

LA TRAVERSÉE DE CAHORS PAR LA VOIE VERTE

NOUVELLES PRATIQUES ET OPPORTUNITÉS PROGRAMMATIQUES



Commande

La commande émise par la Communauté d'agglomération du Grand Cahors auprès des étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris, s'inscrit dans le cadre de la création d'une nouvelle voie verte traversant la ville de Cahors.

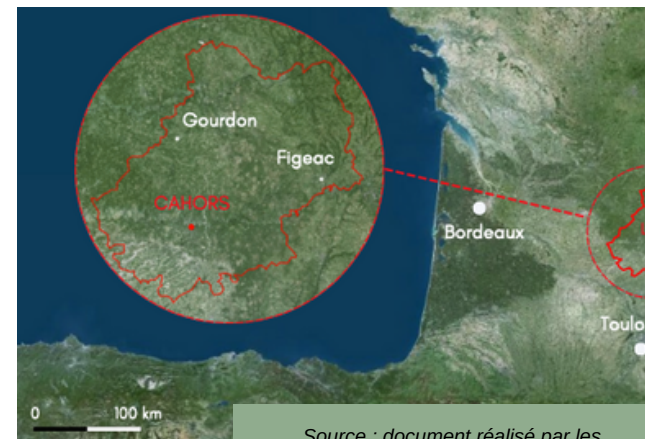
Ce projet de voie verte s'inscrit à une échelle départementale allant du Lot-Et-Garonne, à la Lozère, en traversant la vallée du Lot et d'une longueur de 700 km, dont Cahors représente le maillon manquant.

L'objectif de cet atelier est d'accompagner les réflexions et actions engagées par la Ville de Cahors, le Grand Cahors, et la Préfecture du Lot notamment en examinant et imaginant en quoi ce projet peut porter une série de transformations liées à son inscription dans son contexte urbain. Il s'agit alors, à partir de nos réflexions tirées de plusieurs dimensions (relation de la ville avec la lumière, sites à enjeux etc.) de proposer au commanditaire la meilleure stratégie programmatique du tracé de la voie verte à travers la ville.

Présentation de Cahors et du projet de voie verte

La commune de Cahors est une ville moyenne du sud-ouest de la France, appartenant à la région Occitanie et abritant une population de 20159 habitants en 2020. C'est la ville-centre de sa communauté d'agglomération et la ville préfecture du département du Lot.

La ville est située dans un des méandres de la rivière Lot, tout en étant entourée de coteaux, ce qui lui confère une situation enclavée la rendant comparable à une presqu'île. Cahors possède un très fort ancrage historique gallo-romain et est aussi connue pour son célèbre pont Valentré et par son centre historique médiéval dynamique.



Source : document réalisé par les étudiants à partir de vues aériennes provenant du site geoportail.gouv.fr

Toutes ces caractéristiques font de la ville un pôle touristique célèbre pour son patrimoine historique, culturel et naturel (labellisé Jardin remarquable), même si elle connaît actuellement un état de stagnation urbaine. Des actions sont menées afin de redynamiser son attractivité notamment à travers le cadre des programmes "Action Coeur de Ville" et "Coeur d'Agglo" ainsi que par la création d'une nouvelle voie verte.

Ainsi, ce projet de voie verte qui nous le rappelons est engagé à l'échelle départementale, par le Département lui-même, et dont la mise en service est prévue pour la période 2023-2024, comprend la prise en compte de nombreux enjeux. Des enjeux touristiques, de mobilités, de faisabilités (techniques et économiques) et autres (que nous détaillerons plus tard) sont donc à considérer pour achever la construction de cette dernière portion de voie verte, correspondant donc à la ville de Cahors.

Commanditaire : Communauté d'agglomération du Grand Cahors

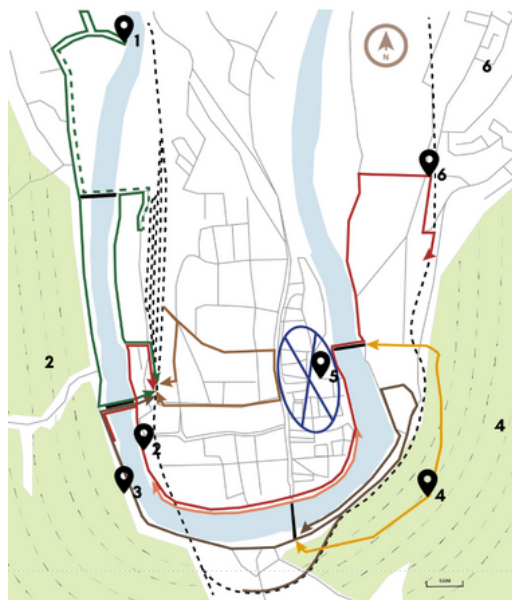
Encadrants : Félix ADISSON, Charles DAUBAS

Étudiants :

2022
2023

Pour cette étude, nous avons utilisé plusieurs méthodes, aussi bien quantitatives que qualitatives afin de proposer une programmation au plus près des enjeux du territoire

Une première phase d'enquête de terrain a eu lieu du 11 au 15 octobre 2022, nous permettant de récolter les données de l'ensemble du territoire. Nous avons tenu à parcourir les deux rives afin d'avoir une vue d'ensemble, nous permettant de relever les potentiels de la rive gauche, qui n'était pas pleinement exploité. Ainsi, nous avons réalisé divers parcours tels que les berges du Lot, le cœur médiéval, le parcours du Mont St Cyr ou encore la zone commerciale de Pradine. À noter que nous avons réalisé une ballade urbaine en compagnie de divers acteurs du projet.



Une deuxième phase dédiée aux entretiens a été réalisée avec une dizaine d'entretiens lors de la phase diagnostic, puis deux autres en distanciel lors de la phase de programmation. Nous avons pu échanger avec grands nombres d'acteurs mobilisés dans le projet, aussi bien des intervenants de la ville de Cahors et son agglomération que des intervenants extérieurs. Ainsi, nous avons eu l'occasion d'échanger avec Jean-Marc Vayssouze-Faure (Maire de Cahors et Président du Grand Cahors), Luc Lacalmontie (chargée de mission Développement touristique), Catherine Reygasse (Directrice de l'aménagement), Christophe Leroy (Directeur des services techniques), Alain Affaix (Directeur Adjoint de l'Éducation et de la Vie locale et en charge du Syndicat Mixte des Voies vertes - Département du Lot), Marie-Hélène Privat (Directrice du Syndicat Mixte Bassin du Lot) etc.

Ainsi, ces récoltes de données ont été la base d'un diagnostic et de l'approfondissement d'un travail de programmation qui s'est déroulé de décembre à mars. Ces phases ont été marquées par les retours de la collectivité afin que nous puissions proposer une programmation au plus près des attentes de cette dernière et des enjeux de son territoire.

Bien que la rive gauche semble avoir beaucoup d'atouts, nous savons que le contraste entre les rives persiste puisque ces dernières ne relèvent pas de la même attractivité et que la dimension historique est plus forte sur la rive droite. Néanmoins nous pouvons ici avoir une offre complémentaire. L'enjeu sur la rive gauche pourrait être d'offrir un écosystème tourné vers le loisir et le cadre de vie à destination des Cadurciens et des locaux, et moins pour les touristes qui disposent déjà d'une offre culturelle conséquente dans la boucle. Les deux rives se complètent, avec deux ambiances différentes, réunissant un centre minéralisé tourné sur ses attraits historiques, et une rive gauche aux caractéristiques essentiellement naturelles.



Partis pris

Au travers de cette étude, nous retenons les idées prépondérantes suivantes qui guideraient ce projet à grande échelle :

- une intervention mesurée et diffuse pour répondre à la contrainte de l'inondation, s'accorder avec les enjeux écologiques actuels et limiter le budget de l'opération
- une complémentarité rive droite / rive gauche entre espaces naturels et entité urbaine
- la valorisation des ressources déjà présentes sur le territoire par le biais d'outils concrets : la mise en place de boucles et l'adoption de signalétique dédiée
- et une programmation à destination de différents types d'utilisateurs dont les besoins sont identifiés et qui s'articulent sur plusieurs temporalités

AXE 1. LA MOBILITÉ

Notre objectif était de définir une programmation de la voie verte permettant de répondre à la problématique des congestions liée aux différents flux et à la géomorphologie engendrée par le Lot. Nous avons donc fait une programmation dépendante du Lot (deux rives avec différents rapports : direct, distant) qui prend en compte la connexion au réseau existant.

Cette programmation a portée d'abord sur l'objet de la voie verte en lui-même. En effet, à partir de ce travail de mise en connexion des flux et plus généralement des mobilités sur le territoire, nous avons pu définir le tracé de la voie verte, les spécificités que cela engage et les connexions à établir avec le territoire.

Par la suite, nous avons sélectionné les parkings relais comme composante du projet de voie verte. L'idée ici a été d'imaginer les parkings comme des espaces qui : encouragent l'intermodalité entre les différents modes de transport, où la cohabitation et la liaison entre les différents modes de déplacements se fait de manière apaisée et fluide. Un zoom programmatique a été fait sur le parking relais des chartreux. Sur ce dernier, nous avons pensé à l'optimisation de l'espace ; à la création d'un pôle de service en lien avec les usages du parking-relais ; et à la connexion avec la voie verte.

Pour finir, notre programmation a portée sur le chemin de la chartreuse qui un axe potentiel pour le dédoublement de la voie verte. Il a été question ici de faire une fermeture avec une expérimentation en 3 temps : une cohabitation des usages, puis une fermeture totale aux véhicules motorisés, et en dernier temps le bilan et adoption finale de la programmation à appliquer.

AXE 2. LES ACTIVITÉS

La deuxième étape fondamentale de notre stratégie de programmation consiste à incorporer des activités. À partir du tracé précédemment établi et des éléments que nous avons relevés sur le territoire, nous avons défini des zones ou pôles à thématiques que nous souhaiterions remobiliser et davantage accentuer :

- le pôle festivités plutôt à l'Ouest qui va de la Plaine du Pal à la Terrasse Valentré
- le pôle sportif des équipements du Cabessut au Lot of sports en haut du Mont Saint-Cyr
- le pôle activités aquatiques autour de la Fédération de pêche et de la berge basse assez intimiste du méandre
- le pôle nature le long de la Promenade Jacques Treffeil et plus largement sur la rive gauche
- le pôle balade et détente à pied ou à vélo, aussi bien par les cadurciens que les touristes

L'objectif est de valoriser les ressources déjà présentes par le biais de ce projet et peut-être davantage les mettre en lumière pour limiter l'aménagement du territoire soumis à la contrainte du risque d'inondation.

Des pôles identifiants à partir des activités existantes et des potentiels offerts par le territoire

- Festivités
- Activités aquatiques
- Nature et détente
- Sport



AXE 3. LE FRANCHISSEMENT

La question du franchissement du Lot fut un des éléments majeurs de notre réflexion.

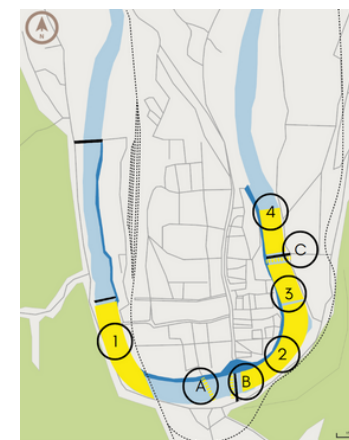
En effet, de par sa situation géographique constituée autour d'une cuvette, le centre de Cahors souffre d'un enclavement et de difficultés de connexion avec les quartiers environnants.

L'idée de profiter de la voie verte pour réfléchir à la mise en œuvre d'un ouvrage facilitant le passage d'une rive à l'autre du Lot c'est donc rapidement imposé.

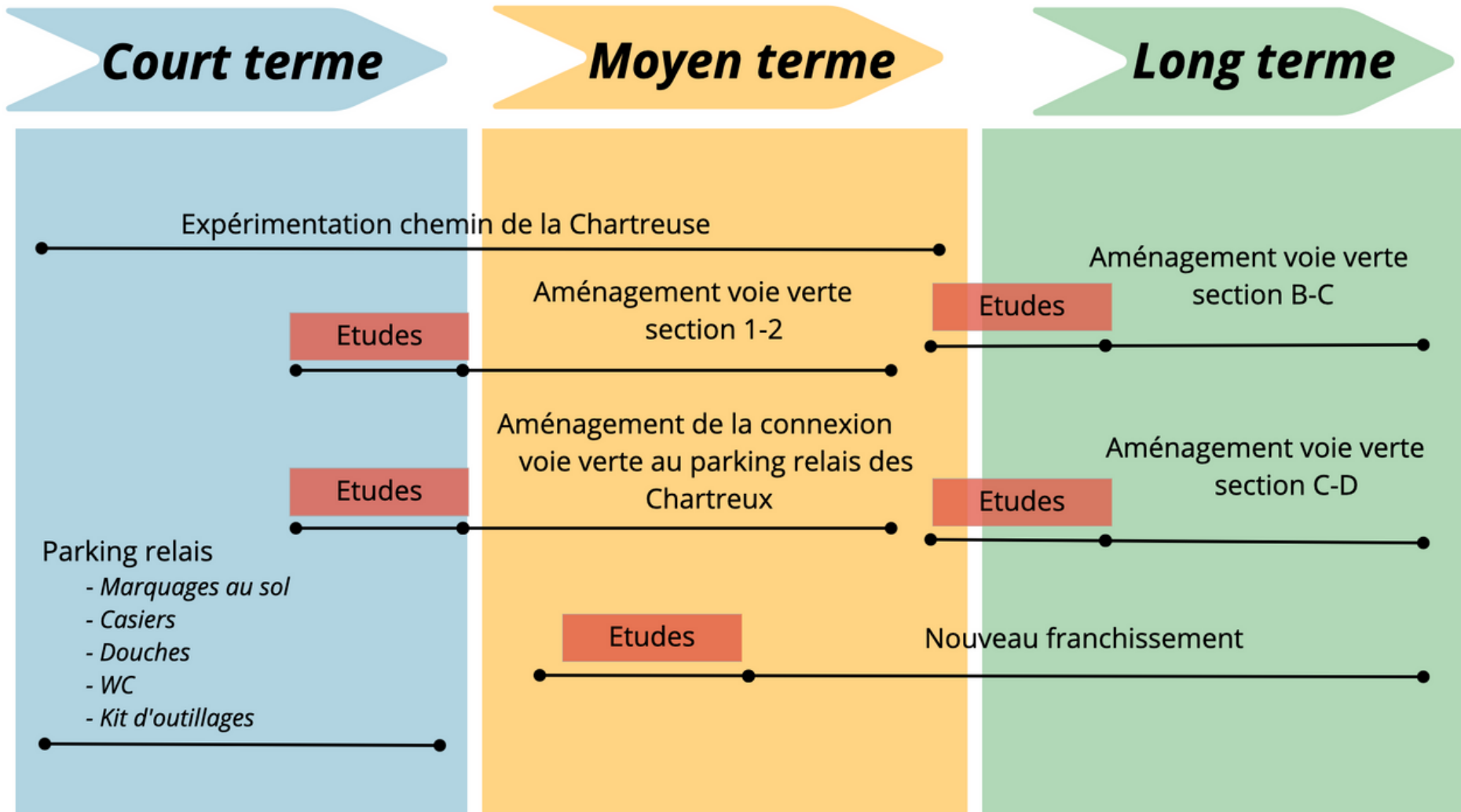
Afin d'avancer les propositions les plus pertinentes possible nous avons réfléchi à plusieurs scénarios parmi lesquels :

- Une passerelle en encorbellement sur un des ponts existants
- L'élargissement d'un des ponts
- La création ex-nihilo d'une passerelle

Potentiels sites de franchissement :



Après plusieurs hypothèses de positionnements, et de nombreuses réflexions sur les usages, nous avons choisi de proposer à la mairie d'élargir le pont de Cabessut (un des franchissements majeurs du centre-ville) afin de faire de ce dernier une véritable "porte d'entrée sur Cahors". Le positionnement stratégique de ce pont vis à vis du projet de voie verte et le potentiel panoramique qu'il offre sur le centre historique de Cahors ont largement contribué à la justification de notre choix.



Nous avons découpé en trois temporalités l'échelle de réalisation du projet (court, moyen et long terme). Le but n'est pas de donner un ordre précis de ce qui devra être conduit ou réalisé à un instant T, mais plutôt de présenter un échelonnement de réalisations qui nous semble pertinent et cohérent avec la manière dont s'articule l'ensemble du projet.

Dans un court terme, nous avons pensé que la modification et l'aménagement des parkings relais serait primordial de même que le démarrage de l'expérimentation sur le chemin de la Chartreuse. Certaines études pourraient également être réalisées pendant ce premier temps. À partir des résultats récoltés, il serait possible de démarrer la conception de certains tronçons de voie verte dans un moyen terme ainsi que la connexion au parking relais des Chartreux. Enfin, des études supplémentaires pourront être entamées puis poursuivies dans un temps long afin d'anticiper la réalisation des derniers tronçons de voie verte et éventuellement le projet de nouveau franchissement.