

D- LA GARE DE CAHORS DANS L' AIRE URBAINE

1 ANALYSE URBAINE

1.1 HISTORIQUE ET MORPHOLOGIE

Le centre urbain de Cahors s'est développé sur le cingle du Lot depuis l'époque médiévale jusqu'au XIX^{ème} siècle.

Il est composé de plusieurs éléments structurants autour desquels s'est organisée l'urbanisation : la rivière Lot et ses quais qui ceignent la ville, le boulevard Gambetta (axe Nord-Sud), les anciens vestiges des remparts et la voie SNCF (axe Nord-Sud). Cette dernière constitue d'ailleurs un élément de rupture dans l'organisation du centre urbain car elle a empêché la constitution de traversées Est-Ouest qui pénalisent la fluidité du trafic interne et de transit.

Trois espaces urbains composent l'intérieur de la boucle du Lot :

- le secteur sauvegardé du quartier médiéval, situé à l'Est du Boulevard Gambetta,
- les quartiers du XIX^{ème} siècle situés entre le boulevard Gambetta et la voie ferrée,
- la plaine du Pal entre la voie ferrée et la Lot, à l'Ouest de la gare.

Le secteur sauvegardé correspond à la ville médiévale, son tissu urbain est très structuré, dense, desservi par des rues étroites.

Avec la création du Bd Gambetta sur le tracé des anciens fossés, le centre ville s'est étendu sur le reste de la boucle du Lot.

Cette partie du centre composée d'anciennes emprises religieuses a été urbanisée de manière plutôt anarchique avec des constructions assez hétéroclites et un réseau de voirie peu structuré, preuves en sont les voies inachevées comme les rues Joachim-Murat ou l'avenue Jean-Jaurès qui desservent la gare.

« Cette partie du XIX^{ème} siècle manque de lisibilité dans son fonctionnement du fait d'un tissu urbain peu cohérent. »

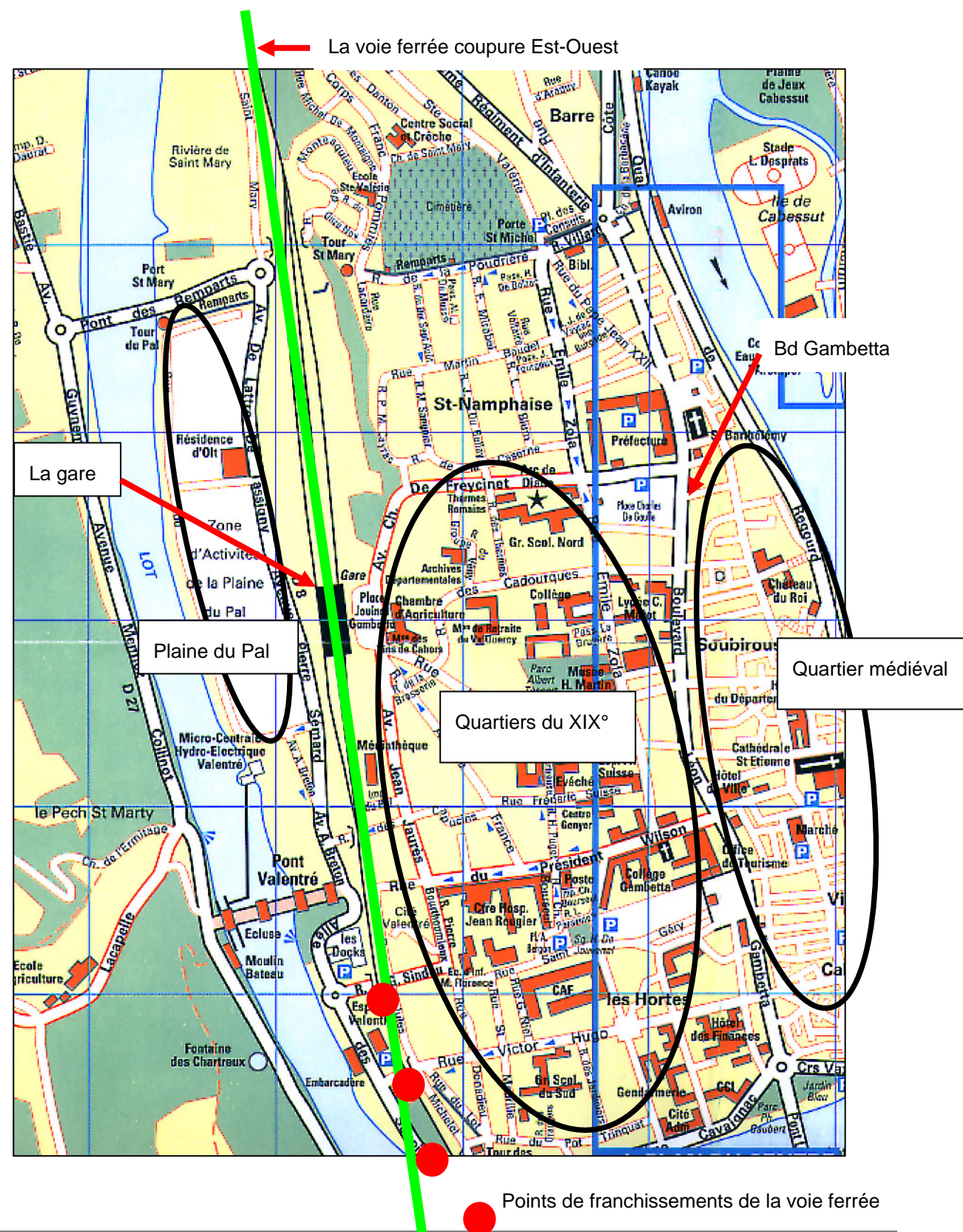
A l'Ouest, la plaine du Pal est séparée du centre ville par la voie ferrée, elle est en sorte un espace un peu « oublié » où sont localisées des activités très diversifiées disposées sans logique d'ensemble. Avec la création du pont des remparts (au Nord), cet espace est devenu un des accès importants au centre-ville et la « qualité urbaine est en désaccord avec cette fonction, notamment avec la présence de deux éléments patrimoniaux majeurs, le pont Valentré et les remparts.

1.2 SITUATION DE LA GARE DE CAHORS

La gare de Cahors est localisée à l'Ouest du centre-ville, dans la boucle du Lot, entre le pied du « plateau » (+20m de dénivelé) où vient s'achever l'urbanisation du XIX^{ème} siècle et la plaine du Pal dont elle est séparée par le faisceau de voies ferrées.

Une première gare fut construite en 1868-1869 de manière concomitante avec l'ouverture de la ligne de chemin de fer Cahors – Libos.

En 1879, il fut décidé de réaliser une nouvelle voie ferrée entre Montauban et Brive-la-Gaillarde via Cahors. La première gare devenait trop petite, une nouvelle gare fut édifiée un peu plus au Nord en 1883-1884. Elle est toujours la gare de Cahors.



1.3 LE FONCTIONNEMENT DU QUARTIER

La gare n'est pas vraiment au centre d'un quartier bien individualisé, elle se trouve un peu « isolée » à l'ouest du centre-ville en limite d'urbanisation, sans lien fort avec le centre ville.

Un dénivelé assez important sépare la gare des quartiers Nord introduisant une « limite naturelle » qui pénalise son accessibilité depuis cette partie de la ville.



Le « plateau » Nord au-dessus du faisceau de voie.

C'est par le Sud et l'Est que la gare est réellement accessible.

L'avenue Jean Jaurès (axe Sud-Nord) qui desservait l'ancienne gare fut prolongée à la fin du XIX^e siècle jusqu'à la gare actuelle.

Elle constitue l'axe principal de desserte de la gare depuis le centre-ville et le vieux Cahors.



Avenue Jean Jaurès vers le sud et le pont Valentré



Avenue Jean Jaurès vers la gare

L'avenue Jean Jaurès est prolongée au Nord par le Chemin de Freycinet qui remonte vers la Préfecture et les quartiers situés au Nord du centre-ville.

L'avenue Jean Jaurès et le chemin de Freycinet peuvent servir de voie de contournement Ouest du centre ancien.



Chemin de Freycinet – montée vers le « plateau »

Deux autres voies relient le centre-ville à la gare : la rue Anatole France, rue étroite en sens unique dirigée vers la gare et la rue Joachim Murat qui remonte vers le Bd Gambetta et le centre ancien.



Rue Joachim Murat – vers la gare



Rue Anatole France – vers le centre-ville et l'hôpital

La gare et le faisceau de voie créent une véritable coupure physique dans la ville.

La gare « tourne le dos » au quartier ouest et à la Zone d'activités de la Plaine du Pal qui se retrouve « isolée ».



La gare et le faisceau Sud des voies

Aucun franchissement piéton ou véhiculaire proche ne vient interrompre cette coupure, le seul passage automobile important (double sens) est localisé au sud de la gare à environ 800m environ (Rue G. Sindou).

Un premier franchissement automobile est toutefois possible à proximité mais uniquement pour les voitures particulières et seulement d'Est en Ouest, par la rue des Capucins, à 300m au sud de la gare.

Le quartier Ouest de la ZA de la Plaine du Pal regroupe des activités industrielles, tertiaires et artisanales diverses qui occupent l'espace sans réelle organisation. Cette entrée de ville ne présente pas un aspect urbain de qualité alors même qu'elle côtoie le Pont Valentré, un des monuments emblématique de Cahors.



ZA de la Plaine de Pal

Avenue Pierre-Sémard – desserte de la ZA Plaine de Pal

1.4 LES PROJETS URBAINS

La ville de Cahors a entamé une réflexion globale dans le cadre de la transformation de son POS en PLU.

Le PLU devrait être approuvé d'ici la fin de l'année 2006.

La nouvelle politique urbaine se traduit par :

- la préservation et la valorisation du cadre de vie des Cadurciens,
- le confortement du développement économique,
- le renforcement de l'offre de logements,
- la meilleure maîtrise des déplacements sur le territoire.

Ces orientations s'appuient sur des principes de réalisation inscrits dans le PADD.

« La ville souhaite que le centre-ville accueille davantage de population. Aussi la mise en valeur du cœur historique a pour but d'attirer plus de ménages et de favoriser le développement économique. »

« Dans la nouvelle réglementation du PLU, la partie du XIX^{ème} siècle offrira la possibilité de renforcer l'urbanisation le long des axes majeurs actuels ou futurs. » Cette partie de ville devrait ainsi bénéficier de « l'extension de l'avenue Jean-Jaurès vers le Nord,.....ou bien de la création d'un pôle d'échanges multimodal ».

Cette politique de densification urbaine s'accompagne de la volonté de « réorganiser les flux de circulation avec notamment le prolongement de l'avenue Jean-Jaurès au nord et au sud avec un passage sous la voie ferrée au nord et un nouveau pont au sud. » L'avenue Jean-Jaurès devenant le boulevard Ouest du centre-ville, venant doubler le boulevard Gambetta.