

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Pièce 3.A.c Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

Projet de renouvellement de l'entrée SUD de la Ville de Cahors – volets hydraulique et urbain

Communes de CAHORS, LABASTIDE-MARNHAC, LE MONTAT



SOMMAIRE

I.	PLAN GENERAL DES TRAVAUX HYDRAULIQUES	ERREUR !	SIGNET	NON
	DEFINI.			
II.	LES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS DU VOLET HYDRAULIQUE		3	
	A.	Principes généraux.....	3	
	B.	Programme de travaux envisagés à l'issue de l'avant-projet (AVP) – généralités affinées par la phase PRO.....	5	
	C.	Programme de travaux retenu à l'issue des études de la phase PRO	15	
	D.	Les aménagements urbains induits par les aménagements hydrauliques précédemment décrits	16	
III.	LES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS DU VOLET URBAIN, PAYSAGER ET COMMERCIAL		18	
	A.	Ambitions générales.....	18	
	B.	Programmation économique et commerciale	19	
	C.	Requalification des espaces publics et refonte des mobilités	23	
	D.	Renaturation et aménagements paysagers	26	
	E.	Synthèses des caractéristiques principales des aménagements urbains	27	

I. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS DU VOLET HYDRAULIQUE

Le programme hydraulique a été constitué par le CEREMA en 2013 puis repris par ISL en 2014 sur la base d'une modélisation bidimensionnelle du Lacoste au droit de l'entrée Sud de Cahors et en cohérence avec les objectifs généraux assignés à l'aménagement. La modélisation hydraulique a été mise à jour par itérations à l'issue des Etudes Préliminaires en 2015, puis de l'Avant-Projet et du Projet en 2024-2025.

La présente partie a pour objet de rappeler les différents éléments constitutifs de ce programme, qui ont constitué la base des études d'Avant-Projet puis de Projet.

A. Principes généraux

a) Objectifs hydrauliques

Les objectifs hydrauliques à atteindre ont été formalisés au travers de la feuille de route ministérielle et peuvent être résumés comme suit :

- Assurer la mise hors d'eau de la RD 820 en cas de crue de fréquence centennale du Lacoste dont le débit est fixé à 85 m³/s sur le linéaire à aménager ;
- Assurer la mise hors d'eau des zones à enjeu (au sens bâties) en cas de crue de période de retour 25 ans du Lacoste, dont le débit est fixé à 50 m³/s le long du linéaire à aménager ;
- Limiter l'aléa résiduel à une classe faible au droit des zones à enjeu en cas de crue de fréquence centennale du Lacoste, l'aléa faible étant localement défini par des hauteurs d'eau inférieures à 0,5 m et des vitesses d'écoulement inférieures à 0,25 m/s.

En outre et en cas de phasage tel qu'envisagé, les objectifs complémentaires suivants doivent être atteints :

- Ne pas aggraver l'aléa hydraulique résiduel par rapport à la situation actuelle
- Bénéficier d'une mise hors d'eau partielle de la RD 820.

Dans son compte-rendu de septembre 2022, le CEREMA a reformulé les objectifs de protection : « *Le niveau de protection choisi par le Grand Cahors a été relevé : l'objectif est maintenant de protéger la RD 820 contre la crue centennale et de mettre aussi hors d'eau les bâtiments commerciaux pour ce niveau de crue. Pour certaines zones précises et limitées, l'aléa pourra être limité à moins de 50 cm d'eau et des vitesses en crue de moins de 0,25 m/s (Q25 environ avec un débit de 50 m³/s)* ».

Ouvrages constitutifs du parti d'aménagement de l'entrée Sud de Cahors



b) Parti général d'aménagement

Afin de satisfaire aux exigences précitées et à l'issue des différentes études hydrauliques menées, **le parti général d'aménagement retenu est assez simple dans son principe et consiste globalement à augmenter localement la capacité hydraulique du lit du Lacoste.**

Cette augmentation de capacité ou de débitance est obtenue par :

- la création de deux canaux de décharge en extrémité amont et aval du linéaire aménagé, parallèlement au lit actuel du Lacoste, et permettant de transiter une partie des débits en présence
- Le recalibrage du lit actuel du Lacoste dans sa partie centrale
- L'adjonction de dispositifs de fermeture ponctuels (type murs ou ouvrages assimilés) permettant de supprimer les débordements résiduels dans des zones d'altimétrie moindre
- La suppression d'obstacles ponctuels aux écoulements de type ouvrages de franchissement et bâtiments, cette disposition permettant par ailleurs de :
 - Libérer des emprises nécessaires aux aménagements
 - Supprimer des enjeux exposés à un aléa résiduel trop important.

B. Programme de travaux envisagés à l'issue de l'avant-projet (AVP) – généralités affinées par la phase PRO

L'objet de la présente partie est de décrire les ouvrages envisagés au stade de l'Avant-Projet (AVP), qui ont pu évoluer ou être affinés avec les études PROJET (phase PRO).

Canal de décharge amont

Dans la version AVP, le canal de décharge amont se développe sur un linéaire de 400 m environ en rive gauche du Lacoste entre l'amont immédiat du giratoire du Roc de l'Agasse et l'aval immédiat du bâtiment PIGMALIA (ex-Peintures du Sud-Ouest). En ce point, le canal de décharge conflue avec le lit actuel du Lacoste.

Ce canal présente une pente moyenne de 0,8 % et une largeur en pied variable, de l'ordre de 6,5 à 10 m. Son dimensionnement est tel qu'il présente une capacité suffisante pour transiter sans débordement 65 m³/s.

Des murs de ceinture en rive du canal permettent de contenir les écoulements sur certains tronçons :

- Prolongation et réfection du mur bordant la plateforme logistique ATRIUM en amont de l'entrepôt
- Doublement du mur existant de l'entrepôt côté Ouest.

Il s'agit de dispositifs de fermeture ponctuelle de type murs poids béton ou parois berlinoises.

Lacoste existant à l'amont

Le Lacoste amont désigne le tronçon existant du Lacoste entre le giratoire du Roc de l'Agasse et la confluence avec le canal de décharge amont, soit un linéaire de 350 m environ.

Sur ce tronçon plusieurs aménagements sont prévus dans le cadre de l'AVP puis du PRO. Là encore il s'agit de dispositifs de fermeture ponctuelle type murs poids béton ou parois berlinoises.

On recense ainsi, en matière d'ouvrages projetés, les dispositifs de canalisation des écoulements suivants :

- Murs de ceinture pour retenir les écoulements en crue centennale en juste en amont du giratoire du Roc de l'Agasse
- Réfection du mur de ceinture de la plateforme logistique, en rive gauche du Lacoste, avec pour objectif de mettre hors d'eau ladite plateforme

- Doublement du mur existant du bâtiment commercial ATRIUM bordant le Lacoste
- Création d'un mur sur chaque rive du Lacoste à l'aval des deux dalots ATRIUM
- Création de deux murs parapet à chaque extrémité du dalot le plus à l'Ouest

De la même façon à l'arrière de PEUGEOT, deux murs sur chaque rive du Lacoste permettent de contenir la ligne d'eau en crue centennale.

Lacoste central recalibré

Ce second tronçon se développe en partie centrale du linéaire aménagé, sur une longueur de 1 000 m environ entre le point de confluence canal de décharge amont / Lacoste amont (aval immédiat de PIGMALIA) et le giratoire aval dit de la Beyne.

Sur ce tronçon, le principe général retenu au stade AVP est celui d'un large recalibrage de la section actuelle d'écoulement sous la forme d'un chenal unique de largeur variable (20 à 35 m environ), doté d'une banquette (permettant de distinguer un lit ordinaire d'un lit moyen mobilisé en crue uniquement), présentant une pente moyenne de 0,8 ‰ et dont la capacité permet de transiter l'intégralité du débit (85 m³/s) sans débordement en crue centennale.

La section type est de forme trapézoïdale avec des talus en rive gauche et droite, de pente 2H/1V. Localement, le talus de rive droite est remplacé par des parois verticales en particulier lorsque le chenal s'appuie sur la rive droite existante du Lacoste, le long de l'aire de covoiturage, le long du futur bâtiment CARREFOUR, et à l'arrière du bâtiment MERCEDES.

En rive gauche, le talus de rive droite est remplacé ponctuellement par des parois verticales, comme c'est le cas le long de VULCO, des Ambulances Cadurciennes, et le long du bâtiment AUTOSECURIT.

Du fait de la section offerte aux écoulements, les vitesses attendues sont plus faibles, comprises entre 1,5 et 3,5 m/s. La banquette ne donne par ailleurs lieu à

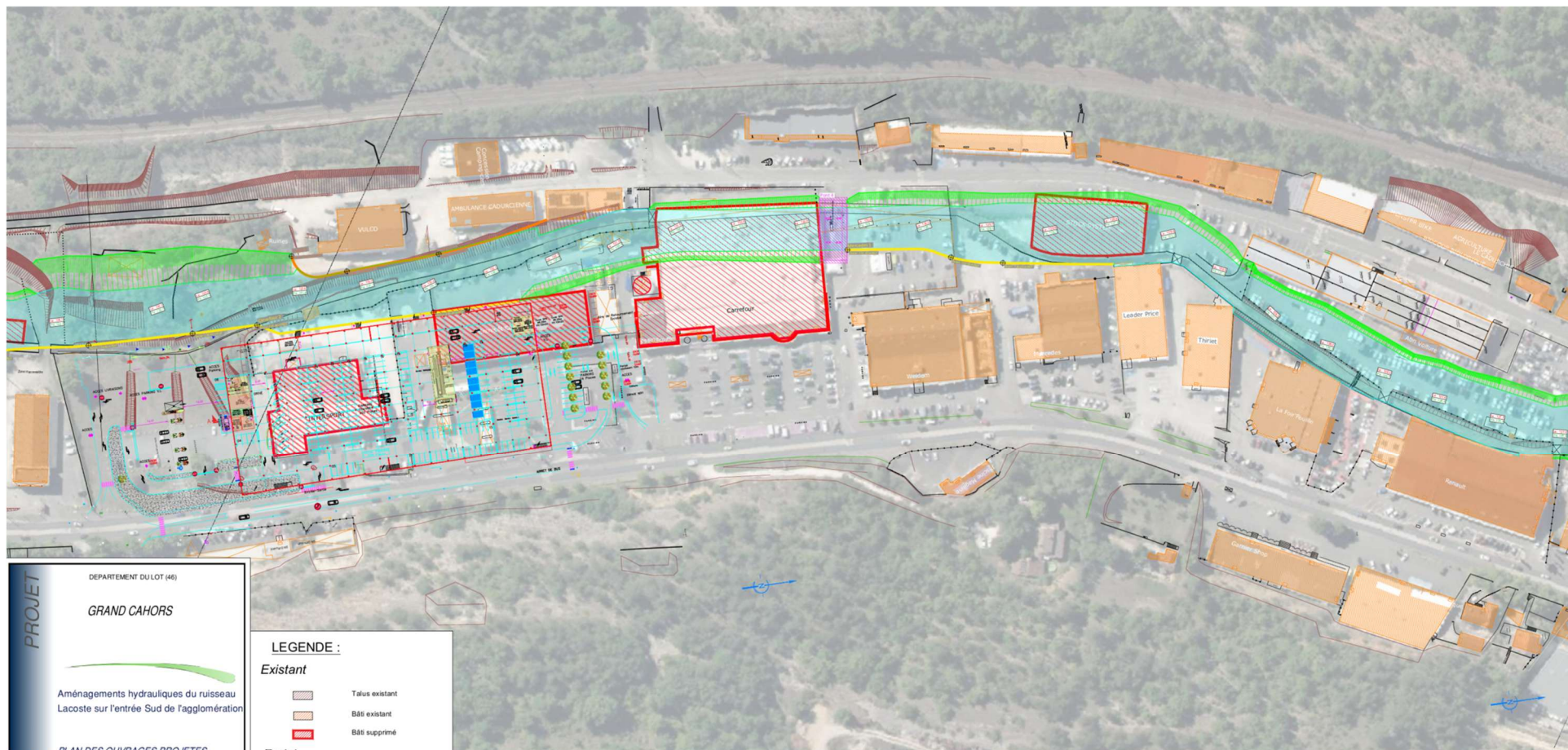
aucun traitement particulier (simple enherbement) de sorte à permettre une éventuelle mobilité du lit ordinaire.

Lacoste existant à l'aval

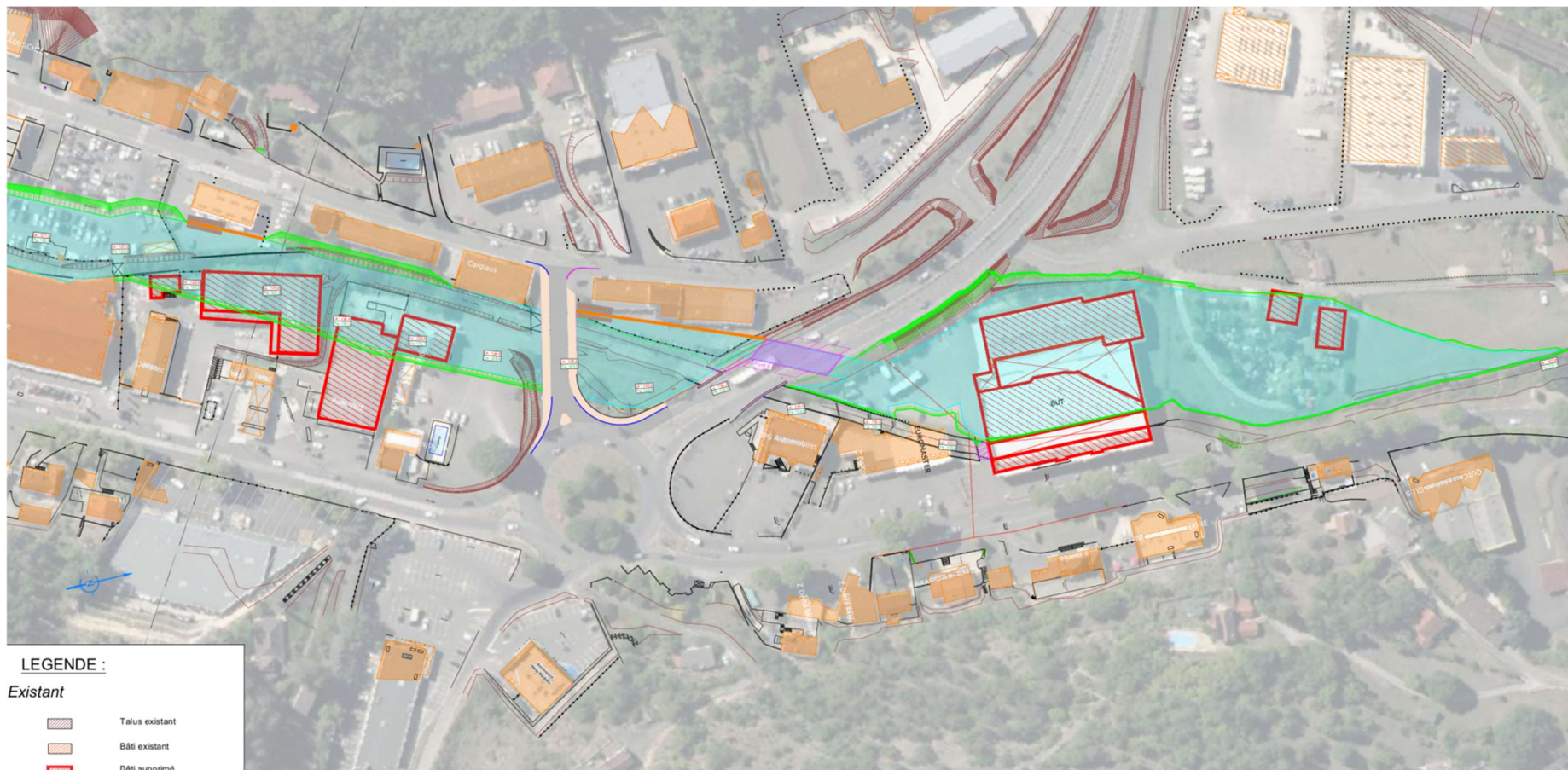
Dans le cadre du programme d'aménagement, le Lacoste aval, c'est-à-dire situé en aval du giratoire de la Beyne et de la Rocade, ne fait l'objet d'aucun aménagement spécifique, l'augmentation locale de capacité étant obtenue par la création d'une zone d'expansion de crue en lieu et place de l'entrepôt BUT qui sera démoli. Ce parti pris constitue une évolution dans le programme, actée entre l'AVP et le PRO.

Les trois cartographies suivantes donnent un aperçu de la localisation des ouvrages projetés. L'emprise du cours d'eau et du canal de décharge à l'état projet figure en bleu ciel. Les talus existants sont en marron, les talus projet en vert. Les murs poids béton sont surlignés en jaune, et les parois berlinoises en orange. Les bâtiments conservés sont hachurés en orange, et ceux à démolir sont hachurés en rouge.

Etant ici précisé, que ces plans sont complétés et précisés par les plans référencés dans la pièce n°3a.b



Plan des aménagements projetés – Planche 2 sur 3 – de l'aire de covoiturage à RENAULT



Plan des aménagements projetés – Planche 3 sur 3 – RENAULT à l'aval de BUT

Travaux de terrassement

Selon les tronçons considérés, les travaux de création du canal de décharge amont, comme ceux du recalibrage du Lacoste, occasionneront des travaux de terrassements conséquents, avec un volume total à extraire de l'ordre de 100 000 m³.

Selon les secteurs considérés, le profil de terrassement interceptera successivement et dans des proportions diverses : une couche d'argiles marneuses, une seconde couche de blocs calcaire, puis une couche de calcaire altéré, et enfin du calcaire franc.

Selon la dureté du calcaire en place, on devra éventuellement recourir à du micro-minage, avec des modalités de réalisation à adapter selon la proximité des avoisinants. Pour le reste les travaux de terrassement seront menés le plus souvent à la pelle mécanique.

Ouvrages de franchissement

En corollaire des aménagements précités, le programme comprend la suppression de sept ouvrages de franchissement dont la capacité est limitante et qui constituent des pièges à embâcles privilégiés. En outre il est prévu la création de six ouvrages d'art :

- 1) Sur le canal de décharge amont, pour le franchissement de la voie communale allant vers le Bartassec, affluent du Lacoste,
- 2) Sur le même canal, en franchissement de la RD653,
- 3) Réfection de la dalle permettant le franchissement du Lacoste pour l'accès au stationnement des véhicules PEUGEOT,
- 4) Franchissement du Lacoste en aval du nouveau CARREFOUR, pour relier le chemin de Belle Croix à la RD820,
- 5) Réfection et allongement du pont reliant le chemin de Belle Croix et le giratoire de la Beyne, en aval de CARGLASS,
- 6) Pour l'ouvrage de décharge aval, en franchissement de la Rocade.



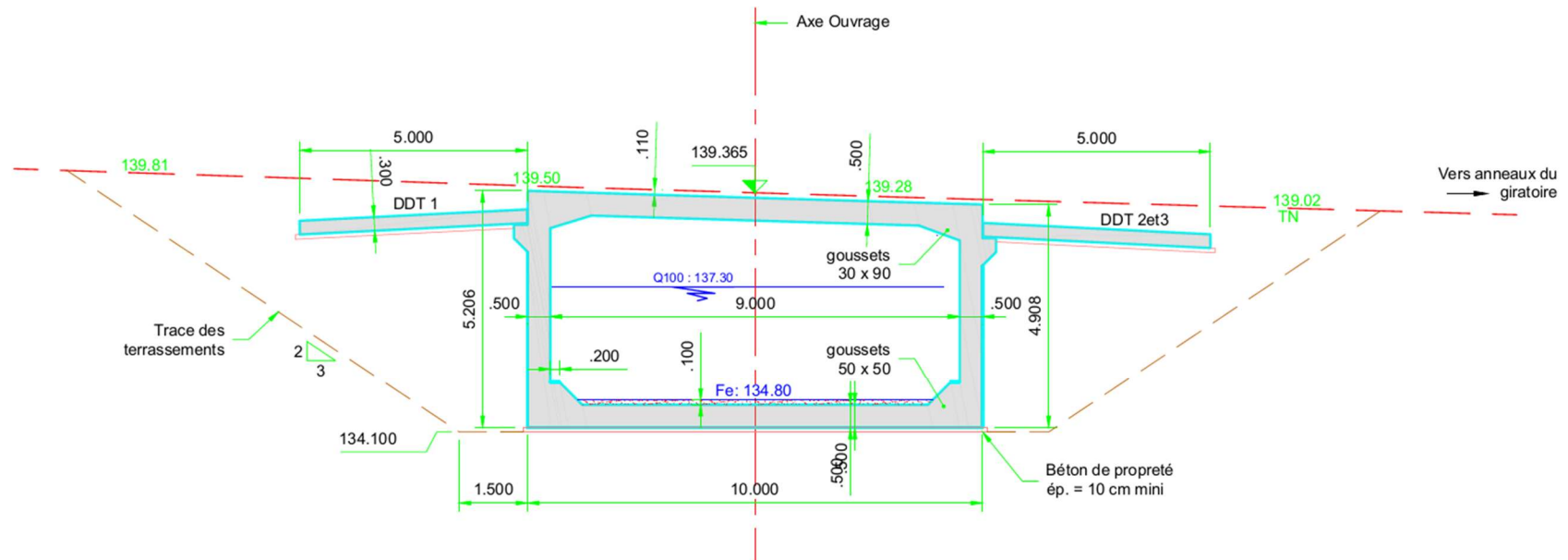
Localisation des ouvrages d'art

Les pont n°1 et 3 sont des dalots béton coulés en places.

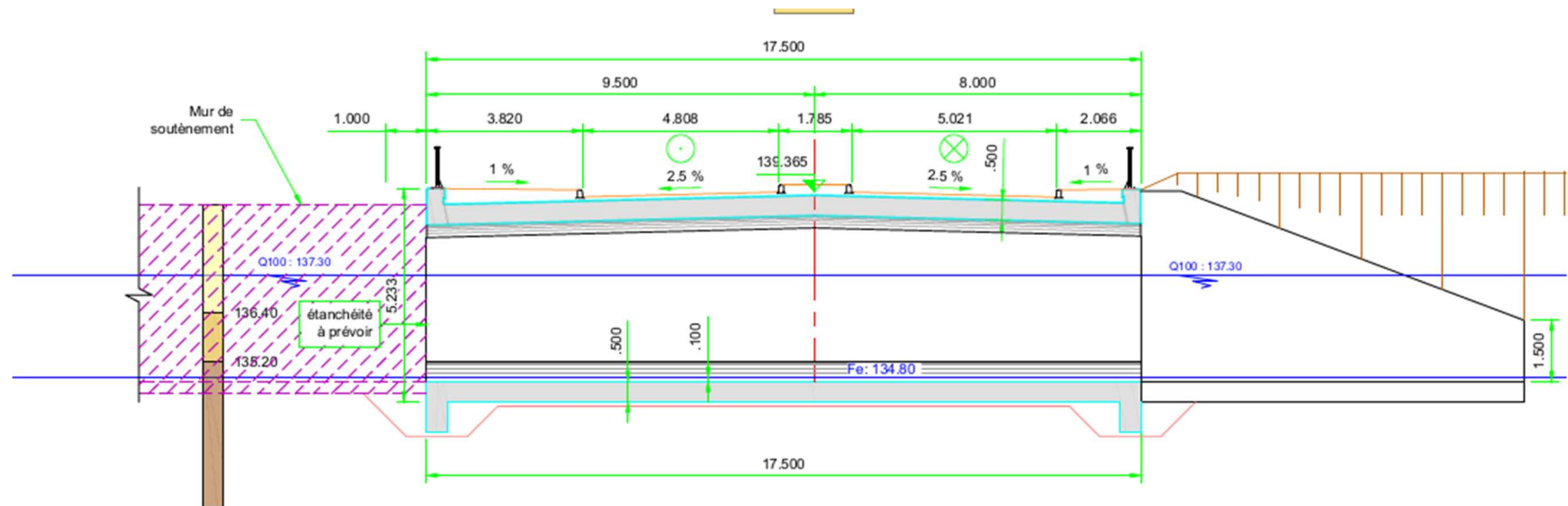
Les ponts n°2 et 6 sont des dalots béton préfabriqués sur site, avant d'être translattés par rippage sous Route Départementale en Opération Coup de Poing (OCP).

Les ponts n°4 et 5 sont de type tabliers sur 2 piles.

Les extraits de plan suivants donnent un aperçu des ouvrages considérés :



Pont n°1 – RD653 - Coupe longitudinale



Pont n°2 - RD653 - Coupe transversale



Aménagements paysagers

Les aménagements paysagers tout au long du projet se traduisent sous la forme de plantations d'arbres et d'arbustes en lit majeur, et de la mise en œuvre de gabions, pour constituer in fine (et selon les séquences considérées) soit de la ripisylve, soit des protections minérales sur berges, soit des promenades.



Photomontage du Roc de l'Agasse à l'état projet – Visuel depuis la route de Toulouse au Sud du rond-point



Visuel de l'existant – Source : Google Street View



Photomontage du Lacoste recalibré au droit du nouveau pont n°4 - CARREFOUR



Photomontage du Lacoste recalibré au droit du nouveau pont n°5 – Giratoire de la Beyne – Visuel vers l'amont

C. Programme de travaux retenu à l'issue des études de la phase PRO

a. Le programme de travaux retenu

À l'issue des études PRO, le projet confirme un **ensemble cohérent d'interventions visant à sécuriser durablement l'entrée sud, à restaurer le fonctionnement hydraulique du ruisseau du Lacoste et à améliorer le cadre urbain et paysager**. Les travaux s'articulent autour des familles suivantes (description schématique) :

- **Hydraulique de protection et de fonctionnement**
 - Création d'un **canal de décharge amont** et d'un **seuil de répartition** des débits (réduction des vitesses en crue, dérivation contrôlée).
 - **Recalibrage et méandrage** du Lacoste sur le linéaire aménagé, avec **banquettes écologiques** et profils doux pour favoriser l'expansion contrôlée et la renaturation.
 - **Zones d'expansion de crue** en aval (après rocade) pour stocker temporairement les volumes en événement majeur.
 - **Six ouvrages de franchissement** (ponts/ponts-cadres) adaptés aux gabarits de voirie et aux contraintes trafic (ripage "coup de poing" quand nécessaire).
- **Ouvrages de protection et de soutènement**
 - **Murs de fermeture/endiguement** et **parois berlinoises** ponctuelles pour contenir les hauteurs d'eau, assurer la stabilité de rives et garantir la continuité du système.
 - **Parapets** sur ouvrages existants (dalots/voûtes) pour fermer les points bas.
- **Réseaux et rejets**
 - **Dévoiements ciblés** (électricité, AEP, gaz, télécoms) lorsque indispensables à l'implantation des ouvrages.
 - **Protection du collecteur d'eaux usées** en lit mineur (suivi vidéo chantier, dispositifs d'étanchéité).
 - **Traitement des 30+ exutoires pluviaux** (raccourcissement, clapets anti-retour, étanchéités traversantes).
- **Renaturation, sécurité et chantier**
 - **Revégétalisation** des berges (géosynthétiques anti-érosion, terre végétale ensemencée), **garde-corps/clôtures** aux endroits exposés.

- **Terrassements** avec filières de **valorisation des déblais** (limons/argiles vers amendement agricole sous convention ; calcaires vers site extérieur ICPE pour concassage/criblage).
- **Méthodologies chantier** adaptées (maîtrise des vibrations et projections, horaires encadrés, dispositifs anti-poussières), avec essais préalables quand micro-minage requis.

b. Répartition par sous-secteurs et outils fonciers mobilisés : trois cas de figure

D'un point de vue des aménagements hydrauliques projetés, il existe 3 cas de figure fonciers selon les sous-secteurs :

1. Secteur du lit de ruisseau existant non élargi (du giratoire du Roc de l'Agasse à l'extrémité nord de la propriété Peugeot)

Sur ce tronçon, les interventions restent dans l'emprise du lit actuel et relèvent principalement de l'exercice de la compétence GEMAPI (gestion, entretien, maintenance du cours d'eau et des ouvrages existants).

2. Secteur avec extension du lit de ruisseau et création d'ouvrages nouveaux sur le reste du linéaire ;

Dans ce secteur où le projet élargit le cours d'eau, crée bras de décharge, des zones d'expansion, des murs d'endiguement et des ouvrages d'art, la maîtrise foncière pleine des emprises est indispensable pour la cohérence hydraulique et la pérennité des protections.

Cette démarche s'inscrit dans le décret n°2019-715 du 5 juillet 2019 (PPRI), qui permet, sous condition de réduction de la vulnérabilité, d'autoriser des opérations de renouvellement urbain en zone inondable (sécurisation et requalification).

3. Secteur avec emprises techniques limitées (ancrages/tirants, emprises souterraines, appuis provisoires)

Certains soutènements exigent des tirants/ancrages qui dépassent la limite parcellaire sans nécessiter la propriété du sol en surface.

Dans ce dernier cas, les outils privilégiés sont les conventions amiables (portant sur des droits réels/servitudes spécifiques, conventions d'occupation des sols ou de sous-sol) pour autoriser l'implantation des tirants et l'accès maintenance.

Selon le principe de proportionnalité, l'expropriation n'est envisagée qu'en cas de refus ou d'impossibilité d'accord amiable, après démonstration qu'aucune solution moins attentatoire au droit de propriété ne permet d'atteindre les objectifs de sécurité.

D. Les aménagements urbains induits par les aménagements hydrauliques précédemment décrits

a. Généralités

Les aménagements urbains projetés découlent directement des travaux hydrauliques. En effet, tant que la zone reste fortement exposée aux crues (PPRI 2004), toute requalification significative est contrainte.

Le décret n°2019-715 permet d'autoriser, sous conditions, des opérations de renouvellement urbain en zone inondable à la condition qu'elles réduisent la vulnérabilité des personnes et des biens.

La séquence logique est donc la suivante :

- (1) sécuriser d'abord par les ouvrages hydrauliques et la renaturation,
- (2) actualiser le zonage d'aléas via la révision du PPRI,
- (3) requalifier ensuite les sites libérés ou rendus moins vulnérables.

Sur cette base, l'urbanisme opérationnel se mettra en forme par "îlots opérationnels" successifs, engagés au rythme de la maturité des projets commerciaux et fonciers (opérateurs privés, relocalisations, reconstructions hors d'eau) et des opportunités d'intervention publique.

Chaque îlot sera défini par un périmètre cohérent et visera, selon les cas :

- la démolition ou reconstruction hors d'eau d'actifs devenus inadaptés (bâti implantés dans le lit ou en zones d'expansion),
- la relocalisation d'activités dans des emprises sécurisées,
- la recomposition des accès, du stationnement et des espaces publics
- la mise en qualité des façades et du paysage d'entrée de ville.

Les outils fonciers seront gradués : négociations amiable et conventions seront prioritaires ; la DUP-expropriation interviendra uniquement lorsque la maîtrise foncière s'avèrera indispensable à la cohérence hydraulique/urbaine et qu'aucune solution moins attentatoire au droit de propriété ne sera possible.

Les secteurs où l'intervention reste strictement dans le lit existant relèveront de la Compétence GEMAPI exercée par le biais de la SUP (entretien/maintenance), tandis que les extensions de lit, zones d'expansion et murs d'endiguement nécessiteront la maîtrise foncière pleine (DUP).

Les cas limités (tirants/ancrages en sous-sol) feront l'objet de servitudes ou conventions spécifiques, avec bascule en expropriation uniquement en cas d'échec avéré de l'amiable.

Ainsi, l'urbain ne crée pas de nouvelle contrainte hydraulique : il capitalise sur la sécurisation obtenue et accompagne la requalification commerciale par des îlots opérationnels phasés :

- sur le court terme : les secteurs directement impactés par les ouvrages
- Sur le moyen terme : recompositions au fil des opportunités
- Sur le long terme : montée en qualité continue.

Chaque îlot sera conforme aux aléas révisés du futur PPRI et aux objectifs de réduction durable de la vulnérabilité, conditionnant la légitimité et l'efficacité d'ensemble du projet.

b. Programmation prévisionnelle sur l'îlot Carrefour

Sur cet îlot impacté par les aménagements hydrauliques, naît une opportunité de renforcer la destination commerciale du sud de l'agglomération cadurcienne.

La restructuration du secteur aux abords du magasin Carrefour, au Sud du périmètre, permettrait de renforcer la dynamique commerciale de l'ensemble de la polarité sans impacter les équilibres locaux. **Les réflexions convergent vers un scénario retenu qui permettrait :**

- **le renforcement de la locomotive du secteur**, avec la grande surface alimentaire carrefour qui pourrait développer un concept moderne et en meilleure adéquation avec les attentes du consommateur,

- **le développement d'une offre nouvelle et potentiellement locomotive** qui s'appuiera aussi sur une offre de loisirs et de restauration complémentaire avec les concepts existants en centre-ville et au sein de la zone Nord. Cette offre nouvelle pourra relancer la dynamique du secteur, en réponse avec les attentes du consommateur et dans le respect des équilibres locaux

Sous réserves d'approfondissement, la restructuration du bâtiment WELDOM permettrait de développer un concept ambitieux de loisirs indoor porté par un ou plusieurs exploitants selon les conditions de montage opérationnel à définir. Plusieurs acteurs locaux ont manifesté leur intérêt pour développer une offre nouvelle sur le secteur.

- **l'opportunité de concentrer l'offre commerciale de destination grand public** (BUT, STREETJEANS) pour renforcer les synergies avec les locomotives et proposer des concepts mieux dimensionnés et au gout du jour. Le développement de 4 000 à 4 200 m² à proximité directe du futur pôle loisirs et de l'hypermarché Carrefour pourra ainsi accueillir l'enseigne

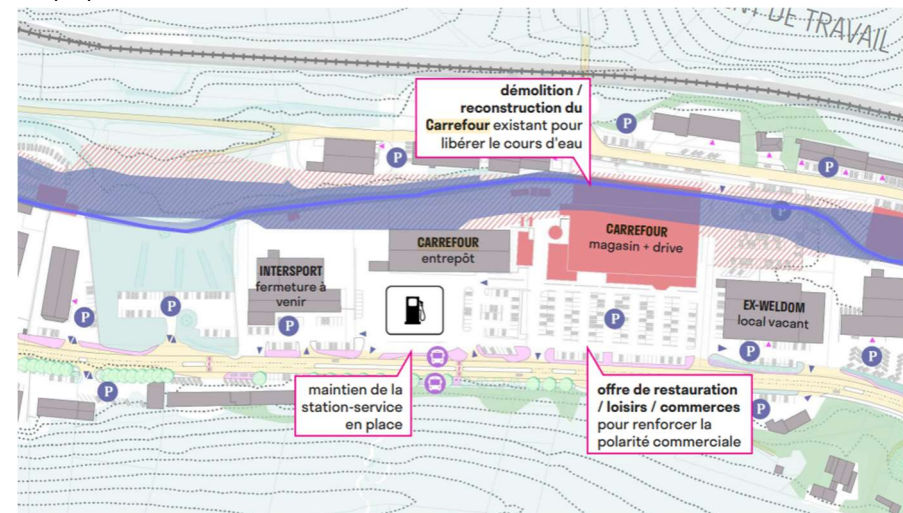
BUT selon un format redimensionné répondant mieux au concept et aux standards de répartition entre surface de vente et de réserve.

c. Schéma opérationnel – une opération à tiroirs

Pour mener à bien les aménagements hydrauliques, et la recomposition de l'îlot Carrefour, il est nécessaire de mener des actions en chaîne. Le transfert du bâtiment Carrefour sur une emprise nouvelle, permettant de garantir la poursuite du commerce et pérenniser attractivité et dynamique économiques, est en cours du côté de Grand Cahors qui se rend propriétaire de fonciers en vue d'accueillir les nouveaux locaux.

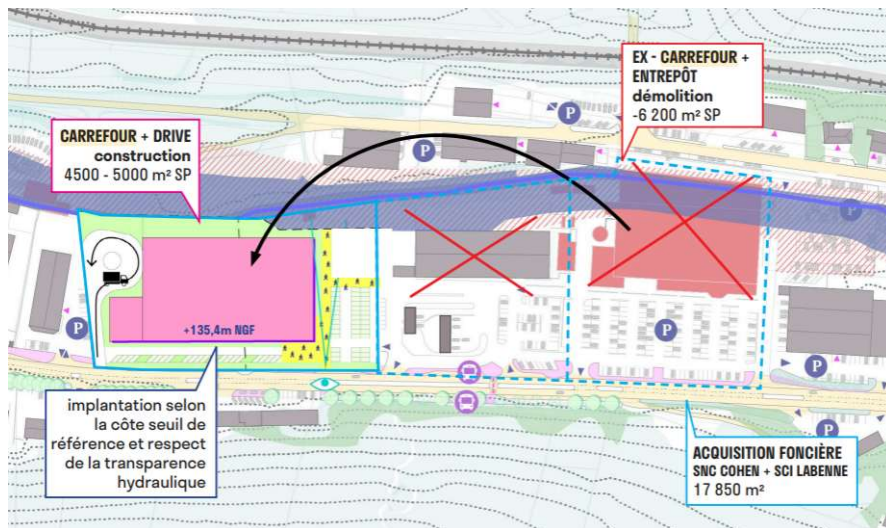
Bien évidemment, ces phases de réflexions et de négociations sont étroitement menées avec les acteurs locaux, et les propriétaires ou commerçants concernés, notamment Carrefour, BUT...

Etape prévisionnelle n°1 :

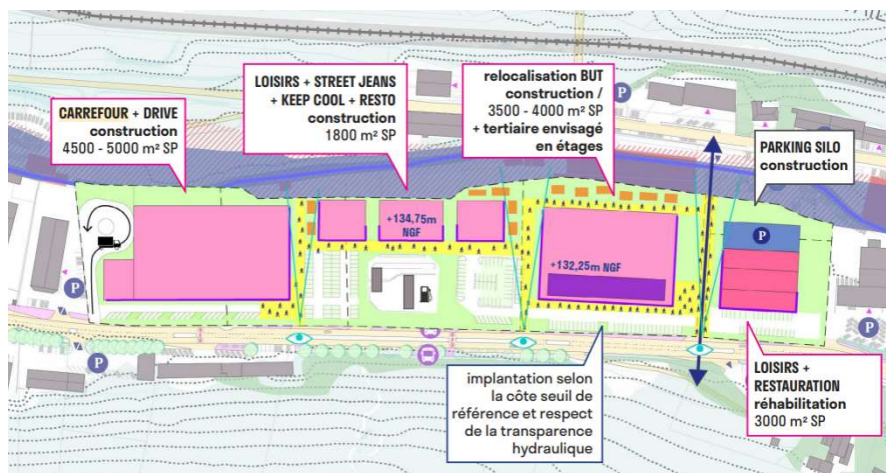


Etape prévisionnelle n°2 :

II. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS DU VOLET URBAIN, PAYSAGER ET COMMERCIAL



Etape prévisionnelle n°3 :



Là où le volet hydraulique qui constitue l'élément premier du projet, est abouti, le volet d'aménagement urbain, fait l'objet de réflexions sur les grands principes d'aménagement, qui viendront être précisés à l'échelle des ilots opérationnels au gré de la maturité des projets de recomposition commerciale. Il n'en demeure pas moins que les grands principes d'aménagements sont d'ores et déjà fixés, et seront développés ci-après.

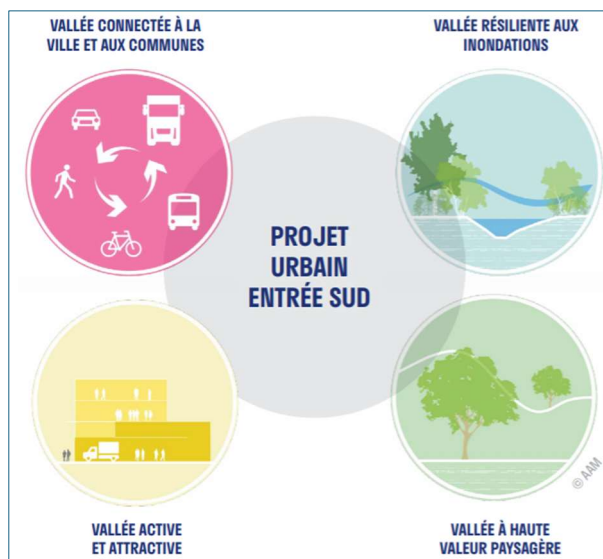
Ce volet urbain est essentiel à la reconfiguration globale de l'entrée de ville. En effet, la mutation de l'entrée sud est gelée dans son évolution par le PPRI instauré en 2004. Cela se traduit aujourd'hui par la présence de friches commerciales et résidentielles, avec un risque important de paupérisation et le maintien, voire l'aggravation, de la vulnérabilité aux inondations.

L'objectif est donc de permettre le renouvellement urbain de ce quartier tout en réduisant sa vulnérabilité.

A. Ambitions générales

Le projet d'entrée Sud, dans son volet urbain ambitionne de :

- **Requalifier, recomposer et renaturer** l'entrée de ville, à travers entre autres, le réinvestissement des nombreuses friches, pour en faire une véritable vitrine urbaine, apaisée et attractive. Cela aidera à recréer une identité d'entrée de ville.
- **Redynamiser l'économie locale** en proposant une offre commerciale et artisanale modernisée, et en favorisant le développement d'activités tertiaires et de services.



Ce projet s'inscrit dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) et fait l'objet d'une démarche multi-partenariale associant la Communauté d'agglomération du Grand Cahors, l'État, les communes de Cahors, Labastide-Marnhac et le Montat, l'EPFO, l'EPTB du Lot et l'Agence de l'Eau. Le projet est par ailleurs accompagné par le CEREMA tant dans sa dimension hydraulique qu'urbaine.

Le projet repose sur la mise en œuvre d'un plan-guide de requalification élaboré par l'Agence Antoine Musard et son groupement, structuré autour de cinq axes majeurs :

- **Structuration d'un paysage urbain cohérent à travers une mise en valeur de la trame viaire**, une meilleure lisibilité des entrées et sorties de site (avec rationalisation le cas échéant) et une clarification des usages par séquence (accueil, linéaire commercial, articulation avec les quartiers limitrophes).

- **Diversification des formes urbaines et des fonctions** : le secteur, historiquement centré sur la grande distribution et le commerce automobile, est amené à enrichir

l'offre d'une pluralité d'activités (artisanat, services, bureaux, logistique légère) dans des formes bâties plus compactes et mieux intégrées à l'existant.

- **Renforcement de l'identité paysagère** : les réflexions jusqu'alors menées mettent en avant la création de lisières végétales, de mails arborés, de continuités vertes et de nouvelles interfaces avec le Bartasse et le Lot, dans une logique de désimperméabilisation et d'amélioration du cadre de vie.

- **Mise en place de prescriptions architecturales et paysagères pour les acteurs privés**, afin de garantir la qualité et la cohérence des futures constructions ou rénovations.

- **Inscription du projet dans une logique de vallée résiliente**, en intégrant les aménagements hydrauliques au paysage urbain (désimperméabilisation, zones d'expansion de crue, continuités vertes), afin de conjuguer sécurité, cadre de vie et identité paysagère.

Ces axes répondent à l'ambition principale qui est de **rééquilibrer les valeurs du territoire pour un développement urbain attractif et durable** : fonction hydraulique, mobilités partagées, grand paysage et fonctions économiques bonifiées.



Synthèse de l'organisation transversale de la vallée

B. Programmation économique et commerciale

Pour proposer une vallée active et attractive, la programmation économique du secteur de l'entrée sud de Cahors se structure autour de plusieurs objectifs et orientations majeures :

- la redynamisation de la polarité commerciale

Le secteur de la route de Toulouse est identifié comme une polarité commerciale majeure pour l'agglomération, mais il souffre actuellement de perte d'attractivité. L'avenir de la grande surface Carrefour est un enjeu central : principal point noir hydraulique, et locomotive commerciale, sa recomposition conditionne la dynamique de tout le secteur. Il est ainsi prévu de reconstituer le centre commercial en le réorientant sur l'axe d'entrée de ville, et en profitant de la renaturation du cours d'eau pour valoriser un nouvel espace paysager attenant.

Plus généralement, le projet prévoit une reconstitution des surfaces économiques sur l'ensemble du périmètre, définie selon les besoins recensés en 2025. Ainsi, les commerces et grandes surfaces seront réorganisés, comprenant la relocalisation de l'hypermarché Carrefour sur une surface de 5 000 m², ainsi que le relogement de l'enseigne But sur 5 000 m².

- la diversification des activités

Bien qu'il s'agisse de maintenir une vocation fortement commerciale, le projet souhaite rechercher une diversification des usages permettant d'intensifier l'emploi local. Cette intensification vise aussi à renouveler le quartier sans augmenter l'emprise bâtie.

Dans cette recherche de mixité, il est notamment envisagé la création d'un village artisanal, avec des locaux modulables de 75 à 300 m² adaptés aux besoins des artisans.

Également, dans le secteur automobile, les concessions existantes telles que Peugeot, Renault, Volkswagen seront maintenues, tandis que les espaces de stockage feront l'objet d'une concertation pour une meilleure optimisation.

De plus, le développement du secteur tertiaire inclura la création d'espaces de travail, tels que du coworking, des centres de formation et des cabinets professionnels, en particulier dans la continuité du Faubourg Saint-Georges.

Enfin, l'offre en loisirs et services sera diversifiée par l'intégration de nouveaux équipements dédiés aux loisirs, à la restauration et à différentes activités culturelles.

- la qualité urbaine et attractivité

L'accent est mis sur la requalification des façades en entrée de ville, le traitement qualitatif des rez-de-chaussée (permettant par exemple l'installation de terrasses, d'espaces de vie ou d'occupations saisonnières), et la rationalisation du stationnement (réduction, mutualisation, intégration paysagère). Le confort d'usage (été comme hiver), la lutte contre l'îlot de chaleur et l'ouverture sur le paysage constituent des axes forts pour l'attractivité du secteur.

La programmation se décompose également par secteurs, qui recensent différents enjeux précis.



Plan de localisation des secteurs et îlots à aménager

a. Le Roc de l'Agasse

La volonté dans cette zone est de marquer l'entrée de ville, qui aujourd'hui n'est pas suffisamment valorisée.

Il existe un enjeu d'intégration urbaine de la fonction automobile qui est très présente sur cette séquence.

Etat existant :



b. L'îlot Carrefour

La volonté dans cette zone est de mettre en exergue et revaloriser l'une des locomotives commerciales, à savoir le magasin Carrefour. Celui-ci fera l'objet d'un transfert d'activité, tel que projeté et évoqué précédemment.

Un enjeu important de valorisation de la place du piéton se joue également dans ce secteur. Cela se traduira par la mise en place cheminements adaptés, végétalisés et sécurisés.

c. Le secteur Bellecroix

Il est ici envisagé d'accompagner la mutation en second rideau.

Etat existant :



Le chemin de Bellecroix constitue un sous-secteur particulier proposant une offre commerciale de destination grand public et B2B à conforter dans les usages en améliorant ses conditions d'accessibilité et d'insertion urbaine.

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 rideaux par rapport aux flux de la Route de Toulouse.

Il conviendra de prévoir la réorganisation du stationnement sur la séquence, une meilleure cohabitation entre modes de transports et une meilleure connexion de la séquence à l'ensemble de la polarité à travers une boucle de desserte interne.

Le projet visera à accompagner la mutation du secteur par le biais de la planification et en discussion avec les propriétaires fonciers afin de proposer une nouvelle offre immobilière adaptée aux attentes des occupants qu'ils soient commerçants ou artisans. L'objectif est de densifier ce linéaire ; voire la restructuration de linéaires sous-occupés en privilégiant le développement de surface de 200 à 300 m² avec mezzanine potentielle.

d. Le secteur de la Beyne

Sur ce secteur, une ambition architecturale et urbaine est de mise pour le rond-point de la Beyne.

Etat existant :



Le (re)développement d'une concession automobile aux abords du Rond-point est l'une des ambitions projetées. Le transfert du groupe Parot permettrait de développer le concept Fordstore favorisant notamment :

- la transparence visuelle depuis l'extérieur appelant le passant à la visite,
- la découverte des gammes de véhicules à travers les technologies numériques – notamment le configurateur grandeur nature, disponible sur un mur d'images digital permettant de configurer un véhicule,
- l'aménagement d'espaces détente permettant de savourer une tasse de thé, de café ou autre rafraîchissement.



Également au niveau du Rond-Point, la transformation (via possible extension et transfert d'activité) du magasin Lidl est envisagée pour conforter l'ambition architecturale et urbaine du secteur. Grand Cahors mène les réflexions sur la faisabilité dudit projet sur le secteur, mais cet axe d'aménagement permettrait de renforcer une grande surface locomotive exploitant une enseigne dynamique. Une attention particulière devrait alors être portée au projet architectural et à son insertion urbaine. Les projets récents de l'enseigne vont globalement dans ce sens, favorisant notamment les façades vitrées et transparentes et appelant à une impression de légèreté du volume.

Cet axe d'aménagement illustre le cas concret de l'accompagnement d'un commerce, porteur de projet sur le secteur de l'entrée de ville, qui souhaite réaliser une extension de son magasin mais qui demeure restreint par le PPRI actuel et les contraintes hydrauliques.

e. Ilot Caserne

L'objectif sur cet îlot est d'investir le foncier « pépète ».

Etat existant :



Sur cet îlot aujourd'hui peu valorisé, il est certain qu'un projet d'aménagement serait essentiel pour restaurer son image et lui conférer un usage tertiaire véritablement utile à l'entrée de ville.

Les réflexions, non encore arrêtées, se portent sur un scénario mêlant activités (artisanat par exemple), tertiaire (bureaux...), logements, espaces paysagers renaturés.

f. Le faubourg Saint-Georges

Selon les premières réflexions, il est question ici d'aménager le faubourg, notamment via la lutte contre la dégradation de l'habitat, la transformation des aménagements paysagers et des voiries publiques.

Etat existant :



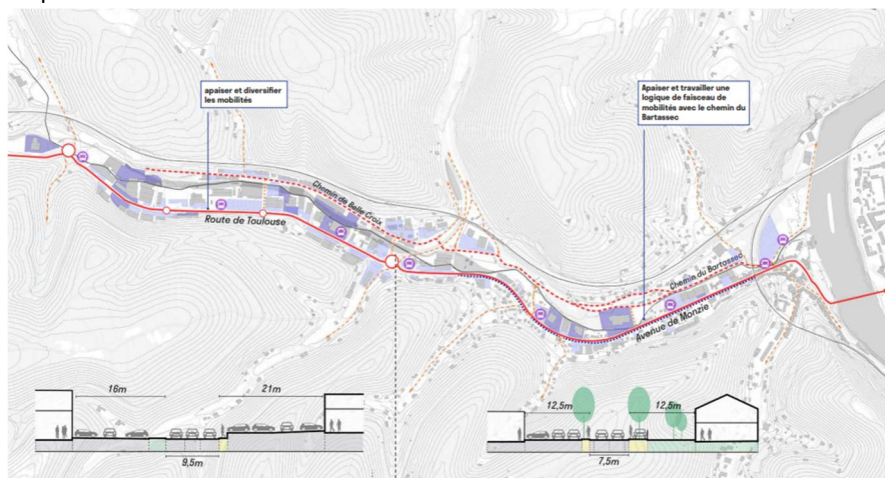
Au sein du faubourg, existe le secteur de la pointe des chartreux, sur lequel l'objectif, et les réflexions qui ont eu lieu et continuent, convergent dans ce sens, est de rénover l'habitat, restaurer et aérer le bâti, et améliorer les espaces publics notamment les voiries, et les stationnements à l'image du parking des chartreux. Il existe des logements vacants dans le secteur ; problématique que Grand Cahors souhaite solutionner. Enfin, dans ce secteur aussi, l'intégration paysagère sera de rigueur. La végétalisation sera au cœur des réflexions.

C. Requalification des espaces publics et refonte des mobilités

La requalification des espaces publics occupe une place centrale dans le projet. L'ambition du projet d'entrée de ville et de reconnecter la vallée au cœur de ville ainsi qu'aux communes, tout en favorisant l'intégration avec la trame paysagère et l'environnement naturel de la vallée.

a. Transformations des voiries publiques

Il s'agit alors de requalifier l'entrée de ville en un boulevard urbain structurant et séquencé.



Séquençage prévisionnel du boulevard urbain

Les enjeux autour de cet axe d'aménagement sont multiples :

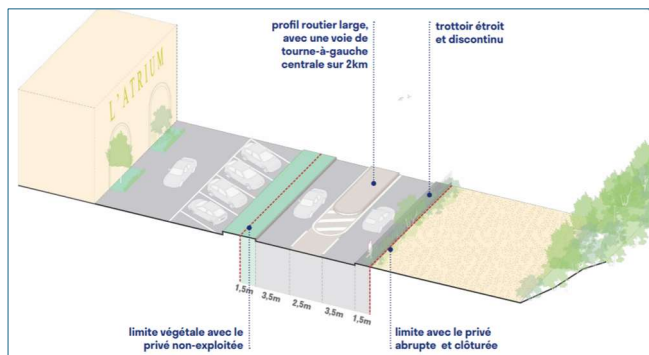


La RD820 (Route de Toulouse / Avenue de Monzie) sera transformée en **boulevard urbain**, avec une réduction de la chaussée à 6,5 mètres, la création de larges trottoirs et de cheminements vélos, ainsi que l'implantation d'alignements d'arbres.

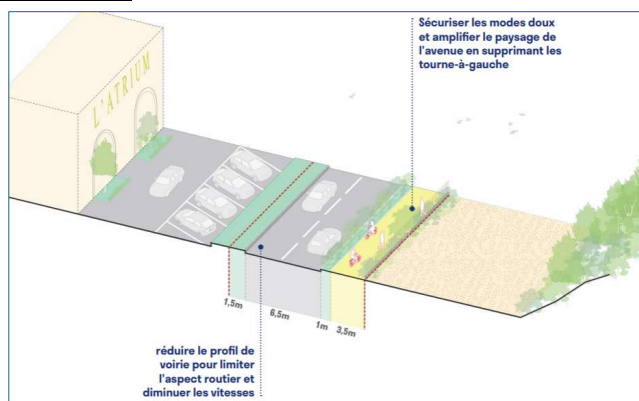


Projet de transformation de la route de Toulouse

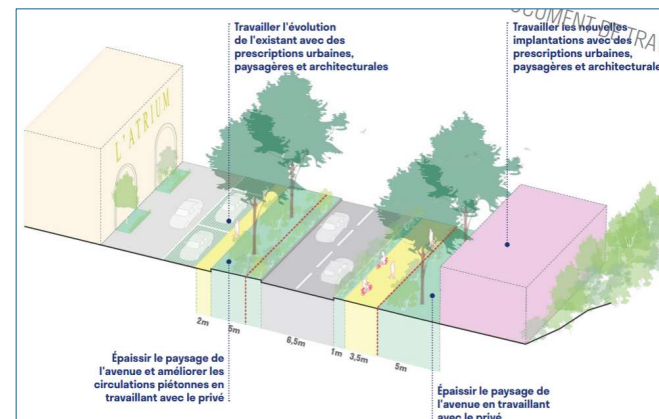
Etat existant :



Etat projeté – Temps 1 :



Etat projeté – Temps 2 :

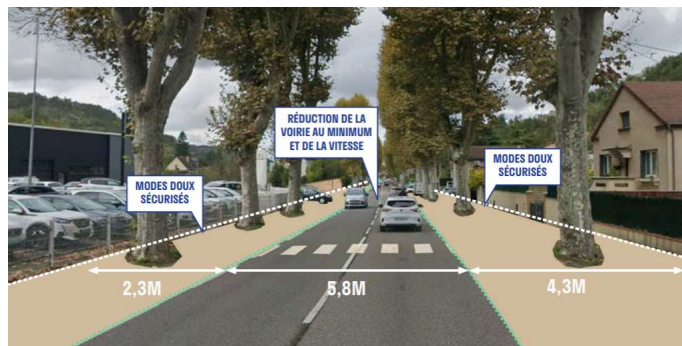


Il est également envisagé de **transformer l'avenue de Monzie**, en offrant aux usagers des voies réservées aux mobilités douces et sécurisées (cycles, piétons...).

Etat existant :



Etat projeté :



Le chemin du Bartassec est également visé par le programme d'aménagement des espaces publics.

Etat existant :



Etat projeté :



b. Requalification des espaces publics du Faubourg Saint-Georges



Au regard de ces problématiques d'urbanisation et d'artificialisation incohérente, il est envisagé la requalification des espaces publics. Les réflexions engagées pour l'instant convergent vers :

- un aménagement qui maintiendrait toutes les fonctionnalités pour les commerçants et les usagers du quartier
- une montée en gamme de la qualité des espaces publics, avec des aménagements pensés en cohérence du reste de la ville (matérialités...).
- des aménagements acclimatés et paysagers
- des trottoirs plus confortables pour les usagers, qui facilitent la connexion entre parking des Chartreux, faubourg et centre-ville

c. Transformation et création de stationnements cohérents

Le programme urbain ambitionne de repenser les stationnements qui condensent aujourd'hui plusieurs problématiques.

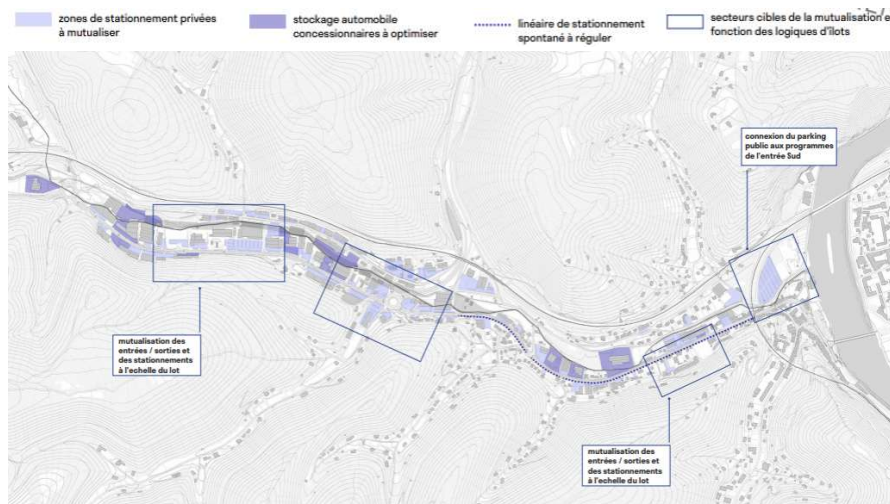
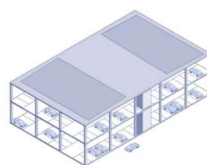


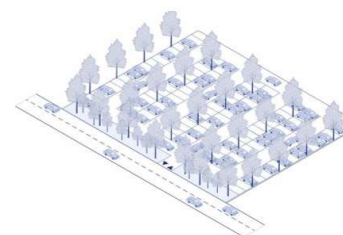
Schéma directeur des aménagements projetés pour le stationnement

Grand Cahors souhaite proposer des logiques de mutualisation des stationnements à l'échelle des lots privés, cela pourra se traduire par exemple, par :

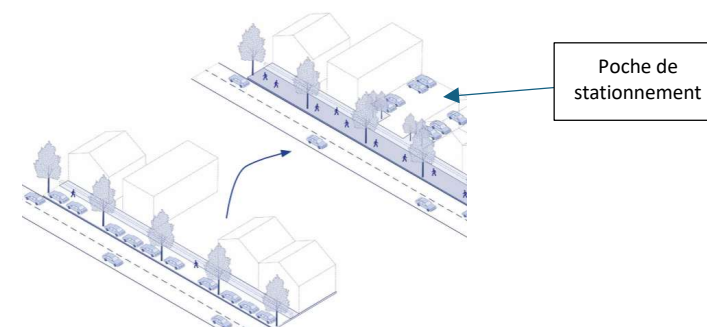
- des stationnements en infrastructures



- des parkings mutualisés en nappe



Grand Cahors souhaite également solutionner le stationnement sauvage qui est très pratiqué dans l'entrée de ville. Cela pourra se matérialiser par la mise en place de poches de parking telles que :



D. Renaturation et aménagements paysagers

En outre, le projet prévoit également des aménagements et partis pris paysagers.

Cela s'inscrit dans le souhait d'une vallée à haute valeur paysagère qui commence par une zone d'entrée de ville faisant figure de vitrine urbaine et paysagère.

L'aménagement paysager du projet prévoit une transformation profonde de l'entrée sud de Cahors pour recréer une connexion entre la ville, le paysage environnant et son cadre naturel exceptionnel. L'objectif principal est de proposer une transition douce et harmonieuse entre la campagne et le centre historique, en valorisant les structures naturelles existantes, les coteaux, et en renforçant la présence du végétal, notamment par l'alignement des platanes, marqueur identitaire de la ville.

Le projet s'articule autour de quatre axes majeurs :

- Créer une nouvelle identité urbaine et paysagère, fidèle à l'esprit cadurcien
- Réintégrer le grand paysage et le Lot, en valorisant les continuités naturelles et les coteaux
- Requalifier les espaces publics en désimperméabilisant les sols pour favoriser la nature en ville
- Faire de l'entrée sud une vitrine de la transition écologique, intégrant pleinement des dimensions environnementales et climatiques

L'aménagement sera structuré en **plusieurs séquences paysagères continues, incluant des zones renaturées pour restaurer un cycle vertueux de l'eau, réduire la vulnérabilité hydraulique, et connecter les îlots commerciaux actuellement très minéralisés au grand paysage à l'aide de nouvelles transversales**, en lien avec les projets hydrauliques.

Un effort particulier sera porté sur la restauration de sols vivants, leur perméabilisation, la gestion alternative des eaux pluviales (noues, zones humides, fosses de plantation), favorisant l'infiltration et la biodiversité, tout en réduisant les risques d'inondation.

L'usage d'essences locales, rustiques et peu exigeantes en entretien assurera la résilience du paysage face aux variations climatiques. Cela permettra en outre de compléter et valoriser la palette végétale existante.

Enfin, le projet vise à renforcer le corridor écologique majeur entre le ruisseau du Lacoste et les berges du Lot, avec un maillage de connexions transversales, une meilleure visibilité sur les espaces naturels et une gestion hydraulique optimisée.

L'ensemble de ces mesures doit permettre de faire de l'entrée sud de Cahors une vitrine urbaine et paysagère, emblématique d'une ville tournée vers la transition écologique et le développement durable.

E. Synthèses des caractéristiques principales des aménagements urbains

Le projet pour son volet « urbain » concerne une superficie totale d'environ 40 hectares.

Au total, environ 4 kilomètres de voiries seront requalifiés, incluant environ 1,27 km sur la RD820 et 1,75 km sur le Chemin du Bartassec.

Les espaces publics végétalisés connaîtront une augmentation de plus de 30 % par rapport à la situation actuelle.

La capacité de stationnement sera optimisée et mutualisée.

Une attention particulière sera portée à l'intégration architecturale et paysagère des nouveaux aménagements permettant la valorisation de l'entrée de ville, et la connexion des îlots avec la nature environnante notamment le Bartassec ; le tout en renforçant l'attractivité économique de la zone.