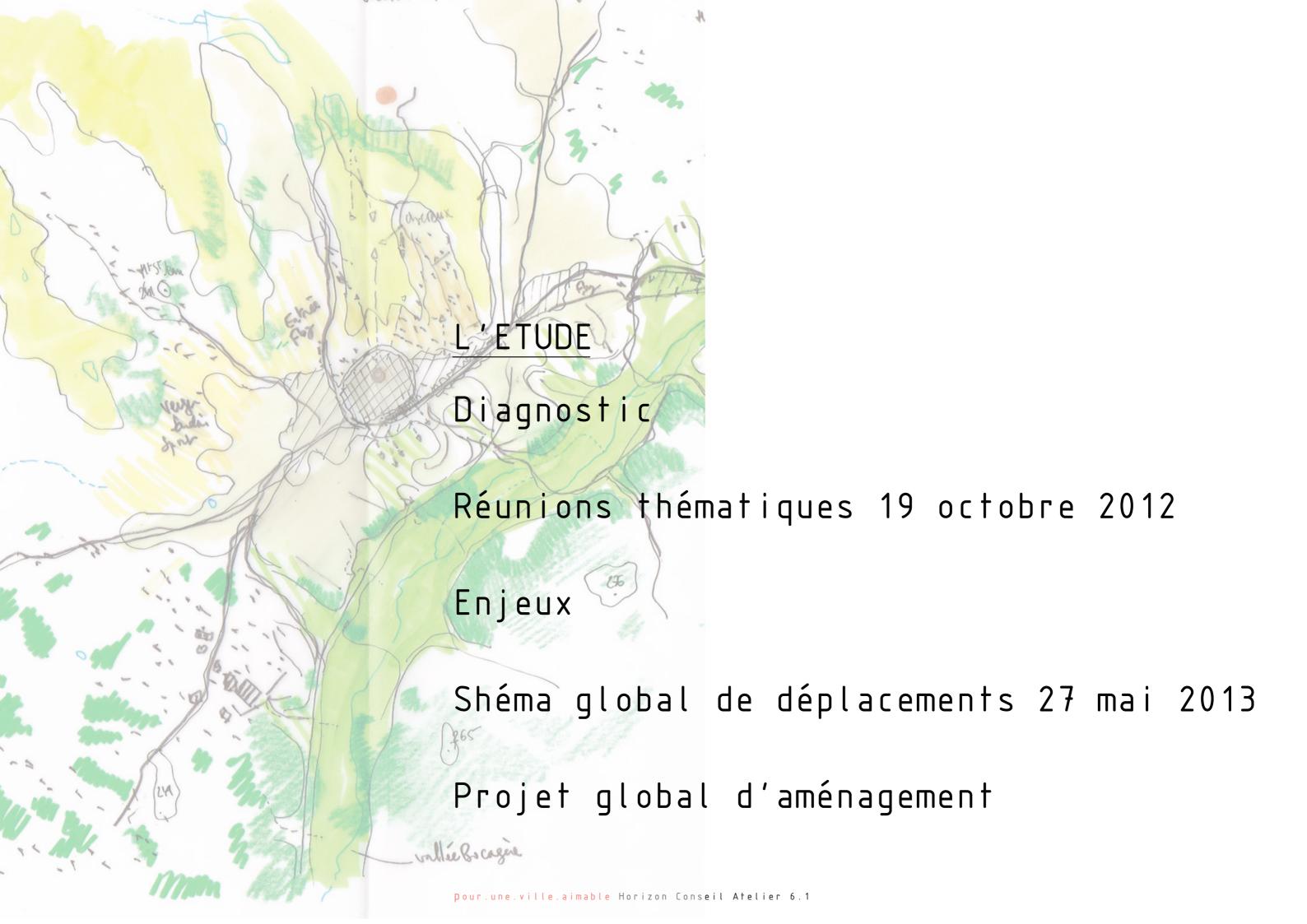
Etude urbaine prospective sur la ville de Gourdon

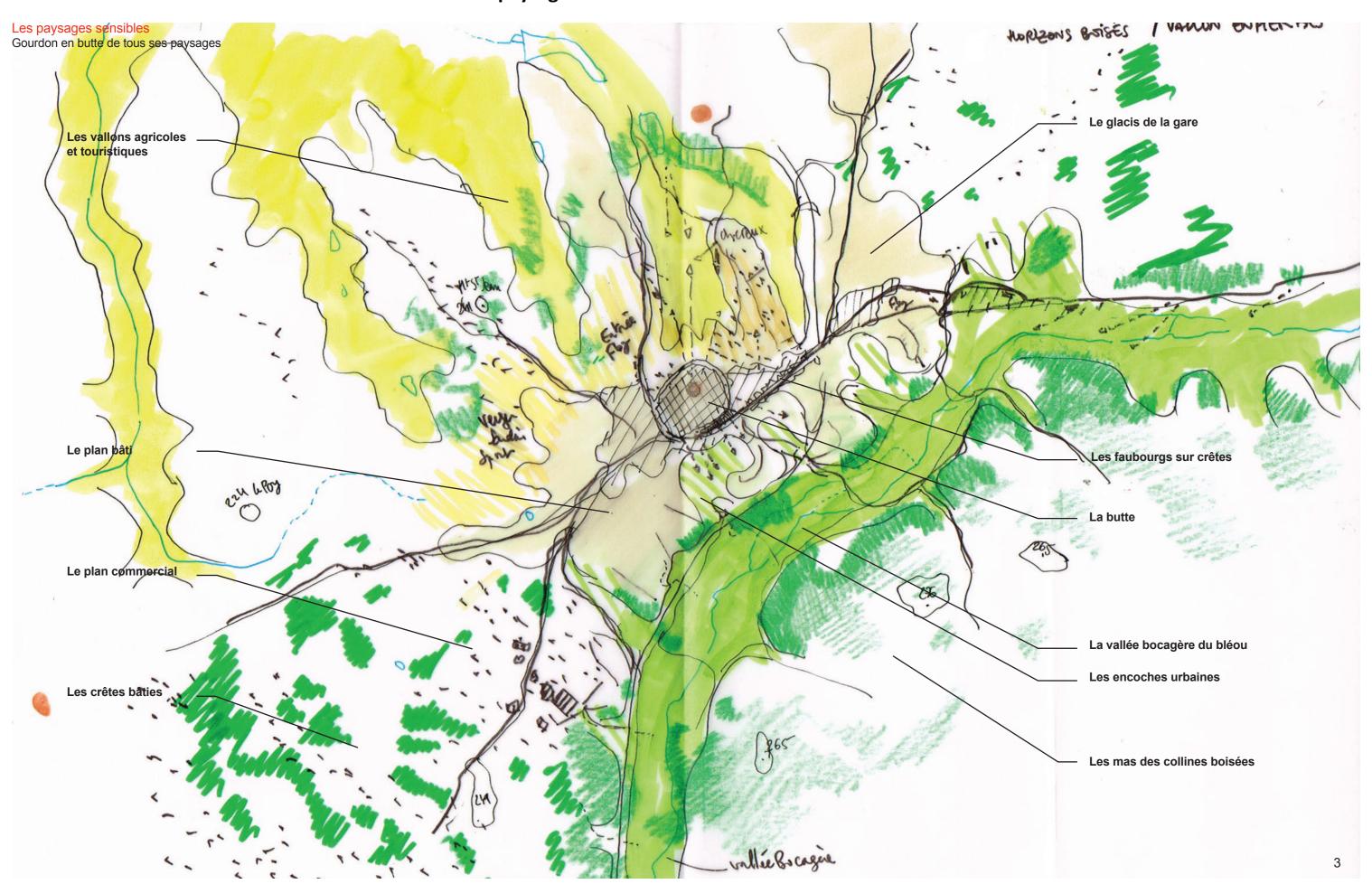
Réunion publique

04 novembre 2013 Restitution

pour .une .ville .aimable agence torres borredon archictectes urbaniste Horizon Conseil bureau d'étude mobilités Atelier 6.1 paysagiste géographe

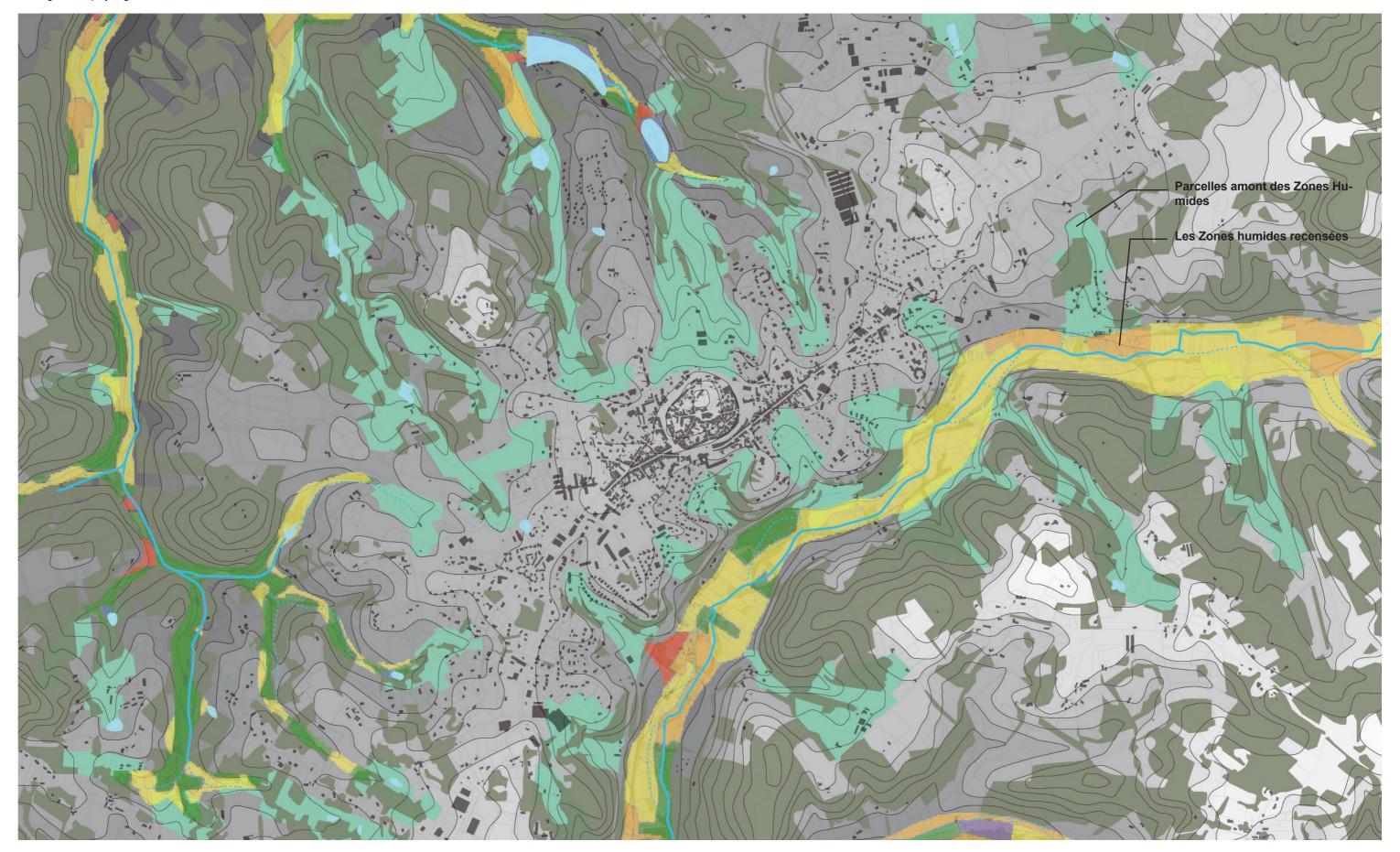


Les paysages de Gourdon



Les espaces naturels «sous» la ville

Une nature remarquée mais pas protégée La fragilité du paysage «courant»

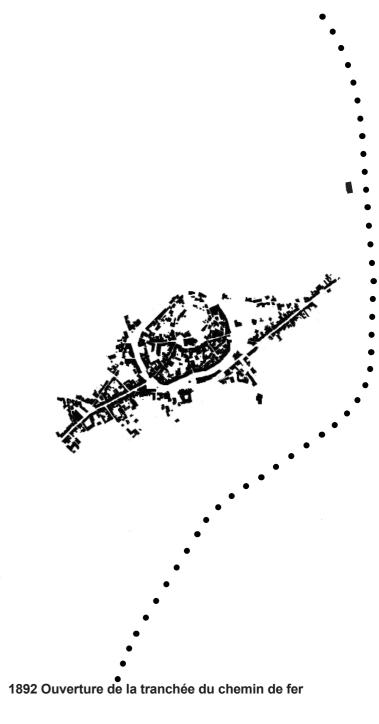


Un peu d'histoire....Gourdon de la révolution...

Avant Révolution 1842 1892







1793 : 2848 habitants, le noyau médiéval

1841 : 5325 habitants, développement des faubourgs

1957 Aujourd'hui

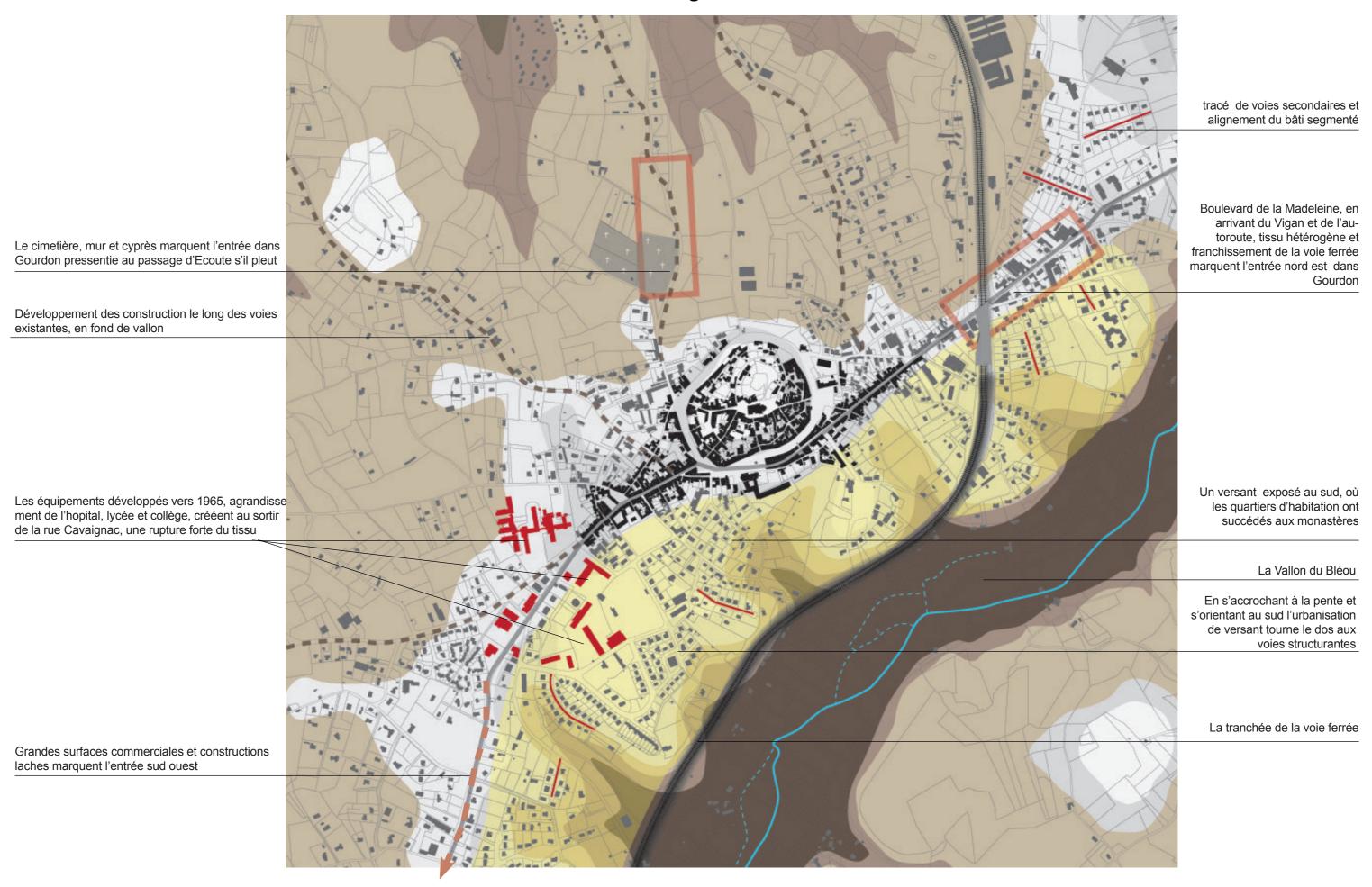




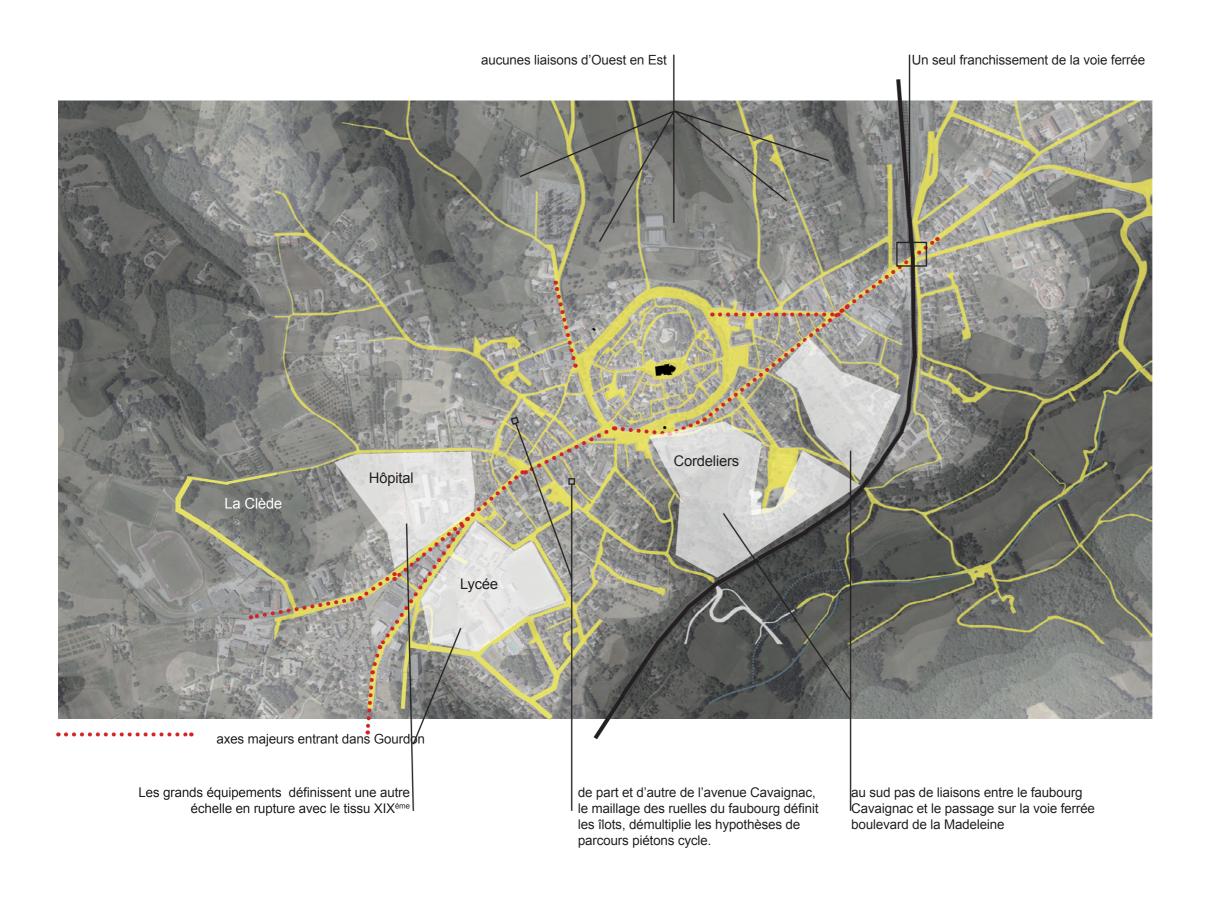


Entre 1968 et 2006 : +41% de logements (cf Agenda 21) 2012 : 4670 habitants

Une forme urbaine hétérogène

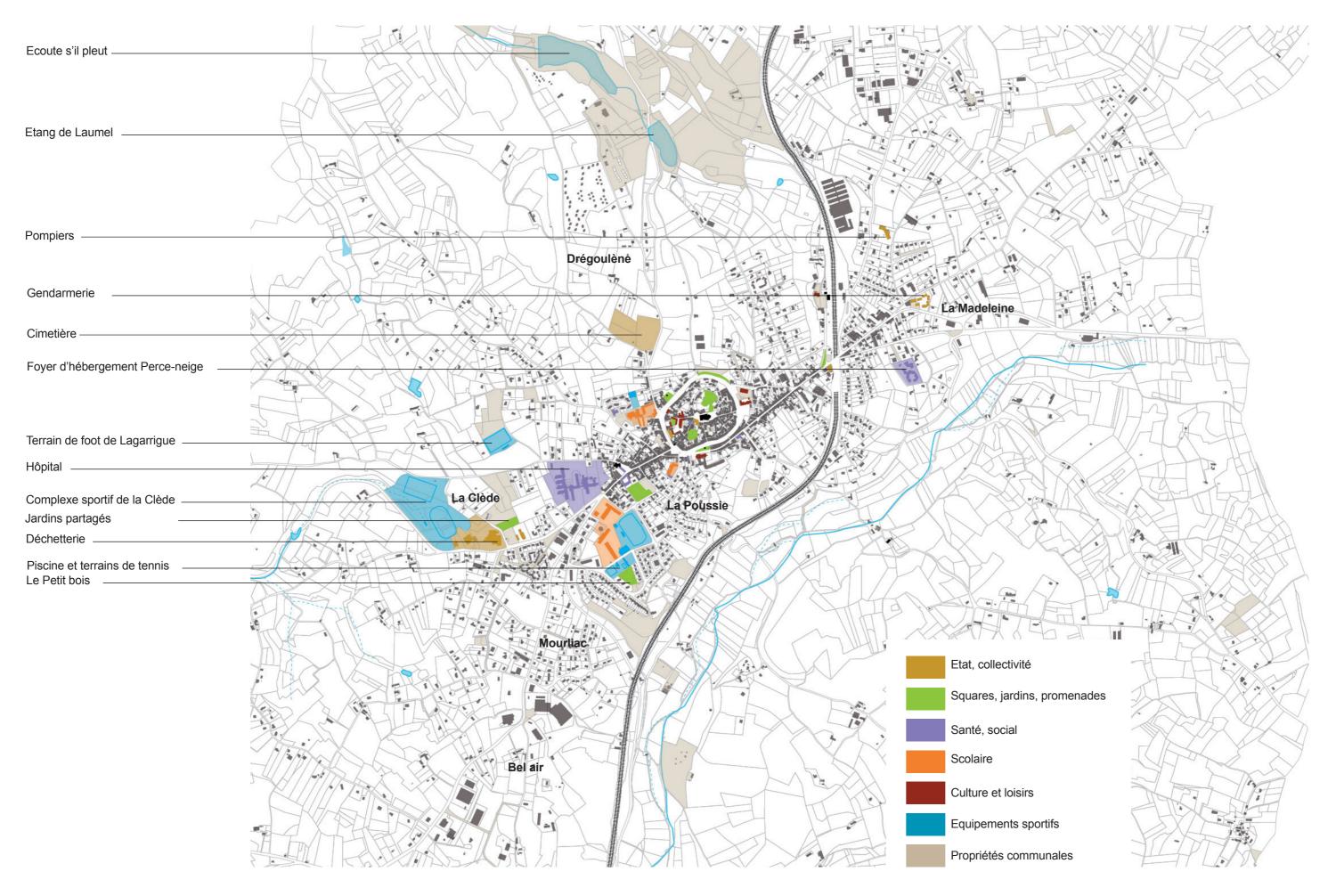


Un maillage très incomplet



De vastes espaces publics espace public/voirie espace public stationnement/place espace vert public Bvd Galliot de Genouilhac Rue des Pargueminiers **Boulevard Galliot** Bvd Aristide Briand Avenue cavaignac Place Jacques Chapou Place du général de Gaulle Allées de la République et Avenue Gambetta Avenue Gambetta Pour.une.ville.aimable Horizon Conseil Atelier 6.1

Des équipements situés majoritairement au sud ouest



Commerces et activités marquent l'axe des départementales 673 et 801

Zone commerciale de la Madeleine

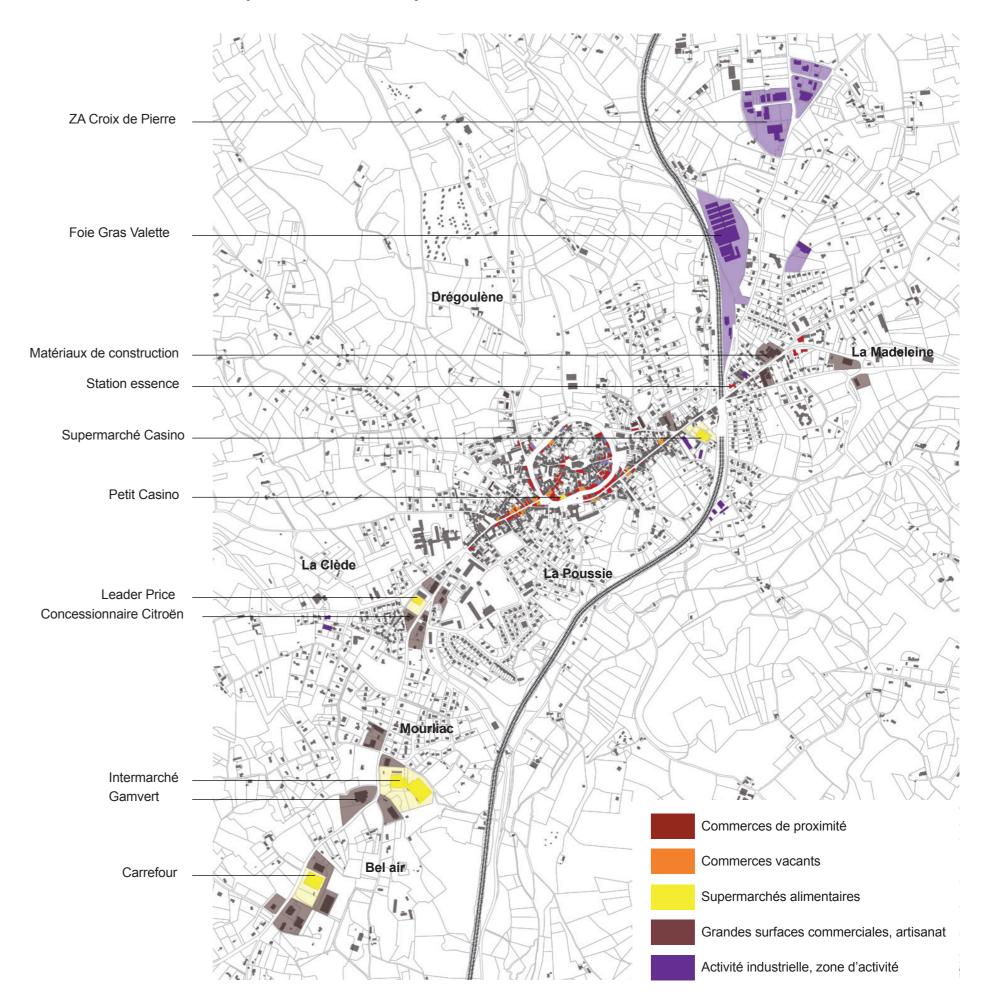


Zone commerciale de proche de la Clède



Zone commerciale de Bel Air

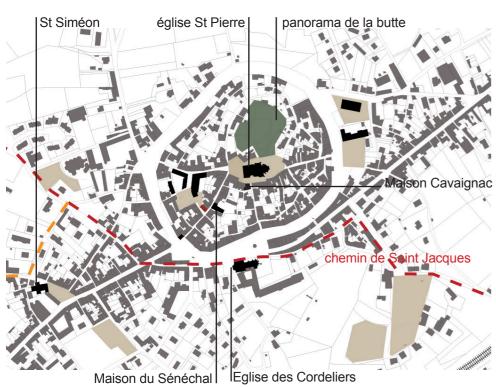




Patrimoine et potentiel touristique



Extrait du plan distribué par l'office du tourisme





Dour une ville aimable Horizon Conseil Atelier 6.1

Contexte de mobilité

Les principaux constats et enjeux

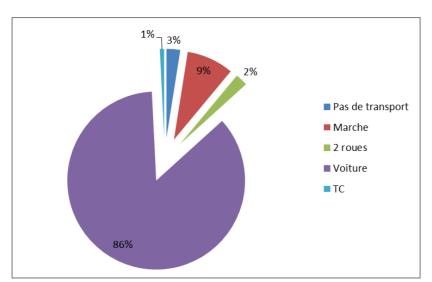
La mobilité

- Une commune attractive :

- 2 770 emplois sur la commune),
- 1 500 actifs provenant de l'extérieur de la commune,
- Un territoire d'attraction pour les équipements
- **-Des actifs qui utilisent majoritairement la voiture** : 95% de part VL pour les trajets intercommunaux, 70% au sein de la commune.
- -Des actifs « stables » qui utilisent la marche à pied (21%), -Des actifs travaillant à l'extérieur qui utilisent les TC (3%).

Enjeux:

• Renforcer le pôle existant, tant d'un point de vue des emplois que d'un point de vue des services, des commerces et de l'habitat.



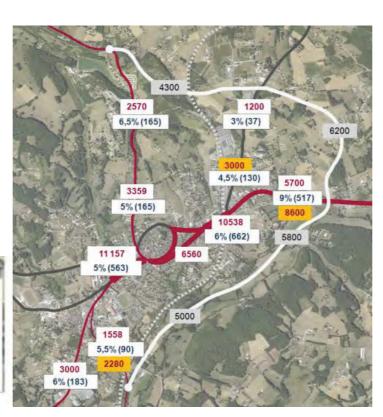


La circulation

- **Un niveau de trafic modéré** : 15 000 Véh/deux sens/jour sur l'A20, moins de 7500 Véh/deux sens/jour sur le réseau CG,
- **Une convergence des flux au cœur de Gourdon** : entre 11 000 et 13 000 Véh/deux sens/jour en cœur de ville,
- **Un boulevard de ceinture peu lisible** : section Nord peu circulée, sections sud : PL et VL + proximité des commerces,
- **Des traversées PL contraignantes pour tous** : difficultés d'insertion, présence récurrente pour les habitants,
- Un projet de contournement qui vient créer un précédent dans l'organisation des mobilités

Enjeux:

- Organiser la circulation en lien avec le futur contournement de Gourdon (diminution du trafic de 50% a minima, 12% à 2% de PL),
- Quelle organisation pour le court terme ?



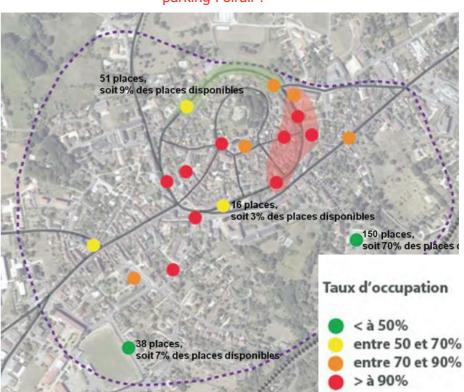
Le stationnement

- **Des secteurs sous pression** : les boulevards sections sud à proximité des commerces et équipements,
- Des secteurs à potentiel :
 - boulevards sections Nord (45 à 50 places disponibles pendant la journée),
 - parking du Foirail (moins de 10 voitures pendant la journée),
- -Des pratiques illicites clairement identifiées : proximité de la Poste, boulevard Galliot, place Ch De Gaulle ...

Une occupation faible en soirée (attractive pour actifs en journée de semaine)...Un levier pour des projets cœur de ville ?

Enjeux:

- Adapter et optimiser l'offre afin de favoriser l'attractivité de la ville tout en favorisant les « modes actifs » (piétons, Personnes à Mobilité Réduite, cyclistes ...),
 - stationnement boulevards section Nord?
 - parking Foirail ?



Contexte de mobilité

Les principaux constats et enjeux

Piétons, PMR, vélos

- Concernant les vélos :
 - Pas de réseau cyclable, peu de stationnement MAIS ...
 - Des usages (4% en part modale), du potentiel après mise en place du contournement : centre-ville apaisé, niveau de trafic modéré ...
- Concernant les piétons et Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :
 - Un centre-ville et des équipements peu éloignés les uns des autres ... qui favorisent l'usage de la marche à pied,
 - Des axes globalement peu accessibles même en cœur de ville (déclivité) **MAIS** du potentiel autour des boulevards et au travers de liaisons interquartier,
 - Un traitement des espaces publics à réaliser en lien étroit avec la politique de stationnement sur les Boulevards afin de favoriser les usagers tout en garantissant l'attractivité du centre ville ...

Enjeux:

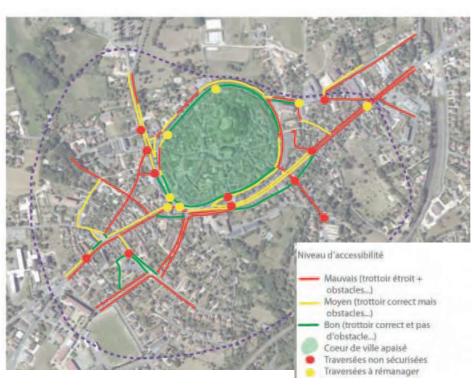
- Adapter les cheminements suivant les temps de parcours et à partir des principaux lieux de centralité :
 - Centre-ville intra-boulevards Zone 20,
 - Traitement des boulevards de ceinture : en continuité des commerces et services,
 - Centre-ville vers les aires de stationnement dédiées : lisibilité des cheminements
 - Echelle communale et intercommunale : itinéraires de découverte loisirs à renforcer, à jalonner...

Contexte transports en commun

- Une Gare SNCF encore trop déconnectée du centreville,
- Des lignes départementales peu lisibles... à destination des scolaires ?
- **Un service TAD zonal en lien avec le marché**, mais des manques dus aux limites départementales notamment,
- Une offre de TC correspondant à un contexte rural et des usages classiques (3% de part modale seulement pour les actifs allant vers l'extérieur),
- Des arrêts TC plus ou moins bien aménagés dont certains «accaparent l'espace public.

Enjeux:

- Conforter les arrêts TC en lien avec la mise en accessibilité des espaces publics,
- Favoriser l'intégration urbaine du pôle Gare afin de disposer d'une nouvelle entrée de ville.



Quelques photos révélatrices ...

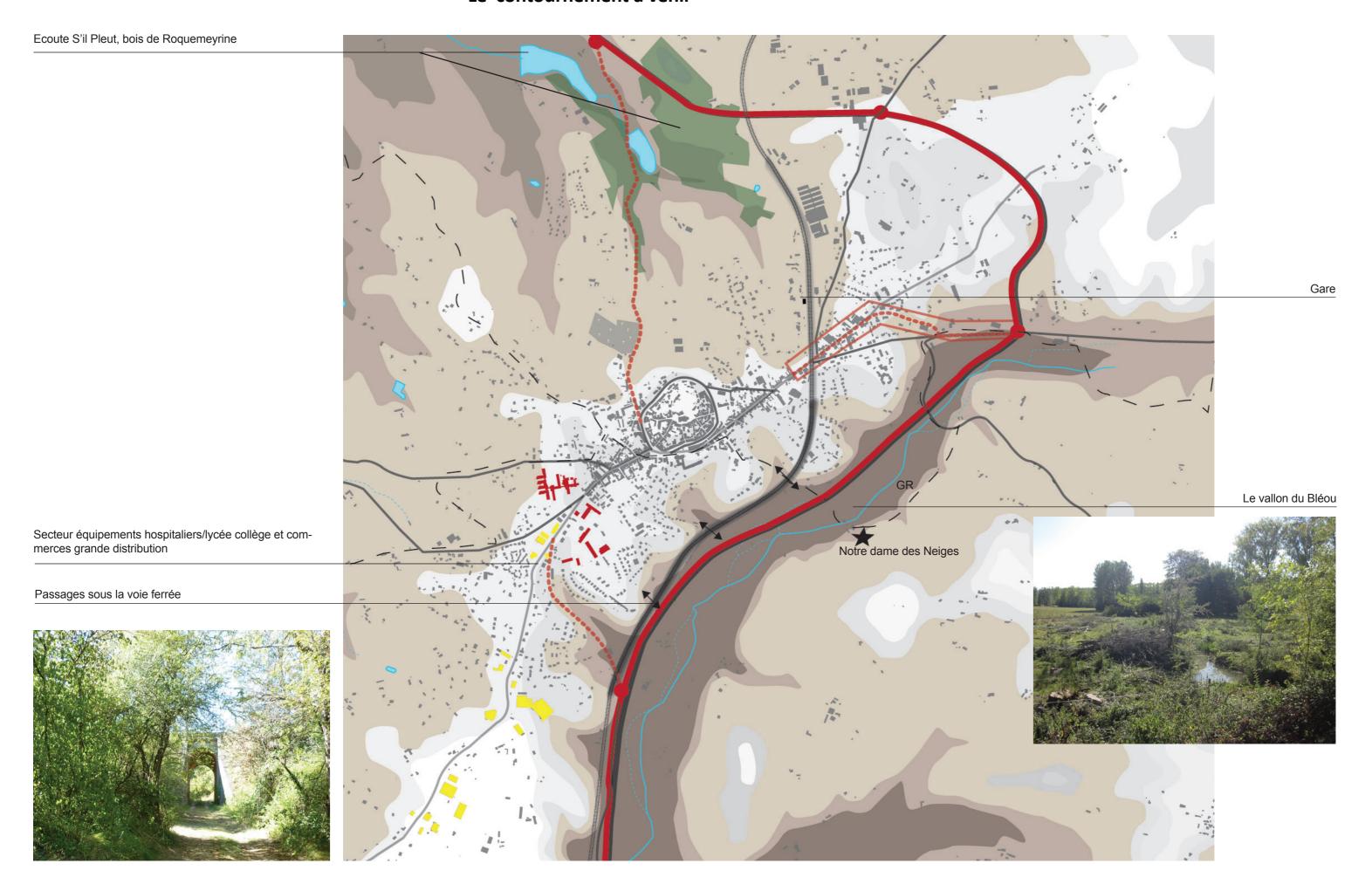




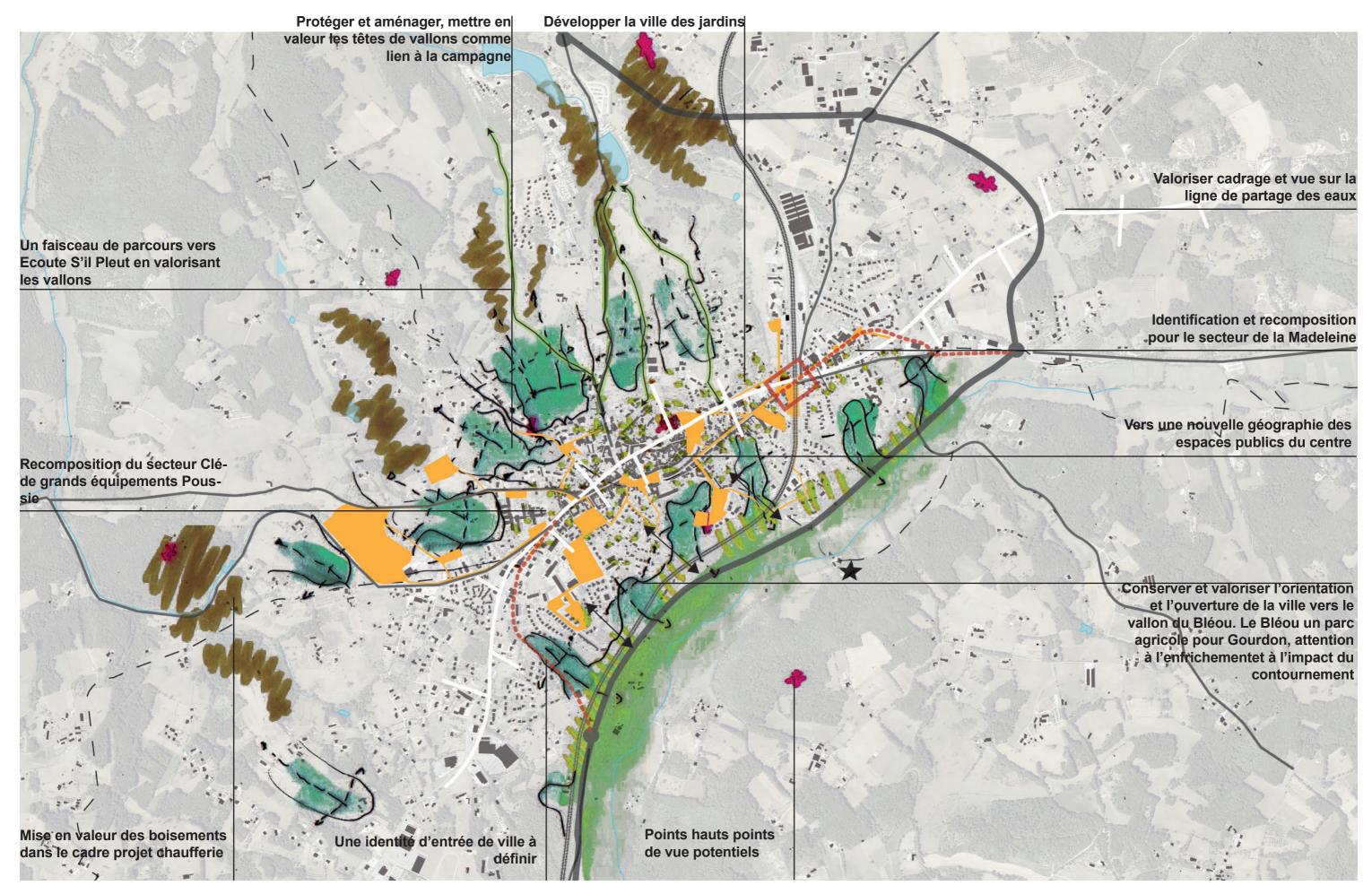




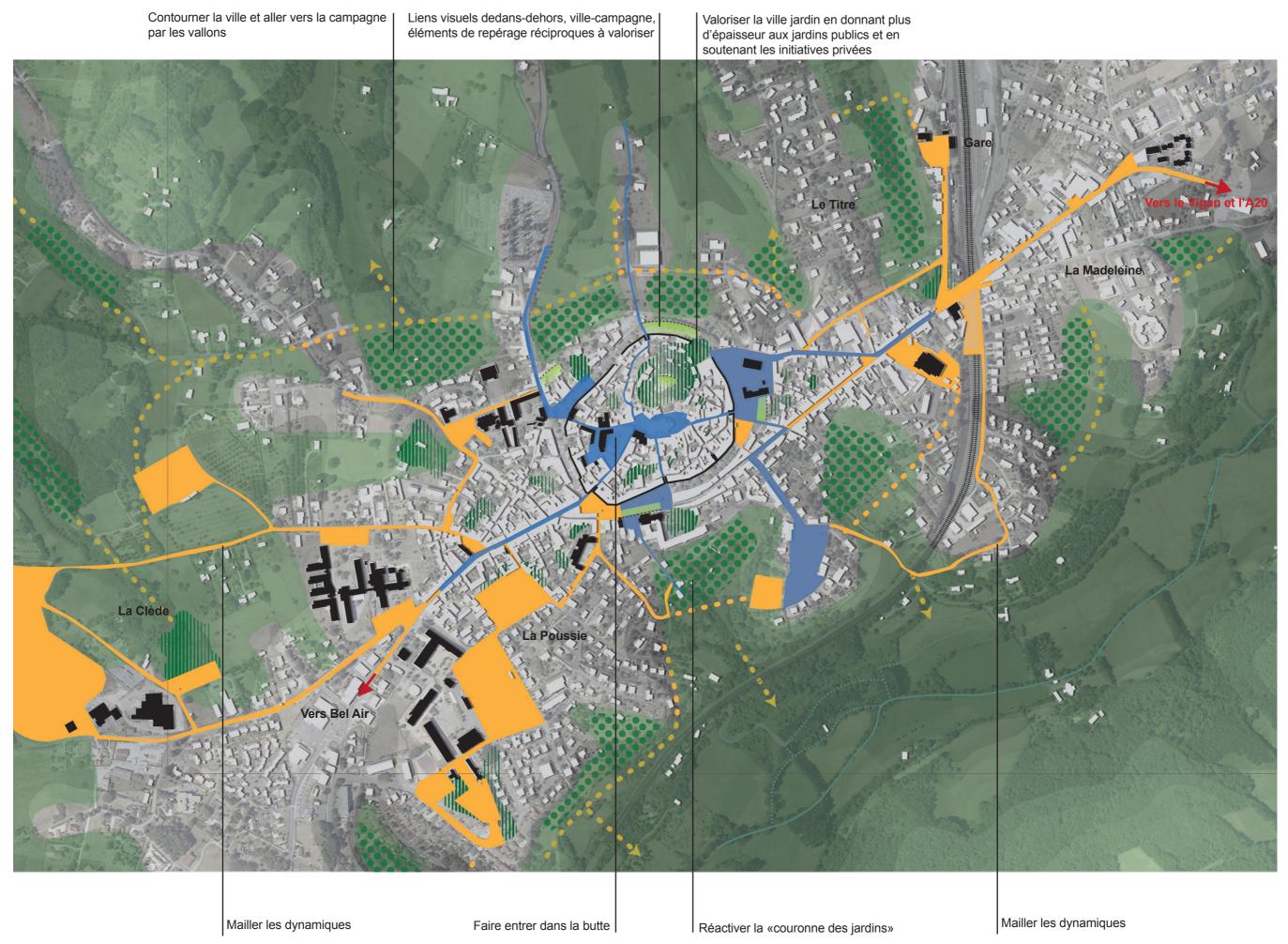
Le contournement à venir



Enjeux



Enjeux





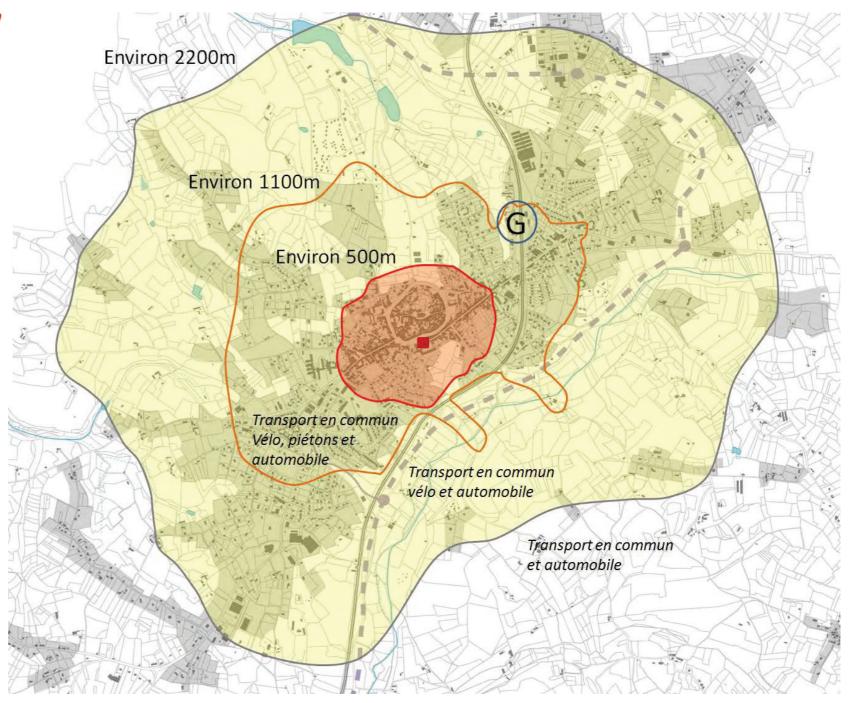
Déplacements

La stratégie

Passer du « tout automobile » aux « tous modes de transport »

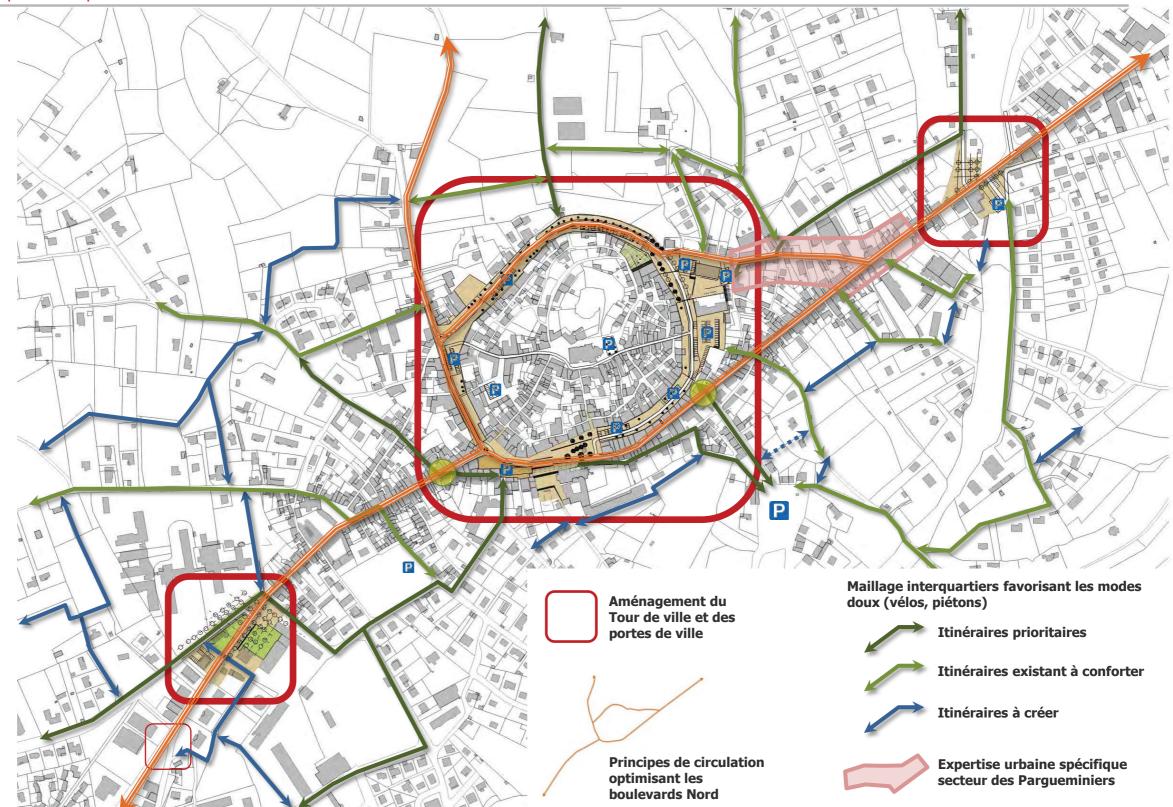
« Vers un rééquilibrage des modes de transport suivant les distances de parcours en favorisant les modes alternatifs sans éliminer l'utilisation de la voiture »

- **Dans les trajets interurbains**, proposer une alternative via les transports en commun pour les usagers ...
- Au sein d'un rayon d'environ 2200m (10mn à vélo) autour du centre ville, utiliser le vélo au sein de sections apaisées via des liaisons interquartiers (hors grands axes de circulation),
- **Au sein d'un rayon de 500m** (moins de 10mn à pied), organiser le stationnement, aménager les espaces publics afin notamment de sécuriser les cheminements piétons.



La stratégie

Les grands principes ...

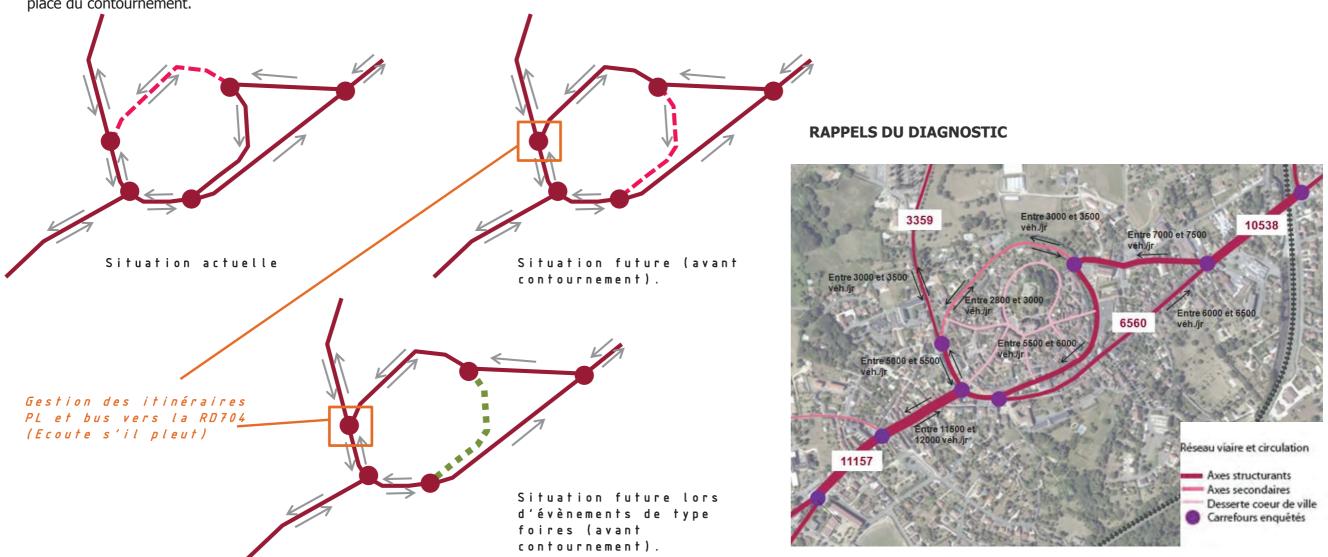


En fonction du phasage de réalisation du contournement, il apparaît nécessaire de proposer dès à présent une réorganisation de la circulation en cœur de ville.

Le principe :

- **optimisation des boulevards Nord du cœur de ville, actuellement très peu utilisés** (estimation entre 3000 et 3500 véh/jour/deux sens en moyenne journalière),
- au profit de l'apaisement généralisé des boulevards Sud du cœur de ville qui supportent actuellement l'ensemble des flux « est ouest » en courte, moyenne et longue distance (estimation 6000 véh/jour/sur un sens de circulation en moyenne journalière).

Les itinéraires des poids lourds et bus seraient déviés vers le Nord au droit du carrefour du Boulevard A Briand réaménagé en conséquence. Les trafics actuels resteraient inchangés au droit des avenues Cavaignac et Gambetta avant la mise en place du contournement.



Quels impacts sur le stationnement ?

RAPPELS DU DIAGNOSTIC

- Au sein des boulevards Nord, entre 45 et 50 places sont inoccupées pendant la journée ... en plein centre ville !!! ...
- -Plus de 15 places sont également inoccupées temporairement dans le secteur des Cordeliers ... En grande partie à cause des faiblesses liées à l'aménagement (contexte routier, manœuvres délicates pour les usagers ...).,
- Le parking du Foirail est très peu occupé (moins de 10 voitures en stationnement) hormis lors d'évènements en cœur de ville

Le parti pris d'aménagement vise à optimiser l'offre de stationnement en concentrant les aires dédiées afin de guider l'automobiliste sur des lieux précis tout en libérant l'espace public afin de mettre en valeur le patrimoine, les commerces et services du centre ville.

Le projet global sur le Tour de Ville porterait sur une offre de 320 places (première estimation à affiner dans le cadre de la phase 3 de l'étude) soit un déficit d'environ 40 places.

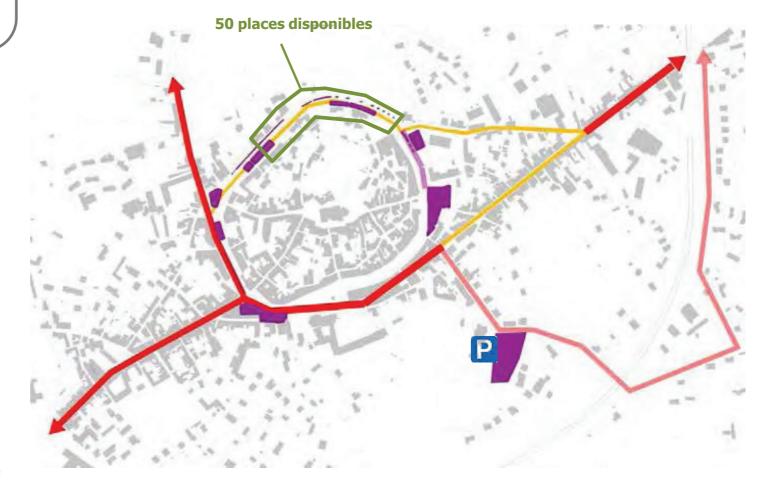
Ce dernier est compensé par les pratiques actuelles sur le Tour de Ville (50 à 60 places disponibles en journée).

Des adaptations, extensions de la zone bleue devront être également proposées afin d'assurer une rotation optimale au sein du Tour de Ville, notamment place Général de Gaulle et au droit des commerces.

<u>Et lors d'événements en cœur de ville (marché, fête foraine ...) ? En saison estivale ?</u>

Le parking du Foirail jouera un rôle prépondérant de par sa grande capacité et son faible usage au quotidien (hors marché et évènements en cœur de ville).

Ce dernier doit être néanmoins optimisé tant en terme de signalétique, à partir des entrées de ville, qu'en terme d'accessibilité vis-à-vis du centre ville (lisibilité des cheminements piétons depuis le Foirail vers le cœur de ville).



Quels impacts sur les cheminements modes doux ?

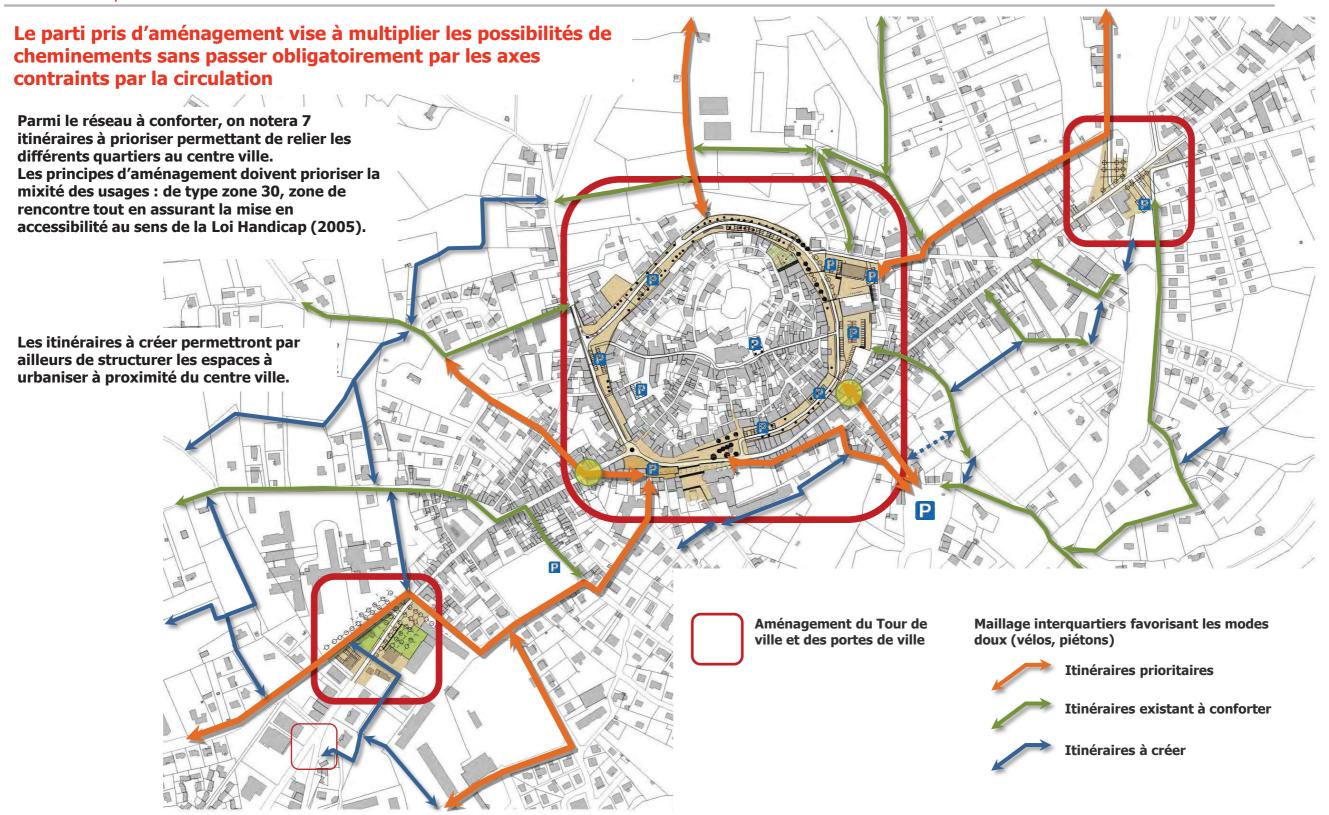


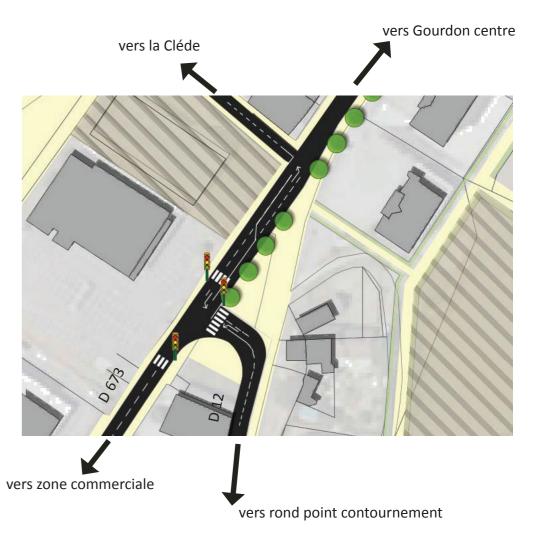


Schéma global de déplacements quelles interactions avec le projet global ?

- 1 clarifier un croisement en entrée de ville
- 2 marquer les entrées dans la ville
- 3 favoriser la traversée de Gourdon par le tour de ville nord pour réduire les nuisances liées à circulation sur le tour de ville sud plus contraint et plus commerçant, restructurer les espaces publics du tour de ville

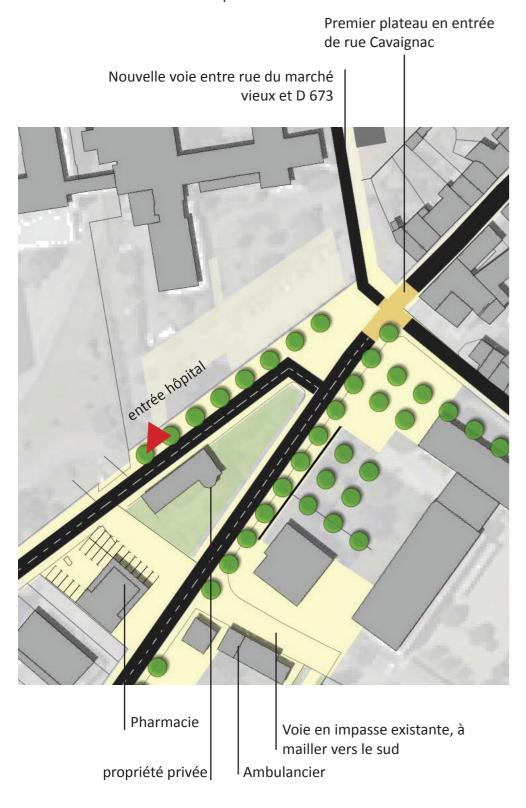
1 - Carrefour leader Price, priorité donnée à la rd 673 :

- évoluer vers un carrefour en T
- gérer les flux avec des feux tricolores
- éviter les remontées de file avec la mise en place de tourne à gauche, vers la zone commerciale, le contournement et la Clède



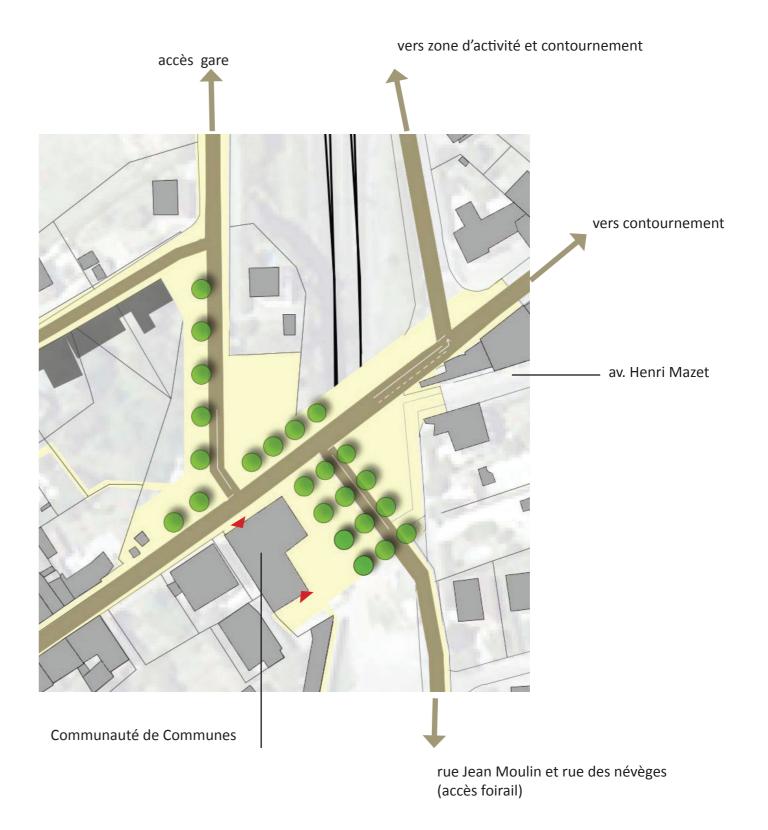
2 - la place de l'hôpital, marque l'entrée dans le coeur de Gourdon

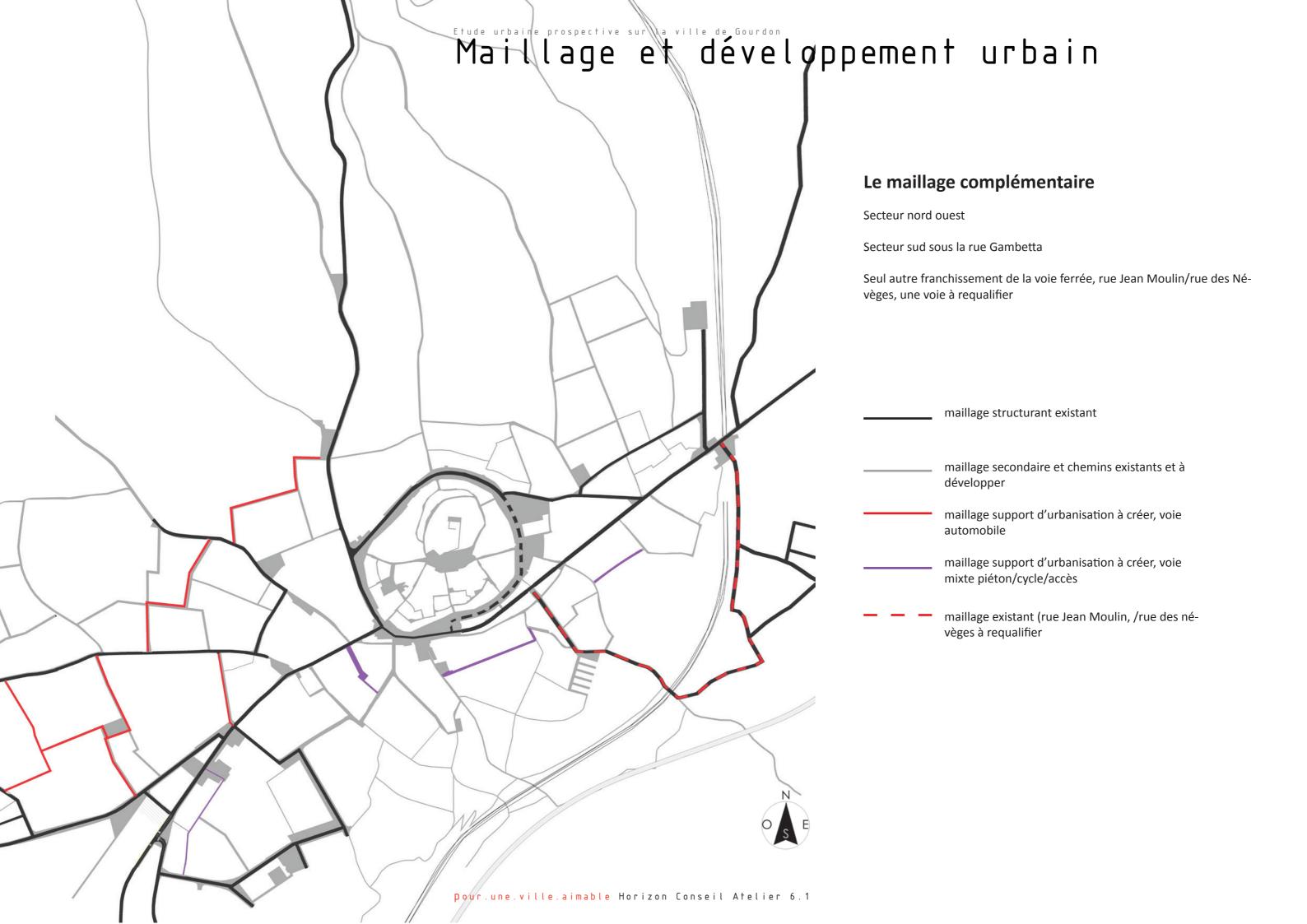
- croisement D1/D673 évoluer vers un croisement en T, plus lisible
- définir et requalifier un périmètre qui réunit les parvis d'équipements, services et commerces
 - intégrer les débouchés des voies nouvelles
 - conforter la trame des plantations



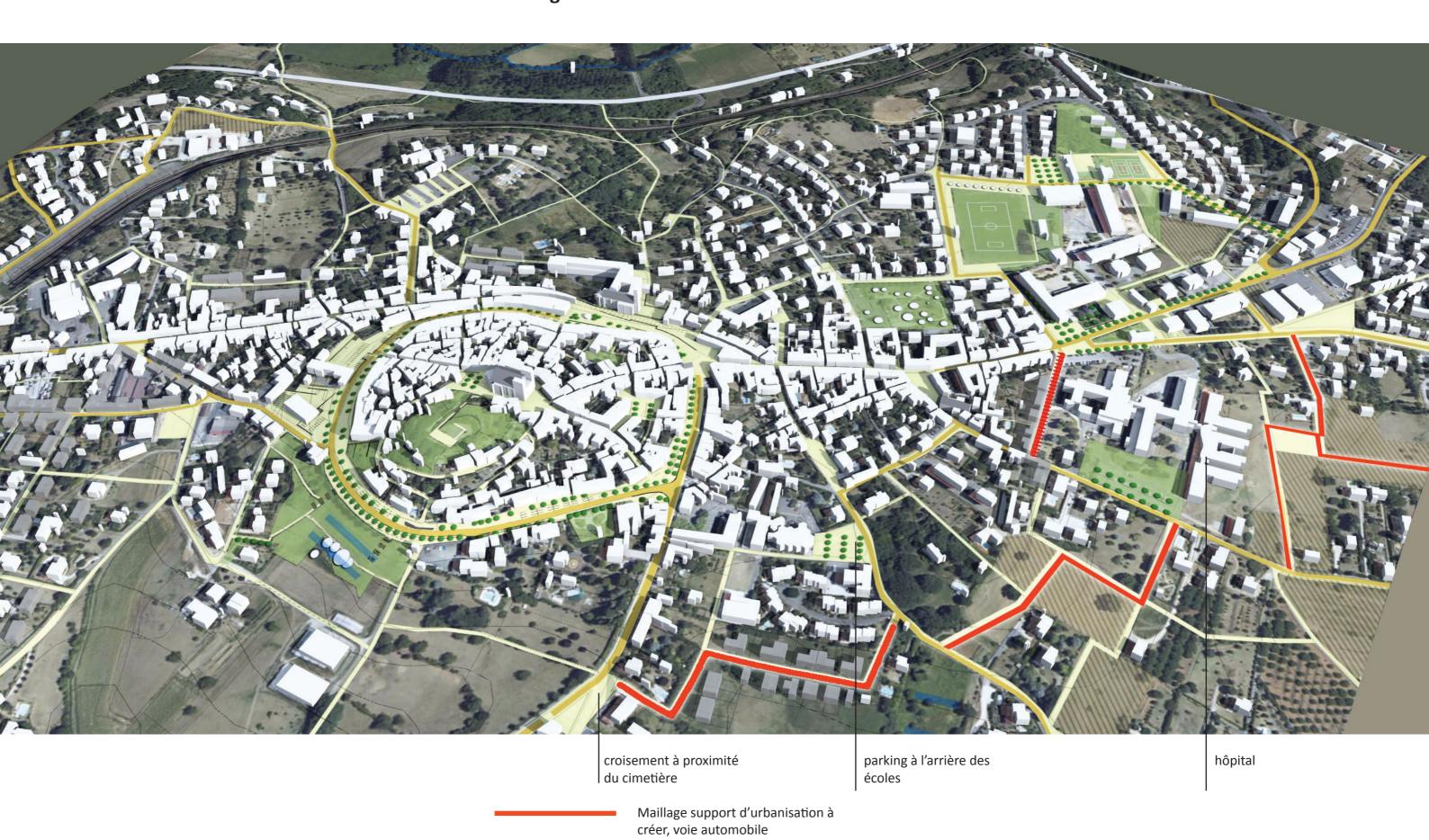
2 - la place de la Communauté de Communes, marque l'autre entrée dans Gourdon

- requalifier le parking d'un équipement majeur
- les flux de l'avenue Henri Mazet ramenés vers le sud de la place
- inclure le débouché de l'avenue de la gare



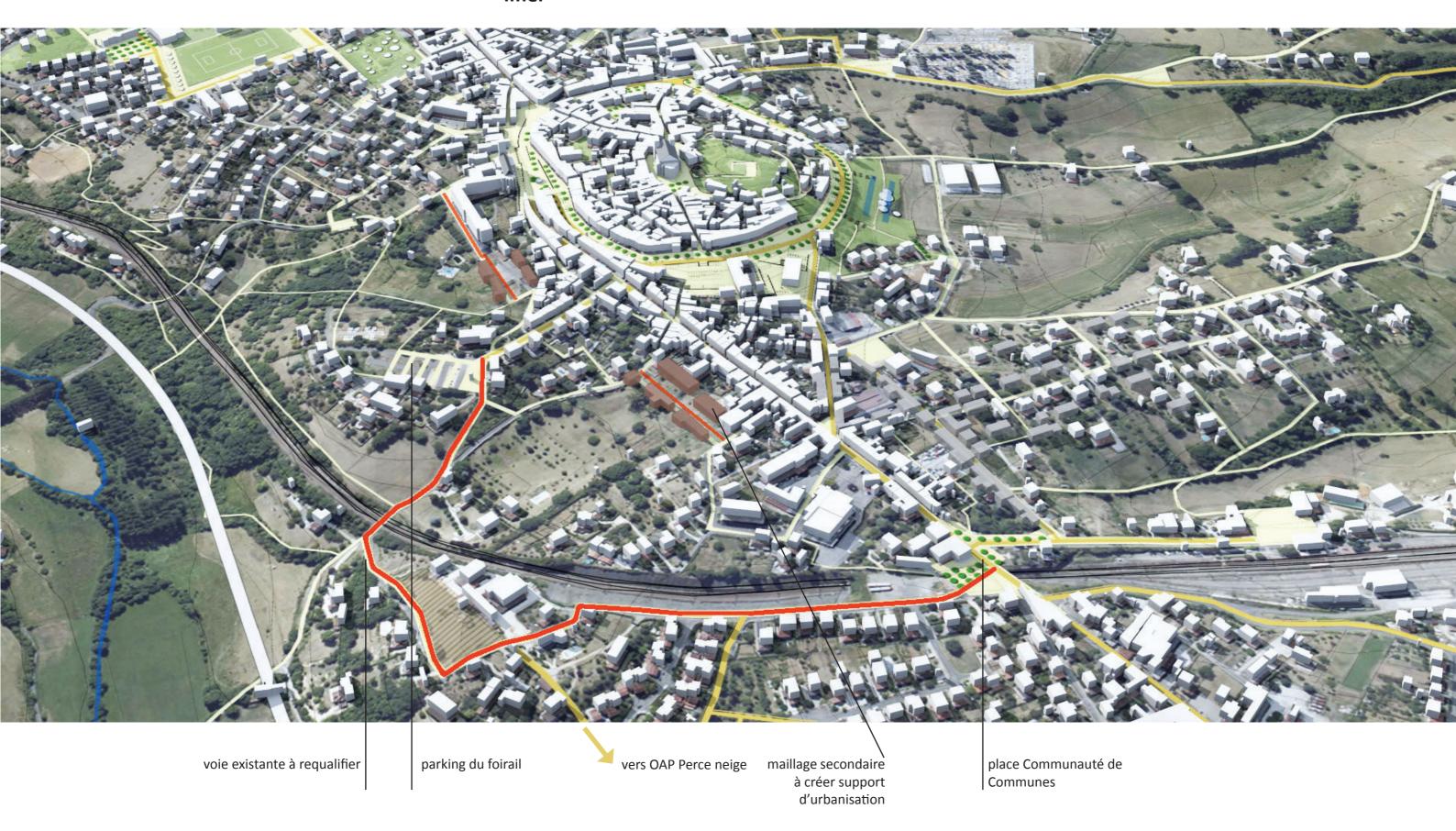


Maillage nord ouest



Pour.une.ville.aimable Horizon Conseil Atelier 6.1

Seul autre franchissement de la voie ferrée : rue Jean Moulin/rue des Névèges, une voie à requalifier





Au nord : des habitations qui jouent avec la pente et le vallon, une voie qui améliore le maillage entre route de Sarlat et grands équipements



espaces verts de rétention pour le secteur nord ouest

> un vallon en prolongement de l'espace public

voie de maillage secondaire à créer

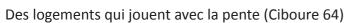
ouverture visuelle en coeur d'îlot vers le vallon

ouverture visuelle vers le vallon depuis la route du Mont Saint Jean

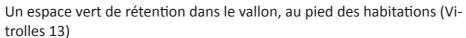




Typologie de référence pour la voie de maillage nord (Vianne 47)







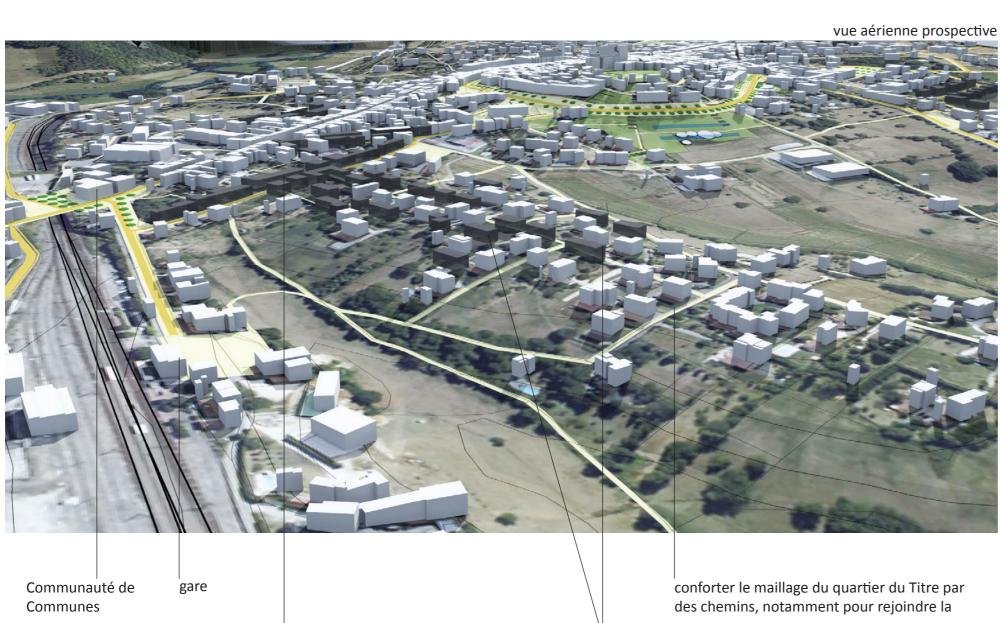


Coeur d'ilôt ouvert (Langouet 35)





Avenue et rue des Pargueminiers, quartier du titre : un gisement important de logements potentiels à proximité de la gare



vue aérienne de l'existant

avenue des Pargueminiers, un vrai quartier à développer :

- front de rue
- coeurs d'ilôts
- espaces publics

gare

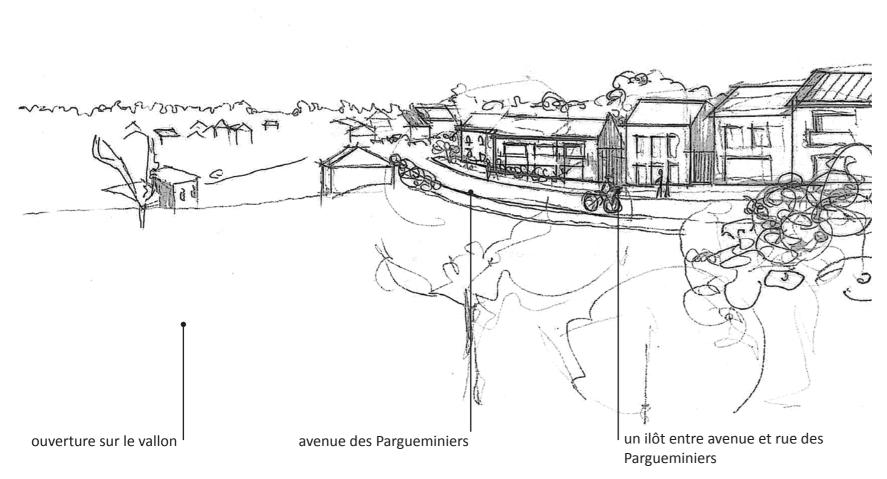
potentiel de densification du quartier du titre, en s'appuyant sur les attentes des propriétaires : intention d'agrandir, division parcellaire, accueil de proches

le quartier du Titre actuellement, un tissu très lâche, entre la gare et le centre

une opération avec maison de ville (habitat social)

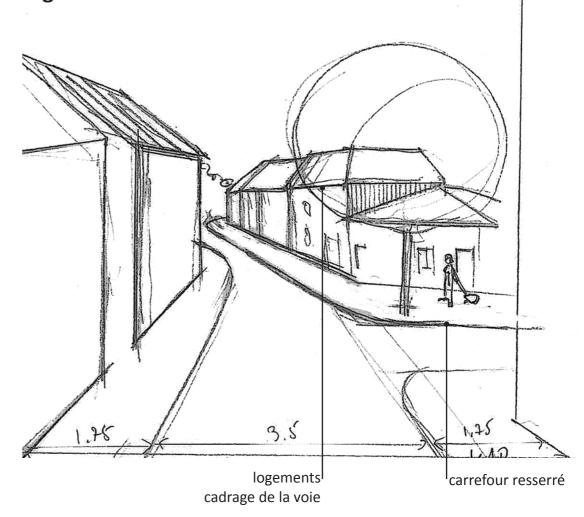
une combe très profonde à laisser libre de construction, mais y développer les chemins, dans la continuité des itinéraires de promenade et pour les déplacements quotidiens

Avenue des Pargueminiers : développer une façade sud et rester ouvert sur le vallon













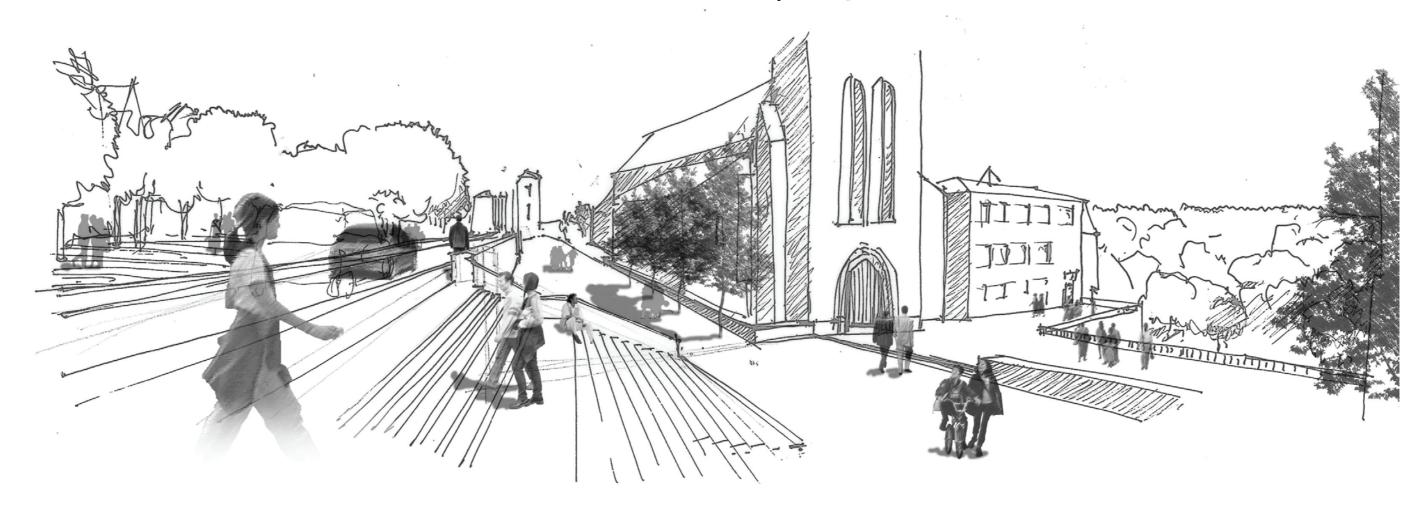


Ramener en amont du kiosque la jonction entre le boulevard Docteur Cabanes et l'avenue Gambetta permet de libérer au pied de la butte, du kiosque jusqu'à la rue du Majou, un large espace public. Un espace public emblématique à l'échelle du gourdon du XXI^{éme} siècle.

Un grand escalier permet de passer de la butte au parvis des Cordeliers facilement, les terrasses se succèdent jusqu'au quai des Cordeliers qui prolonge l'aménagement.



Mettre en relation tour de ville, parvis des Cordeliers et vallon du Bléou





Promenade dans Gourdon, entre kiosque et rue du Majou







L'accès vers la rue Bertrand de Gourdon



Tour de ville sud : valoriser commerces et patrimoine bâti





photo de l'existant

Sur ce secteur d'une largeur moyenne de 21 mètres, la réduction de la voie à 4 m et la gestion du stationnement en modules de 6 places, permettront de libérer les trottoirs pour les terrasses, piétons et rampes d'accès.

Déporter la voie vers l'extérieur pour créer un effet socle et un recul vis à vis de la butte





Espaces publics en coeur médiéval,

concentrer les efforts sur l'animation des espaces publics

une parcelle en friche, dans la perspective de la rue des Pargueminiers, un projet de lieu public (café restaurant...) en terrasses invitera à la visite de la butte

ouvrir les jardins de la butte

pour valoriser les logements sans jardins ni terrasses, mettre à disposition des habitants des jardins sur la parcelle communale sous le tour de ville nord

la place sera prochainement fermée au stationnement, l'occasion d'y développer les commerces vers l'espace public, terrasses et devantures

Place Noël Poujade, une place dont la vitalité pourra être soutenue par un réaménagement qui canalise la voiture

rue du Majou, une démarche de dynamisation des activités artisanales et commerçantes est en cours. L'amélioration des espaces publics en tour de ville incitera à la visite de cette rue, porte d'entrée dans la butte

jardins Zig Zag, une initiative à poursuivre

Les jardins de la butte



jardin en friche à valoriser

Renforcer l'attractivité des jardins de la butte : belvédère et jeux d'enfants

Aménagements de jardins temporaires sur espaces publics

Placette - point bas : potentiel de valorisation de l'eau de ruissellement



Jeux d'eau à Termes (11) - Agence Urbane



Festival Lausanne Jardin 2009 - jardins temporaires dans la ville

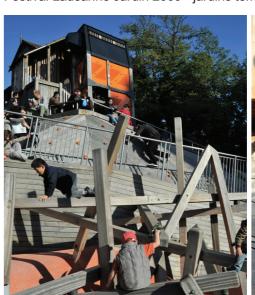




Un jardin permanent : Les jardins du Paradis - CORDES/CIEL (81) - Ossart/Maurière Aménagement et belvédère de la tour - VALROS (34)









Chateau de jeux - Paris Belleville (75) - Agence Base

Avenue Cavaignac : un profil contraint, des solutions transversales

vers école Daniel Roques vers square Dannaud vers square Dannaud vers école Frescaty Saisir les opportunités d'acquisition qui «ouvrent» et aèrent l'avenue Favoriser les commerces en angle, avec Séquencer l'avenue, avec des sections à un accès sur les rues perpendiculaires à priorité piétonnes l'avenue Cavaignac place de l'église Saint Siméon, un lieu patrimonial à valoriser

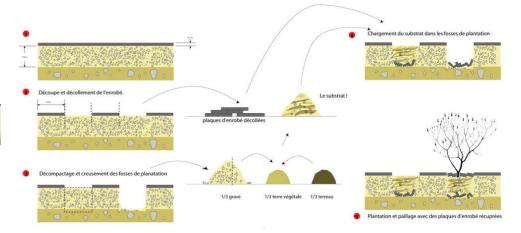
Secteur des grands équipements



Désenrober la rue



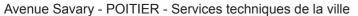
Vue de la D 673 au carrefour de l'hopital et du Lycée. Les espaces minéraux sont replantés. Extension de l'espace public par décroutage des zones en enrobé remplacés par des revêtement de structure plus perméable tel que pavés drainants, stabilisés ou concassés enherbés.











Politique de suppression de l'usage des herbicides et pesticides : transformation des surfaces minérales en surfaces engazonnées à faible entretien. Ici, décapage de l'enrobé existant sur toute la surface du trottoir et remplacement par un stabilisé permettant le développement racinaire des arbres d'alignement et par un mélange terre pierre enherbé (ou concassé enherbé).





Parking - BOERENHOL - WAGON Landscaping

Création d'un jardin par découpage de l'enrobé, décaissement de la structure et remplacement par un sol reconstitué avec les déblais. Plantation d'essences résistantes à la sécheresse de type rudérales (plantes spontanées des friches et décombres).





Les vallons de ville



Valorisation du jardin des cordeliers

Plantation de vergers dans les anciens jardins

entretien des boisements et maitrise de l'enfrichement

création de rétentions en points bas

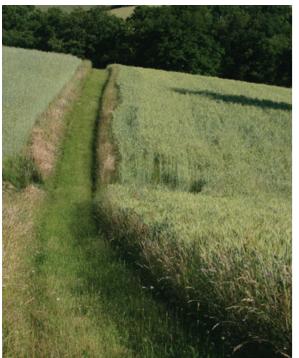
Valorisation des belvédères sur le Bléou

Liaison douces interquartier et aménagements de parcours sports et loisirs

Franchissements vers le Bléou à aménager



Aménagement de zone humide favorable à la biodiversité au parc de l'île saint germain (92)









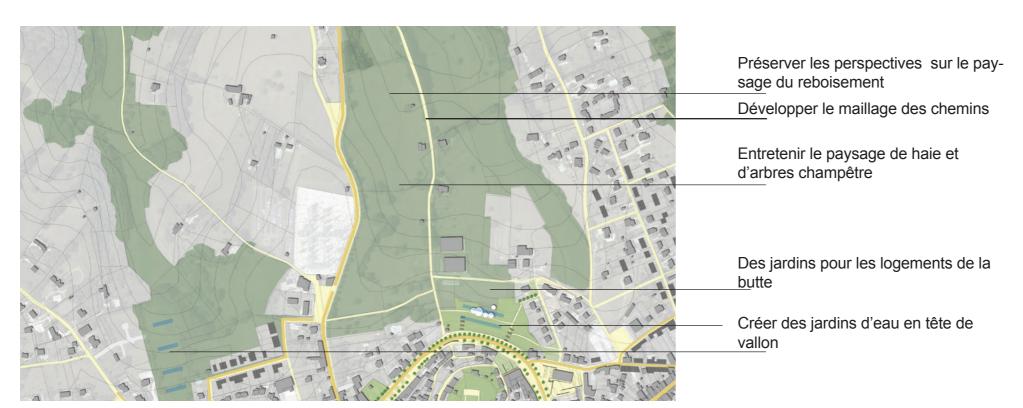
Développer une hiérarchie des chemins : chemins tondus, d'utilisation ponctuelle

chemins plantés traditionnels - exemple à Gourdon. Revêtement de type Ecovoie ou glorit favorisant les usages cyclo.

Les vallons agricoles



Remodelage du bassin existant et aménagements de chemins et de gradine sous le grand belvédère. Un endroit où se re rafraichir les pieds après une randonnée...





Lavoir/ Abreuvoir ancien en enceinte de bourg à Touget (32)



Musée Jacques CHIRAC - Saran (45) - Desvignes/Dalnoky

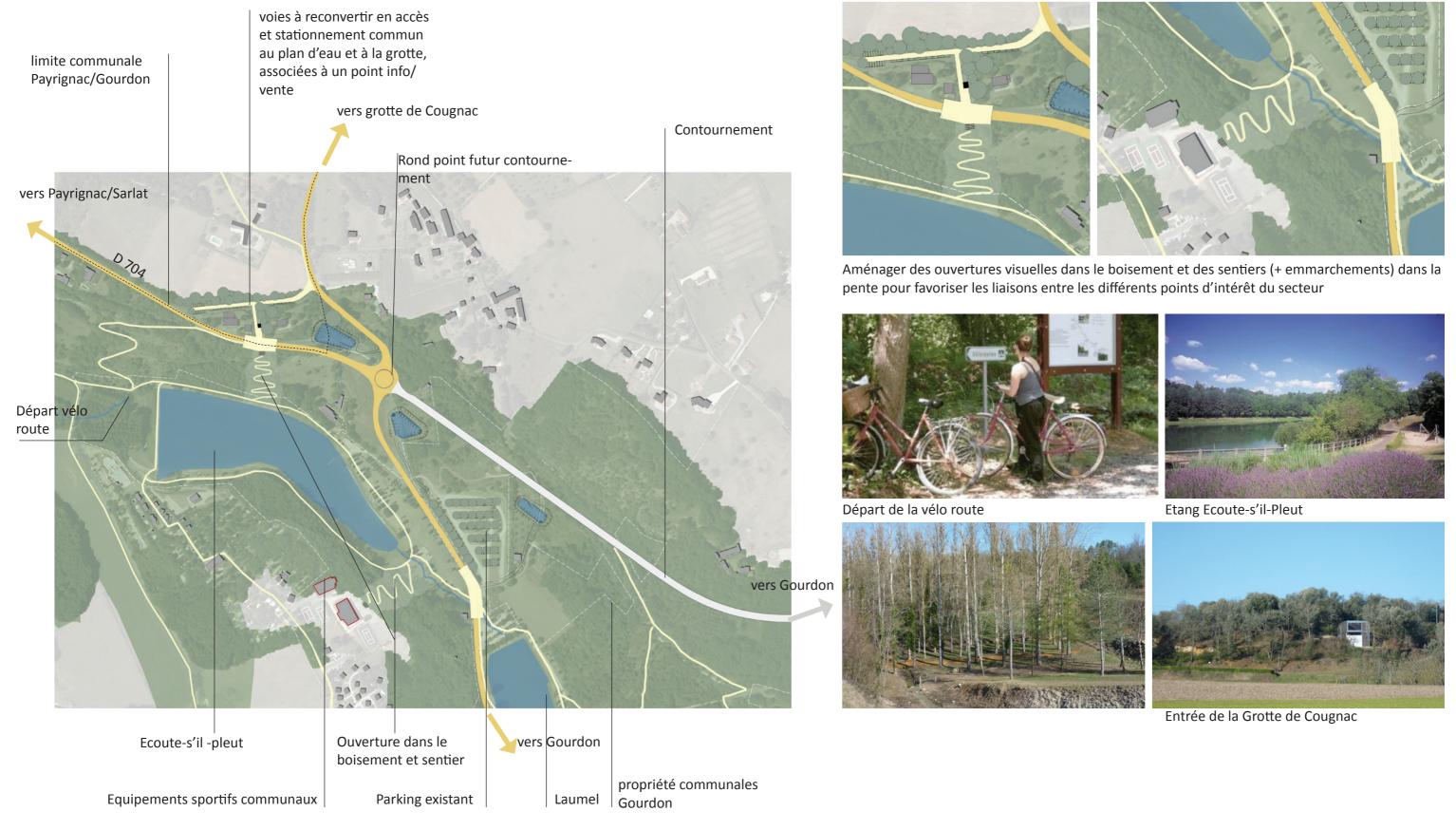


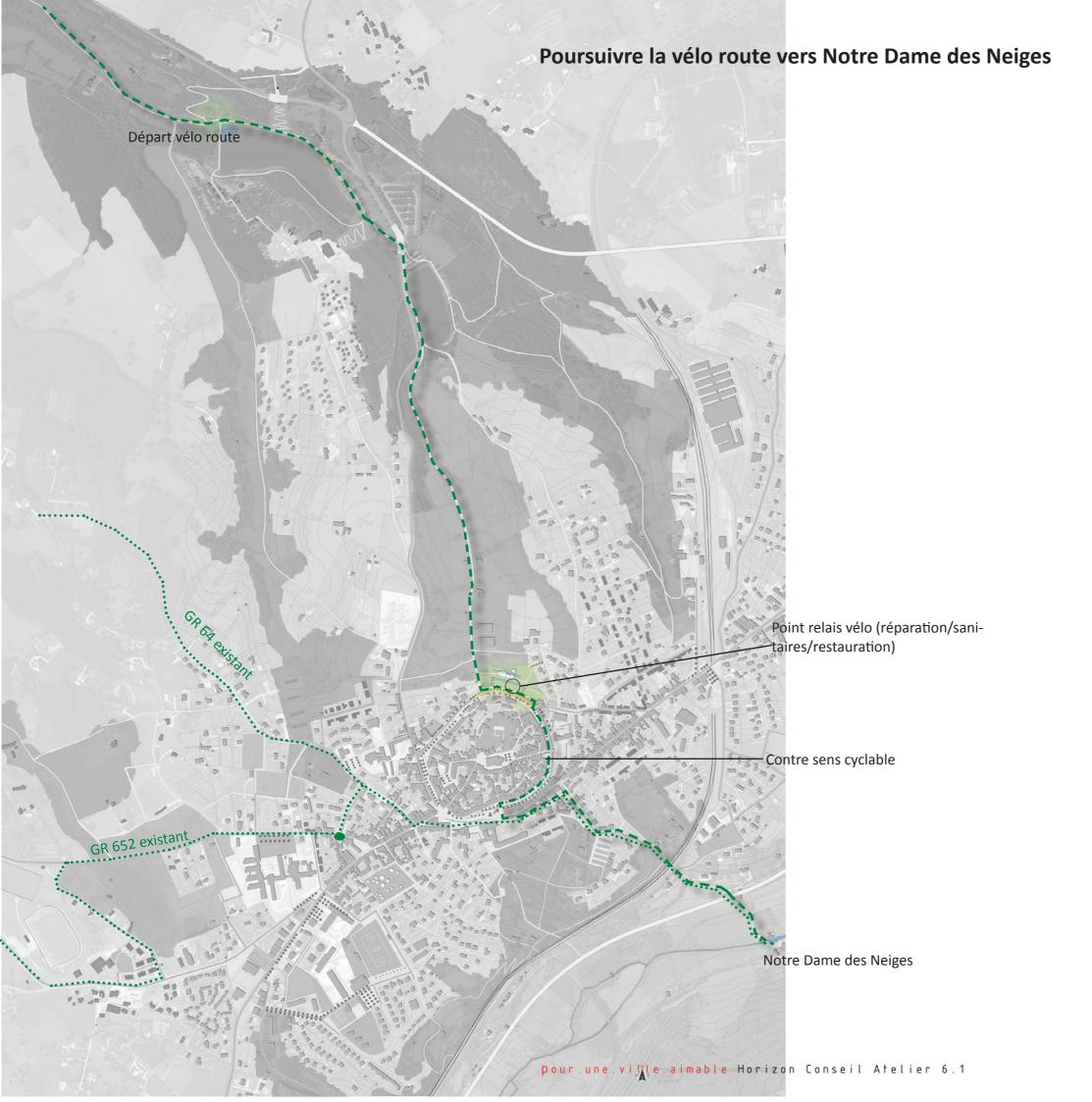
Lagunage et phyto-épuration - HARNES (62) Agence Paysages

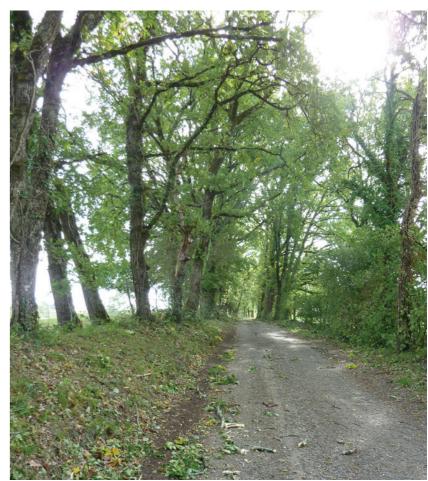
Versant nord, vers Ecoute S'Il Pleut



Base de loisirs, de pêche et grotte de Cougnac















Quel programme d'actions?

