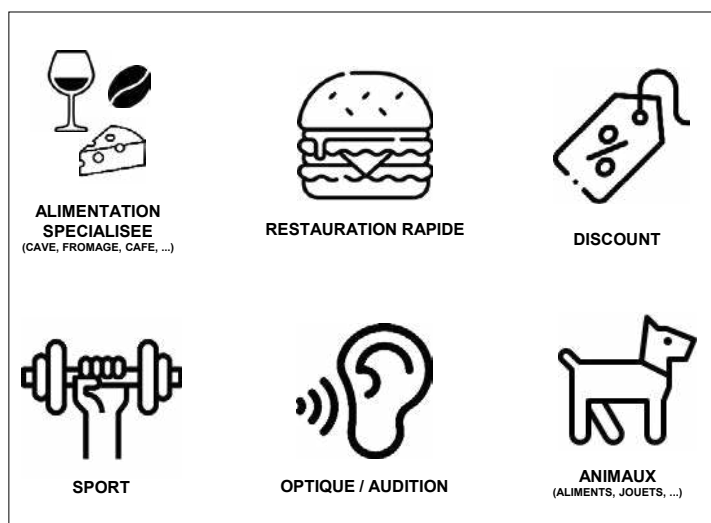
La zone accueille aujourd'hui deux surfaces alimentaires généralistes importantes à l'échelle de l'agglomération. L'offre est complétée par plusieurs surfaces spécialisées proposant des produits bio ou locaux (Biocoop, Terroirs d'Occitanie, Les halles du Pech Biel, l'Atrium).

Cette offre pourrait, à la marge, être complétée par un ou des concepts favorisant les produits locaux et/ou le vin.

Une offre en bricolage orientée B2B... Mais un contexte fragile

Contrairement à la zone Nord qui concentre l'offre de GMS de bricolage grand public, la zone Sud présente une forte concentration de commerces d'équipement de la maison s'adressant à un public professionnel (cuisinistes, revêtement sols et murs, motoculture...).

Le secteur est actuellement en difficulté du fait de la crise du logement. Un changement de conjoncture pourrait favoriser assez rapidement le développement de nouveaux concepts. Des enseignes comme Lapeyre ou Screwfix sont actuellement en recherche.



des activités en développement



exemples d'enseignes en développement
(centre-ville ou périphérie)

Programme potentiel théorique sur l'Entrée Sud

*nouvelles activités - hors transferts et activités B2B
(programme potentiel théorique à affiner selon la
commercialité des emplacements et les conditions
d'occupations proposées)*

SECTEUR D'ACTIVITE	ACTIVITES	EXEMPLE D'ENSEIGNES / DE CONCEPTS	SURFACE / FORMAT
ALIMENTATION	CAVISTE	INTERCAVES, LA VIGNERY, ...	150 à 300 m ²
	PRODUITS LOCAUX		150 à 300 m ²
EQUIPEMENT DE LA MAISON	NEGOCE / BRICOLAGE	LAPEYRE, SCREWFIX, ...	500 à 1 000 m ²
RESTAURATION	RESTAURATION RAPIDE	BURGER KING, FOOD HALL, ...	500 à 1 000 m ² (minimum)
	BAR, BRASSERIE	LA CERVOISERIE, CHOPE & COMPAGNIE, ...	
	RESTAURATION ASSISE	LA PATATERIE, HOLLY'S DINER, ...	
LOISIRS	BOWLING	BOWLING CENTER, STRIKE & FUN, ...	500 m ²
	TRAMPOLINE	TRAMPOLINE PARK, NEW JUMP, ...	1 000 m ²
	LASER GAME, PAINT BALL	LASER GAME EVOLUTION, ...	1 000 m ²
	FUTSAL		1 000 m ²
	FITNESS	BASIC FIT, MAGICFIT	500 à 1 000 m ²

ENJEUX THÉMATIQUES

Le commerce

L'entrée Sud est complémentaire et concurrentielle à la Zone Nord, attractive pour les enseignes et les consommateurs, et au centre-ville, qui propose une offre dense et attractive sur l'ensemble des activités.

Il y a une opportunité de redynamisation et de diversification commerciale sur le secteur, pour retrouver une attractivité commerciale à travers une offre de destination grand public.

Enjeux :

- Adapter la polarité commerciale de destination aux nouvelles attentes des consommateurs vers des espaces plus lisibles et des programmes plus expérientiels
- Conforter les acteurs en place et œuvrer à leur repositionnement si nécessaire
- Clarifier la vocation commerciale des espaces en second rideau aux vues des potentialités de marché et de constructibilité
- Conforter le faubourg Saint-Georges comme un secteur de rayonnement à plusieurs échelles

Le loisir

Il y a une forte demande en offre de loisirs sur l'entrée sud (loisirs sportifs / escape game/ bar et afterwork, padel...), actuellement portée uniquement par le local de fitness KeepCool sur le rond point de la Beyne. Il y a un enjeu pour l'attractivité et la requalification de la zone.

Il y a également une opportunité créer des équipements culturels comme un pôle culturel urbain, qui viendra compléter une programmation culturelle riche du Grand Cahors avec une jauge d'accueil élevée.

Enjeux :

- Gagner en attractivité en étoffant l'offre de services.
- Offrir du dynamisme aux habitants et aux salariés
- Accompagner des porteurs de projets dans des activités qui nécessitent de l'espace avec peu de capacité à contribuer à une charge immobilière.

L'artisanat

Sur l'agglomération cadurcienne, il y a une demande en locaux d'artisanat mais un manque d'offre foncière. **Il y a un enjeu à créer une offre qualitative qui corresponde à la demande des artisans, pour**

accompagner leur développement.

Sur l'Entrée Sud, l'artisanat représente une douzaine d'établissements avec une concentration le long de l'avenue de Monzie, et sur le chemin de Belle Croix, dont peu de locaux qualitatifs ou récemment rénovés.

Enjeux :

- Gagner en lisibilité de l'offre et proposer une vitrine artisanale
- Faire émerger des programmes neufs/rénovés à des prix supportables
- Gagner en qualité paysagère et fonctionnelle

Le tertiaire

La montée de l'emploi non salarié (auto-entrepreneurs, freelance) dans les services (professionnels de santé, du numérique, de la formation...) implique **de nouveaux besoins immobiliers avec une connexion avec les entreprises en B2B.**

Sur l'Entrée Sud, le bureau s'est implanté derrière la départementale, mêlé à de l'artisanat et/ou de l'habitat.

Enjeux :

- Gagner en attractivité pour des projets tertiaire
- Tester le développement d'une offre immobilière mixée avec d'autres activités

L'habitat

A l'échelle Grand Cahors, le marché du logement est tendu, avec un taux de vacance en baisse depuis 2015. **Il y a un besoin de construire et de conforter le logement, particulièrement le social.**

Sur l'entrée sud, l'habitat se retrouve

- sur le Faubourg Saint-Georges, sous la forme d'un quartier continu de logement, souvent anciens, individuels avec peu de logement social.
- ailleurs dans la zone (avenue de Monzie, combes) sous la forme d'habitat diffus pavillonnaire proches des locaux d'activité.

Enjeux :

- Poursuivre l'effort de construction de logements, en particulier pour du locatif (privé et social)
- Œuvrer à la rénovation des logements du faubourg et penser les besoins en services

ENJEUX SECTORIELS

1. Faubourg Saint-Georges

- Une polarité de quartier à conforter en complétant l'offre et en optimisant l'insertion urbaine de la fonction commerciale
- Une porte d'entrée du cœur de ville avec une offre de stationnement multi-utilisateurs à exploiter

2. Monzie : faubourg mixte

- Une mixité fonctionnelle et urbaine qui pourrait favoriser le développement de commerces et services de proximité et de destination
- Caserne : un îlot stratégique d'intensité programmatique à recomposer

3. Beyne

- Un secteur "vitrine" stratégique en termes de visibilité et de captation des flux, à recomposer autour d'une programmation de commerces et services
- Accompagner des mutations stratégiques : Renault , Lidl, BUT, Pavan...

4. Belle Croix

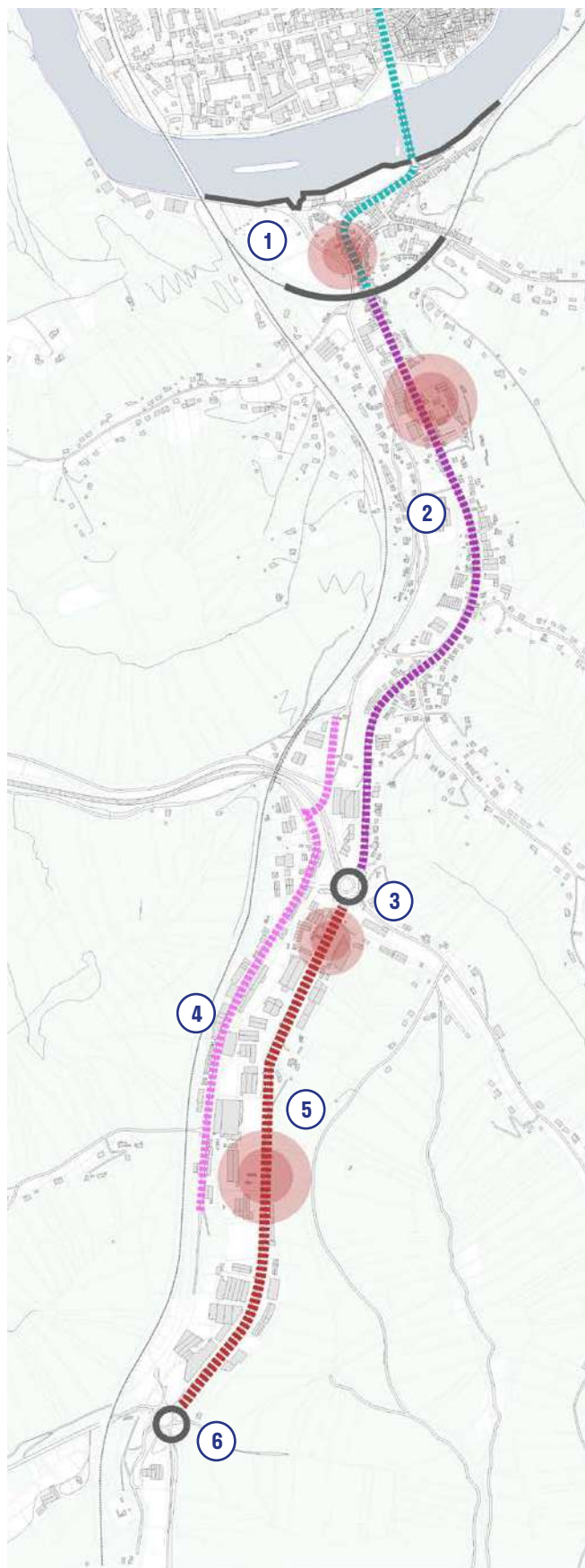
- Une vocation commerciale des emplacements en second rideau à réinterroger

5. Route de Toulouse : faubourg actif

- Un secteur à recomposer autour d'une programmation de commerces et de services pour redonner une nouvelle attractivité à la zone
- Centre commercial : un îlot stratégique d'intensité programmatique à recomposer autour de la locomotive Carrefour

6. Roc de l'Agasse

- Un secteur stratégique en termes de visibilité et d'effet vitrine, à recomposer et paysager



STRATÉGIE FONCIÈRE

L'optimisation foncière est une nécessité dans un contexte de recomposition urbaine et paysagère où le foncier est une ressource rare. Elle sert également à nourrir les approches d'urbanisme négocié dans une optique de négociation avec les acteurs privés.

Les typologies foncières

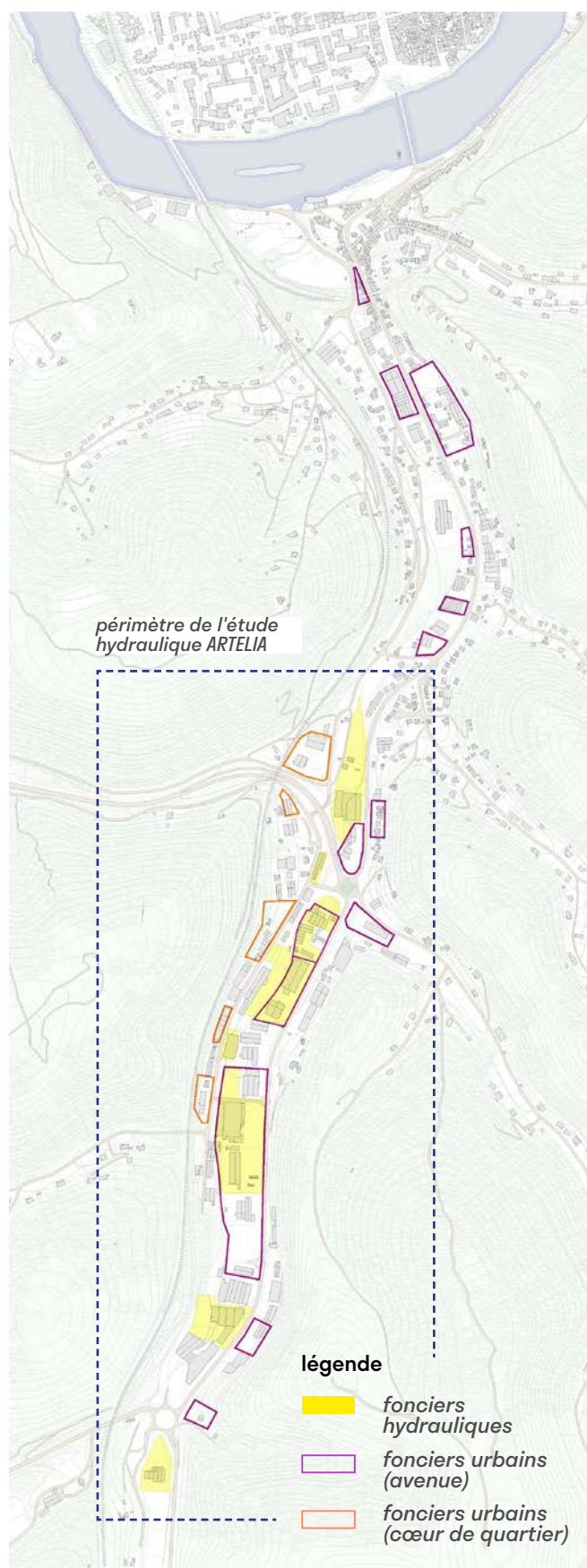
1. Les fonciers stratégiques hydrauliques, impactant des activités et où une action immédiate est nécessaire pour la mise en œuvre du plan guide hydraulique.

Cette première catégorie est étudiée finement pour inventorier les points durs hydrauliques qui se heurtent à la mise en place du recalibrage du Lacoste.

2. Les fonciers stratégiques urbains, qui présentent un fort intérêt à muter

- Situés en première ligne de l'avenue, ils bénéficient d'une visibilité et d'une commercialité importante. Ils pourront introduire une forme de diversité programmatique permettant d'obtenir une densité intéressante.
- Situés en cœur de quartier, ils seront les plus à même d'accueillir les typologies d'activités, aux densités sensiblement plus faibles.

Cette deuxième catégorie constitue une offre foncière par la "reconquête" d'espaces disponibles là où cela est possible, privilégiant les fonciers maîtrisés par la collectivité et les fonciers les moins denses et peu soumis à des contraintes techniques et naturelles.



Les points durs hydrauliques

Les points durs représentent les activités impactées directement ou indirectement par les travaux de reconfiguration hydraulique,

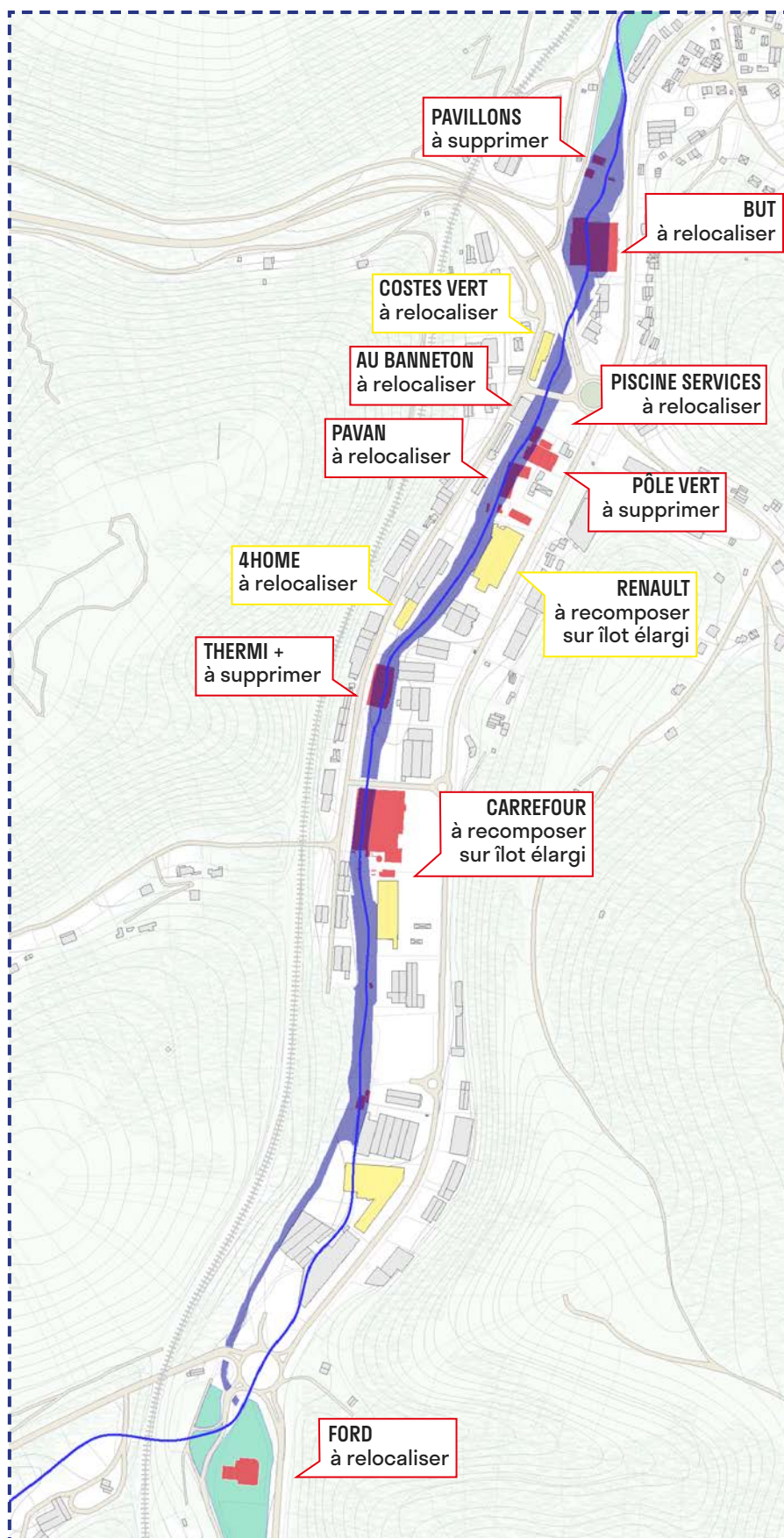
- Les bâtiments directement impactés par la reconfiguration hydraulique sont construits sur le lit du ruisseau ou à la place des zones d'expansion des crues. Ils devront être démolis (entièrement ou partiellement) pour permettre les travaux.

- Les bâtiments impactés indirectement par la reconfiguration hydraulique ont un espace de stationnement, de stockage, etc, construits sur le lit du ruisseau ou à la place des zones d'expansion des crues. Leur récupération pour permettre les travaux empêche le bon fonctionnement de l'activité.

Au cas par cas, des stratégies foncières de reconstruction, relocalisation ou indemnisation, sont émises en fonction des enjeux et des possibilités.

légende

- bâtis impactés directement par la reconfiguration hydraulique
- bâtis impactés indirectement par la reconfiguration hydraulique



PHASAGE

L'acquisition foncière stratégique a été amorcée par la collectivité en tant que maîtrise publique volontariste au gré d'opportunités de libération foncière. Elle se justifie notamment pour répondre au besoin d'opérations tiroirs et permettre de créer des péréquations économiques plus larges.

Pour amorcer les mutations, des transferts de commerces sur les fonciers stratégiques acquis permettraient de lancer les transformations, tout en réduisant les coûts d'éviction ou de sortie de baux et en maintenant une offre commerciale et des emplois sur place.

Pour se saisir des jeux de recomposition foncière, un phasage en quatre étapes théoriques est proposé.

calcul des droits à bâtir (en m² d'emprise au sol)

phase (ORU)	démolitions	constructions	Total
phase 1	- 8 400	<u>0</u>	- 8 400
phase 2	- 9 600	14 000	5 400
phase 3	- 8 500	8 500	0
phase 4	- 2300	4 100	1 800
Total	- 28 800	26 600	- 2 200





Phase 1
Premières acquisitions et démolitions



Phase 2
Démarrage des îlots stratégiques opérationnels "Centre commercial" et "Caserne"

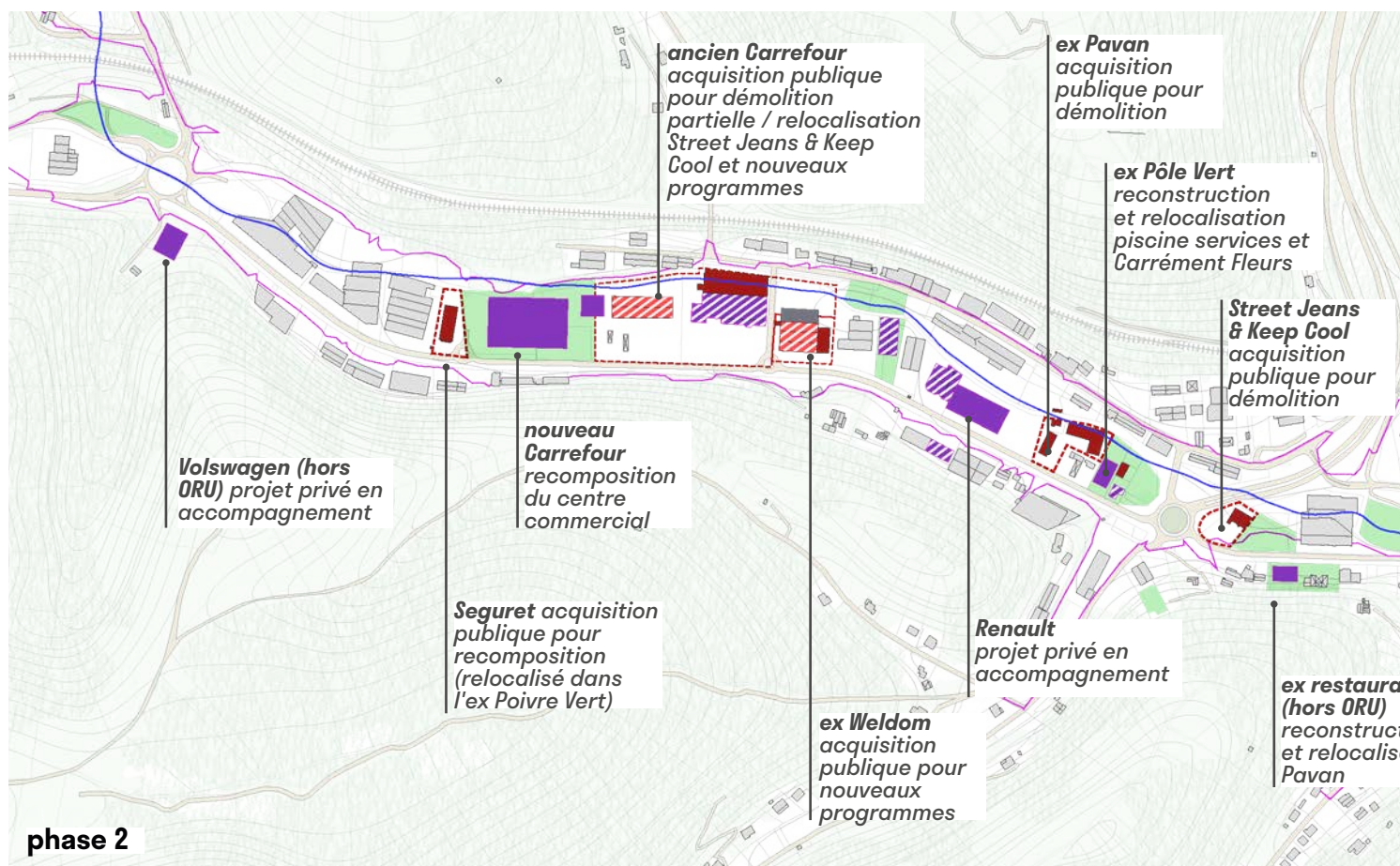
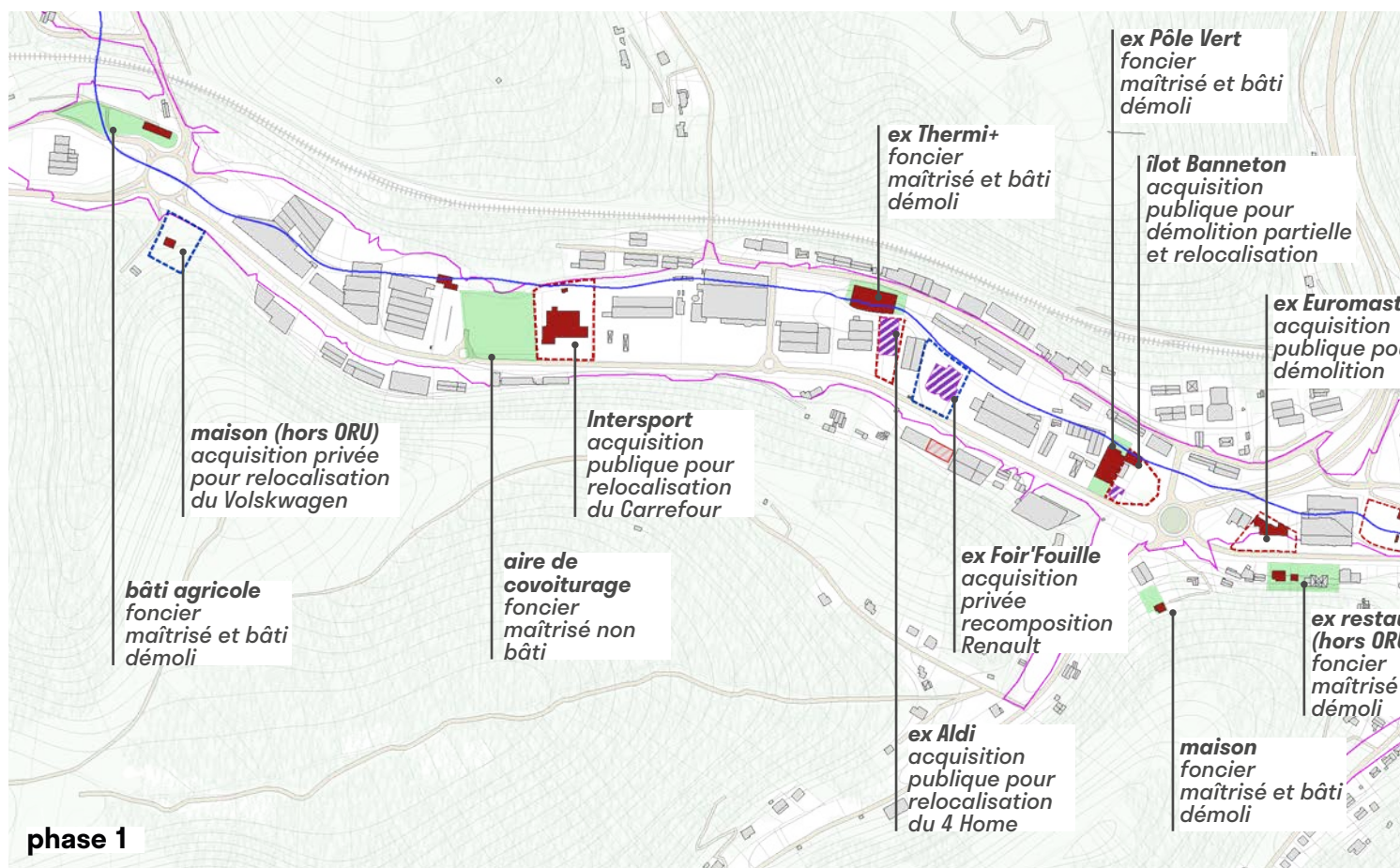


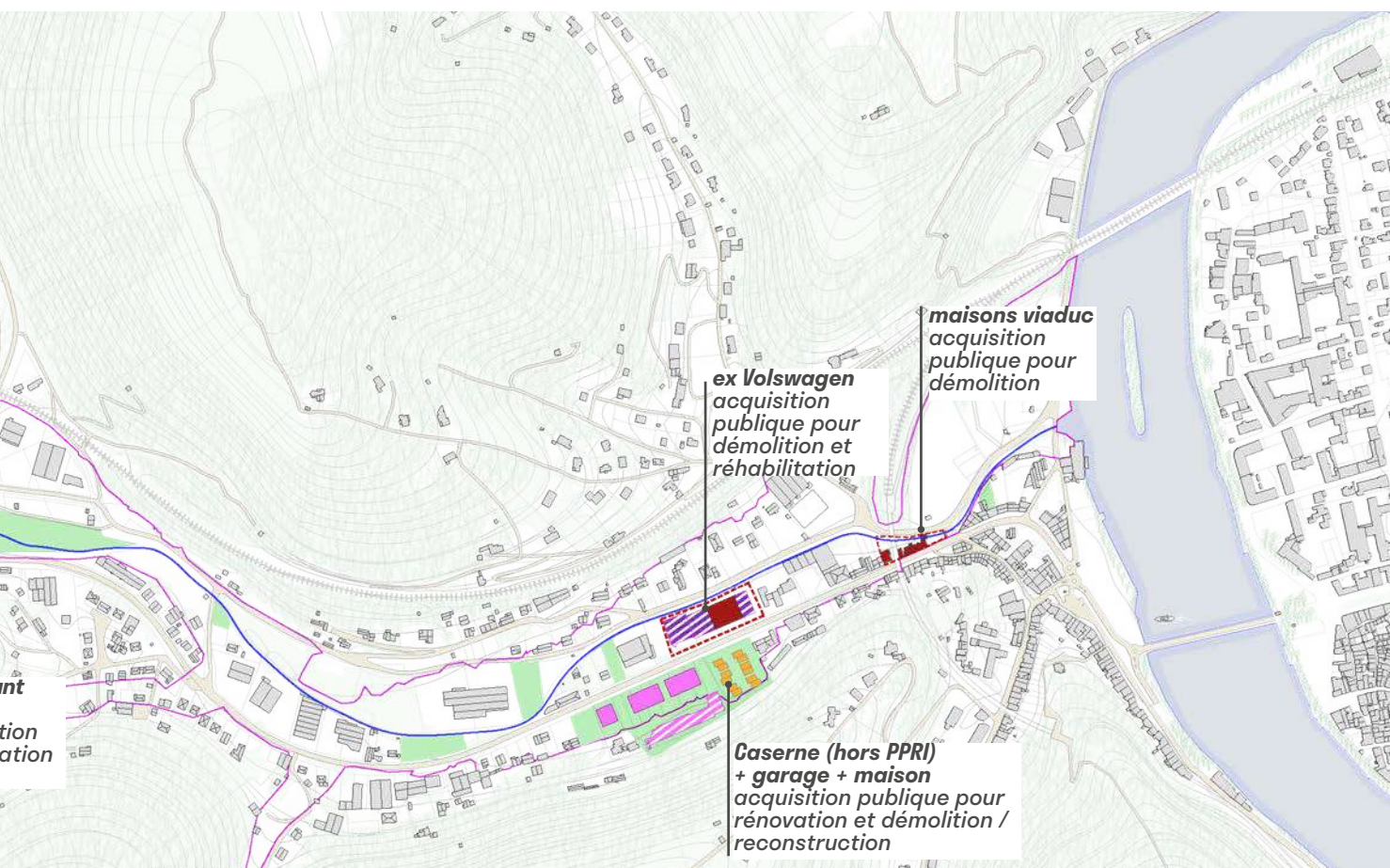
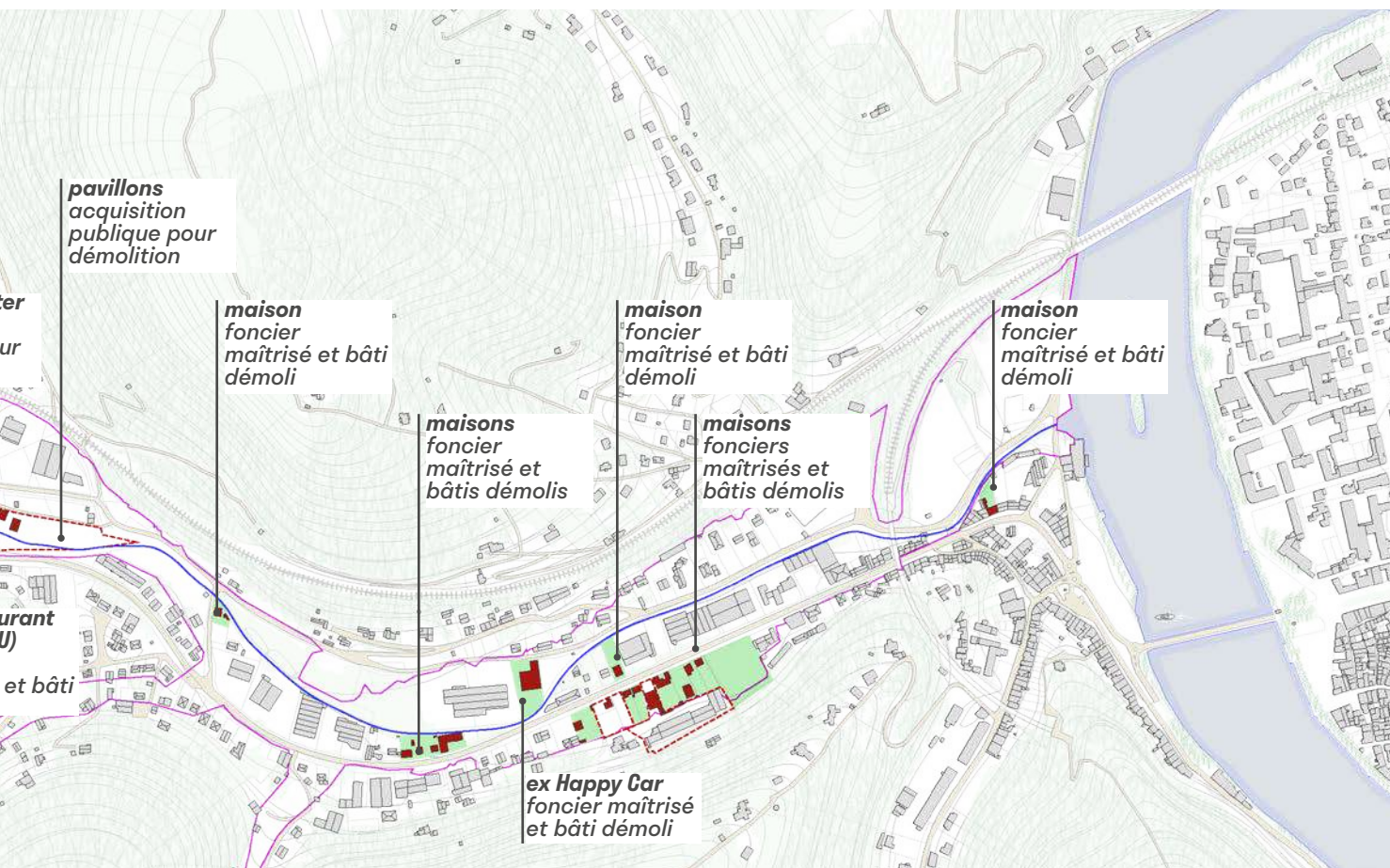
Phase 3
Mise en œuvre des travaux hydrauliques (phase 1)



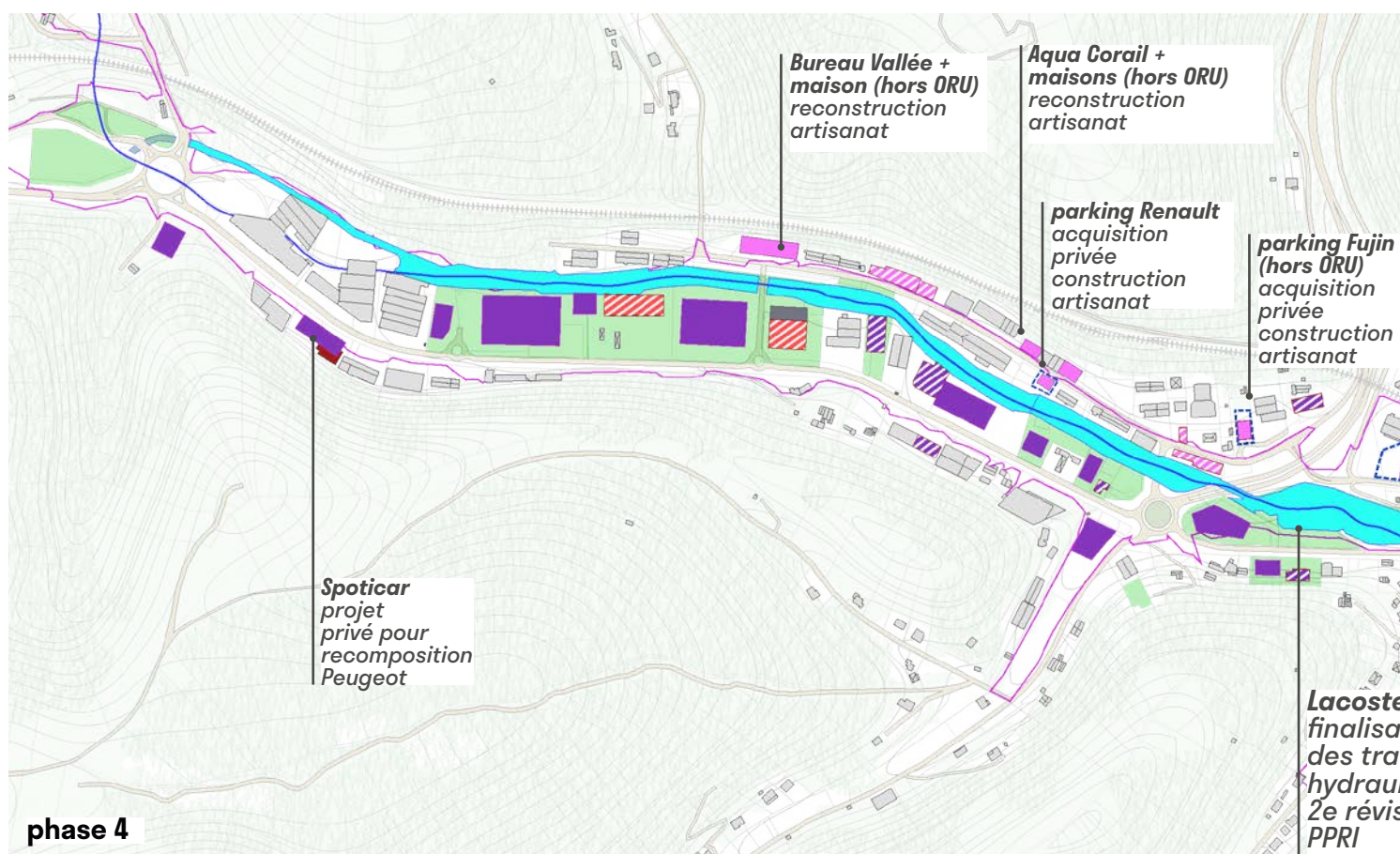
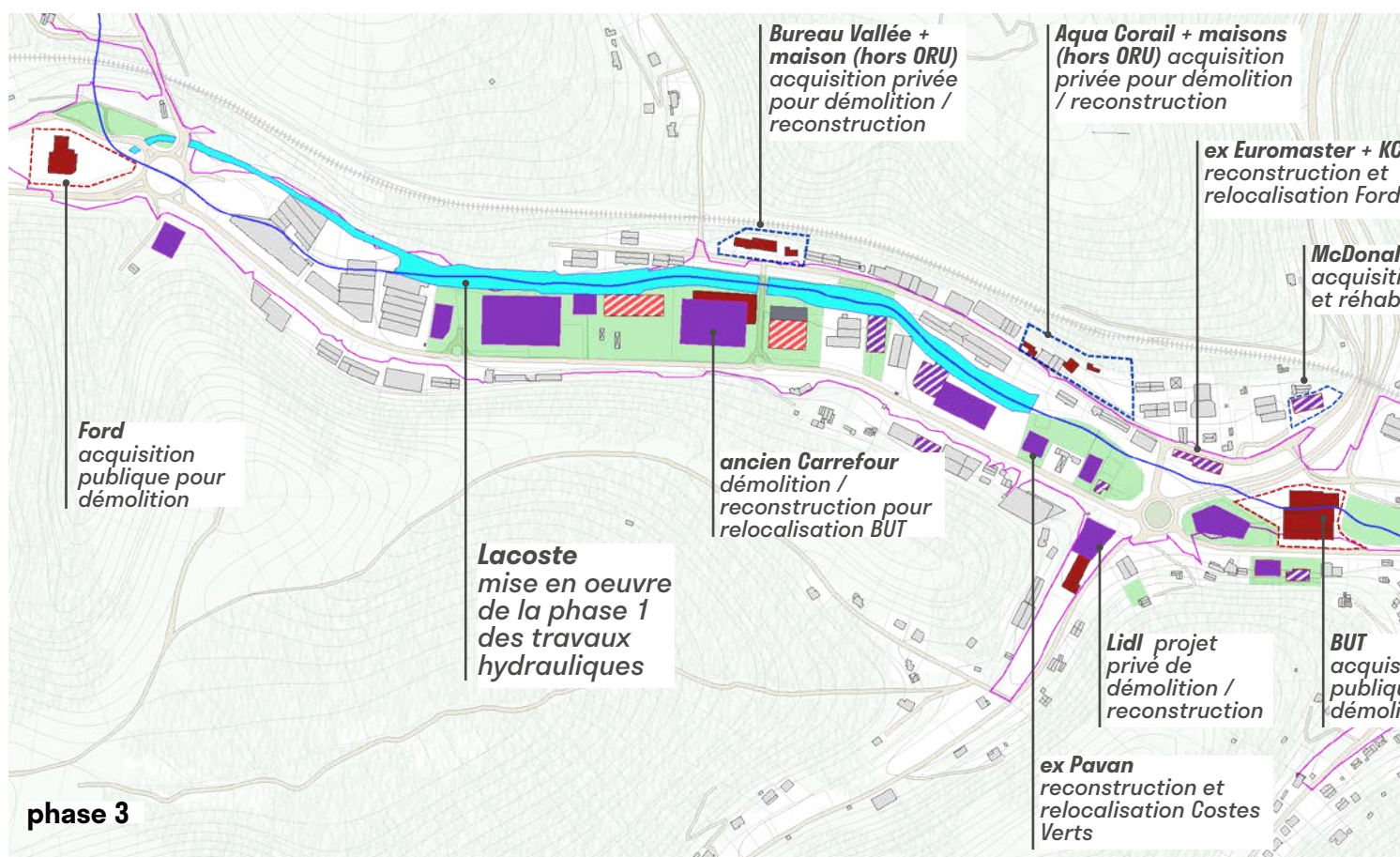
Phase 4
Finalisation des travaux hydrauliques (phase 2)

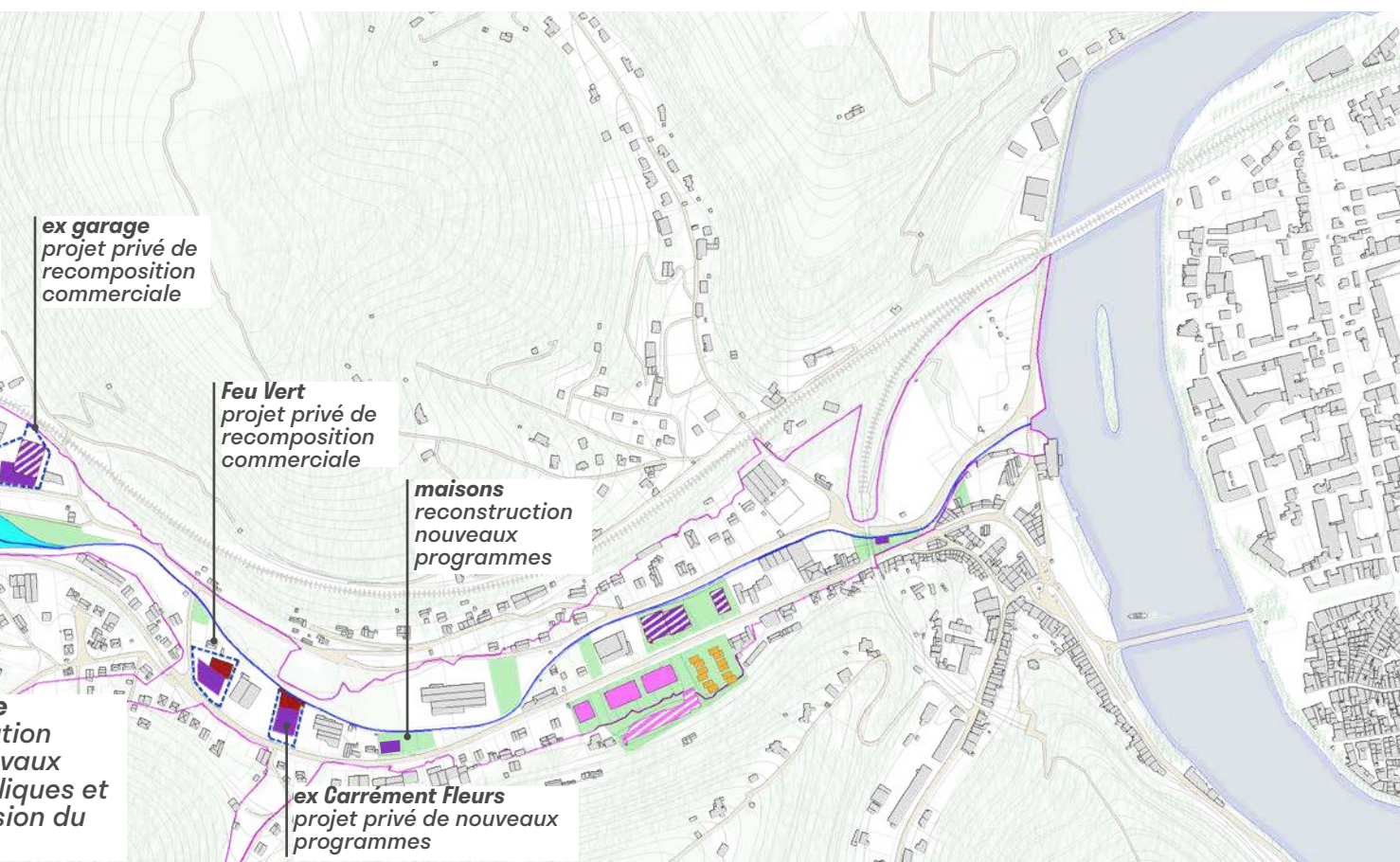
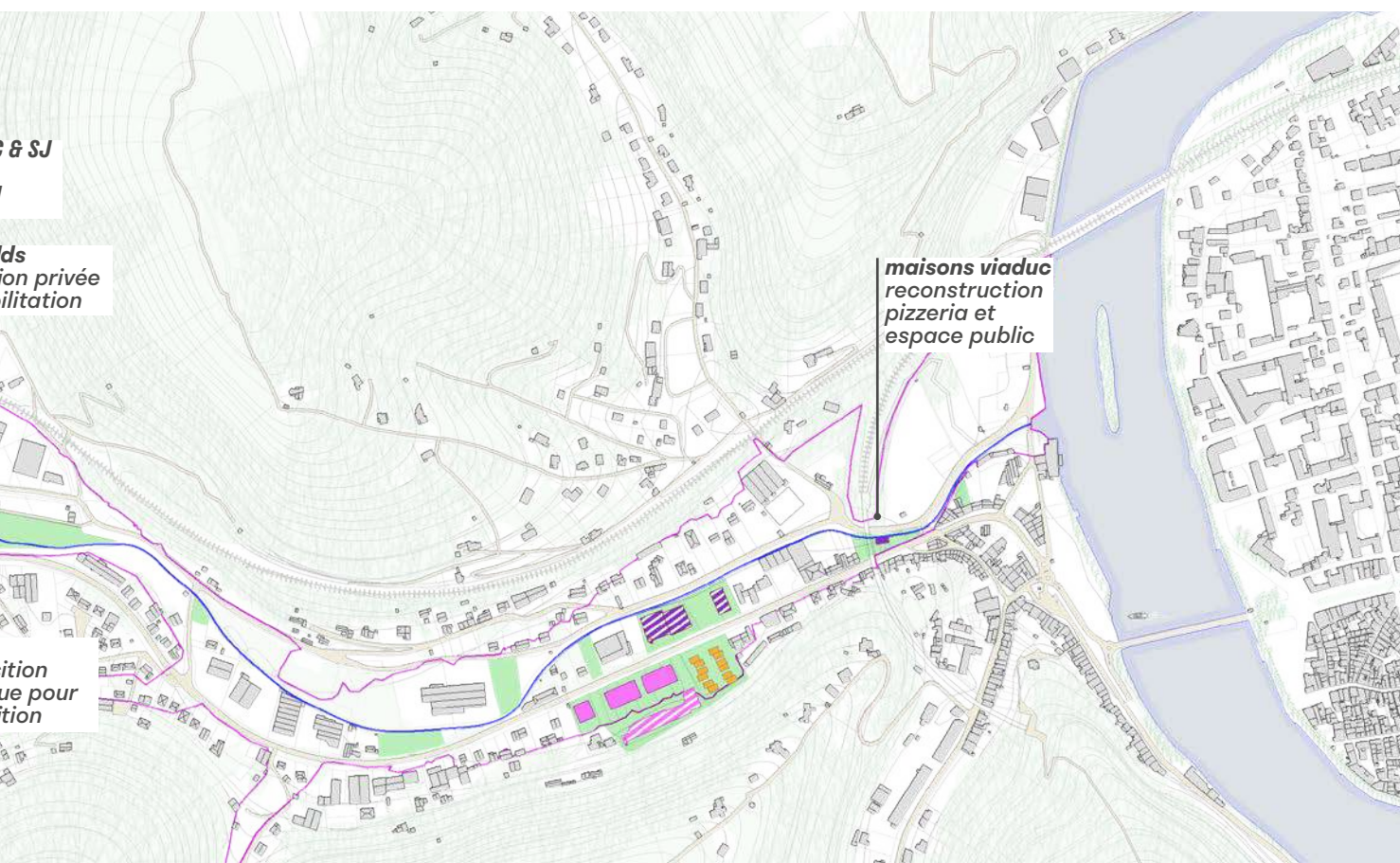
PHASAGE

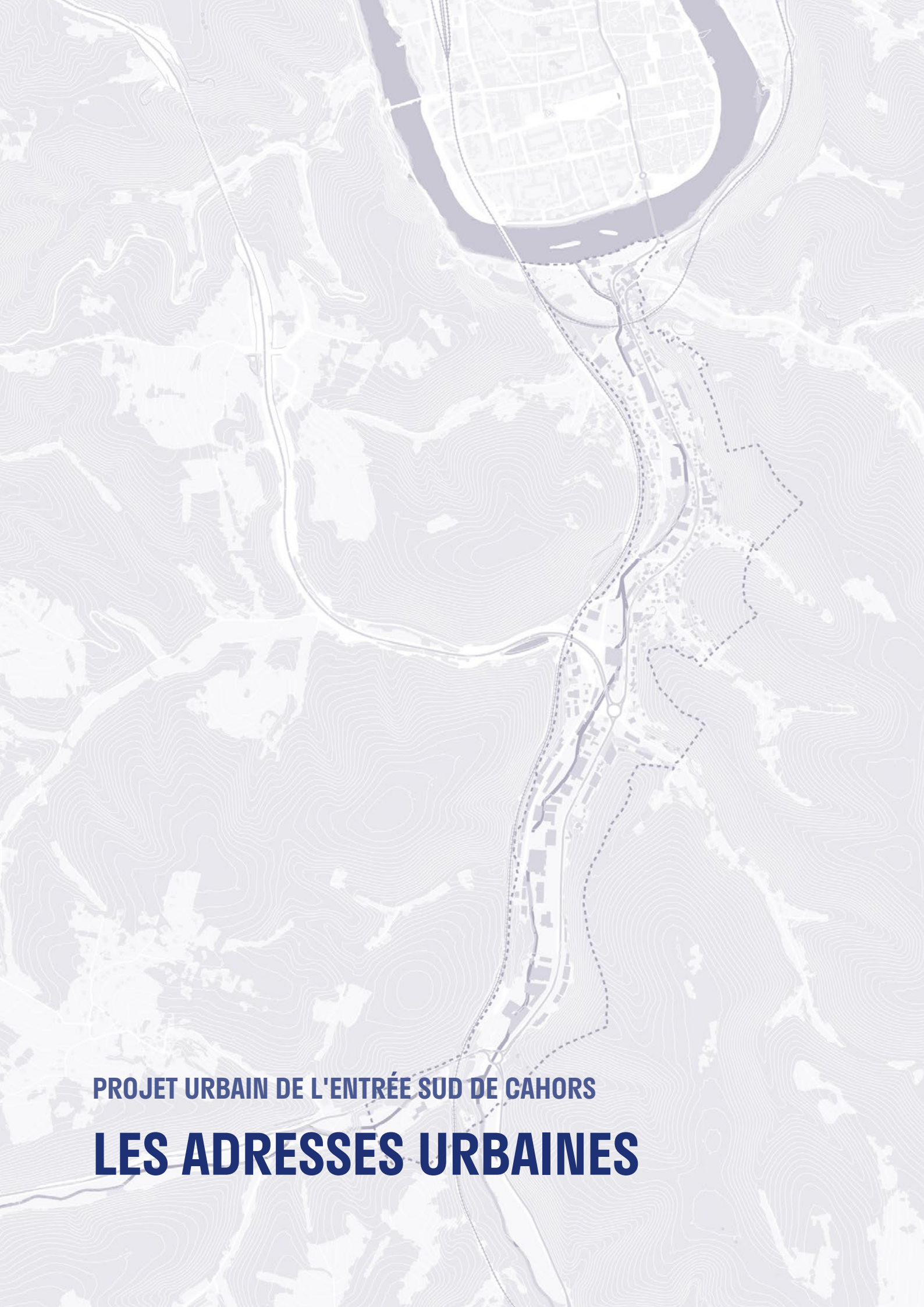




PHASAGE





A topographic map of Cahors, France, showing the Garonne river and surrounding terrain. The map features contour lines, a grid of streets, and various urban planning overlays. A dashed line outlines a specific urban area, and a solid line indicates a proposed urban boundary. The map is rendered in a light purple and white color scheme.

PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS

LES ADRESSES URBAINES

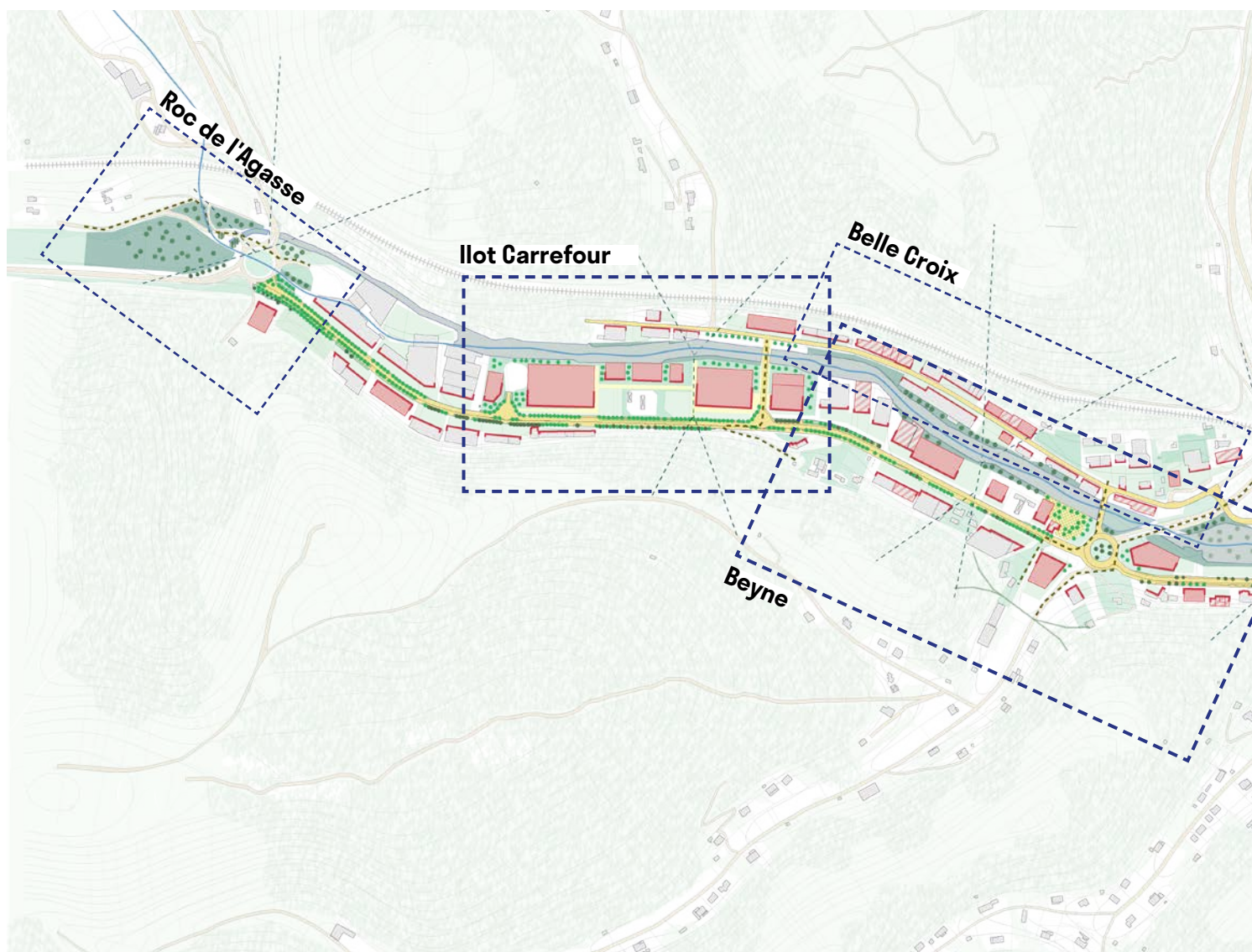
DES SÉQUENCES QUI GAGNENT EN QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE

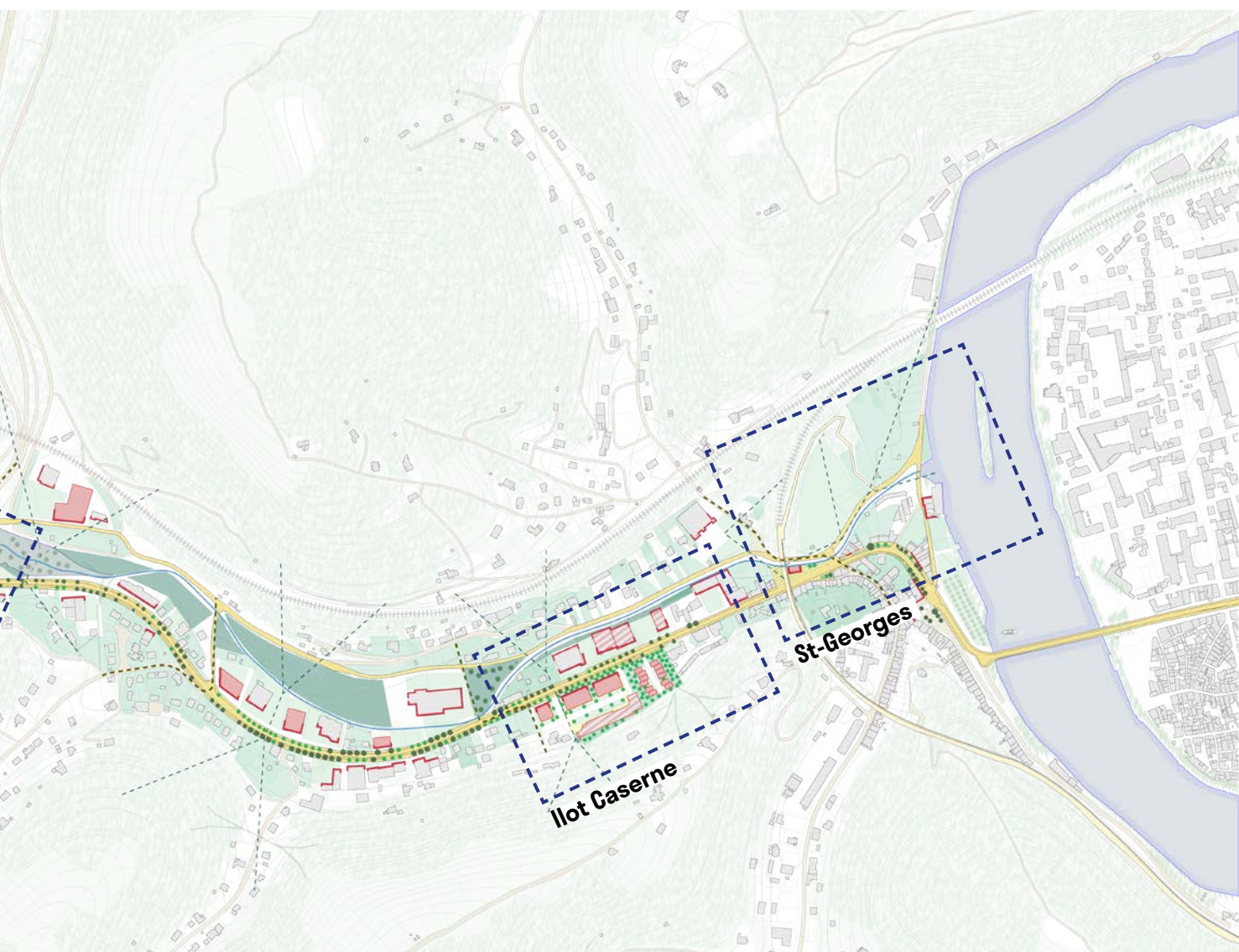
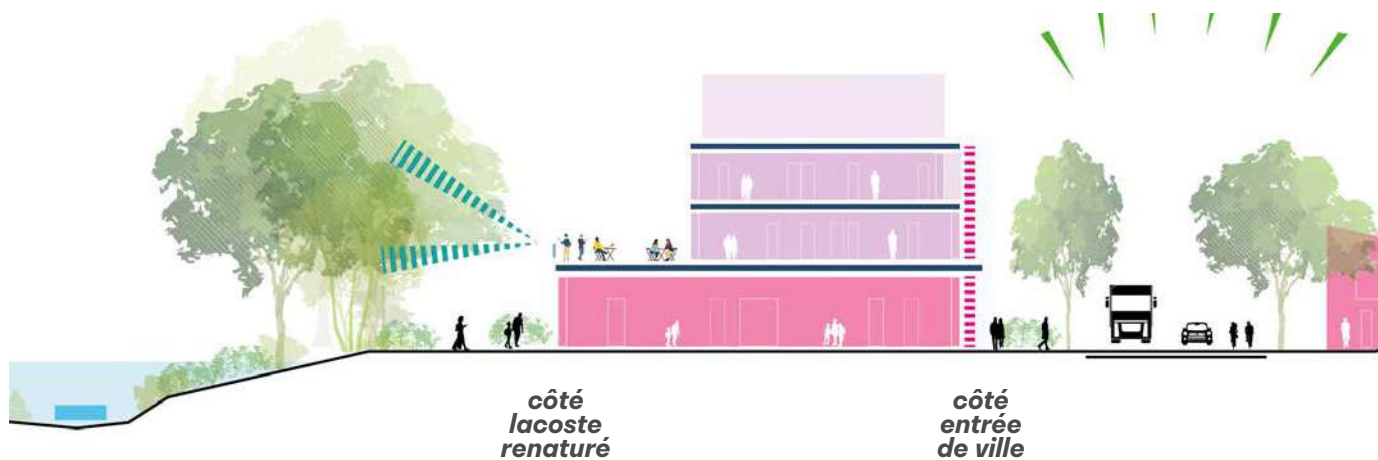
LA RECOMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE PAR LA MUTATION DES GRANDS ÎLOTS

Le plan guide valorise une diversité de situations urbaines, en affirmant des séquences identifiées.

Chaque secteur tire parti de sa localisation, de sa visibilité et de son rapport au paysage pour accueillir le bon programme au bon endroit.

La recomposition du plan guide s'opère à travers la mutation de grands îlots opérationnels et fonctionnels, leviers de la mise en œuvre du plan guide. Leur requalification répond au double objectif d'accompagner la modernisation des entreprises existantes et de permettre la mise en œuvre du plan guide hydraulique.





ROC DE L'AGASSE : MARQUER L'ENTRÉE DE VILLE

L'arrivée sur le giratoire du Roc de l'Agasse marque la première image de l'entrée de ville. C'est un secteur particulièrement stratégique en termes de visibilité et d'effet vitrine.

Orientations urbaines

- Une entrée de ville apaisée : l'aménagement marque le passage d'un espace très routier à une avenue partagée. Lieu de départ de la ligne de bus et des mobilités douces, l'espace public accompagne la progression vers un espace d'apaisement.

- Une entrée de ville paysagée : l'arrivée dans la "ville" est voulu moins brutale avec une transition progressive entre la vallée naturelle et la vallée bâtie. La restitution de la parcelle Ford à la nature en tant que zone stratégique hydraulique, la mise en scène du Lacoste et le travail sur une épaisseur végétale le long de l'avenue donnent une nouvelle dimension paysagère à l'entrée de ville. L'aménagement bâti se fait ici en complémentarité de cette renaturation, profitant toutefois de la bonne visibilité et desserte du secteur.

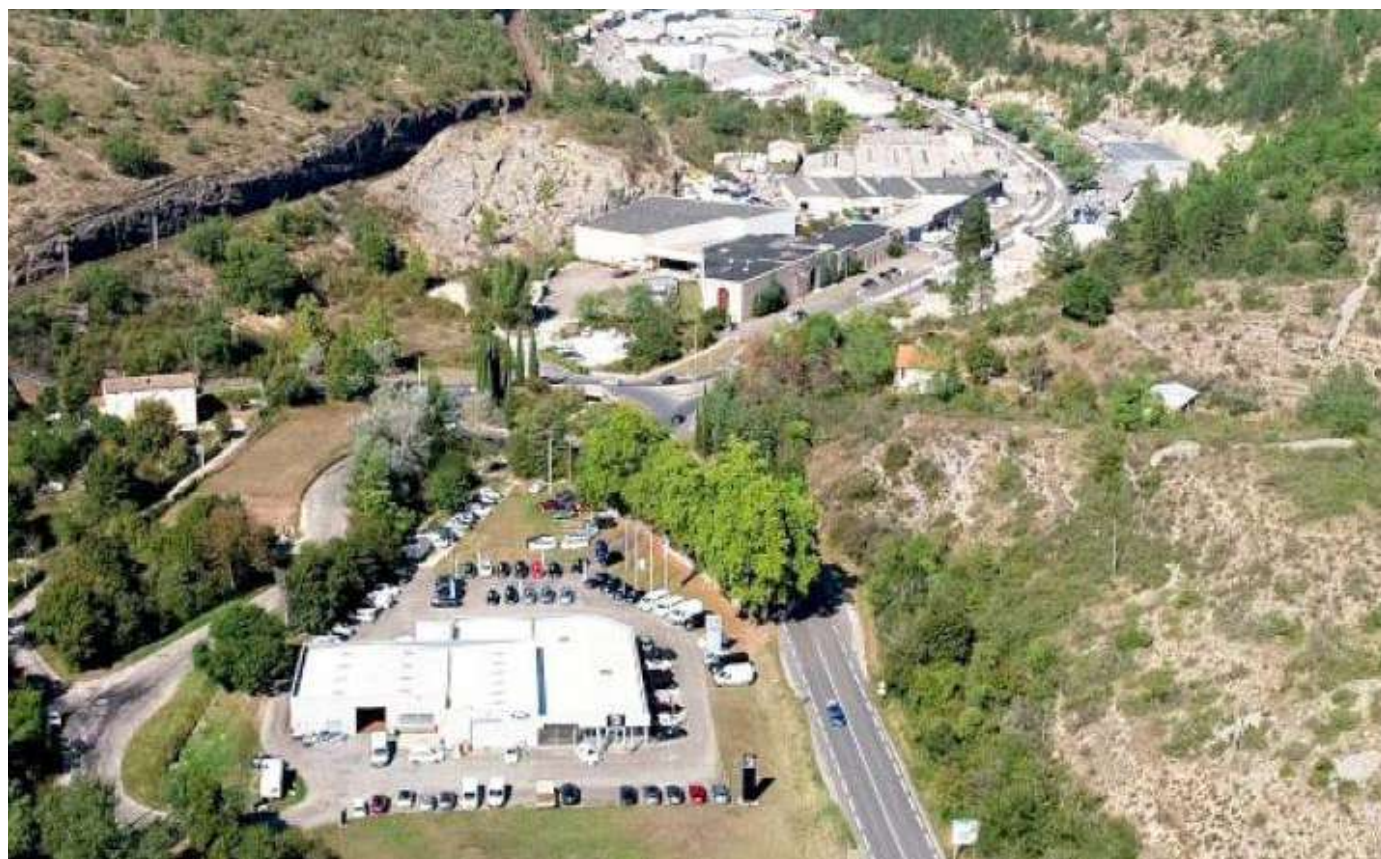
Éléments programmatiques et opérationnalité

Le giratoire du roc de l'Agasse est aussi une porte d'entrée à forte vocation commerciale, axée sur l'automobile, l'accueil touristique et l'équipement de la maison.

- Relocaliser le Ford, point dur hydraulique qui bloque l'écoulement des eaux durant les inondations. Actuellement posté en première ligne commerciale, sa relocalisation sur le giratoire de la Beyne se fait au profit de l'aménagement d'une zone d'expansion des crues.

- Accompagner l'installation du Volkswagen qui cherche à s'étendre sur les hauteurs au sud du giratoire. Sur une zone de plateau non concernée par le zonage PPRI, c'est un coup parti à accompagner, avec une fort enjeu paysager.

- Recomposer le Peugeot, dont le parking est fortement impacté par le recalibrage hydraulique. Pour réorganiser ses stocks, l'utilisation de la parcelle Peugeot Occasion (Spoticar) de l'autre côté de la route, permet d'intégrer à terme une solution de bâti d'exposition à étage, renouvelant l'image de l'enseigne et optimisant le foncier.



Ford

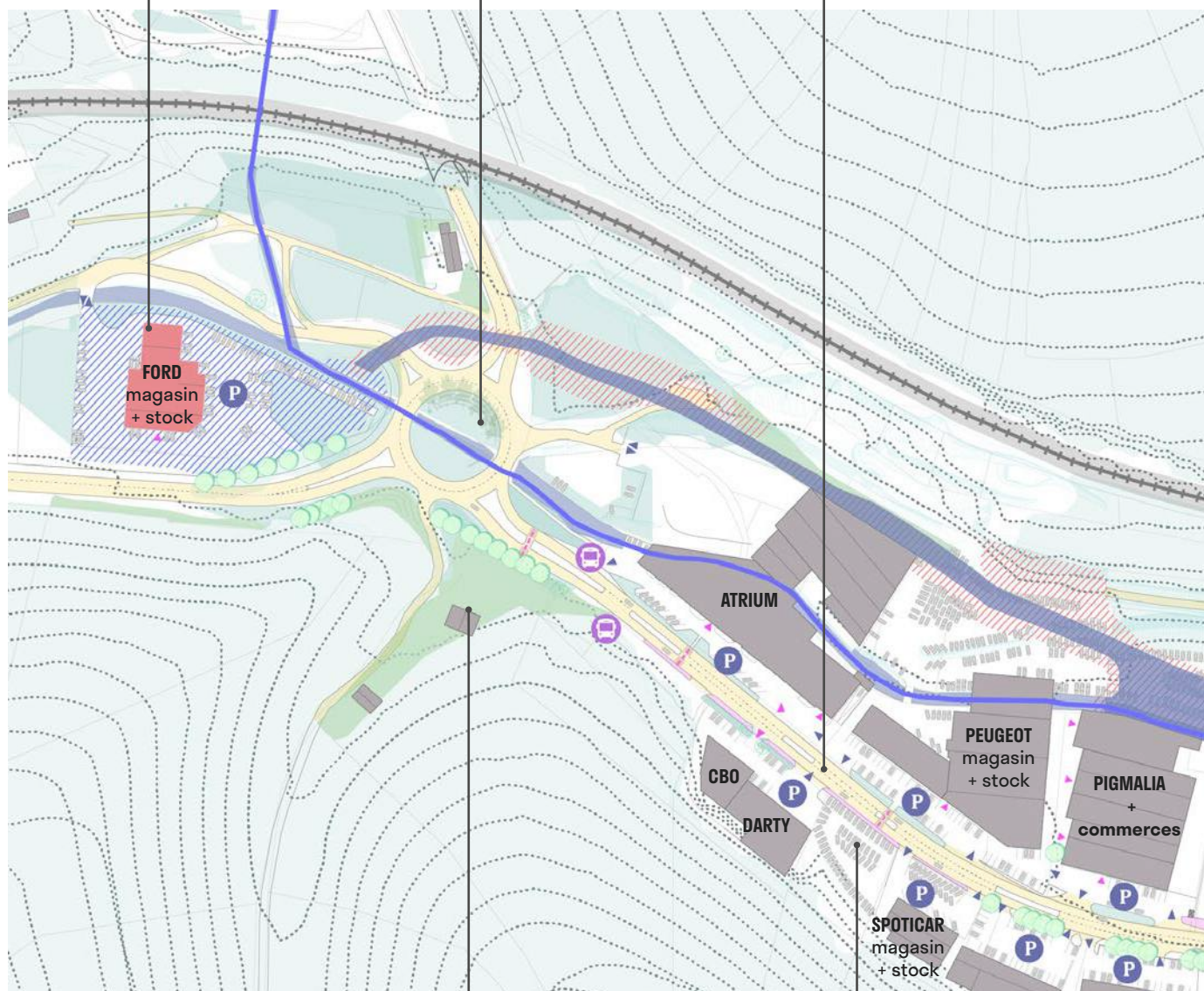
relocalisation de l'activité pour démolition bâtie et aménagement d'une zone d'expansion de crues

Lacoste

mise en scène du ruisseau recalibré sur l'entrée de ville

route de Toulouse

transition vers une avenue urbaine et paysagère aux mobilités partagées



nouveau Volkswagen

relocalisation de l'activité dans les hauteurs (zone hors PPRI) à accompagner avec un enjeu paysager

Peugeot / Spoticar

recomposition du stock en optimisant le foncier non bâti

COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE





ÎLOT CARREFOUR : RECOMPOSER LA LOCOMOTIVE COMMERCIALE

De par sa localisation centrale et son ampleur, la recomposition du centre commercial Carrefour et des commerces attenants est la clé de voûte de la stratégie de renouvellement du secteur. Sa reprogrammation et son redéploiement contribuent au renouvellement des filières commerciales et économiques. Son aménagement conditionnera l'ambition du secteur, engageant ainsi une dynamique de mutation à l'échelle de la vallée.

Orientations urbaines

Le recalibrage du Lacoste pour le transformer en un espace paysager permet de recomposer un nouveau centre commercial, réorienté sur l'axe d'entrée de ville. C'est l'opportunité de valoriser un aménagement lisible et confortable, avec des bâtiments adaptés et rénovés, des espaces communs paysagers et des parcours confortables.

La qualité des "rez de ville" contribue à la qualité urbaine et permet une interface avec les espaces extérieurs, pour installer par exemple des terrasses de restaurant ou des espaces permettant des occupations saisonnières. Adressés sur l'avenue, une épaisseur végétale met à distance les bâtis de la route et favorise des vues cadrées sur les coteaux.

Le stationnement et le support logistique font l'objet d'une attention particulière pour des parcours bien identifiés et une désimperméabilisation des surfaces favorisant le cycle de l'eau à la parcelle.

Éléments programmatiques

- Renforcer la locomotive du secteur, avec la grande surface alimentaire Carrefour qui pourrait développer un concept moderne en adéquation avec les attentes du consommateur
- Développer une offre nouvelle de loisirs et de restauration, où la restructuration de l'ancien bâtiment Weldom et de l'ancienne réserve Carrefour permettrait de développer un concept ambitieux de loisirs indoor.
- Concentrer l'offre commerciale de destination grand public (BUT, Street Jeans, Keep Cool) pour renforcer les synergies avec les locomotives et proposer des concepts mieux dimensionnés et rénovés.

Opérationnalité

- Acquérir le foncier nécessaire au PPRI
- Garder l'occupant locataire et son activité sur le même îlot
- Agir à l'amiable pour éviter absolument les indemnités d'éviction élevées

La mise en place d'une "opération tiroirs" permet de maîtriser la mise en œuvre opérationnelle et donc le transfert d'activité, avec un transfert qui peut être limité dans le temps à une fermeture de 24 ou 48h max.



Seguret

relocalisation
et démolition
pour favoriser le
renouvellement
commercial

ex Intersport

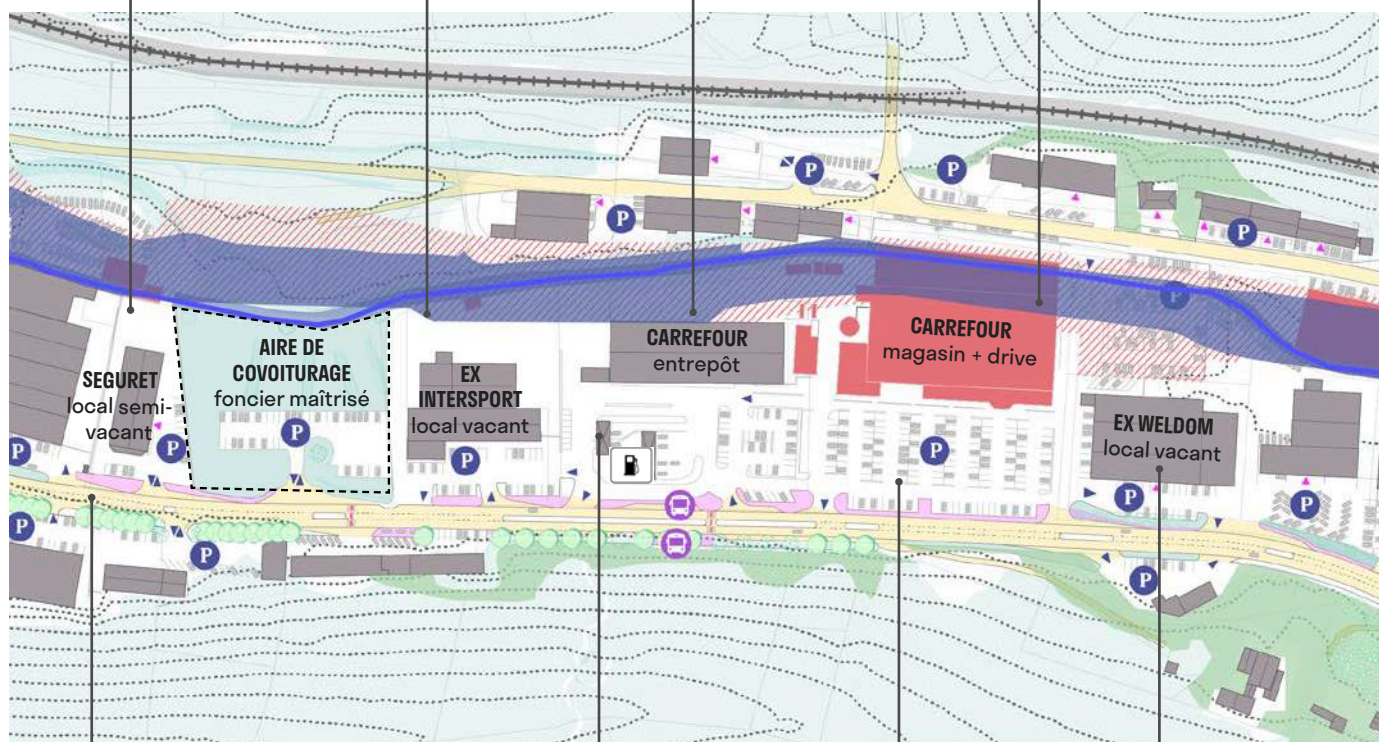
démolition
et maîtrise
foncière pour
reconstruction
du Carrefour

réserves Carrefour

développement
d'une offre de loisirs
et commerces pour
renforcer la polarité

Carrefour

démolition et
reconstruction sur
l'îlot pour libérer le
cours d'eau



route de Toulouse

transition vers une
avenue urbaine et
paysagère avec deux
nouveaux ronds-points
à l'échelle de l'îlot

station-service

maintien en place
(coûts financiers et
pollution des sols)

paysage

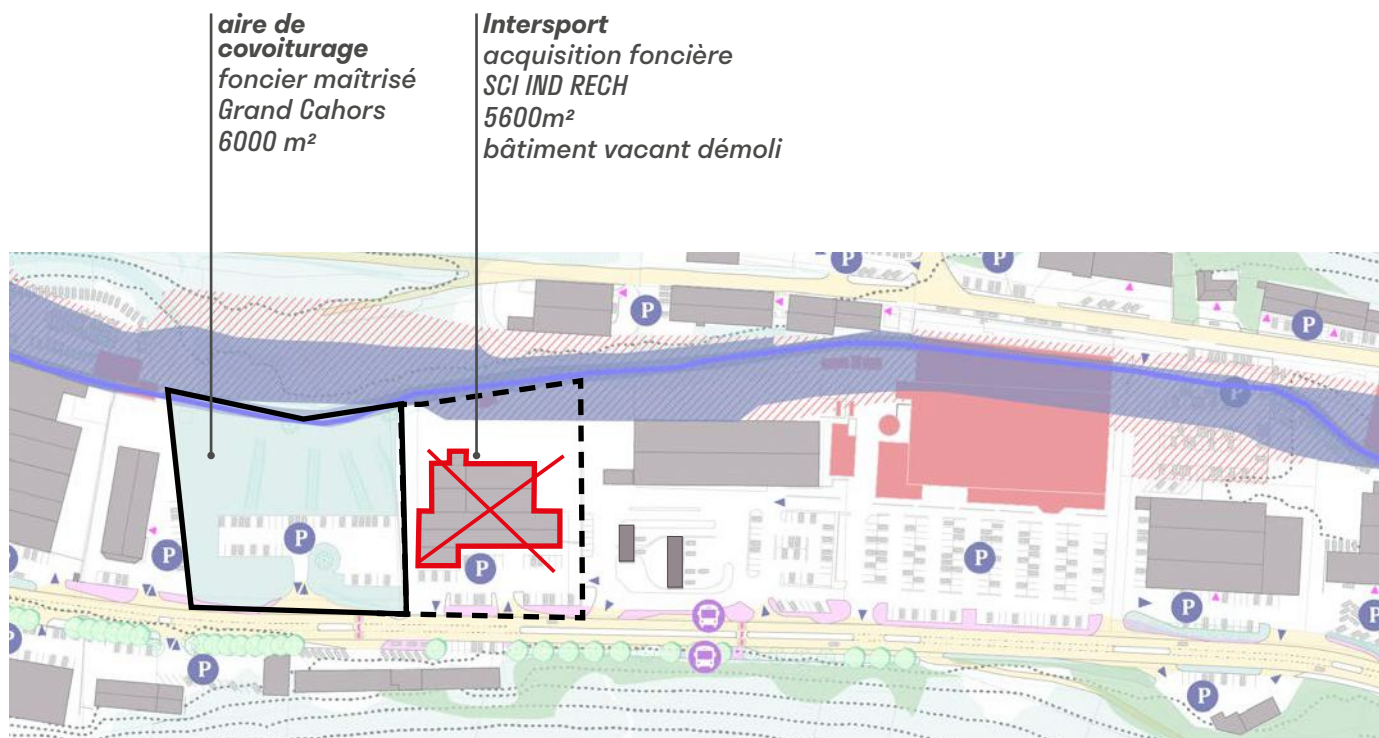
aménagement
de parkings
paysagers et
de continuités
visuelles sur les
coteaux

ex Weldom

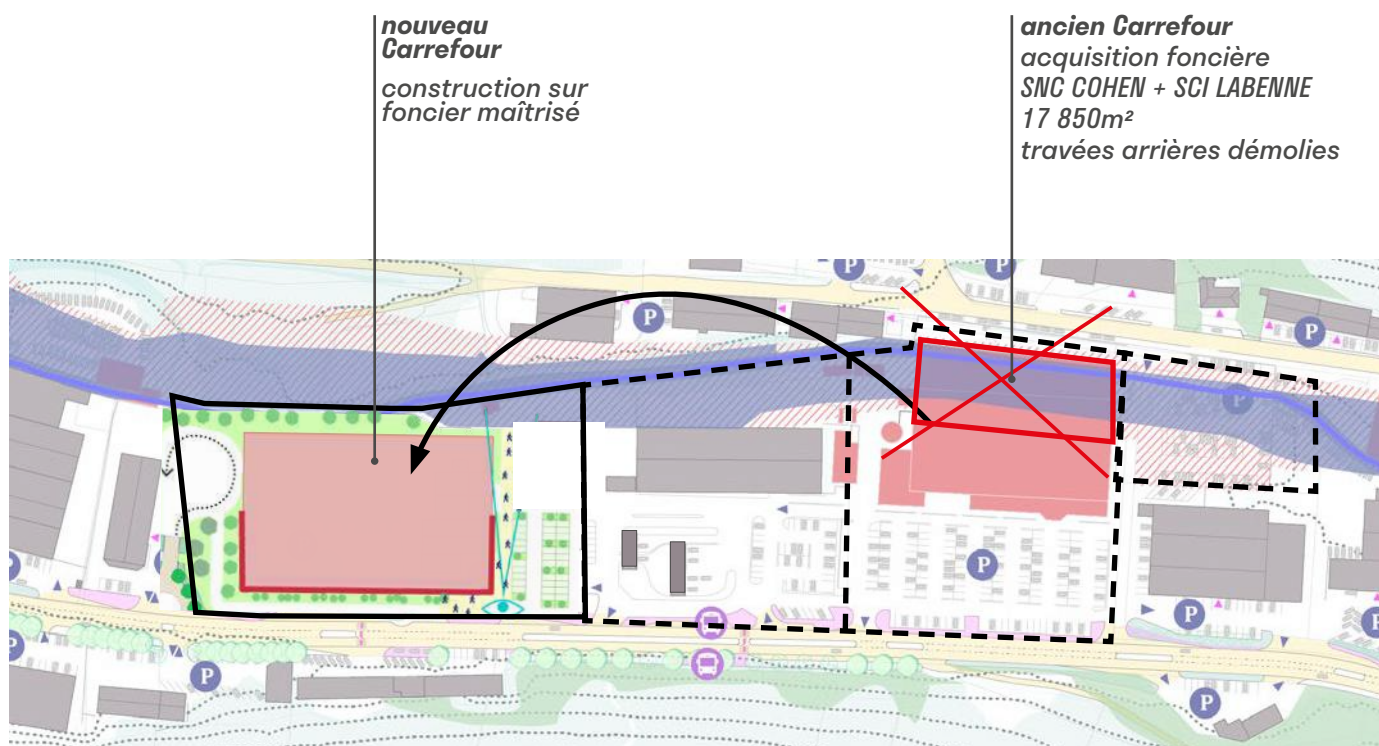
développement
d'une offre de
loisirs pour
renforcer la
polarité

OPÉRATION TIROIRS

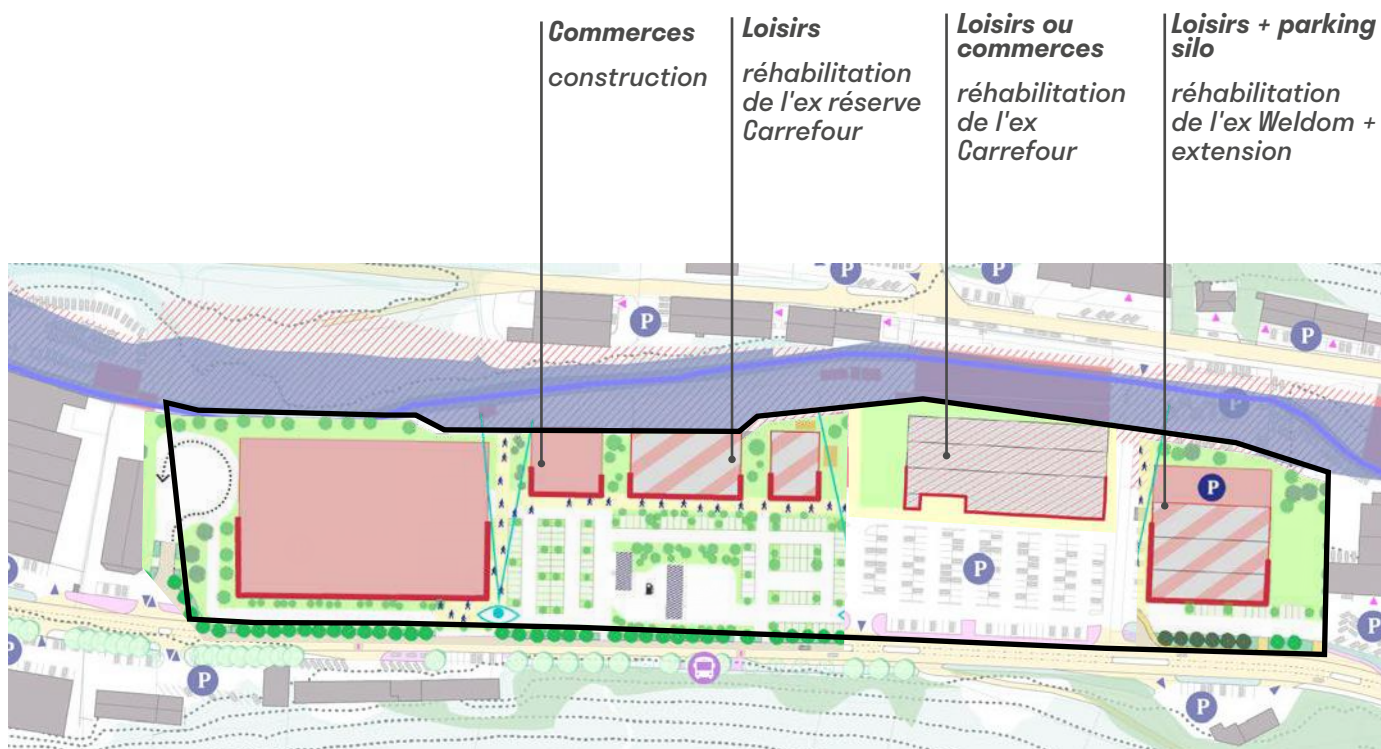
PHASE 1 : maîtrise foncière d'un îlot pour relocaliser le carrefour



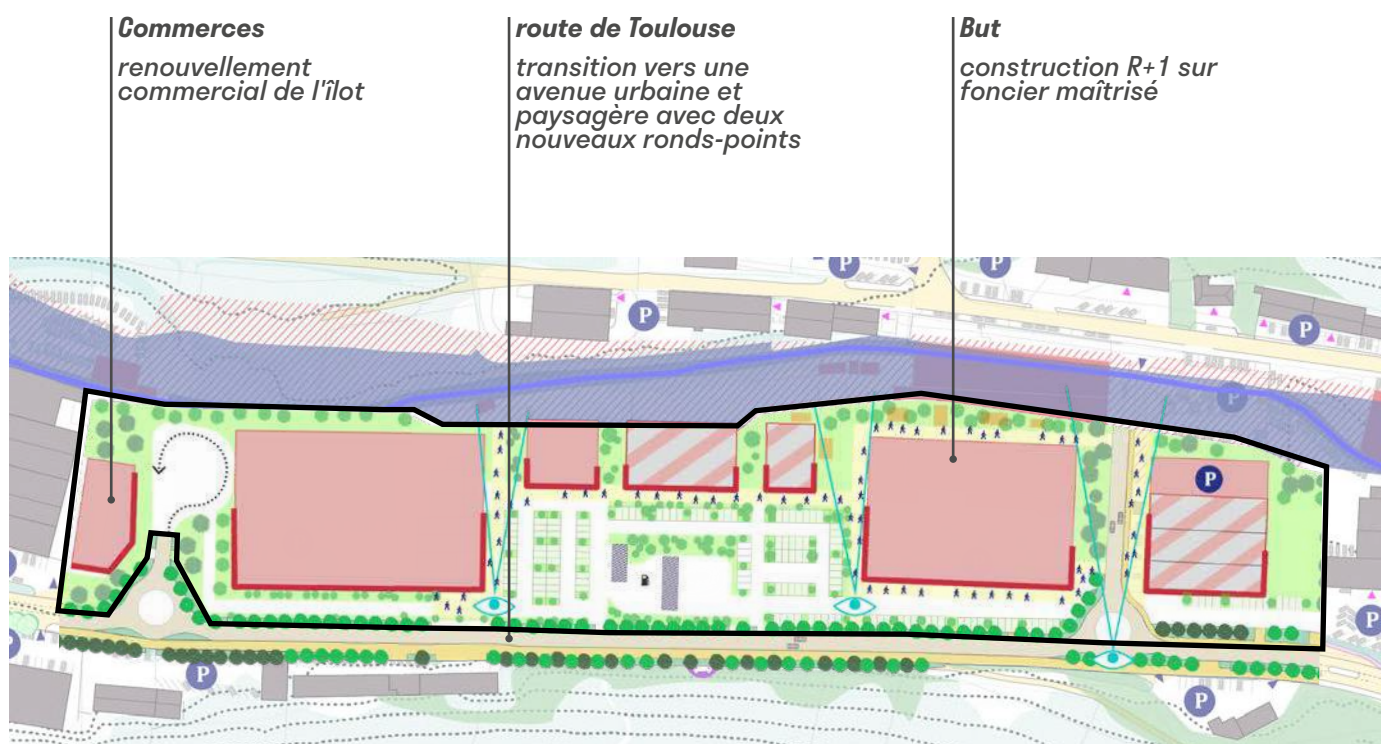
PHASE 2 : transfert d'activité et libération du cours d'eau



PHASE 3 (intermédiaire) : îlot commercial et de loisirs



PHASE 4 : construction et relocalisation du but



COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE





BELLE CROIX : ACCOMPAGNER LA MUTATION EN SECOND RIDEAU

Le chemin de Belle Croix constitue un sous-secteur particulier en second rideau de la route de Toulouse, dont les usages commerciaux et artisanaux peuvent être confortés en améliorant les conditions d'accessibilité et l'insertion urbaine.

Orientations urbaines

Avec une meilleure connexion à l'ensemble de la polarité et la réorganisation du stationnement sur le chemin de Belle Croix, la séquence gagne en visibilité et dévoile des fonciers d'urbanisation possibles, sous-utilisés ou dégradés. L'objectif est de mettre progressivement à niveau l'ambition de qualité urbaine sur le chemin de Belle Croix, dans une logique de petits programmes adaptés à l'artisanat et au commerce.

Éléments programmatiques et opérationnalité

Les concepts proposés (produits biologiques, bureautique, loisirs, équipement de la maison...) s'appuient sur une attractivité propre et sur

des conditions locatives plus avantageuses car positionnées en second rideau par rapport au flux de la route de Toulouse.

- Accompagner la mutation du secteur avec une nouvelle offre immobilière adaptée aux attentes des occupants - commerçants ou artisans
- Conforter l'offre commerciale de destination grand public et B2B dans les usages et développer l'offre d'artisanat et showroom
- Privilégier la petite densification avec le développement de surfaces de 200 à 300 m² avec mezzanine potentielle
- Aider les ensembles bâtis à muter soit en accompagnement du ou des propriétaires (aide à l'immobilier d'entreprises / conseil en programmation et réhabilitation) soit en acquisition et réhabilitation

Les fonciers au nord du chemin de Belle Croix sont situés hors de la zone PPRI, facilitant les conditions de leur renouvellement.

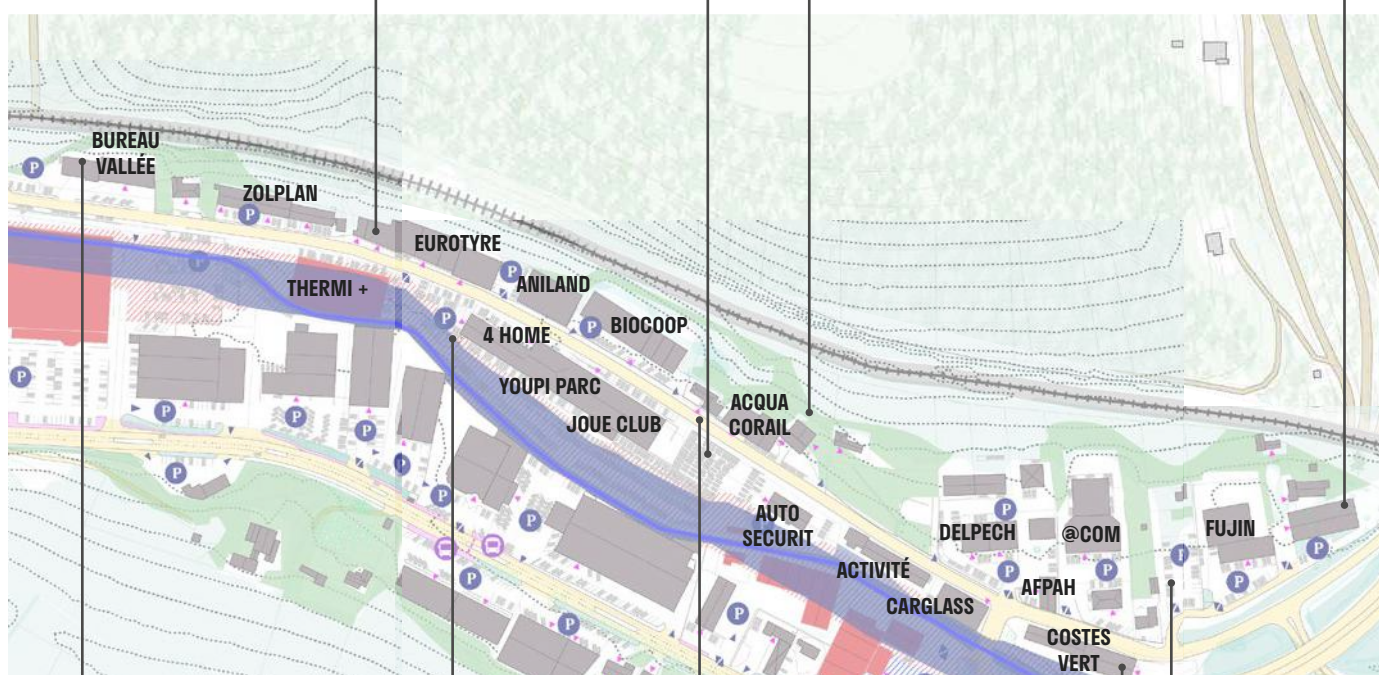


Eurotyre & co
renouvellement
du bâti en
conservant
l'enveloppe

parking Renault
construction sur
ancien stock en
optimisant le
foncier non-bâti

**Aqua Corail +
maisons**
démolition /
reconstruction
pour favoriser le
renouvellement
commercial à
accompagner

McDonalds
démolition /
reconstruction
pour favoriser le
renouvellement
commercial



**Bureau Vallée +
maison**
démolition /
reconstruction
pour favoriser le
renouvellement
commercial à
accompagner

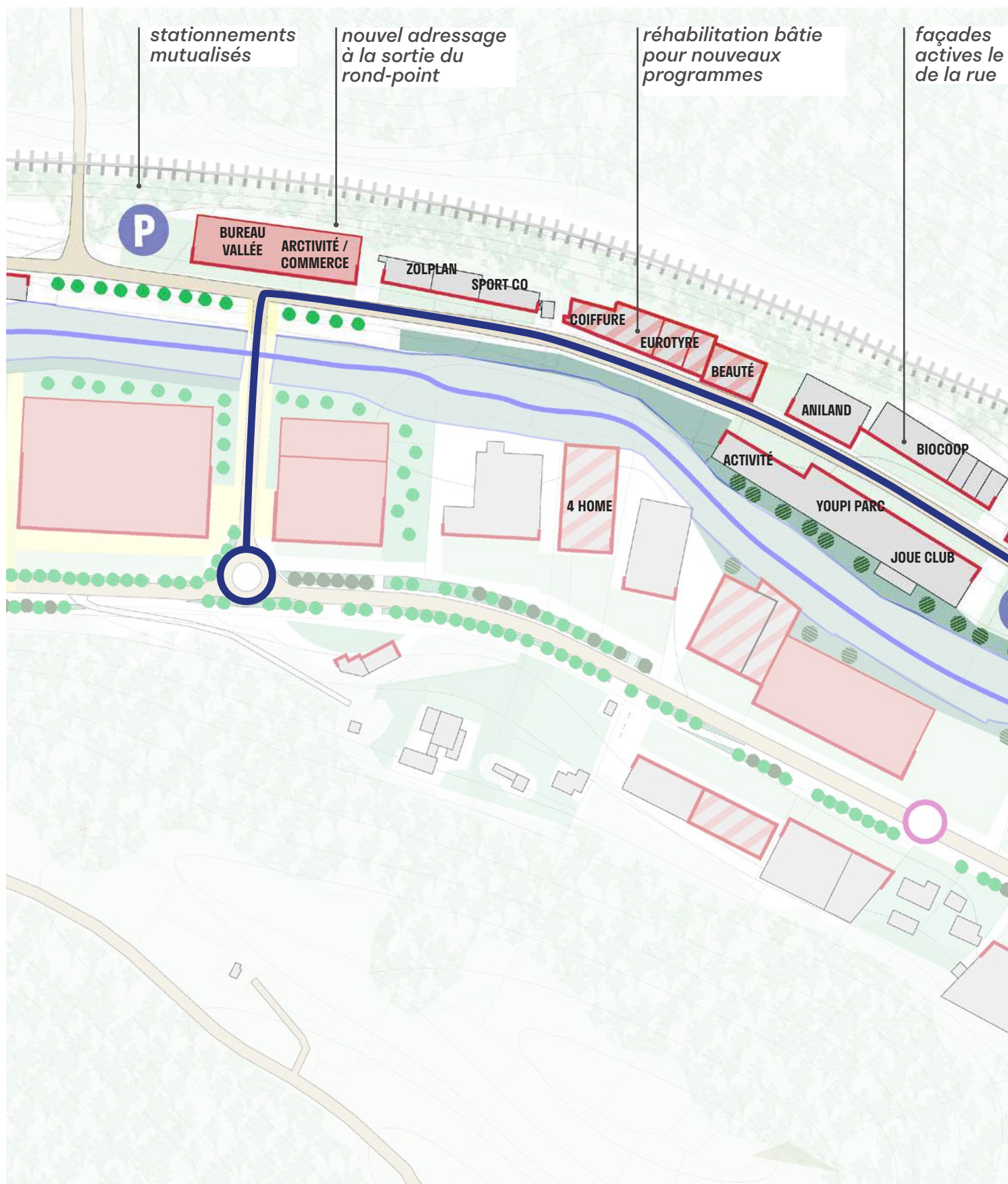
4 Home
relocalisation
pour raisons
hydro et
rénovation
bâtie

**chemin de
Belle Croix**
apaisement
de la rue et
suppression du
stationnement
sur trottoirs

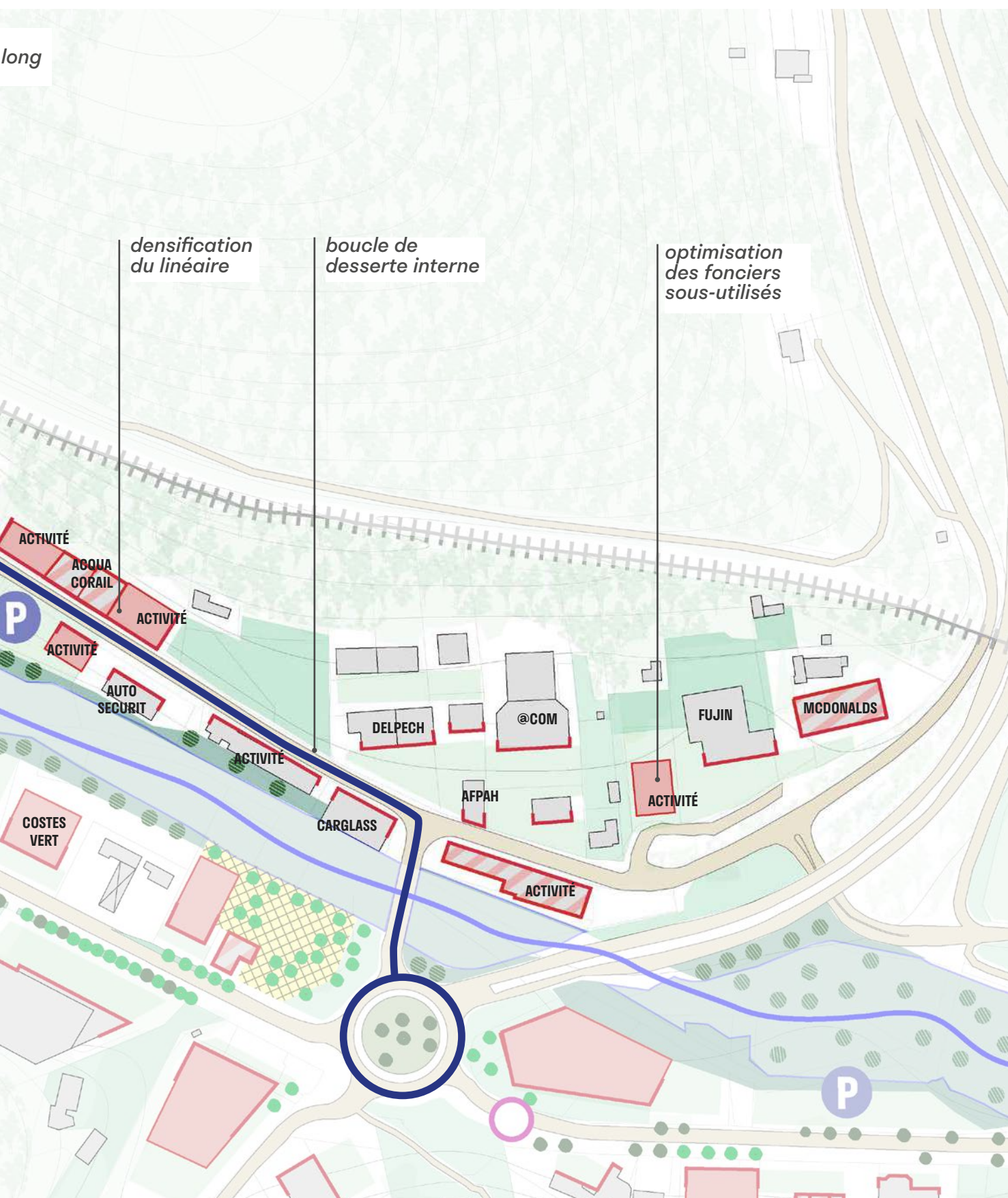
Costes Vert
relocalisation
pour raisons
hydro et
rénovation
bâtie

parking Fujin
construction
sur parking en
optimisant le
foncier non-bâti

COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE



long



LA BEYNE : REDYNAMISER LA POLARITÉ COMMERCIALE

Le giratoire de la Beyne est un pivot urbain entre l'avenue de Toulouse et l'avenue de Monzie. C'est un secteur "vitrine" stratégique pour l'ensemble de la polarité, bénéficiant de flux conséquents à la croisée des axes automobiles, d'une vitesse réduite et d'excellentes conditions de visibilité.

Orientations urbaines

L'enjeu est d'effacer le caractère routier du giratoire et de retrouver une urbanité forte à ses abords. L'infrastructure est transformée en espace public identifiable et qualitatif d'avenue urbaine, placette, zones de rencontres... Il met en lien des bâtiments recomposés adressés sur l'avenue et en lien avec le Lacoste paysager.

Éléments programmatiques et opérationnalité

Touché par la vacance, peu lisible commercialement et mité par de l'habitat, le secteur pourrait être qualifié "d'anarchique" en matière de positionnement. L'intention est de faire renaître un esprit très commercial et qualitatif autour du giratoire, à travers une programmation forte de commerces et services.

- Redonner un caractère commercial aux activités le long de l'avenue de Toulouse et autour du giratoire, avec éventuellement une réflexion autour du loisir.

- Accompagner des mutations stratégiques : (Renault, BUT, Pavan...) dans leurs projets de reconfiguration, renouvellement et relocalisation.

- Accompagner la modernisation du Lidl. Un nouveau projet architectural, permettrait de renforcer une grande surface locomotive exploitant une enseigne dynamique. Les projets récents de l'enseigne vont globalement dans un sens d'écriture architecturale renouvelée, favorisant la transparence et la légèreté des volumes.

- Développer l'aménagement de la concession Ford aux abords du giratoire, dans un contexte d'urbanité forte. Le concept Fordstore favorise notamment la transparence visuelle depuis l'extérieur appelant le passant à la visite, et l'hybridation entre concession et lieu d'accueil et de détente.



ex Fair'Fouille + Renault

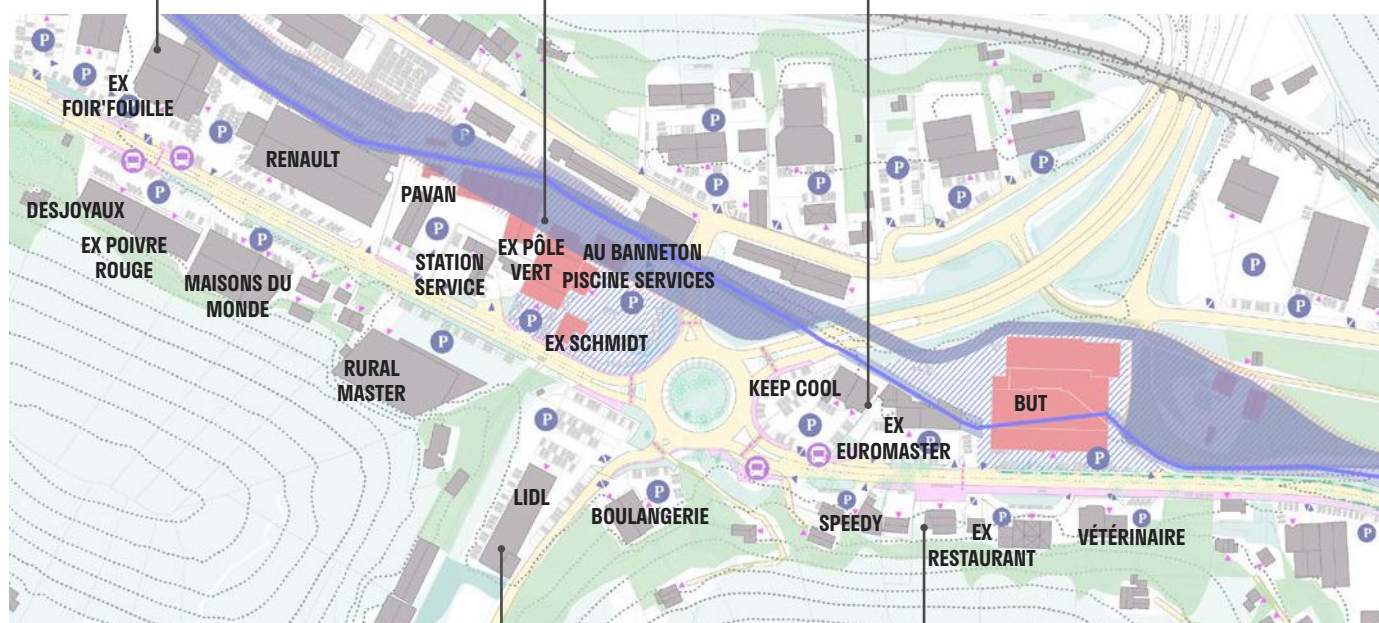
*acquisition privée
pour projet de
recomposition Renault
à accompagner*

îlot Banneton

*démolition partielle
pour renouvellement
commercial et espace
public*

îlot Keep Cool

*démolition /
reconstruction pour
renouvellement
commercial*



Lidl

*démolition /
reconstruction pour
modernisation à
accompagner*

ex restaurant

*démolition /
reconstruction pour
renouvellement
commercial à
accompagner*

COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE





ÎLOT CASERNE : INVESTIR LE FONCIER PÉPITE

L'îlot Caserne est un foncier "pépité" à l'échelle de l'entrée sud. L'actuel emplacement de la caserne de pompiers, foncier de 15000 m², est en passe de se libérer dû à une relocalisation de l'activité. Idéalement situé en coeur de site et adressé sur l'Avenue de Monzie, l'îlot est le support des ambitions fortes du renouvellement du secteur.

Orientations urbaines

- Proposer un adressage urbain sur l'avenue et une intériorité forte, à l'équilibre des pleins et des vides.
- Connecter et s'occuper des abords : parking public paysager à la place de l'ex Volkswagen, arrêt de bus au pied de l'îlot, cheminement depuis le parking des Chartreux...

Éléments programmatiques

Enjeu de proposer une programmation adaptée et mixte, avec la possibilité de socles actifs offrant de nouvelles opportunités de développement.

Trois scénarios sont proposés :

1. programme économique : petit parc d'activité urbain, divisibles en cellules individuelles, dédié à l'artisanat. Possibilité de tertiaire en étages. Réhabilitation de la caserne en ensemble artisanal et/ou commercial.

2. programme mixte : petit parc d'activité mixé à de l'habitat en bande qui conjugue qualité des logements individuels et intensité urbaine.

3. grand projet : équipement de destination à l'échelle du Grand Cahors, cohabitant avec du tertiaire et/ou de l'activité.

Opérationnalité

Plusieurs opérations ont déjà été mises en échec par bilan économique, en raison du coût des fouilles archéologiques. **Quelques pistes de réflexions opérationnelles :**

- Dissocier foncier et bâti. Ex de montage : portage du foncier par le public + BAC.
- Assurer une pré-commercialisation pour éviter le frein opérationnel d'une opération en blanc.
- Proposer un projet de village artisans à loyer modéré aidé : exemple de Périgueux Cap'Artisans pour lancer l'opération.
- Construire en modulaire hors site (coût de construction réduit) pour le tertiaire.
- Réhabiliter la caserne pour limiter les couts, l'empreinte carbone et l'impact sur zone archéo.



Maisons

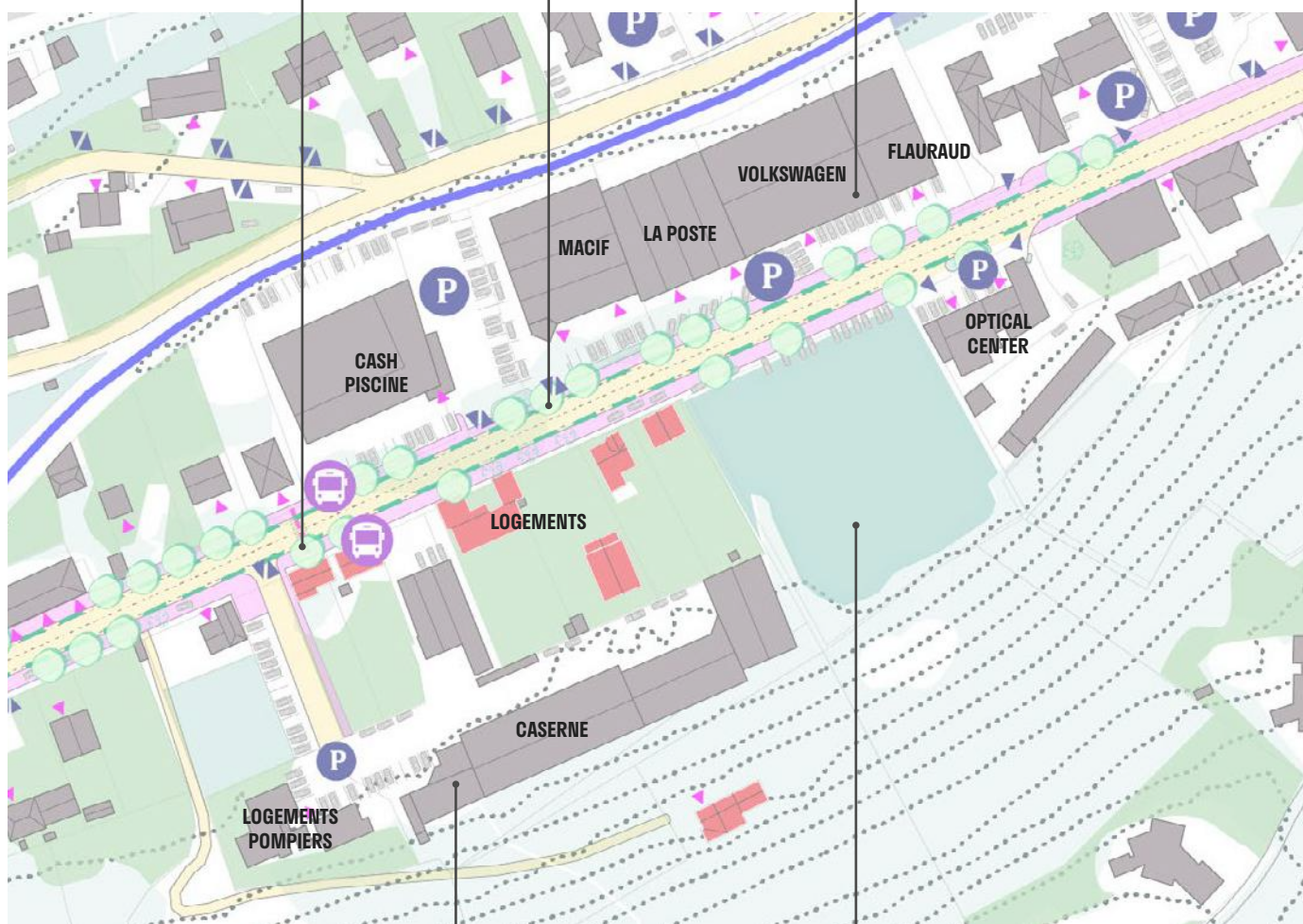
démolitions /
reconstructions
pour favoriser le
renouvellement
commercial

Avenue de Monzie

récupération des
bandes cyclables
pour créer une piste
bidirectionnelle

ex Volkswagen

relocalisation
et démolition
pour créer du
stationnement
public



Caserne

relocalisation -
possibilités de
réemploi du bâti à
étudier

foncier libéré

contraintes
archéologiques

COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE

SCÉNARIO CASERNE PROGRAMME MIXTE





SAINT-GEORGES : AMÉNAGER LE FAUBOURG

Le passage sous le viaduc ferroviaire marque l'entrée dans le faubourg Saint-Georges, et symboliquement l'amorce du centre-ville de Cahors. Le caractère faubourien est marqué par des petits immeubles de logements avec commerces en rez-de-chaussée et une localisation idéale à proximité des bords du Lot.

Orientations urbaines

Dans la continuité des aménagements amorcés (circulation apaisée, trottoirs élargis et plantés), l'ambition est de créer une respiration urbaine autour du viaduc, avec un espace public qualitatif et une recomposition de l'entrée du Parking des Chartreux.

Une réflexion plus large est à mener sur l'aménagement du parking comme lieu d'attraction à l'échelle de Cahors, avec des ambitions de végétalisation et de parcours touristique.

Éléments programmatiques et opérationnalité

- Le circuit de proximité créé sur le faubourg permet de valoriser de nouvelles surfaces en rez-de-chaussée, et constitue notamment une opportunité pour l'offre de restauration en place (Pizzeria Saint-Georges) pour se développer dans de meilleures conditions d'usages. À la marge, un service de proximité pourrait se développer en complémentarité de l'offre existante.

- L'esprit identitaire du faubourg est l'occasion d'investir les habitants dans l'amélioration de leur cadre de vie. Une opération de communication pourrait être lancée autour des aides à la rénovation de l'habitat (OPAH-RU) et du permis de végétaliser, qui permet aux habitants, associations et professionnels de végétaliser le domaine public au droit de leur propriété ou leur façade.

- L'aménagement du parking des Chartreux répond à plusieurs enjeux programmatiques :

- La création d'une liaison vélos/piétons jusqu'à la voie verte cyclable. Ce cheminement en balcon sur le Lot répond à la vocation fonctionnelle de promouvoir les mobilités décarbonées et à la vocation touristique à rayonnement département, voir régional.

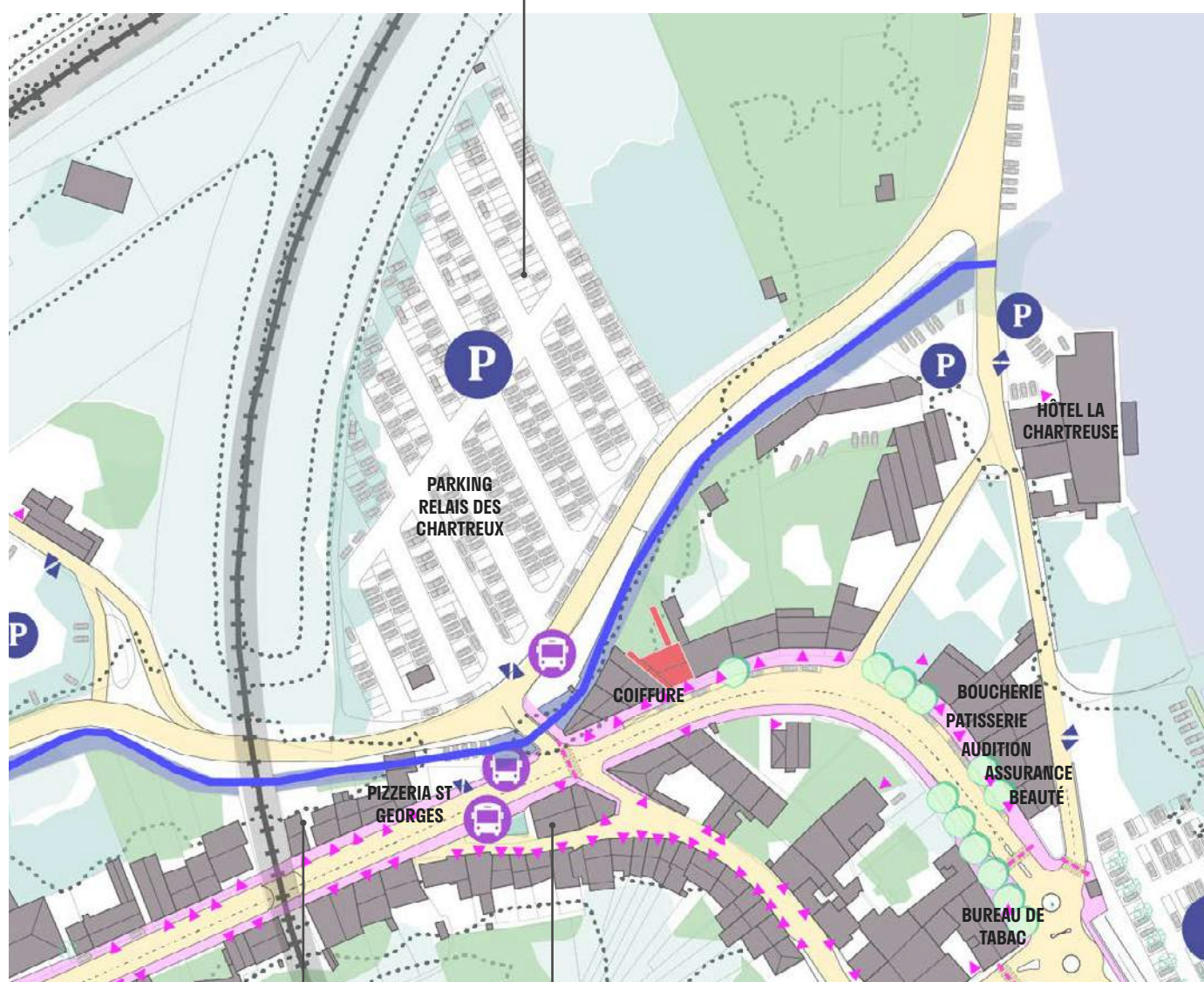
- L'aménagement d'une aire de camping car pour pérenniser les usages en fond de parking est une option envisagée à développer du point de vue prévention et sécurité. Des pistes sont à creuser en cas de crue concernant un système d'alerte spécifique, des prestations à bannir, la création d'une zone refuge...

- La création d'une zone de loisirs en pleine nature sur la partie végétalisée derrière le parking en lien avec le Lot, répondant à un besoin à l'échelle de Cahors.



parking des Chartreux

*végétalisation et
aménagement d'un
cheminement d'accès
vers la voie verte*



îlot pizzeria

*transfert du
restaurant et
aération bâtie
autour du viaduc à
aménager*

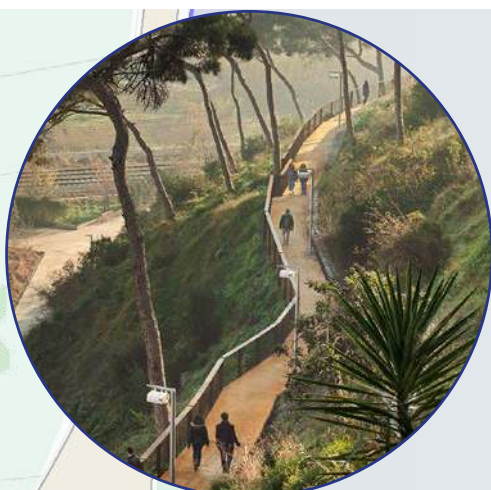
avenue de Monzie

*passage au dessus du
ruisseau et accès au
parking à élargir et
aménager*

COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGÈRE



Chartreux
d'un
accès
e
aire de



Battleiroig, connexion piétonne entre
Barcelone et Montcada



Pumptrack Sanem



Aire de camping car, Mazamet

HÔTEL LA
CHARTREUSE

BOUCHERIE
PATISSERIE
AUDITION
ASSURANCE
BEAUTÉ

BUREAU DE
TABAC

A topographic map of the Cahors region, showing the Garonne river and surrounding terrain. Overlaid on the map are various urban planning elements: a solid line representing a proposed urban boundary, a dashed line for a specific project area, and a network of roads and paths. The map is rendered in a light purple and grey color scheme.

PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS

LE MONTAGE OPÉRATIONNEL

LES CONDITIONS DE RÉUSSITE D'UN PROJET DE TRANSFORMATION DU TERRITOIRE

Qu'est-ce que l'urbanisme opérationnel ?

L'urbanisme opérationnel correspond à la concrétisation des politiques d'aménagement du territoire. Les collectivités territoriales disposent de plusieurs outils pour réaliser ou soutenir des opérations d'aménagement.

Le volet montage opérationnel a pour objet de cadrer des pistes de mise en oeuvre opérationnelle des orientations décrites au Plan Guide. Sans rappeler de manière exhaustive tous les outils d'urbanisme opérationnels existants, le volet présente les outils qui pourraient être pertinents selon les projets pressentis et en décrit les principes.

Les conditions de réussite d'un projet de transformation du territoire

• Définir une vision stratégique claire

Avant de passer à la phase opérationnelle, il est primordial de définir une vision stratégique claire pour le développement urbain. Cette vision doit s'appuyer sur une analyse approfondie des enjeux, des besoins et des potentialités du territoire. Elle doit intégrer les enjeux de développement durable, au coeur des préoccupations en matière d'urbanisme opérationnel. Cette vision doit également être partagée et approuvée par l'ensemble des parties prenantes (élus, services techniques, habitants, acteurs économiques, etc.).

• Anticiper la mise en oeuvre opérationnelle

Il existe de nombreux outils d'urbanisme opérationnel : outils réglementaires, outils liés à la division foncière, autorisations environnementales, outils opérationnels pour l'espace public et outils pour cadrer une opération privée dans le diffus...

• Impliquer les parties prenantes

L'urbanisme opérationnel nécessite une approche collaborative et participative. Il est important d'impliquer les différentes parties prenantes tout au long du processus, afin de prendre en compte leurs attentes, leurs contraintes et leurs expertises. Cette collaboration permet de favoriser l'appropriation des projets par les habitants et de limiter les conflits



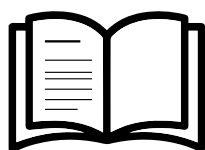
Équipe PPA entrée sud : une dynamique de travail partenariale

TRANSFORMER L'ENTRÉE SUD PAR SES ESPACES PUBLICS

Des fiches outils à cumuler

Les différents types de projets proposés sur les espaces publics peuvent être développés conjointement, sur un même parcours ou un même projet. Ainsi un ensemble de fiches outils peut être mis en œuvre en complémentarité.

La proposition de les présenter séparément a pour but de démontrer qu'il est possible d'agir rapidement (à court terme) sur certaines actions pour donner à voir que le projet urbain démarre. La cohérence d'ensemble du schéma directeur sera assurée plus globalement par un ensemble d'outils, tels que le PLU(i), le PPRI, la GOU...



Des fiches outils qui répondent à des enjeux transversaux

Le travail sur l'espace public vient répondre aux enjeux transversaux de requalification de la zone commerciale et d'activités et de mise en œuvre du PPRI.

Par ailleurs, le Grand Cahors souhaite affirmer son projet de qualité urbaine, paysagère et de mobilité à l'échelle de l'ensemble de l'Entrée Sud, le projet de PLUi en cours d'élaboration pourra intégrer un certain nombre de prescriptions en ce sens.

Enfin, l'Entrée Sud est un secteur à forte sensibilité archéologique. Ce critère peut être assez déterminant en matière d'opérationnalité, de planning, voire de maintien de certains projets.

FICHE OUTIL I.6. : CRÉER UNE OAP THEMATIQUE PAYSAGE ET BIODIVERSITE

DESCRIPTION
Pour renforcer le PLU, mise en place préalable d'une OAP destinée de manière opérationnelle à l'intégration et la préservation du paysage et de la biodiversité.

STRATEGIE FONCIERE
Sans objet

PENETRATION OPERATIONNELLE
Peut être mise en œuvre sur toute la Ville, et/ou dédiée par secteurs.

OUTILS REGLEMENTAIRES ET OPERATIONNELS
L'OAP est intégrée au PLU.
Certains PLU déclinent les principes de qualité paysagère au sein de leur règlement et aménage directement.

ACTIVITES A MOBILISER
La Ville, la GC

FINANCEMENT DES TRAVAUX
Sans objet

DELAI PREVISIONNEL
OAP : env. 12 mois. Si intégration au PLU : 18 à 24 mois ? (avant action collective globale)

DEFINITION
Dans le PLU les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent de renforcer le cadre et la cohérence des projets d'aménagement, intervenant sur les secteurs à valider dans le cadre de la maîtrise foncière.

Elles contribuent à la déclinaison opérationnelle du projet soustrait par la collectivité ou l'établissement porteur du PLU. Les aménagements prévus dans le périmètre défini par ces OAP devant être compatibles avec ces orientations.



FICHE OUTIL I.5. : AMPLIFIER LA VEGETALISATION PAR LE PERMIS DE VEGETALISER

DESCRIPTION
Permettre aux habitants, associations et professionnels de végétaliser le domaine public ou privé de leur propriété (ou lieu d'activité), ou leur jardin.

STRATEGIE FONCIERE
Sans objet

PENETRATION OPERATIONNELLE
Peut être mise en œuvre sur toute la Ville.
Pourrait être accordé sur la PPA Entrée Sud pour compléter le Schéma Directeur, ou prioritairement.

OUTILS REGLEMENTAIRES ET OPERATIONNELS
A mettre en place par délibération du conseil municipal.

ACTIVITES A MOBILISER
La Ville, la GC.
Les habitants, associations et entreprises de la Ville.

FINANCEMENT DES TRAVAUX
Prêt, possibilité d'anticiper les réservations dans le sol dans les zones d'espaces publics.
Possibilité aussi de fournir des kits d'installation (graines, plants) ou d'offrir en entretien par quart de temps d'un atelier jardinage.

DELAI PREVISIONNEL
Délai d'instruction de la demande : à limiter (1 mois par ex).



FICHE OUTIL I.1. : CRÉER UNE PLACETTE « HALTE »

ACTIONS A LANCER

- Possibilité d'identifier une placette-test pour lancer le dispositif
- Vérifier réseaux souterrains sous l'emplacement du projet, en particulier si plantations de végétaux (lancer un diagnostic réseaux si besoin).
- Définir un programme de travaux et un budget, études par maîtrise d'œuvre interne ou externe.
- Établir un marché public de travaux, à cadrer selon les habitudes de la Ville/GC et le montant objectif des travaux (un marché pour une placette-test ou pour plusieurs placettes pour assurer une cohérence d'ensemble).
- Cas de la suppression de places de stationnement : à étudier plus finement s'il s'agit d'intervention modifiant substantiellement la gestion du stationnement de voirie ?
- Communiquer sur le projet auprès des riverains (valorisation du projet + amplification possible voir FICHE I.4. ci-après).



Image d'ambiance (1)



UN PROJET SOCIAL, SOCIÉTAL, ENVIRONNEMENTAL... ET INCLUSIF

Un projet qui peut facilement associer les riverains de manière opérationnelle : co-conception, concertation, co-construction du mobilier, plantation lors d'un atelier participatif ...

Et/ou faire l'objet d'urbanisme tactique – aménagement provisoire en attendant les autorisations (PA).



Atelier de co-création



Atelier participatif de plantation

Fiches outils I. - Passer du stratégique à l'opérationnel, boîte à outils, Yurban

TRANSFORMER L'ENTRÉE SUD PAR SES ESPACES PUBLICS

fiche outil	type	avantages
1. Créer une placette "halte"	OP + REG event	- Un réel apport en termes d'usages - Simplicité de mise en œuvre par la Ville - Délai assez rapide, une démarche visible et lisible - Un projet social, sociétal, environnemental et inclusif
2. Créer une rue paysage secondaire	OP + REG event	- Un réel apport en termes de qualité urbaine et d'usages, mobilité est-ouest, environnement - Une mise en œuvre possible par la Ville seule pilote (sur son domaine, en concertation avec ses partenaires) - Une démarche visible et lisible
3. Révéler la véloroute par un nouveau balcon sur le Lot	OP	- Renforcer l'attractivité touristique, le tourisme cyclable - Connecter le parking VL, parking camping-car, voire le transport touristique fluvial à la Véloroute
4. Requalifier les axes structurants	OP	- Renouveler l'image de l'entrée sud - Laisser place au paysage et aux mobilités douces - Intégrer le PPRI
5. Amplifier la végétalisation par le permis de végétaliser	OP	- Un réel levier pour amplifier les ambitions de la Ville sur le paysage - Une action assez simple de mise en œuvre, et qui peut être rapidement opérationnelle - Une stratégie à soutenir par une communication auprès des habitants, mais aussi des entreprises
6. Créer une OAP thématique paysage et biodiversité	REG	- Donner une lisibilité opérationnelle au projet de paysages à l'échelle de la Ville, et qui peut être déclinée par secteurs (la rue, les parcelles dans le diffus...) - Pourrait "légitimer" la suppression des places de stationnement en voirie sur certains secteurs (si besoin)

inconvenients / difficultés	localisation de l'intervention	degré de complexité (1 à 5)
/	- Tout le périmètre du PPA et particulièrement le faubourg Saint-Georges	1/5
- Alerte sur la gestion du stationnement supprimé qui doit être étudié sur un périmètre élargi	- Chemin de Belle Croix - Peut se décliner sur plusieurs rues du périmètre	2/5 à 4/5 selon le projet
- Validité technique (structure, faune-flore) à vérifier	- Parking des Chartreux	3/5
- Des projets complexes de par leur envergure et le nombre de partenaires (publics et privés)	- Route de Toulouse	4/5
/	- Tout le périmètre du PPA et particulièrement le faubourg Saint-Georges - Voire action incitative ou communication particulière auprès des occupants des locaux d'activité ou commerciaux	1/5
/	- Tout le périmètre du PPA, peut être déclinée par secteur de projet	2/5

TRANSFORMER L'ENTRÉE SUD PAR LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Ce chapitre propose des outils permettant de mettre en œuvre les scénarios portant sur des bâtis publics ou privés, accompagnés ou non de modification d'espaces publics. Il s'agit de projets immobiliers qui s'inscrivent dans le Plan Guide.

Plusieurs types d'interventions identifiées :

- Les opérations en renouvellement urbain "simple", c'est-à-dire sans remembrement foncier, en renouvellement spontané (habitat ou tertiaire).

Actuellement limitées sur certains secteurs PPRI, elles peuvent être d'ores et déjà mieux accompagnées, voire mieux encadrées quels que soient les secteurs.

- Les opérations en renouvellement urbain "complexe", avec remembrement foncier,
- Les opérations directement liées à l'élargissement du Lacoste sur la zone, qui doivent s'inscrire dans un cadre réglementaire opérationnel particulier provisoire (dans l'attente de la réalisation effective des ouvrages hydrauliques). On peut y distinguer des opérations sans remembrement foncier ou avec remembrement (îlot opérationnel).

Cadrer une opération de renouvellement "simple"

Sur le secteur de l'Entrée Sud, la ville se renouvelle régulièrement "sur elle-même" : des opérations privées sur la zone d'activités et commerciale sont développées sur les fonciers en "diffus". Le Plan Guide a pour objectif de cadrer la qualité de ce renouvellement, sans que le Grand Cahors n'ait vocation à porter ce type d'opération en direct, qui peut rester dans une mise en œuvre opérationnelle privée. Il s'agit de locaux tertiaires (activités, commerces) ou d'habitat.

Constats :

- Des opérations qui sont souvent mal encadrées et donc mal intégrées en termes d'urbanisme, de paysage, d'aménités, de mobilité, de qualité architecturale, tout en respectant le PLU.
- Des opérations permises par le PLUi actuel, et limitées par le PPRI sur le périmètre concerné.
- Des opérations qui mériteraient d'être mieux accompagnées (urbanisme négocié ?) pour

permettre au Grand Cahors de développer son renouvellement par l'espace public en même temps dans une démarche gagnant-gagnant.

- Des opérations qui peuvent être sur des fonciers stratégiques nécessitant une action foncière plus large de remembrement.

Cadrer une opération de renouvellement urbain "complexe"

Sur le secteur de l'Entrée Sud, certains fonciers stratégiques ont été acquis par le Grand Cahors, la Ville ou l'EPF Occitanie, dans le cadre de la future renaturation du quartier ou du projet urbain, sans nécessairement participer directement à la réalisation des ouvrages hydrauliques du Lacoste.

Sur d'autres secteurs, un porteur de projet a un projet d'extension ou de modification de son bâti, mais n'y est pas autorisé réglementairement par le PPRI actuel.

Ces projets doivent être accompagnés d'une réflexion globale, notamment parce qu'ils sont soumis au règlement du PPRI (Lacoste et/ou Lot), qui impose de travailler dans le cadre d'une ORU (Opération de Renouvellement Urbain) pour toute démolition et reconstruction, afin de pouvoir autoriser un projet sans qu'il n'aggrave la situation hydraulique existante. Cela, en attendant la réalisation effective des travaux hydrauliques du Lacoste, qui permettra la mise à jour du règlement PPRI.

Constats :

- Des opérations à rendre possibles dès à présent, et non à repousser au moment où le PPRI sera mis à jour (d'ici plusieurs années après les travaux), car elles participent à la dynamique commerciale et économique de la zone.
- Profiter du partenariat à construire entre le Grand Cahors, jouant le rôle "d'aménageur", et les porteurs de projet, pour conduire un urbanisme négocié, dans un souci de qualité du projet urbain global.
- Certaines opérations peuvent également libérer des fonciers stratégiques, indispensables à la réalisation des ouvrages hydrauliques, grâce au transfert d'activités.

Opérations directement liées à la reconfiguration hydraulique du Lacoste

La mise en œuvre du PPA Entrée Sud, et en particulier du recalibrage du Lacoste, mêlant intervention sur les espaces publics et le bâti, réglementations environnementale et d'urbanisme, recomposition foncière, nécessaire partenariat avec les acteurs privés, se heurte à plusieurs freins :

- freins fonciers
- freins opérationnels et réglementaires
- freins économiques et financiers

Synthèse des enjeux et invariants issus du diagnostic :

- La maîtrise foncière publique comme préalable opérationnel à la réalisation des ouvrages hydrauliques
- De nombreux fonciers occupés par des activités commerciales, qui sont occupants locataires : freins opérationnels et financiers



- Une veille foncière et une stratégie d'acquisition déjà activée (avec l'EPFO)

- Un panel d'outils juridiques et opérationnels mis en place (ou en cours de mise en place), à adapter à chaque famille d'intervention opérationnelle sur le projet

Quelles options d'acquisitions foncières ?

- Option 1 : Acquisition amiable. Avec ou sans locataire ? Il y a un intérêt (financier) à chercher des solutions de transfert amiable plutôt que l'éviction
- Option 2 : Prémemption. Elle suppose la mise en place du DPU (et/ou DPC)
- Option 3 : Expropriation. Elle doit être justifiée par une DUP

Ces modes d'acquisition sont à arbitrer selon la typologie de bien à acquérir (foncier, bâti...). Quel que soit le mode : qui portera ces fonciers ? Quels moyens financiers pour acquérir et porter ?

FICHE OUTIL IL.3. : POURSUIVRE LA VELLE FONCIERE

ACTES À LANCER

- La Schéma Directeur permet de définir les actions stratégiques (plans de zonage, etc.)
- L'EPFO est l'outil de mise en œuvre de la politique foncière.

L'EPFO déjà engagé sur le périmètre de l'Entrée Sud

- Convention d'anticipation foncière 2017-2022.
- Convention d'anticipation foncière 2021-2022.
- Plan de zonage de 10 ans, prévoyant une convention opérationnelle d'usage.
- Plan de zonage de 10 ans, prévoyant une convention opérationnelle d'usage.
- Plan de zonage de 10 ans, prévoyant une convention opérationnelle d'usage.

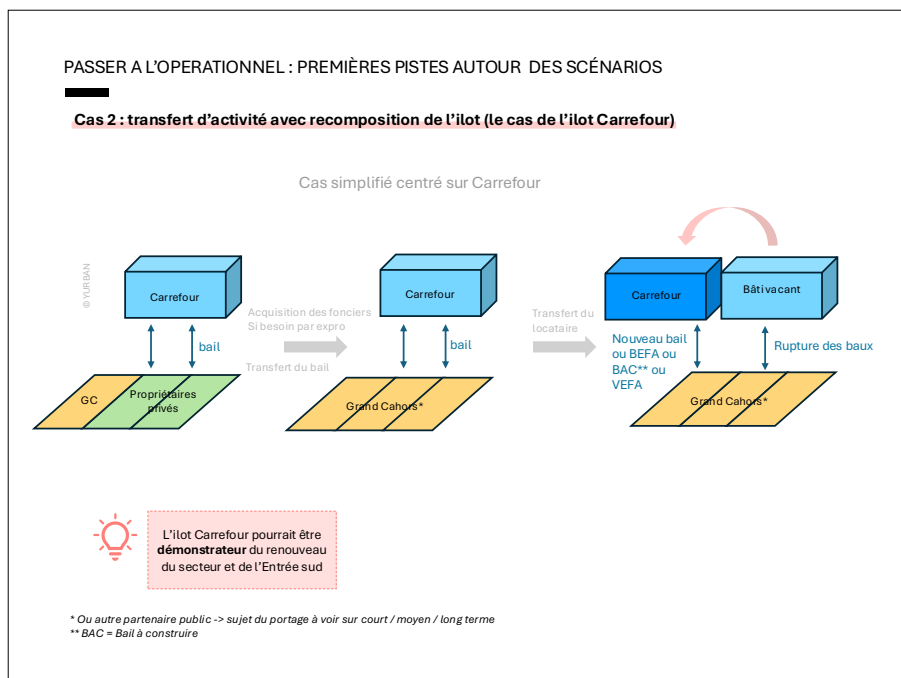
FICHE OUTIL IL.7. : LANCEMENT D'UN AMI OU D'UNE CONSULTATION

ACTES À LANCER

- Bien définir les objectifs et les enjeux du projet, en tenant compte de la situation foncière et des enjeux de la consultation.
- Définir les modalités de la consultation (type de consultation, durée, etc.).
- Définir les modalités de la consultation (type de consultation, durée, etc.).
- Définir les modalités de la consultation (type de consultation, durée, etc.).

AVANT DE LANCER UNE CONSULTATION

- Une consultation, quelle que soit sa forme, doit être préparée avec soin.
- Quel programme ? Quel objectif ? Quel enjeu ? Quel enjeu ? Quel enjeu ?
- Quel enjeu ? Quel enjeu ? Quel enjeu ? Quel enjeu ? Quel enjeu ?
- Quel enjeu ? Quel enjeu ? Quel enjeu ? Quel enjeu ? Quel enjeu ?



TRANSFORMER L'ENTRÉE SUD PAR LE RENOUVELLEMENT URBAIN

1. CADRER UNE OPÉRATION DE RENOUVELLEMENT URBAIN "SIMPLE"

fiche outil	type	avantages	inconvénients / difficultés	degré de complexité (1 à 5)
1.1. Créer une Charte de l'aménagement et de la construction durable	OP	- Un réel apport en termes de qualité urbaine et d'usages - Simplicité de mise en œuvre - Délai assez rapide, une démarche visible et lisible - Un outil partenarial avec l'ensemble des acteurs de la construction (à construire avec eux)	- Outils incitatif, non réellement opposable réglementairement (mais adopté par les opérateurs, puisqu'ils l'ont co-construite) - Bien s'assurer de sa conformité au PLU - Bien adapté pour opérations développées par promoteurs, démarche moins évidente pour les rénovations de bâti commercial par les occupants par exemple	1/5
1.2. OAP thématique(s) - qualité de l'aménagement et de programmation	REG	- Obligation réglementaire opposable - Un réel apport en termes de qualité urbaine et d'usages, et d'environnement - Une démarche visible et lisible - Intégration possible dans l'élaboration du PLUi en cours	- Délai de mise en œuvre / approbation	1/5
1.3. Poursuivre la veille foncière	OP	- Anticiper les mutations dans les secteurs stratégiques - Un outil déjà actif (convention EPFO)	- Bien cadrer la stratégie foncière par secteur, et les conditions de gestion si occupé, et de sortie / cession	1/5
1.4. Aides à la rénovation de l'habitat	OP	- Outil d'aide financière incitatif - Outil déjà en place et utilisé côté cœur de ville	- Requalification du faubourg Saint-Georges à accompagner aussi sur l'espace public (prévu)	1/5

2. RENOUVELLEMENT URBAIN COMPLEXE SANS REMEMBREMENT FONCIER

fiche outil	type	avantages	inconvénients / difficultés	degré de complexité (1 à 5)
2.1. Accompagner un porteur de projet dans son projet d'extension (ORU)	REG + OP	- ORU peut permettre l'extension d'un bâti existant sous conditions fixées au PPRI (ce que ne permet pas un projet développé par un preneur seul) - A mener avec OAP ou urba négocié	- En attente des critères et des exigences du PPRI dans la phase ORU + modalités de réponse à fournir dans leur dossier admin par les porteurs de projet	2/5
2.2. OAP sectorielle	REG	- Obligation réglementaire opposable - Un réel apport en termes de qualité urbaine et d'usages, et d'environnement - Une démarche visible et lisible - Intégration possible dans l'élaboration du PLUi en cours	- Délai de mise en œuvre / approbation	2/5
2.3. Lancement d'un AMI ou d'une consultation	OP	- Un outil opérationnel qui permet de cadrer précisément les attendus de la collectivité sur un foncier / secteur - Un outil qui peut faire émerger des innovations sociales, environnementales, programmatiques, techniques, de montages, de financement... - Un outil qui doit permettre d'aller chercher les expertises du privé au service de l'intérêt général	- Un outil qui nécessite un bon cadrage en amont et de prévoir un budget pour être accompagné d'un AMO tout au long du projet	2 à 4/5

3. RENOUVELLEMENT URBAIN COMPLEXE AVEC REMEMBREMENT FONCIER

fiche outil	type	avantages	inconvénients / difficultés	degré de complexité (1 à 5)
Il n'existe pas d'outil réglementaire, opérationnel, foncier ou financier tout fait Il faut composer selon chaque cas. Voir orientations proposées pour llot Carrefour + stratégie foncière.				5/5

OUTILS DE MONTAGE FINANCIER ET FONCIER

Soutenir le développement économique et commercial dans la transformation de l'Entrée Sud

La nécessaire transformation de l'Entrée Sud va obliger certains occupants (commerces, tertiaires, concessionnaires...) à transférer leurs activités sur un autre foncier. L'opération doit être soutenable financièrement pour chaque entreprise. Or, les coûts du foncier et de construction ou rénovation d'un bâtiment peuvent freiner leur transfert.

Le foncier est lui-même de plus en plus rare, du fait de l'engagement dans la trajectoire ZAN du Grand Cahors et de la topographie de l'Entrée Sud. Le Grand Cahors doit accompagner au mieux cette évolution et pourrait être amené à mettre en place des outils de montage financier et/ou foncier alternatifs et innovants, complémentaires aux outils d'urbanisme opérationnel et réglementaire.

Constats :

- La transformation de l'Entrée Sud implique la mise en place d'une stratégie foncière, et de portage de biens occupés ou non. Dans ce dernier cas, pourquoi ne pas travailler à l'occupation transitoire des biens ?
- L'équilibre économique pour les entreprises à transférer n'est pas toujours évident : le recours au bail à construction ou au BRSA pourrait être une solution. Dans ce cas, qui pour porter le foncier économique ?
- Mobilité et stationnement : dans une évolution de l'Entrée Sud plus contrainte, mais aussi plus vertueuse, renaturée et paysagée, la place de la voiture et du stationnement pourrait diminuer. Il convient d'accompagner cette évolution, en mettant en place une stratégie d'incitation aux modes doux et décarbonés, a minima pour les locaux d'activités et bureaux.

fiche outil	type	avantages	inconvénients / difficultés	degré de complexité (1 à 5)
1. Gérer les biens vacants en transitoire	OP + foncier	- Le portage foncier ou de bâti pendant une phase transitoire est indispensable pour la réalisation opérationnelle du projet	- Faut-il créer un outils de portage dédié ? En particulier pour les bien bâtis - Si EPFO, bien cadrer la convention sur les sujets de portage / gestion immo et de sortie - S'il y a beaucoup de foncier ou bâti à gérer, quid ressources humaines pour la gestion immobilière que cela implique ?	3 à 4/5
2. Mettre en place le B.A.C	OP + foncier	- Préserve le foncier de toute spéculation ou blocage opérationnel, sur le court, moyen et long terme - Une solution pour ne pas faire peser autant le coût du foncier sur les bilans "opérateurs"	- Changement de culture : passer de la logique d'occupant propriétaire (ou privé) à la logique de foncier public non cédé - Cadrer le budget d'acquisition / portage des fonciers et les redevances potentielles en amont + l'outil de portage (fiscalité, RH pour gestion immo...)	1/5

ACTIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LA RÉUSSITE D'UN PROJET GLOBAL

Un projet de cette ampleur nécessite une adhésion de toutes les parties prenantes, y compris les usagers et habitants, y compris les commerçants, salariés, entreprises de l'Entrée Sud.

Le succès de l'opération, qui va durer plusieurs années, est aussi lié à l'accompagnement dans le temps de l'ensemble des acteurs, à l'accompagnement au changement des consommateurs qu'ils sont (enjeux de mobilité et stationnement), ou d'emplois (faut-il conduire ou accompagner les entreprises dans l'élaboration d'un plan de déplacement ou d'une étude similaire).

Il s'agit aussi d'être pro-actif pour redynamiser l'outil commercial qu'est l'Entrée Sud, et donc mener des actions de «marketing territorial» : faire connaître le projet, faire savoir ce que sera le quartier demain, pour des occupants pas nécessairement professionnels.

Enfin, le renouvellement de l'Entrée Sud aura aussi pour objectif d'attirer de nouveaux entrants, d'accueillir, de commercialiser certains fonciers ou locaux. Cela s'accompagnera également d'un dialogue et d'une communication autour de ce projet majeur.

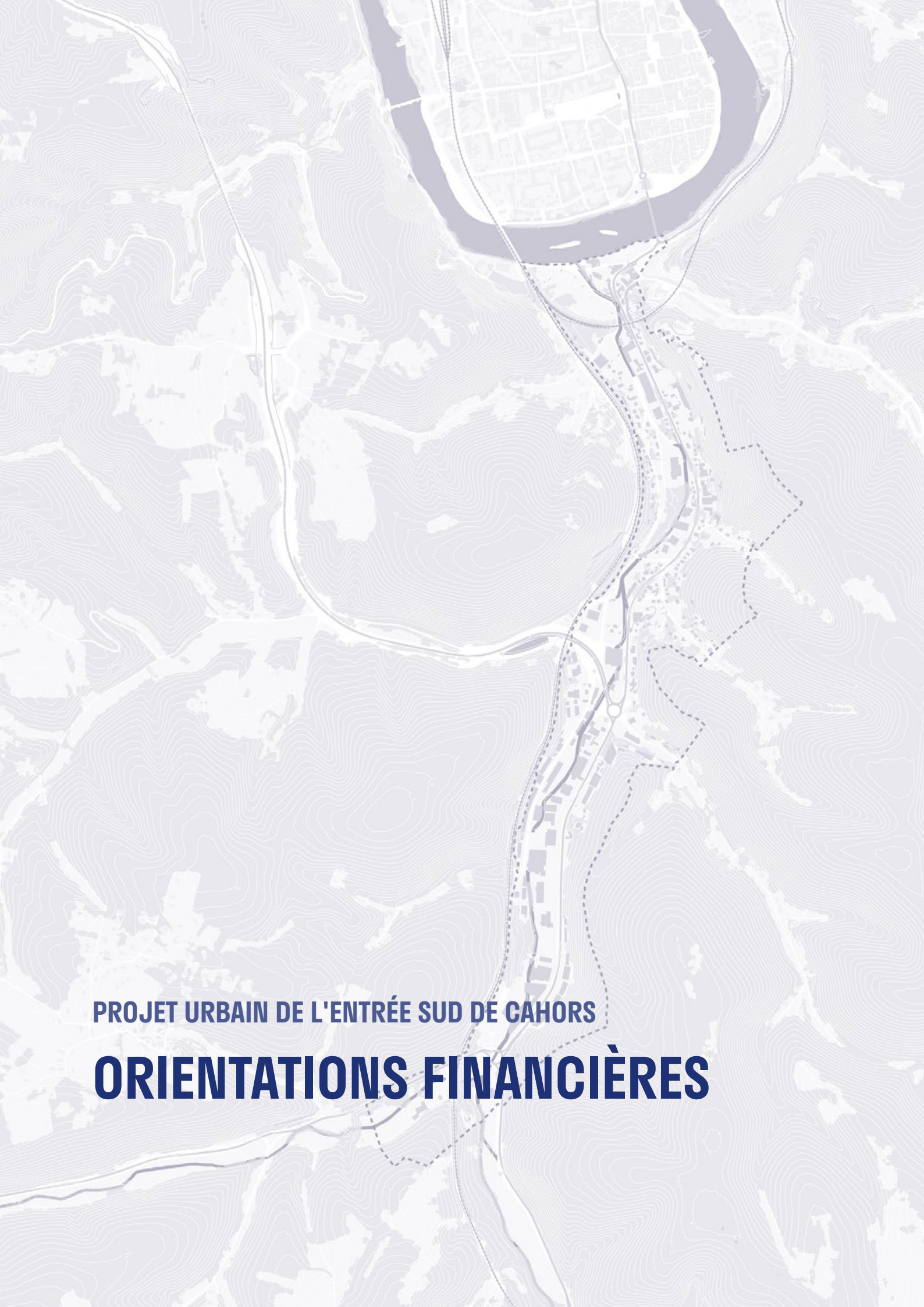


Ateliers de médiation et de concertation autour du projet d'aménagement - 23 et 24 septembre 2025



Newsletter d'information autour du projet de la route de Toulouse #4 - octobre 2025



A topographic map of Cahors, France, showing the Garonne river and the city's urban layout. The map is rendered in a light purple and white color scheme. The river flows from the top right towards the bottom left. The city is situated on a peninsula or a narrow strip of land. The map includes contour lines, roads, and building footprints. A dashed line outlines a specific urban area. The text is overlaid on the lower part of the map.

PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS

ORIENTATIONS FINANCIÈRES

AMÉNAGEMENTS D'ESPACES PUBLICS

SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS

Afin d'accompagner le réaménagement de l'entrée sud de Cahors, le plan guide doit intégrer les investissements publics à plusieurs niveaux :

- L'acquisition de certains fonciers et la démolition des bâtiments situés sur ces parcelles
- Les aménagements liés au plan guide hydraulique (Artelia)
- Les aménagements d'espaces publics urbains et paysagers

Le présent chapitre identifie les coûts d'aménagement des espaces urbains et paysagers

Le coût global estimatif des aménagements publics proposés s'élève à 12 905 000 €.

aménagement d'espaces publics urbains et paysagers	montant
Avenue de Toulouse	3 920 000 €
Avenue de Monzie	4 660 000 €
Parking des Chartreux et son accessibilité depuis Monzie	2 870 000 €
Liaison entre l'avenue de Toulouse et le chemin de Belle Croix	100 000 €
Chemin du Bartassec	620 000 €
Chemin de Belle Croix	50 000 €
Renaturation amont du rond-point de la Beyne	100 000 €
Poches de stationnements	585 000 €
TOTAL DES AMÉNAGEMENTS	12 905 000 €

AVENUE DE TOULOUSE

La route de Toulouse présente un caractère routier avec deux larges voies de circulation et une voie centrale de tourne-à-gauche, favorisant des vitesses de circulation élevées. La diminution de la largeur des voies circulées et la récupération de la bande centrale permet de sécuriser les modes doux sur une voie verte séparée et d'amplifier le paysage de l'avenue.

Le projet prévoit :

- Le réaménagement de l'avenue de Toulouse sur une largeur de 12,5m, avec la réduction de la chaussée à 6,2m et la création d'un trottoir côté est de 3,5m
- La création de deux giratoires sur l'avenue de Toulouse pour fluidifier le trafic et faciliter les entrées/sorties sur les parcelles commerciales

désignation des travaux	descriptif	Q	ratio	montant
AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DE TOULOUSE	- travaux préparatoires - dépose de bordures - démolition de trottoir - suppression de la voie centrale - terrassements - reprise partielle de la chaussée (réemploi d'une partie de la structure) - réalisation d'un trottoir de 3,5m de large en revêtement drainant - création de 2 bandes d'espaces verts avec réseau d'arrosage	1 270 ml sur 12,5m de large	190€/m²	3 020 k€
CRÉATION DE DEUX GIRATOIRES	- travaux préparatoires - terrassements - reprise de la chaussée - signalétique horizontale et verticale - aménagements paysagers	2	450k€/U	900 k€
TOTAL AVENUE DE TOULOUSE	3 920 000 €			

AMÉNAGEMENTS D'ESPACES PUBLICS

AVENUE DE MONZIE

La continuité de l'avenue de Monzie avec l'avenue de Toulouse est recherchée mais l'évolution du profil est contraint par les doubles alignements de platanes historiques (discontinus). En récupérant la largeur des bandes cyclables, le trottoir Est est élargi et les modes doux peuvent circuler de manière sécurisée, séparés par les pieds de platanes.

Le projet prévoit :

- Le réaménagement de l'avenue de Monzie sur une largeur de 15,4m, avec la réduction de la chaussée à 5,8m et la création de 2 trottoirs (un de 3,3m et l'autre de 6,2m avec piste cyclable)
- La réalisation d'une placette avec plateau surélevé à l'intersection de la rue de la Merci / avenue de Monzie pour une circulation apaisée et un accès piéton sur toute la largeur

désignation des travaux	descriptif	Q	ratio	montant
AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DE MONZIE	- travaux préparatoires - dépose de bordures - démolition de trottoir - terrassements - maintien de la voie existante - réalisation de deux trottoirs : un de 3m et l'autre de 6,2m (2,7m de piste cyclable + trottoir) - renforcement de chaussée aux arrêts de bus - plantation d'arbres avec revêtement type résine aux pieds des arbres existant	1 525 ml sur 15,4m de large	160€/m²	3 760 k€
PLACETTE PUBLIQUE	- travaux préparatoires - dépose de bordures - démolition de trottoir - terrassements - reprise de la chaussée - piste cyclable de 2,5m - réalisation de cheminement piétons - aménagements paysagers	3500 m²	250€/m²	900 k€
TOTAL AVENUE DE MONZIE	4 660 000 €			

PARKING DES CHARTREUX

Le parking relais des Chartreux, à la convergence de plusieurs parcours en modes doux qui connectent Cahors, est à conforter comme un pôle à l'échelle du Grand Cahors et de l'entrée sud.

Le projet prévoit :

- Le réaménagement du parking des chartreux avec circulation en enrobé et places de parking végétalisées
- Le recalibrage de l'accès depuis l'avenue de Monzie (élargissement de l'ouvrage de franchissement)
- La création de circulations piétonnes et voie cyclable en connexion vers le Lot et depuis la voie verte au sud

désignation des travaux	descriptif	Q	ratio	montant
PARKING DES CHARTREUX	- travaux préparatoires - terrassements - éclairage - bordures - cheminements piétons - aménagements paysagers - revêtement de chaussée - voie verte* - mobilier urbain - équipements d'accueil et arrêt de bus	18 130 m ²	135€/m ²	2 450 k€
ÉLARGISSEMENT DE L'OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DU LACOSTE	- études complémentaires de faisabilité - travaux GC et voirie d'élargissement à 6m (+3m) - signalisation routière adaptée	35 m ²	12 k€/m ²	420 k€
TOTAL PARKING DES CHARTREUX	2 870 000 €			

AMÉNAGEMENTS D'ESPACES PUBLICS

LIAISON AVENUE DE TOULOUSE - CHEMIN DE BELLE CROIX

Une nouvelle voie transversale est prévue pour connecter l'avenue de Toulouse au chemin de Belle Croix au niveau de l'îlot Carrefour. L'ouvrage de traversée du Lacoste n'est pas compris dans les aménagements proposés car il sera réalisé dans le cadre des travaux de dimensionnement hydraulique.

Le projet prévoit :

- La création d'une voirie avec trottoirs d'une emprise de 8m (largeur trottoir 2m)
- La reprise de l'éclairage public

désignation des travaux	descriptif	Q	ratio	montant
VOIE DE DESSERTE DANS LE PROLONGEMENT DE LA TRAVERSÉE DU LACOSTE (ÎLOT CARREFOUR)	- travaux préparatoires - terrassements - reprise de la chaussée - réalisation d'un trottoir de 2m de large en revêtement drainant - reprise de l'éclairage public L'ouvrage de franchissement du Lacoste n'est pas inclus dans les aménagements	65 ml sur 8m de large	180€/m²	100 k€

CHEMIN DU BARTASSEC

Le chemin du Bartassec est une portion de la véloroute "la Vagabonde". L'aménagement en chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est pérennisé par un traitement qualitatif de la voie et l'ajout de passages à vues pour réduire les vitesses de circulation.

Le projet prévoit :

- Le maintien de la circulation double sens avec aménagement de la voie type CVCB
- L'aménagement de bandes cyclables en bordure de voirie

désignation des travaux	descriptif	Q	ratio	montant
RÉAMÉNAGEMENT DU CHEMIN DU BARTASSEC	Traitement de l'emprise en voirie CVCB - travaux préparatoires - terrassements - reprise de la chaussée sur 700m - maintien de la chaussée sur le reste du parcours - signalisation horizontale et verticale y compris résine sur la piste cyclable	1 500 ml sur 7,5m de large	55€/m²	620 k€

CHEMIN DE BELLE CROIX

L'aménagement du chemin de Belle Croix met l'accent sur une montée en gamme de l'espace public, par un aménagement plus paysager et apaisé.

Le projet prévoit :

- La reprise partielle des revêtements de surface
- L'aménagement de 3 passages à vue pour les piétons

désignation des travaux	descriptif	Q	ratio	montant
RÉAMÉNAGEMENT DU CHEMIN DE BELLE CROIX	- travaux préparatoires - reprise de revêtements de trottoirs - passages à vue	Ft	50 k€	50 k€

PLACETTE PUBLIQUE DE LA BEYNE

Ce nouvel aménagement introduit une respiration dans le tissu urbain, mêlant traitement végétal, surfaces perméables et cheminements piétons. Les espaces libérés deviennent des supports de végétation et de fraîcheur.

Le projet prévoit :

- La désimperméabilisation partielle de la zone de parking avec des aménagements paysagers
- Des circulations piétonnes en réutilisation de certaines surfaces existantes

désignation des travaux	descriptif	Q	ratio	montant
PLACETTE PUBLIQUE	- travaux de terrassement - aménagements paysagers (arbres, surfaces engazonnées) - mobilier - circulation piétonne	200 m²	50€/m²	100 k€

POCHES DE STATIONNEMENT

Pour libérer les trottoirs du stationnement informel et favoriser les déplacements piétons, des parkings publics paysagers viennent ponctuer le linéaire de l'avenue de Monzie et le chemin de Belle Croix.

Le projet prévoit :

- La création de places de stationnement perméables avec des aménagements paysagers
- Le nivellement des voies de circulation pour séparer les eaux de ruissellement

désignation des travaux	descriptif	Q	ratio	montant
PARKINGS PUBLICS	- parking parcelle Volksawagen (1 354 m²)	1 354 m²	110€/m²	150 k€
	- parking chemin du Bartassecc (1 062 m²)	1 062 m²	110€/m²	115 k€
	- parking îlot Beyne (1 723 m²)	1 723 m²	110€/m²	190 k€
	- parking parcelles CL42, 41, 160 (1185 m²)	1 185 m²	110€/m²	130 k€
TOTAL PARKINGS	585 000 €			

MISE À NIVEAU DES RÉSEAUX HUMIDES

Les insuffisances identifiées dans les schémas directeurs pourront être corrigées dans le cadre du plan guide d'aménagement :

- Mise en séparatif du réseau unitaire devant l'îlot Carrefour. Ce point est traité dans le cadre des scénarios étudiés pour le déplacement de la conduite principale dans le Bartassec.
- Mise en séparatif du réseau unitaire au niveau de Toyota (combe Saint Julien)
- Remplacement de la canalisation sous le parking de Lidl par une canalisation DN1400 (Combe d'Arnis) sur 210 ml

- Ajout de 2 poteaux incendie – 47 000 € en 2016

• Renforcement de la défense incendie le long de l'avenue de Toulouse. A ce stade, nous avons retenu le scénario de mise en place d'un château d'eau alimenté par un réseau spécifique. Il s'agit du scénario le plus cher, dont l'implantation de l'ouvrage reste à préciser, mais qui permet de limiter l'impact sur la circulation.

Le coût de ces travaux est issu des estimations réalisées en 2016, et réévalué en valeur 2025 sur la base de l'indice TP01 de l'INSEE (+30,7%).

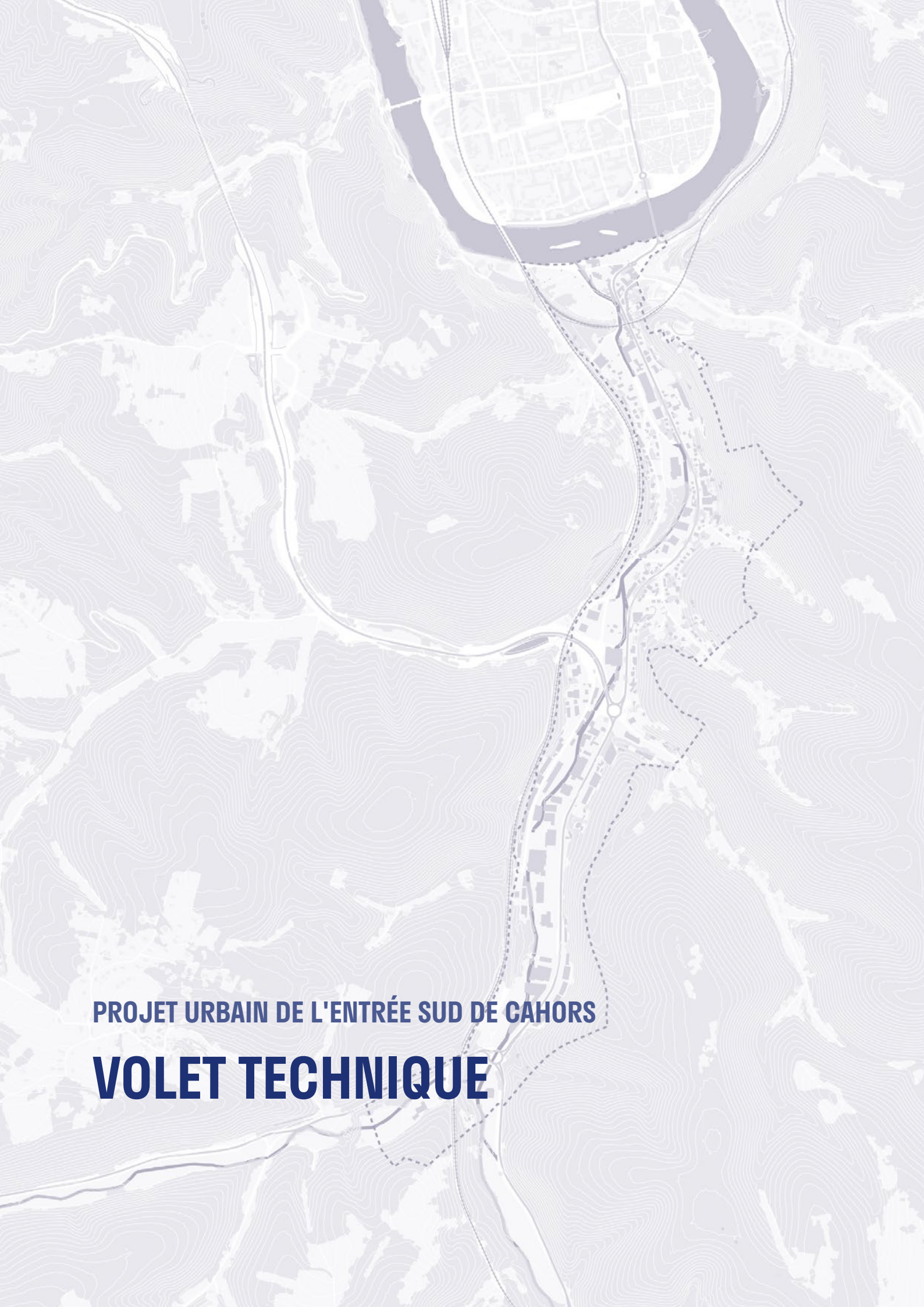
désignation des travaux	descriptif	montant
Mise en séparatif du réseau unitaire au niveau de Toyota (combe St-Julien)	- pose de 275 ml de DN 800	529 k€
Remplacement de la canalisation sous le parking de Lidl (combe d'Arnis)	- pose de 210 ml de DN 1400	381 k€
Ajout de deux poteaux incendie		47 k€
Renforcement de la défense incendie le long de l'avenue de Toulouse	- réalisation d'un château d'eau de 400 m3 à 20m de hauteur avec surpresseur au niveau du giratoire Ford - pose d'un réseau spécifique en DN 200 sur 1550 ml	1 112 k€
Dévoisement de la canalisation principale d'eaux usées dans le Lacoste	- pose de 755 ml de DN 200 pour le réseau de collecte - pose de 390 ml de DN 160 pour le raccordement des branchements	860 k€
TOTAL MISE À NIVEAU DES RÉSEAUX	2 929 000 €	

La canalisation principale, située dans le lot du Lacoste, posent beaucoup de contraintes pour la mise en œuvre du projet de recalibrage pour la protection contre les inondations. Le Grand Cahors a fait réaliser une étude de faisabilité pour évaluer les possibilités de dévoiement du réseau et de libération des emprises, tout en assurant le maintien de la collecte des eaux usées pendant et après les travaux d'aménagement.

Sur la base des 4 scénarios étudiées, nous proposons de retenir dans le cadre du plan guide le scénario 4 qui prévoit de maintenir le réseau dans le lit du Lacoste avec adaptations mineures.

Cette option présente un risque de surcoût dans le cadre des travaux de recalibrage du Lacoste, et d'endommagement en cas de crue (peu de réduction de vulnérabilité). Toutefois, il s'agit pour nous de l'option qui est la plus facile à mettre en œuvre car :

- Elle limite le cout d'investissement
- Elle évite le risque d'opposition de pose de la canalisation en domaine privé
- Elle évite le risque d'opposition lié à la contrainte d'équipement de poste de relevage par les particuliers.

A topographic map of the Cahors region, showing the Garonne river and surrounding terrain. The map features contour lines indicating elevation. A city grid is visible in the upper right, while the lower right shows a more irregular urban layout with dashed lines suggesting planned or existing boundaries. A road network is also depicted.

PROJET URBAIN DE L'ENTRÉE SUD DE CAHORS

VOLET TECHNIQUE

GESTION DU RISQUE INONDATION

Évolution de la vulnérabilité

L'analyse de la vulnérabilité du projet sera conduite selon les règles prévues dans le PPRI, mais également selon le guide "Opérations de renouvellement urbain avec réduction de vulnérabilité en zone inondable" du CEREMA publié en 2023. Ce guide définit 6 axes sur lesquels le projet doit garantir une réduction de la vulnérabilité liée au risque inondation.

Axe 1 : Améliorer la sécurité des personnes

Le projet améliore la sécurité des personnes en :

- Réduisant la population en zone inondable :
 - nombre de logements / salariés
 - nombre d'ERP
- Diminuant la présence humaine et la surface de planchers sous la cote de référence
- Diminuant la vulnérabilité d'usage des bâtiments
 - évolution du type d'activité en zone inondable
- Améliorant la résistance des bâtiments aux contraintes hydrodynamiques et hydrostatique ?

Axe 2 : Réduire le coût des dommages

Le projet réduit le coût des dommages en :

- Diminuant la surface totale de planchers en zone inondable (indépendamment de la surface de plancher sous la cote de référence)
 - surface de plancher en zone inondable
 - emprise au sol bâtie en zone inondable
 - emprise au sol des remblais en zone inondable
- Améliorant la gestion des stationnements extérieurs en zone inondable

Axe 3 : Réduire le délai de retour à la normale

Le projet réduit le délai de retour à la normale en :

- Améliorant la résilience des réseaux et leur continuité de fonctionnement pendant l'inondation
 - nombre de personnes susceptibles d'être privées d'eau potable, d'assainissement, d'électricité, de gaz, de communication
- Réhabilitant les parties terminales des réseaux (au sein des bâtiments) pour rester fonctionnelles en cas d'inondation
- Adaptant les matériaux et équipements sensibles en dessous de la cote de référence

Axe 4 : Faciliter la gestion de crise

Le projet facilite la gestion de crise en :

- Mettant en place un protocole de gestion de crise
- Améliorant les zones refuge et leurs accès
- Mettant en place des cheminements hors d'eau permettant de rallier des secteurs non inondables afin d'évacuer la zone
- Diminuant le nombre d'établissements sensibles ou stratégiques en zone inondable

Axe 5 : Réduire les impacts sur l'environnement

Le projet réduit les impacts sur l'environnement en diminuant les conséquences négatives sur l'environnement en cas d'inondation :

- Volumes et nature de matériaux polluants stockés et susceptibles d'être emportés
- Nombre d'installations susceptibles de déverser des produits polluants

Axe 6 : Développer la culture du risque

Le projet conduit à une amélioration de la sensibilisation au risque en :

- Installant des repères de crues, de la zone inondable et des hauteurs d'eau potentielles
- Mettant en place des moyens de communication (panneaux d'information, etc.) permettant d'informer la population sur les phénomènes d'inondation.
- Assurant une préparation individuelle et collective à la crise (livret d'accueil des nouveaux arrivants, etc.)

Les axes sur lesquels une évolution de la vulnérabilité est notable sont repris pour chaque îlot d'aménagement afin de quantifier/évaluer la gestion du risque

Ilot Roc de l'Agasse

Axe 1 : Améliorer la sécurité des personnes

- Diminution de la présence humaine et de la SP sous la côte de référence : suppression du bâti Ford (1 100 m²) permettant la création d'une zone d'expansion des crues (participation à la diminution des impacts sur l'ensemble du secteur).

Axe 2 : Réduire le coût des dommages

- Diminution de la SP totale en zone inondable : suppression du bâti Ford (1 100 m²).



îlot Roc de l'Agasse

Ilot Carrefour

Axe 1 : Améliorer la sécurité des personnes

- Diminution de la présence humaine et de la SP sous la côte de référence : démolition/reconstruction du bâti impacté par les travaux de reconfiguration hydraulique du Lacoste (Carrefour) et suppression de l'Intersport (1 600 m²).

Axe 2 : Réduire le coût des dommages

- Diminution de la SP totale en zone inondable : reconstruction du bâti au-dessus des côtes de référence du PPRI.

Axe 3 : Réduire le délai de retour à la normale

- Amélioration de la résilience des réseaux et leur continuité de fonctionnement pendant l'inondation : 2 postes transfo sont actuellement sur la zone. Un poste dédié à Carrefour sera supprimé et reconstruit au nouvel emplacement avant les travaux de reconfiguration du Lacoste. L'implantation du nouveau poste devra respecter les côtes du PPRI. Le second poste pourra être maintenu et réhaussé.
- Les évacuations d'eaux pluviales ne seront pas mutualisées. La pose de clapets anti-retours dans des regards dédiés permettra d'éviter le refoulement des eaux vers les bâtiments.

Axe 4 : Faciliter la gestion de crise

- Les aménagements privés devront prévoir la mise en place de cheminements hors d'eau permettant d'évacuer la zone et faciliter l'accès aux secours. Réalisation d'une nouvelle connexion publique avec création d'un rond-point et d'une traversée sur le Lacoste.



îlot Carrefour

GESTION DU RISQUE INONDATION

Ilot Beyne

Axe 1 : Améliorer la sécurité des personnes

- Diminution de la présence humaine et de la SP sous la côte de référence : démolition du bâti impacté par les travaux de reconfiguration hydraulique du Lacoste (BUT - 5 000 m² ; Au Banneton - 500 m² ; Piscine Service - 500 m²).

- Création d'une zone d'expansion des crues sur le foncier BUT démolé dans le cadre des travaux de reconfiguration hydraulique du Lacoste.

Axe 2 : Réduire le coût des dommages

- Diminution de la SP totale en zone inondable : reconstruction du bâti au-dessus des côtes de référence du PPRI (nouvel îlot commercial et relocalisation PAVAN).

- La démolition du bâti BUT permet la création d'un parking hors zone inondable suivant les travaux du Lacoste.

Axe 4 : Faciliter la gestion de crise

- Les aménagements privés devront prévoir la mise en place de cheminements hors d'eau permettant d'évacuer la zone et faciliter l'accès aux secours.



îlot Beyne

Ilot Caserne

Axe 1 : Améliorer la sécurité des personnes

- Diminution de la présence humaine et de la SP sous la côte de référence : démolition d'habitations pour une surface totale de 1 100 m², relocalisation des activités du SDIS (démolition bât / reconstruction pour nouveaux usages)

Axe 2 : Réduire le coût des dommages

- Reconstruction du bâti au-dessus des côtes de référence du PPRI.

Axe 4 : Faciliter la gestion de crise

- Les aménagements privés devront prévoir la mise en place de cheminements hors d'eau permettant d'évacuer la zone et faciliter l'accès aux secours.



îlot Caserne

Ilot Chartreux

Axe 1 : Améliorer la sécurité des personnes

- Diminution de la présence humaine et de la SP sous la côte de référence :
- Proposition de réaménagement global de l'espace public et de récupération d'emprise au sol par suppression du bâti du restaurant

Axe 4 : Faciliter la gestion de crise

- Mise en place des cheminements hors d'eau permettant de rallier des secteurs non inondables afin d'évacuer la zone : les circulations, accès et cheminements sont revus afin d'améliorer les différents flux. L'accès au parking par l'ouvrage de traversée du Lacoste est redimensionné pour faciliter les flux de véhicules et de piétons.



îlot Chartreux

SYNTHÈSE DES RÉFLEXIONS SUR LA GESTION DU RISQUE INONDATION

AXE 1 : Améliorer la sécurité des personnes

questions à se poser	est-ce que le projet conduit à une diminution de la vulnérabilité sur ce point ?	analyse
Est-ce que le projet conduit à une diminution de la population en zone inondable ?	Population en zone inondable : - nombre de logements, d'hébergement ou SP par destination - nombre de salariés / d'entreprises - nombre d'ERP	Réduction du nombre de logements et commerces : - habitations : 1100m² - bâtis commerciaux : 17
Est-ce que le projet conduit à une diminution de la présence humaine sous la côte de référence ?	Population directement exposée (sous le côte de référence) : - nombre de logements, d'hébergement - nombre de salariés / d'entreprises - nombre d'ERP	Démolition de bâtis pour permettre les aménagements de reconfiguration hydraulique du Lacoste et pour réaménager et adapter les emprise aux contraintes hydrauliques et urbaines
Est-ce que le projet conduit à une diminution de la SP sous la côte de référence ?	SP "directement exposée"	17 000 m² de planchers démolis et/ou relocalisés pour sortir de la zone d'exposition
Est-ce que le projet conduit à une diminution de la vulnérabilité d'usage des bâtiment du secteur ?	Nombre et surface des bâtiments par classe de vulnérabilité	Peu de modification des usages. Application du règlement du PPRI pour les restructurations et relocalisations prévues des commerces. Quelques surfaces bâties requalifiées en zones d'expansion de crues, en parkings et aménagements urbaines.
Est-ce que le projet améliore la résistance des bâtiment aux contraintes hydrodynamiques et hydrostatiques ?	Nombre de bâtiments dont la capacité de résistance des murs, de la structure et des fondations au regard du niveau d'aléa rencontré n'est pas contesté	Non concerné à ce stade
Est-ce que le projet conduit à une diminution des risques liés à la submersion de sous-sols ?	Nombre de places de stationnement en sous-sol	Non concerné à ce stade

amélioration
 statu quo
 dégradation limitée
 dégradation trop forte, point rédhibitoire

AXE 2 : Réduire le coût des dommages

questions à se poser	est-ce que le projet conduit à une diminution de la vulnérabilité sur ce point ?	analyse
Est-ce que le projet conduit à une diminution de la population en zone inondable ? (indépendamment de la SP sous la côte de référence)	SP en zone inondable	Réduction du nombre de personnes : - démolition partielle ou totale de 17 bâtis de commerces en zone inondable
Le réagencement des bâtiments et l'aménagement des espaces extérieurs permettent-ils l'organisation des écoulements pour limiter les impacts sur les enjeux au sein du périmètre de projet ? Aux alentours du périmètre projet (amont/aval/voisinage) ?	Existence d'une stratégie de gestion des écoulements basée sur une analyse hydrauliques (oui/non) Hauteurs d'eau et vitesses d'écoulement au niveau du projet et de ses alentours en cas de survenue de l'événement de référence	Étude de restructuration du Lacoste mené par Artelia. Les aménagements des fonciers libérés devront prévoir la réalisation d'études spécifiques
	Emprise au sol bâtie en zone inondable (m²)	Non concerné à ce stade
	Emprise au sol des remblais en zone inondable (m²)	Non concerné à ce stade
Le réagencement des bâtiments conduit-il à une amélioration de la gestion des stationnements extérieurs en zone inondable ?	Emprise au sol bâtie en zone d'aléa fort ou très fort (m²) Emprise au sol bâtie en zone d'aléa faible ou modéré (m²)	La relocalisation des activités liées à une démolition du bâti vise à déplacer ces activités vers des zones non exposées au risque inondation au regard des futurs aménagements du Lacoste.
Est-ce que le projet conduit à une amélioration de la gestion des stationnements extérieurs en zone inondable ?	Nombre de places de stationnement extérieur en zone inondable	Réorganisation du parking des Chartreux et amélioration de la perméabilité des sols
	Nombre de places de stationnement extérieurs pour lesquelles une évaluation préventive est envisageable	Non concerné à ce stade
	Nombre et nature de dispositifs d'anti-emportement de véhicules ?	Non concerné à ce stade
Est-ce que le projet diminue l'exposition des équipements sensibles, susceptibles d'être endommagés par l'eau (par exemple en mettant une partie hors d'eau) ?	Nombre d'équipements sensibles sous la côte de référence	1 poste de transformation privé (Carrefour) démolé et reconstruit avec le bâti relocalisé. 1 poste de transformation) relever sur l'îlot Carrefour dans l'attente des travaux sur le Lacoste.
Est-ce que le projet conduit à une augmentation des risques liés au mobilier urbain ?	Description et nombre des éléments de mobiliers urbains susceptibles d'être emportés ou détruits	Non concerné à ce stade

amélioration
 statu quo
 dégradation limitée
 dégradation trop forte, point rédhibitoire

SYNTHÈSE DES RÉFLEXIONS SUR LA GESTION DU RISQUE INONDATION

AXE 3 : Raccourcir le délai de retour à la normale

questions à se poser	est-ce que le projet conduit à une diminution de la vulnérabilité sur ce point ?	analyse
A l'échelle de l'opération : Amélioration de la résilience des réseaux ? Continuité de leur fonctionnement pendant l'inondation ? Ou, à défaut, amélioration du temps de retour à la normale ?	Nombre de personnes susceptibles d'être privées : - d'eau potable - d'assainissement - d'électricité - de gaz - de communication - de chaleur	Réseau d'eaux pluviales : pose de clapet anti-retour à l'exutoire dans le Lacoste pour éviter le reflux vers l'intérieur des parcelles. La création d'un nouveau réseau EP mutualisé n'a pas été retenue. Réseau BT : déplacement ou réhausse des ouvrages de répartition (poste transfo et coffret d'alimentation parcellaire)
Est-ce que les parties terminales des réseaux (au sein des bâtiments) sont prévues pour rester fonctionnelles en cas d'inondation ?		Non concerné à ce stade
Les matériaux et équipements sensibles en dessous de la cote de référence sont-ils peu sensibles, protégés ou facilement remplaçables ?	SP sous la cote de référence constitué de matériaux non adaptés à une inondation	Aménagements urbains, parkings, circulations sous la cote de références sont adaptés aux inondations (renaturation des zones d'expansion de crues, aménagement perméables sur les parkings)

amélioration
 statu quo
 dégradation limitée
 dégradation trop forte, point rédhibitoire

AXE 4 : Contribuer à la gestion de crise (autonomie des habitants, accès et évacuation, gestion des établissements sensibles)

questions à se poser	est-ce que le projet conduit à une diminution de la vulnérabilité sur ce point ?	analyse
Le projet améliore-t-il les dispositifs de gestion de crise ?	Existence d'un protocole de gestion de crise du secteur, en lien avec le P(I)CS	Non concerné à ce stade
Est-ce que le projet conduit à une amélioration des zones refuge et de leur accès ?	Nombre de logements, ou de lieux avec une occupation humaine permanente, sous la cote d'eau de référence sans accès sécurisé à une zone refuge	Non concerné à ce stade
Est-ce que le projet conduit à la mise en place de cheminements hors d'eau permettant de rallier des secteurs non inondables afin d'évacuer la zone ?	Nombre de bâtiments ayant un accès hors d'eau à un secteur non inondé	Amélioration de la séparation des flux, création d'un nouvel ouvrage de franchissement sur le Lacoste, élargissement de l'accès véhicule au parking des Chartreux
Est-ce que le projet intègre une réflexion sur le maintien sur place des populations en cas de crue ?	Existence d'une stratégie de maintien sur place opérationnelle	Non concerné à ce stade
Est-ce que le projet conduit à une diminution du nombre d'établissements sensibles ou stratégiques en zone inondable ?	Nombre d'établissements sensibles ou stratégiques dans le périmètre de l'opération	Non concerné à ce stade

amélioration
 statu quo
 dégradation limitée
 dégradation trop forte, point rédhibitoire

AXE 5 : Réduire les conséquences pour l'environnement

questions à se poser	est-ce que le projet conduit à une diminution de la vulnérabilité sur ce point ?	analyse
Est-ce que le projet conduit à une diminution des conséquences négatives sur l'environnement en cas d'inondation ?	Volumes et nature de matériaux polluants stockés et susceptibles d'être emportés	Non concerné
	Nombre d'installations susceptibles de déverser des produits polluants	Non concerné

amélioration
 statu quo
 dégradation limitée
 dégradation trop forte, point rédhibitoire

AXE 6 : Partager la culture du risque

questions à se poser	est-ce que le projet conduit à une diminution de la vulnérabilité sur ce point ?	analyse
Est-ce que le projet conduit à une amélioration de la sensibilité au risque	Nombre de repères de crues ou de matérialisation de la zone inondable et des hauteurs d'eau potentielles Nombre et nature des moyens de communication (panneaux d'information, etc) permettant d'informer la population sur les phénomènes d'inondation Nombre et nature de démarches visant à améliorer les préparations individuelle et collective à la crise (livret d'accueil des nouveaux arrivants, etc)	Gestion par les services de l'Etat

amélioration
 statu quo
 dégradation limitée
 dégradation trop forte, point rédhibitoire

SCHÉMA DIRECTEUR RÉSEAUX

Pluvial

Etat actuel

L'entrée Sud de Cahors s'étend depuis le giratoire du Roc de Lagasse et la décharge de Brousseyras jusqu'au Lot.

Le périmètre d'étude couvre une superficie d'environ 122 ha. Il est formé par une vallée dont le talweg est le ruisseau du Lacoste.

Le périmètre d'étude intercepte un bassin versant de 679 ha, qui peut être décomposé en 44 sous-bassins versants disposant chacun d'un rejet dans le Lacoste.

Parmi ces sous-bassins versants :

- 7 se rejettent directement par ruissellement. Ils représentent 29 ha, soit 4% du bassin versant total intercepté
- 8 se rejettent en transitant par un réseau unitaire. Ils représentent aussi 29 ha, soit 4% du bassin versant total intercepté
- 29 se rejettent en transitant par un réseau pluvial strict. Ils représentent 621 ha, soit 92% du bassin versant total intercepté

La carte ci-dessous identifie la location de ces sous-bassins versants.

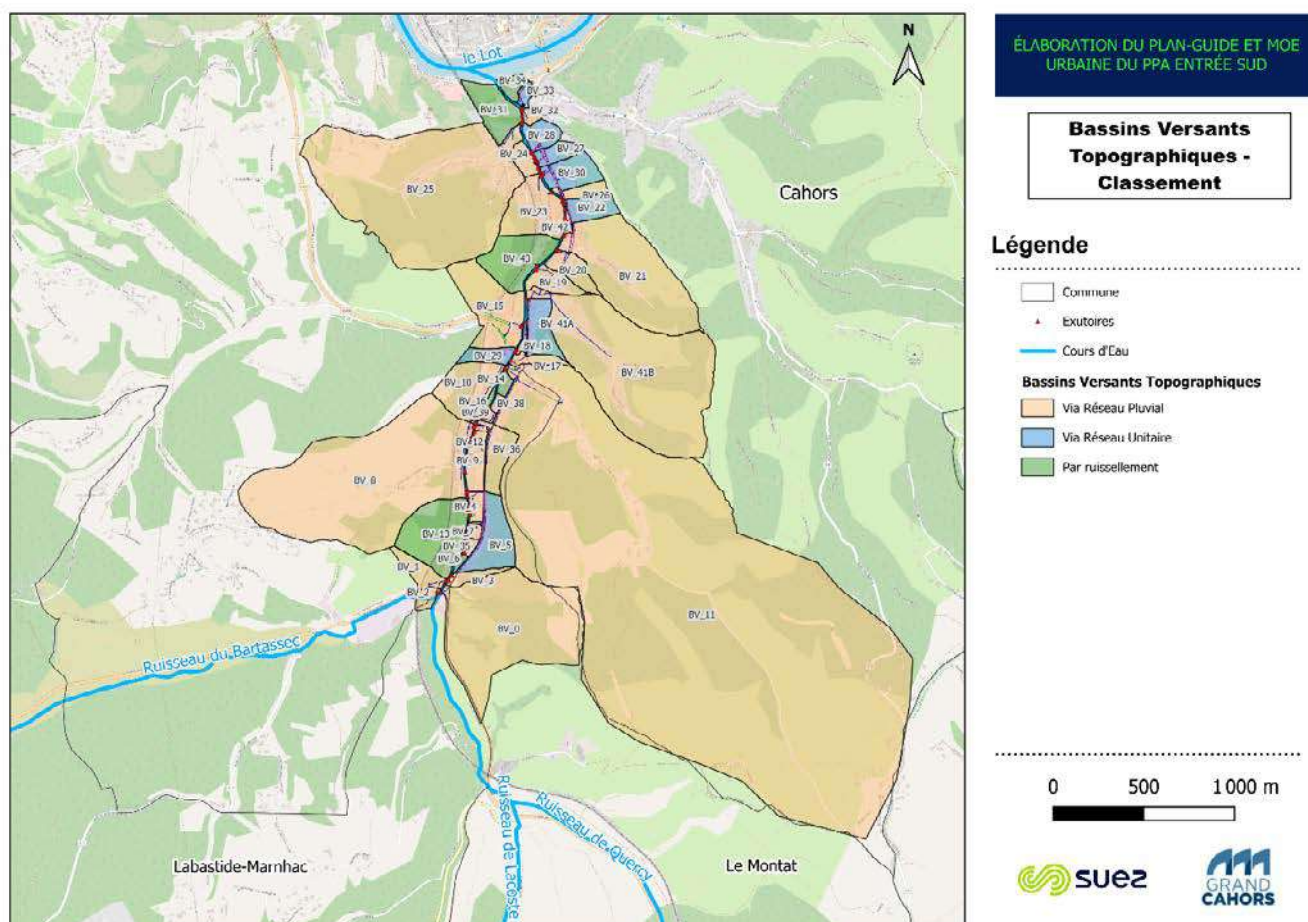


Figure 1 : Identification des bassins versants topographiques

Bassin Versant	Etat initial		Bassin Versant	Etat initial	
	Aire(ha)	Modalité de rejet dans le milieu naturel		Aire(ha)	Modalité de rejet dans le milieu naturel
BV_6	0,36	Par ruissellement	BV_0	38,85	Via Réseau Pluvial
BV_13	11,77	Par ruissellement	BV_1	2,86	Via Réseau Pluvial
BV_14	0,79	Par ruissellement	BV_2	1,27	Via Réseau Pluvial
BV_16	0,62	Par ruissellement	BV_3	1,62	Via Réseau Pluvial
BV_31	5,85	Par ruissellement	BV_4	1,28	Via Réseau Pluvial
BV_34	1,47	Par ruissellement	BV_7	0,67	Via Réseau Pluvial
BV_43	8,61	Par ruissellement	BV_8	63,97	Via Réseau Pluvial
BV_5	7,57	Via Réseau Unitaire	BV_9	2,83	Via Réseau Pluvial
BV_22	3,45	Via Réseau Unitaire	BV_10	8,17	Via Réseau Pluvial
BV_27	2,26	Via Réseau Unitaire	BV_11 Combe d'Arnis	310,26	Via Réseau Pluvial
BV_28	2,65	Via Réseau Unitaire	BV_12	0,43	Via Réseau Pluvial
BV_29	2,28	Via Réseau Unitaire	BV_15	12,25	Via Réseau Pluvial
BV_30	4,72	Via Réseau Unitaire	BV_17	1,73	Via Réseau Pluvial
BV_33	1,03	Via Réseau Unitaire	BV_18	0,54	Via Réseau Pluvial
BV_41A	4,50	Via Réseau Unitaire	BV_19	3,20	Via Réseau Pluvial
			BV_20	3,40	Via Réseau Pluvial
			BV_21 Combe St Julien	27,41	Via Réseau Pluvial
			BV_23	8,92	Via Réseau Pluvial
			BV_24	1,91	Via Réseau Pluvial
			BV_25	68,69	Via Réseau Pluvial
			BV_26	1,79	Via Réseau Pluvial
			BV_32	0,74	Via Réseau Pluvial
			BV_35	0,56	Via Réseau Pluvial
			BV_36	4,74	Via Réseau Pluvial
			BV_37	0,22	Via Réseau Pluvial
			BV_38	0,50	Via Réseau Pluvial
			BV_39	0,39	Via Réseau Pluvial
			BV_41B Combe de Minuit	51,88	Via Réseau Pluvial
			BV_42	0,39	Via Réseau Pluvial

Tableau 1 : Superficie des bassins versants topographiques

Conditions de mise en œuvre de dispositifs d'infiltration

L'aire d'étude est inscrite dans le zonage PPR1 du captage de la fontaine des Chartreux.

Ce zonage a été créé par l'arrêté préfectoral du 13 juillet 2018 déclarant d'Utilité Publique la création des périmètres de protection du captage de la Fontaine des Chartreux, destiné à un usage eau potable. Il interdit l'infiltration directe des eaux pluviales afin de protéger la qualité des eaux du captage.

L'ARS Occitanie a saisi un hydrogéologue agréé afin d'évaluer les possibilités et les conditions de dérogations aux contraintes établies par l'arrêté préfectoral.

Dans son rapport d'avril 2025 (Rapport 2025_HA02), l'hydrogéologue :

- ☒ préconise de maintenir la canalisation des eaux de ruissellement des routes et de les évacuer en aval de la zone commerciale (maintien du fonctionnement actuel)
- ☒ indique qu'il est envisageable :
 - ☐ d'infiltrer les eaux de toiture à travers des jardins de pluie (espaces verts dédiés à l'infiltration de ces eaux)

SCHÉMA DIRECTEUR RÉSEAUX

- d'infiltrer les eaux de parkings végétalisés, sous réserve qu'ils ne reçoivent pas les eaux de ruissellement des routes. Une vigilance est également à maintenir sur la durabilité de la végétalisation des parkings afin de garantir l'efficacité du traitement des hydrocarbures à long terme. Cette vigilance concerne particulièrement les grands parkings, qui devront faire l'objet d'une étude spécifique.

Dans le cadre du projet urbain, il est donc prévu les principes suivants :

- ▣ en cas de réaménagement ou de création de bâtiments, des dispositifs d'infiltration des eaux de toiture seront recherchés
- ▣ pour le réaménagement des espaces extérieurs de parcelles, des dispositifs d'infiltration des eaux issues du stationnement, des zones piétonnes et des espaces verts seront recherchés sous réserve qu'ils ne reçoivent pas les eaux de ruissellement des routes.
- ▣ pour le réaménagement des espaces publics, des dispositifs d'infiltration des eaux issues du stationnement, des zones piétonnes et des espaces verts ne seront développés que ponctuellement, si les risques de contamination par les eaux de voirie peuvent être évités.

Programme minimal des aménagements

Sur l'îlot Roc de l'Agasse, le projet envisage la relocation d'une activité sur le site de l'ancienne carrière. Cet aménagement couvrirait une superficie de 4 535 m², et impacterait les BV 3 et 5.

Dans le cadre de cet aménagement, l'ensemble des eaux pluviales seront gérées sur l'îlot et rejetées via la canalisation de rejet du BV3. Cet aménagement déconnecte 1 372 m² du réseau unitaire du BV 5 vers le BV 3 ce qui représente une augmentation de 8,5% de la surface du BV3 et une diminution de 1,8% du BV 5.

Sur l'îlot Carrefour, le projet envisage une réorganisation complète des aménagements et des constructions. Cet aménagement couvre une superficie de 43 517 m², et impacte les BV 4 et 9

Dans le cadre de cet aménagement :

- L'élargissement du Bartassec implique une réduction de 7 361 m² des bassins versants interceptés, soit 18% des superficies concernées
- Des dispositifs d'infiltration des eaux de toiture et issues du stationnement et zones piétonnes seront mis en place
- Il n'est pas envisagé de modifier les points de rejets dans le Bartassec

Sur l'îlot Beyne, le projet prévoit une réorganisation complète sur la partie Sud et Est. Cette réorganisation couvre une superficie de 7 503 m² et impacte les BV 11, 14 et 41A. Dans le cadre du projet hydraulique, les terrains autour du Bartassec actuel seront totalement déconstruits sur une superficie de 11 442 m².

Dans le cadre de cet aménagement :

- L'élargissement du Bartassec implique une réduction de 7 361 m² des bassins versants interceptés, soit 18% des superficies concernées
- Des dispositifs d'infiltration des eaux de toiture et issues du stationnement et zones piétonnes seront mis en place
- Il n'est pas envisagé de modifier les points de rejets au réseau unitaire et au réseau pluvial

Sur l'îlot Caserne, le projet envisage un réaménagement complet des aménagements et des constructions. Cet aménagement couvre une superficie de 15 382 m², et impacte les BV 27 et 30.

Dans le cadre de cet aménagement :

- Des dispositifs d'infiltration des eaux de toiture et issues du stationnement et zones piétonnes seront mis en place
- Il n'est pas envisagé de modifier les points de rejets au réseau unitaire

Sur l'îlot Chartreux, le projet envisage :

- La démolition de bâtiments aux 2 pointes entre la rue du Bartassec et l'avenue Anatole de Monzie, avec la création d'espaces publics. Cet aménagement concerne 1 215 m² et impacte les BV 32, 33 et 34
- Un réaménagement du parking des Chartreux d'une superficie de 10 056 m². Il impacte le BV 31.

Dans le cadre de ces aménagements :

- Des dispositifs d'infiltration des eaux de toiture et issues du stationnement et zones piétonnes seront mis en place sur les 2 pointes
- Il n'est pas envisagé de modifier les points de rejets au réseau unitaire et pluvial
- Des dispositifs d'infiltration des eaux issues du stationnement et zones piétonnes seront mis en place sur le parking des Chartreux. Un système de collecte des eaux pluviales sera mis en place pour la gestion des pluies d'occurrence 30 ans et impliquera la création d'un nouveau point de rejet dans le Bartassec.

Le tableau ci-après synthétise les impacts du projet urbain sur les bassins versants de l'opération :

SCHÉMA DIRECTEUR RÉSEAUX

Bassin Versant	Etat initial			Impact projet urbain	Etat projeté		
	Aire(m²)	Aire(ha)	Modalité de rejet dans le milieu naturel		Aire(m²)	Aire(ha)	Modalité de rejet dans le milieu naturel
BV_6	3 555,83	0,36	Par ruissellement		3 555,83	0,36	Par ruissellement
BV_13	117 740,97	11,77	Par ruissellement		117 740,97	11,77	Par ruissellement
BV_14	7 885,22	0,79	Par ruissellement	Réduction du BV de 2,460 m² suite à l'élargissement du Bartassec (-31,1% de surface du BV) Aménagement de l'îlot Beyne (3). Gestion des EP sur l'îlot et raccordement sur le réseau pluvial. Raccordement de 1,411 m² au réseau pluvial (BV11)	4 014,22	0,40	Par ruissellement
BV_16	6 204,39	0,62	Par ruissellement		6 204,39	0,62	Par ruissellement
BV_31	58 507,78	5,85	Par ruissellement	Aménagement de l'îlot Chartreux (5). Réaménagement du parking des Chartreux sur 10056 m² avec infiltration des eaux issues du stationnement et zones piétonnes.	58 507,78	5,85	Par ruissellement
BV_34	14 689,63	1,47	Par ruissellement		14 689,63	1,47	Par ruissellement
BV_43	86 129,51	8,61	Par ruissellement		86 129,51	8,61	Par ruissellement
BV_0	388 521,85	38,85	Via Réseau Pluvial		388 521,85	38,85	Via Réseau Pluvial
BV_1	28 641,20	2,86	Via Réseau Pluvial		28 641,20	2,86	Via Réseau Pluvial
BV_2	12 674,41	1,27	Via Réseau Pluvial		12 674,41	1,27	Via Réseau Pluvial
BV_3	16 170,71	1,62	Via Réseau Pluvial	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau unitaire Aménagement de l'îlot Roc de l'Agasse (1) sur 4,535 m². Raccordement de 1,372 m² sur le réseau pluvial, soit une augmentation de 8,5% de la surface du BV	17 542,71	1,75	Via Réseau Pluvial
BV_4	12 797,39	1,28	Via Réseau Pluvial	Aménagement de l'îlot carrefour (2). Infiltration des eaux de toiture et issues du stationnement et zones piétonnes. Réduction du BV de 604 m² suite à l'élargissement du Bartassec (-4,7% de surface du BV)	12 193,39	1,22	Via Réseau Pluvial
BV_7	6 685,23	0,67	Via Réseau Pluvial		6 685,23	0,67	Via Réseau Pluvial
BV_8	639 680,74	63,97	Via Réseau Pluvial		639 680,74	63,97	Via Réseau Pluvial
BV_9	28 267,44	2,83	Via Réseau Pluvial	Aménagement de l'îlot carrefour (2). Infiltration des eaux de toiture et issues du stationnement et zones piétonnes. Réduction du BV de 6757 m² suite à l'élargissement du Bartassec (-23,9% de surface du BV)	21 510,44	2,15	Via Réseau Pluvial
BV_10	81 701,31	8,17	Via Réseau Pluvial		81 701,31	8,17	Via Réseau Pluvial
BV_11 Combe d'Amis	3102 558,66	310,26	Via Réseau Pluvial	Aménagement de l'îlot Beyne (3) sur 4,412 m². Infiltration des eaux de toiture et issues du stationnement et zones piétonnes. Raccordement de 1,411 m² sur le réseau pluvial, soit une augmentation de 0,05% de la surface du BV Réduction du BV de 1,030 m² suite à l'élargissement du Bartassec (-0,03% de surface du BV)	3102 939,66	310,29	Via Réseau Pluvial
BV_12	4 291,45	0,43	Via Réseau Pluvial		4 291,45	0,43	Via Réseau Pluvial
BV_15	122 461,32	12,25	Via Réseau Pluvial		122 461,32	12,25	Via Réseau Pluvial
BV_17	17 266,33	1,73	Via Réseau Pluvial		17 266,33	1,73	Via Réseau Pluvial
BV_18	5 431,41	0,54	Via Réseau Pluvial		5 431,41	0,54	Via Réseau Pluvial
BV_19	32 028,75	3,20	Via Réseau Pluvial	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau pluvial	32 028,75	3,20	Via Réseau Pluvial
BV_20	34 008,27	3,40	Via Réseau Pluvial	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau pluvial	34 008,27	3,40	Via Réseau Pluvial
BV_21 Combe St Julien	274 113,87	27,41	Via Réseau Pluvial	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau pluvial	274 113,87	27,41	Via Réseau Pluvial
BV_23	89 238,97	8,92	Via Réseau Pluvial		89 238,97	8,92	Via Réseau Pluvial
BV_24	19 102,09	1,91	Via Réseau Pluvial		19 102,09	1,91	Via Réseau Pluvial
BV_25	686 926,66	68,69	Via Réseau Pluvial		686 926,66	68,69	Via Réseau Pluvial
BV_26	17 873,01	1,79	Via Réseau Pluvial	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau pluvial	17 873,01	1,79	Via Réseau Pluvial
BV_32	7 426,94	0,74	Via Réseau Pluvial	Aménagement de l'îlot Chartreux (5). Réaménagement de la pointe sur 646 m².	7 426,94	0,74	Via Réseau Pluvial
BV_35	5 576,71	0,56	Via Réseau Pluvial		5 576,71	0,56	Via Réseau Pluvial
BV_36	47 357,66	4,74	Via Réseau Pluvial	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau pluvial	47 357,66	4,74	Via Réseau Pluvial
BV_37	2 195,70	0,22	Via Réseau Pluvial		2 195,70	0,22	Via Réseau Pluvial
BV_38	5 008,59	0,50	Via Réseau Pluvial		5 008,59	0,50	Via Réseau Pluvial
BV_39	3 921,02	0,39	Via Réseau Pluvial		3 921,02	0,39	Via Réseau Pluvial
BV_41B Combe de Minuit	518 772,19	51,88	Via Réseau Pluvial		518 772,19	51,88	Via Réseau Pluvial
BV_42	3 882,52	0,39	Via Réseau Pluvial		3 882,52	0,39	Via Réseau Pluvial

Bassin Versant	Etat initial			Impact projet urbain	Etat projeté		
	Aire(m²)	Aire(ha)	Modalité de rejet dans le milieu naturel		Aire(m²)	Aire(ha)	Modalité de rejet dans le milieu naturel
BV_5	75 699,93	7,57	Via Réseau Unitaire	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau unitaire Réaménagement de l'îlot Roc de l'Agasse (1). Gestion des EP sur l'îlot et raccordement unique sur le réseau pluvial. Déconnexion de 1,372 m² du réseau unitaire	74 327,93	7,43	Via Réseau Unitaire
BV_22	34 504,62	3,45	Via Réseau Unitaire	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau unitaire	34 504,62	3,45	Via Réseau Unitaire
BV_27	22 617,34	2,26	Via Réseau Unitaire	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau unitaire Aménagement de l'îlot Caseme (4) sur 5,405 m². Maintien du rejet au réseau unitaire	22 617,34	2,26	Via Réseau Unitaire
BV_28	26 460,48	2,65	Via Réseau Unitaire	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau unitaire	26 460,48	2,65	Via Réseau Unitaire
BV_29	22 828,21	2,28	Via Réseau Unitaire		22 828,21	2,28	Via Réseau Unitaire
BV_30	47 238,86	4,72	Via Réseau Unitaire	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau unitaire Aménagement de l'îlot Caseme (4) sur 9,977 m². Maintien du rejet au réseau unitaire	47 238,86	4,72	Via Réseau Unitaire
BV_33	10 283,35	1,03	Via Réseau Unitaire	Aménagement de l'îlot Charfreux (5). Réaménagement de la pointe sur 559 m². Maintien du rejet au réseau unitaire	10 283,35	1,03	Via Réseau Unitaire
BV_41A	44 950,20	4,50	Via Réseau Unitaire	Réaménagement de la route de Toulouse. Maintien du réseau unitaire Aménagement de l'îlot Beyne (3) sur 3,091 m². Maintien du rejet au réseau unitaire	44 950,20	4,50	Via Réseau Unitaire

Programme complémentaire d'aménagement

Dans le cadre du plan guide, plusieurs modifications complémentaires sur la gestion des eaux pluviales peuvent être envisagées sur le périmètre de l'opération.

1. Mise en séparatif totale sur la RD 620

Dans le cadre des travaux d'aménagements hydrauliques, le maître d'ouvrage prévoit de saisir l'opportunité du dévoiement de la conduite EU pour connecter l'ensemble des parcelles longeant la route de Toulouse au nouveau réseau.

Toutefois, il restera encore 6 bassins versants, sur la partie nord de l'opération, qui seront gérées par un réseau unitaire.

Dans le cadre du réaménagement de la route de la Beyne et de l'avenue Anatole de Monzie, il pourrait être envisagé la pose d'un réseau pluvial permettant la mise en séparatif des réseaux d'assainissement. Cette mise en séparatif serait notamment utile au niveau de Toyota (combe Saint Julien) car, sur cette zone, le réseau unitaire existant présente des débordements dès la pluie d'occurrence 2 ans.

Au total, sur les 1 700 ml de voirie concernés, la mise en séparatif totale sur la RD 620 nécessiterait la pose de 890 ml de canalisations neuves.

2. Elargissement de la désimperméabilisation

Le programme des aménagements se limite à ce stade aux îlots opérationnels et à la RD 620.

Le principe d'infiltrer les eaux au plus proche de là où elles tombent pourrait se traduire plus largement par :

- ☐ Le réaménagement de certaines parcelles en intégrant des dispositifs d'infiltration des eaux de toiture ou de stationnement
- ☐ La renaturation de certaines parcelles démolies et non reconstruites
- ☐ La désimperméabilisation d'espaces publics au-delà de la RD 620 et du parking des Chartreux

Dans les études ultérieures du plan guide, l'élargissement de la désimperméabilisation pourra :

- ☐ Être confirmé plus précisément sur certaines parcelles
- ☐ Faire l'objet d'une prescription générale, dans le cadre d'un cahier des prescriptions urbaines, paysagères et environnementales ou d'une révision du schéma directeur d'assainissement

SCHÉMA DIRECTEUR RÉSEAUX

3. Regroupement des points de rejets dans le Bartassec

Sur le tronçon réaménagé du Bartassec, il existe 16 points de rejet du réseau d'eaux pluviales, dont la grande majorité traverse des murs qui constitueront le système d'endiguement.

Ces rejets ont besoin d'être équipés de clapets anti-retour pour éviter la remontée des eaux par le réseau pluvial en cas de crue. Ce sont autant de points de faiblesse du système de protection.

Ainsi, regrouper ces points de rejet permettrait de limiter ce risque. Cela nécessite de redimensionner le réseau pluvial sous la route de Toulouse, et également de modifier le point de rejet de certains bâtiments.

Cette possibilité pourra être approfondie dans le cadre de la mise au point du plan guide.



**MISSIONS D'ÉTUDE ET D'ASSISTANCE A MAÎTRISE D'OUVRAGE
CONCEPTION D'UN PLAN-GUIDE D'AMÉNAGEMENT ET DE
RENOUVELLEMENT URBAIN**

16 DÉCEMBRE 2025

AGENCE ANTOINE MUSARD - URBANISTE ARCHITECTE MANDATAIRE
ATELIER GAMA - PAYSAGISTES ET ENVIRONNEMENT
TERRE D'AVANCE - PROGRAMMATION URBAIN ET COMMERCIALE, LOGISTIQUE COMMERCIALE
SOCLE URBAIN - EXPERT COMMERCE
YURBAN - PROGRAMMATION MONTAGE OPÉRATIONNEL
SUEZ - VRD, HYDRAULIQUE ET ENVIRONNEMENT
CITEC - MOBILITÉS