

TOURS & SAINT-PIERRE DES CORPS : ET SI L'AUTOROUTE A10 OUVRAIT LE(S) PASSAGE(S) URBAIN(S) ?

BRIEF SYNTHETIQUE : le thème, les enjeux, le concours Document réalisé par l'Institut pour la ville en mouvement

Comment redynamiser les connexions à l'échelle de l'agglomération tourangelle et entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps tout en maintenant la fonctionnalité de l'autoroute A10 qui traverse l'agglomération en accueillant un trafic national et local ?

Appel à idées - ouvert, public et international - suivi d'un workshop pour des équipes multidisciplinaires âgées de moins de quarante ans dont un membre au moins est qualifié en conception urbaine

- 1) Le concours « et si l'autoroute A10 ouvrait le(s) passage(s) urbain(s) ? » est un appel pour des projets d'idées aux échelles urbaine et architecturale sur le thème des passages. « L'urbanisme de zonage, la mono-fonctionnalité des grandes infrastructures ont contribué à créer de nouvelles frontières, parfois infranchissables, particulièrement pour les plus vulnérables (piétons, enfants, personnes âgées, pauvres, étrangers). Quels types de nouveaux passages comme raccourcis, espaces de transition peuvent-être créés pour faciliter l'accès à différents pôles urbains, alors même que les citadins demandent plus de qualité, plus d'attention aux besoins individuels, un plus grand caractère de l'espace urbain, en particulier à pied, des accès à la ville plus rapides et plus commodes ». (Extrait de la brochure Passages, IVM, janvier 2014).
- 2) Le concours est destiné à des équipes d'au moins deux personnes, dont une au moins est qualifiée en conception urbaine (architecte, urbaniste, paysagiste...). Tous les membres de l'équipe doivent être âgés de moins de 40 ans à la date limite de dépôt des candidatures (20 mars 2015). La pluridisciplinarité au sein de l'équipe (urbanistes, paysagistes, chercheurs, artistes, etc.) doit être recherchée.
- 3) La communauté d'agglomération Tours(s)plus et VINCI Autoroutes s'inscrivent dans le programme «Passages, Espaces de transition pour la ville du 21e siècle» piloté par l'IVM. Ils ont confié à l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours (ATU) le soin d'organiser le concours international.
- 4) Le concours est ouvert, public et international.
- 5) Le concours est lancé pour obtenir des scénarios innovants qui redynamisent les connexions au sein de l'agglomération tourentre Tours et St-Pierre-des-Corps tout en maintenant la fonctionnalité de l'autoroute A10.

Cette autoroute traverse l'agglomération de Tours, en accueillant un trafic national et un trafic local. Ces usages sont destinés à perdurer dans le temps, l'idée d'un contournement autoroutier ayant été abandonnée.

L'aire de réflexion porte sur le corridor de l'autoroute A10 (formé par l'autoroute A10 et l'avenue Georges Pompidou) entre Tours & St-Pierre-des-Corps, sur une section située entre la rue des Ateliers et le Cher, tant sur l'autoroute, ses abords, que sur ses franchissements inférieurs et supérieurs. Les équipes devront impérativement s'attacher à prendre en compte cette échelle, dans son contexte urbain, incluant les quartiers environnants, et les usages à favoriser, notamment en termes de mobilité alternative à la voiture. Elles seront appelées à être force de proposition, y compris sur l'infrastructure elle-même. À l'intérieur de cet espace de plus d'un kilomètre de long, le second objectif est de retenir une proposition d'intervention qui sera approfondie ultérieurement. Par conséquent, outre la nécessaire réflexion à l'échelle globale, est également attendue une proposition précise de Passage(s). La proposition, que le lauréat pourra être appelé à développer, portera sur le secteur situé au croisement de l'autoroute et des voies ferrées, conformément au plan ci-dessous. Ce projet doit permettre d'enclencher un processus de reconquête urbaine de long terme, dans lequel l'ensemble des acteurs du site seront appelés à s'engager, sur la totalité de la traversée urbaine de l'infrastructure.

- 6) Les informations sur le concours, les inscriptions, le téléchargement du dossier de site et l'envoi des dossiers de candidatures se font sur le site officiel du concours http://passagestours.atu37.org
- 7) Le concours est une procédure en deux étapes.

Phase 1 - pré-sélection : les équipes envoient un dossier de candidature A3 horizontal de 6 pages en anglais ou en français comprenant la présentation de la composition de l'équipe, une note d'intérêt et de compréhension du sujet, des références sur les Passages en milieu urbain en relation avec la démarche et le point de vue qu'ils souhaitent développer. Une commission d'experts examine les candidatures et retient 7 équipes.

Phase 2 - workshop: les 7 équipes sélectionnées à l'issue de la première phase sont invitées à participer à un workshop in situ afin de développer leurs idées et leurs projets à partir du contexte et en interaction avec les acteurs locaux (villes, agglomération, experts, habitants, centres commerciaux et d'activités).

A l'issue du workshop, chaque projet est présenté lors d'une séance de restitution au cours de laquelle les équipes s'attachent à faire comprendre les enjeux et modalités de leur proposition de passages.

Pendant les trois semaines qui suivront l'atelier, les équipes mettent en forme leur projet et envoient une version finale composée d'un livret explicatif (15 pages max.), de deux panneaux format A0 et d'un résumé (4000 signes max.) à l'adresse suivante : passagestours@atu37.org Un jury international composé de 9 membres se réunit pour analyser les 7 projets finaux et désigner le projet lauréat.

- 8) Chaque équipe retenue pour participer à l'atelier et ayant remis les rendus attendus reçoit une rémunération de 1.500€ TTC et ses frais de transport, repas et hébergement sont pris en charge par les organisateurs.
- 9) L'équipe lauréate du concours reçoit un prix de 10.000 € TTC, lui permettant de réaliser l'ensemble des missions de conception de son projet. La mise en œuvre de son projet sur le site identifié ne pourra, en 2016, excéder 100.000 € TTC.
- 10) Les projets des équipes sélectionnées seront publiés sur le site Internet du concours http://passagestours.atu37.org et un temps de valorisation du concours est programmé à l'automne 2015 à Tours & St-Pierre-des-Corps. L'IVM présentera par ailleurs le processus et les résultats du concours lors de conférences internationales, sur le site www.passages-ivm.com et dans le cadre d'expositions et d'événements publics en 2015 et 2016.

Et si l'autoroute A10 ouvrait le(s) passage(s) urbain(s)?

Calendrier et jury

CALENDRIER

Phase 1: pré-sélection

20 janvier 2015: ouverture du concours sur le site internet http://passagestours.atu37.org avec la présentation du site, du processus et la mise à disposition de tous les documents permettant aux participant de préparer leur dossier de candidature.

20 janvier-15 février 2015 : forum de question sur le site Internet du concours. Les réponses sont mises en ligne au fur et à mesure et au plus tard le 02 mars 2015

20 mars 2015 (minuit heure de Paris) : Date limite des candidatures à l'adresse : passagestours@atu37.org

10 avril 2015 au plus tard: annonce des 7 équipes sélectionnées pour le workshop

Phase 2 : atelier in situ avec les 7 équipes sélectionnées : du 28 mai au lundi 1 juin 2015

J1 - Jeudi 28 mai 2015 : visite de site, rencontre avec les acteurs locaux et début de l'atelier

J2, J3 et J4: vendredi 29, samedi 30 et dimanche 31 mai 2015: workshop

J5: lundi 1 juin 2015: restitution publique

Jury final

22 juin 2015: rendus finaux 29 juin 2015: jury international

30 juin 2015 : annonce de l'équipe lauréate

COACH ET JURY

Un coach est présent durant les 5 jours de l'atelier. Doté d'une expérience en management de workshop d'architecture et d'urbanisme similaires (Europan, enseignement...) et d'une culture internationale, le coach a pour mission :

- d'aider les équipes à s'approprier les objectifs du programme Passages et assurer leur bonne prise en compte dans les projets,
- d'aider les équipes à rendre communicables leurs idées
- de rendre compte au jury des démarches des projets des équipes et de leur adéquation au thème général du concours et à la philosophie du programme Passages,
- Il est également expert et présent durant le jury final le 29 juin 2015.

Coach : **Jens Metz,** architecte, Kleine Metz Architekten, enseignant Cottbus School of Architecture - Berlin (DE). Jens Metz est architecte et urbaniste à Berlin (DE). Il a fondé plattformberlin à Paris (FR) en 1999 et est aujourd'hui co-directeur de Kleine Metz Architekten, agence aux projets variés avec des réalisations et des concours remportés dans toute l'Europe. Il enseigne également à l'Ecole d'Architecture de Cottbus (DE) et est membre de la commission technique d'Europan Europe.

LE JURY

Laurent Bresson (FR), Directeur du Développement des Territoires (DDT) : en poste en Indre-et-Loire depuis 2013, Laurent Bresson représente l'Etat français, propriétaire de l'autoroute A10.

Philippe Briand (FR), Président de la Communauté d'agglomération Tour(s)plus, Maire de Saint-Cyr-sur-Loire depuis 1989, Philippe BRIAND préside la Communauté d'agglomération de Tours depuis avril 2014. Il est député depuis 1993, et devient questeur de l'assemblée nationale en 2007.

Serge Babary (FR), Maire de Tours : ancien président de la chambre de commerce et d'industrie du département d'Indre-et-Loire, Serge BABARY a été élu maire de Tours en avril 2014. Depuis cette date, il est également vice-président de la Communauté d'agglomération de Tours, en charge du développement économique.

Marie-France Beaufils (FR), Maire de Saint-Pierre-des-Corps : Marie-France BEAUFILS est maire de Saint-Pierre-des-Corps depuis 1983. Elle est aussi sénatrice depuis 2001 et Vice-présidente de la Communauté d'agglomération depuis 1999, dont elle a en charge les équipements sportifs depuis avril 2014.

Frédéric Bonnet (FR), architecte, directeur associé d'Obras, enseignant à l'Ecole Nationale Supérieure d'architecture de Marne la Vallée, co-directeur du Diplôme spécial d'architecture, et président du corps des Architectes-conseils de l'Etat. Lauréat du Grand Prix de l'Urbanisme 2014, il a été reconnu pour sa capacité à « œuvrer sur tous les territoires, y compris les plus défavorisés, et à toutes les échelles de l'urbanisme : penser la nature comme outil de recomposition de l'urbani, apporter des réponses talentueuses, sobres et stratégiques adaptées à l'évolution du contexte de l'urbanisme, notamment en temps de crise ».

André Broto (FR), Directeur de la stratégie et de la prospective, VINCI Autoroutes Ancien élève de l'École polytechnique et ingénieur civil des Ponts et Chaussées, il est entré en 1990 chez Cofiroute qui a conçu, construit, financé l'autoroute A10 et qui l'exploite encore aujourd'hui. D'abord Directeur de la construction, il est actuellement Directeur de la Stratégie de VINCI Autoroutes et notamment membre du think tank de l'URF (Union routière de France), de l'AIPCR (Association internationale permanente des congrès de la route) et de l'IDRRIM (Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité).

Aglaëe Degros (NL), Architecte, cofondatrice d'Artgineering, bureau d'urbanisme basé à Rotterdam (NL). A partir de l'observation précise de faits territoriaux existants, l'agence se situe au point de rencontre entre la production spatiale, sociale et culturelle de l'espace. Aglaée Degros est également membre du conseil scientifique d'Europan Europe et enseignante dans diverses académies et universités aux Pays Bas et en Autriche.

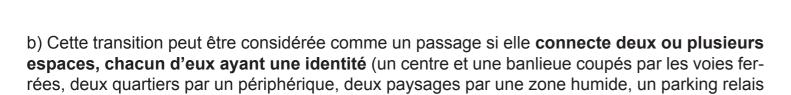
Carles Llop (SP), Architecte urbaniste, directeur du département d'urbanisme et de planification urbaine et régionale de l'université polytechnique de Catalogne, membre du collectif d'architectes Jornet_Llop_Pastor. Il a reçu le Prix national de la planification du Ministère du Logement de l'Espagne en 2010, le Prix européen pour le développement urbain 2010 ainsi que Prix de la Biennale d'Architecture XI d'Espagne. Membre du comité d'experts du programme Passages et responsable des deux concours à Barcelone.

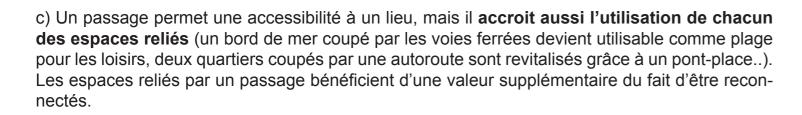
Didier Rebois (FR), architecte, Secrétaire Général du concours d'architecture Europan et enseignant en Master à l'École d'architecture de Paris-la-Villette, Didier Rebois est par ailleurs chercheur au sein du laboratoire GERPHAU à Paris. Sa recherche porte notamment sur les rythmes dans la ville, les rapports entre nature et architecture et l'impact des nouvelles mobilités dans les projets urbains. Didier Rebois a été commissaire des expositions de l'IVM «Bouge l'architecture! Villes et mobilités » et « La Rue est à nous… tous ».

Thème général

et une station de tramway).

a) Un passage est la **traversée d'une limite ou d'un obstacle** (traverser une frontière ou un îlot, passer au-dessus d'une rivière ou à travers un tunnel, etc.).























e) Un passage n'est pas une connexion principale. **C'est très souvent une alternative, un raccourci,** ou une manière originale de traverser une limite. Son rôle n'est pas secondaire, mais parallèle au réseau des rues et routes principales.

f) Un passage n'est pas un couloir autonome, mais peut être relié à d'autres passages ou à d'autres espaces de mobilité, créant un réseau.

Un passage permet une qualification comme espace de vie sociale augmentant les porosités à travers les frontières ou les limites urbaines. Dans les villes historiques, sans moyen de déplacement motorisé, les passages étaient très nombreux. Mais la question actuelle est la suivante : est-il possible de créer, par des passages, une porosité et une accessibilité alternative de l'espace urbain contemporain ?









Les dessous délaissés ou mal traités des infrastructures routières en milieu urbain

Dans les villes modernes, les réseaux de transit autoroutiers ou ferroviaires ont permis l'accessibilité motorisée rapide dans les centres depuis la périphérie ou le territoire.

Mais leurs implantations et leurs structures ont bien souvent clivé les quartiers qu'ils traversaient. La conséquence en est de nombreuses ruptures des continuités urbaines à l'échelle de proximité.

Lorsqu'ils sont en viaducs, ces réseaux ont laissé surgir un paysage peu amène en dessous, souvent envahi par le parking automobile.

Si ces voiries sont en terre-plein renforçant l'imperméabilité de la limite, souvent les usagers se connectent aux quartiers séparés à travers des "passages"; mais ils sont bien souvent réduits à un espace minimal, peu "confortable" et non urbain.

Dessous de réseaux glauques qui n'incitent pas à la traversée





Dessous encombrés de parkings





Des dessous d'autoroutes envahis par le bâti





Des réseaux en terre-pleins traversables à travers passages étroits et sans urbanité





Les enjeux de passages

QUEL TYPE DE PASSAGE CONTEMPORAIN POUR CRÉER UNE RELIANCE ENTRE DES QUARTIERS DE LA VILLE AU TRAVERS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSIT?

Si certaines villes dans les années 2000 ont fait le choix de démolir leurs autoroutes aériennes soit en les mettant en tunnel, soit en les déviant hors du centre, aujourd'hui, elles ont tendance, pour des raisons économiques mais pas seulement, à repenser autrement l'insertion de ces infrastructures indispensables dans le contexte urbain.

Comment alors, sans détruire, relier les espaces isolés ? Comment améliorer la continuité des mobilités douces ? Comment faire de ces passages des lieux dynamiques ?

Démolition d'autoroutes urbaines dans des villes « riches » de Boston et Séoul







Requalifier le passage par la matière





(Porteus Link, Londres, UK)

« Mise en art » des passages pour créer une ambiance grâce à la couleur, la lumière





Traitement paysager pour compenser la dominante minérale du réseau





Apparition d'usages urbains spontanés sous les autoroutes (marchés, restaurants ambulants...)





Utilisation du dessous de l'autoroute pour des activités sportives (terrain de boxe, de football ou centre de skate)







Implantation de rues avec boutiques ou places favorisant le passage urbain





Exemple du passage urbain autour de l'autoroute A8 à Koog Aan de Zaan aux Pays-Bas par l'Agence NL Architects

Dans de rares situations, les passages sous/sur les autoroutes combinent toutes ces qualités (art, dynamiques d'usages, espaces publics), constituant de véritables pôles urbains qui jouent en rôle de connexion entre les quartiers.



FERROR STATE OF THE STATE OF TH

Avec une dimension artistique....



et de plateforme intermodale voitures vélos



Comme lieux sportifs multiples





Et aussi comme lieu du shopping grâce à une bonne connexion à la ville environnante

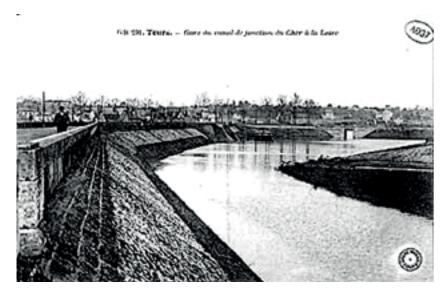




QUEL TYPE DE PASSAGE CRÉER SOUS L'AUTOROUTE A10 POUR RELIER LES VILLES DE TOURS ET SAINT-PIERRE DES CORPS?

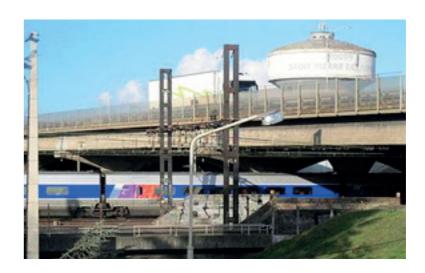
a) Le diagnostic : handicaps et atouts

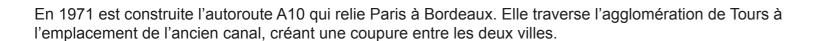
L'autoroute A10 dans sa traversée de Tours et Saint-Pierre-Des-Corps, entre Loire et Cher, reprend l'emprise d'un canal de jonction des deux rivières sur 2400 mètres, créé en 1828 à une époque où la marine fluviale était en développement. Ayant perdu son activité économique après la Première Guerre Mondiale, le canal est comblé en 1948.





Cette coupure est renforcée par le passage Est-Ouest du réseau ferroviaire desservant les deux villes, entraînant un soulèvement de l'autoroute pour franchir le chemin de fer











Pour traverser ces réseaux : deux passages étriqués et glauques

L'un pour piétons

Et l'autre pour voitures





Pour passer de l'aA10 et accéder à Tours ou Saint-Pierre-des-Corps, une seule sortie existe au nord proche de la Loire. Pourtant, dans la pratique, l'autoroute est aussi largement utilisée par les citadins comme voie de transit pour accéder aux deux villes et aux activités commerciales et industrielles la longeant.





L'autoroute est adoubée sur cette portion entre deux rives par une voirie plus urbaine - l'Avenue Georges Pompidou. Si elle passe également aussi en pont au-dessus de la voie de chemin de fer, cette avenue est majoritairement au sol (plus que l'autoroute) et dessert les quartiers résidentiels.





Deux ponts anciens ont été conservés et permettent de franchir l'autoroute par-dessus, au nord et au sud, mais sans connexion avec l'A10 : le Pont du Milieu, qui connecte deux quartiers d'habitation et le Boulevard Wagner, axe routier intense au sud reliant Tours et la zone d'activités.





Les enjeux du concours Les potentiels

b) Les potentiels

Mais malgré les handicaps liés à la coupure créée par le réseau, l'autoroute A10 qui se « soulève » pour franchir des voies ferrées, procure au réseau une perméabilité et une certaine qualité spatiale. Du côté Ouest, l'autoroute est bordée par une digue pour éviter les inondations liées à la présence des deux rivières et qui longeait autrefois le canal. Même si aujourd'hui sa fonction n'est plus aussi évidente, la conservation de la digue permet de protéger les riverains des nuisances du réseau, tout en créant une bande paysagère. Quelques brèches reliées aux axes transversaux offrent déjà des connexions.





Le tablier surélevé portés par des piles libère de grands espaces de part et d'autre de la voie ferrée, appelés les « cathédrales 1 et 2 ». Même si celles-ci sont un peu « cachées » entre la digue à l'ouest et l'Avenue Pompidou à l'est, par leur déploiement les deux cathédrales - pourtant mal reliées entre elles- représentent un potentiel spatial et urbain à exploiter. Non seulement pour créer des passages de qualité mais aussi pour y insérer des activités nouvelles (autres que le parking et les routes qui les parcourent).









Le concours passages est lancé pour obtenir des scénarios innovants qui redynamisent les connexions à l'échelle de l'agglomération tourangelle et entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps tout en maintenant la fonctionnalité de l'autoroute A10. Cette dernière traverse l'agglomération de Tours, en accueillant un trafic national et local. Ces usages sont destinés à perdurer dans le temps, l'idée d'un contournement autoroutier ayant été abandonné.

La question est : quel type de passage peut-on créer pour mieux connecter les quartiers résidentiels des deux côtés et la zone commerciale et d'activités séparés par l'autoroute?

Ce passage peut-il être en même temps un lieu urbain vivant, gérant les connexions entre mobilité rapide et mobilité douce, offrant un certain nombre d'usages et bien connecté à un environnement paysager et bâti?

L'objectif n'est pas de supprimer l'autoroute qui joue un rôle de réseau rapide à l'échelle métropolitaine, mais de profiter de son soulèvement au-dessus des voies ferrées perpendiculaires pour tisser un réseau parallèle, formant comme un "carrefour urbain" de liaisons douces permettant le passage entre les différentes parties et fonctions des deux villes qui l'environnent.

Seul franchissement de l'A10 entre les deux rivières au niveau du sol, ce passage créera une meilleure porosité entre les tissus urbains et des itinéraires alternatifs.

Les enjeux du concours

Repenser la diversité et la connexion

c) Repenser la diversité et la connexion

1) Renforcer la diversité des mobilités entre les deux villes

Cette zone urbaine est **relativement bien desservie par les bus** qui utilisent les ponts au-dessus de l'A10 pour r**elier le centre de Tours à la gare TGV** (3) et à la zone commerciale (4 : Pôle Atlantes ; 5 : Ikea) et d'activités (zone industrielle et 7 parc des expositions) à Saint-Pierre-des-Corps.

Le bus dessert aussi l'avenue Georges Pompidou.

En revanche, les pistes cyclables marquent des coupures et doivent être renforcées pour effectuer ces mêmes liaisons et permettre d'accéder au bord du Cher, via la même Avenue Georges Pompidou qui est aujourd'hui partiellement cyclable.

La restructuration de l'avenue Georges Pompidou située du côté de Saint-Pierre-des-Corps peut offrir l'opportunité de penser la diversité des mobilités et en particulier relier en perpendiculaire la gare TGV, la zone industrielle et la zone commerciale.



2) Aires de réflexion et d'intervention

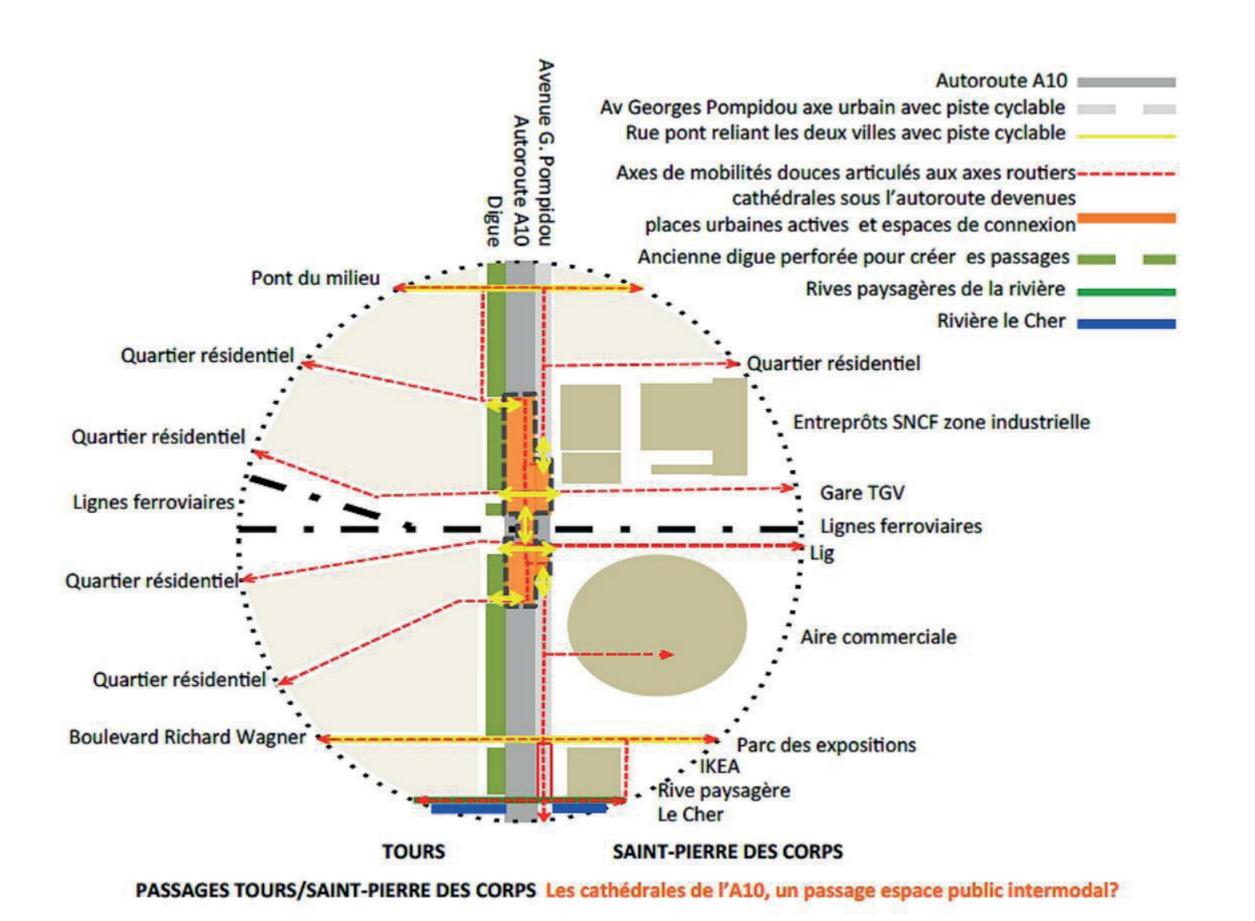
L'aire de réflexion porte sur le corridor de l'autoroute A10 (formé par l'autoroute A10 et l'avenue Georges Pompidou) entre Tours & St-Pierre-des-Corps, sur une section située entre la rue des Ateliers et le Cher, tant sur l'autoroute, ses abords, que sur ses franchissements inférieurs et supérieurs. Les équipes devront impérativement s'attacher à prendre en compte cette échelle, dans son contexte urbain, incluant les quartiers environnants, et les usages à favoriser, notamment en termes de mobilité alternative à la voiture. Elles seront appelées à être force de proposition, y compris sur l'infrastructure elle-même.

À l'intérieur de cet espace de plus d'un kilomètre de long, le second objectif est de retenir une proposition d'intervention qui sera approfondie ultérieurement. Par conséquent, outre la nécessaire réflexion à l'échelle globale, est également attendue une proposition précise de Passage(s).



La proposition, que le lauréat pourra être appelé à développer, portera sur le secteur situé au croisement de l'autoroute et des voies ferrées, conformément au plan ci-dessous.

Ce projet doit permettre d'enclencher un processus de reconquête urbaine de long terme, dans lequel l'ensemble des acteurs du site seront appelés à s'engager, sur la totalité de la traversée urbaine de l'infrastructure.



Pour faire des cathédrales sous l'autoroute un passage central entre les deux villes, il est nécessaire d'en améliorer les connexions avec les quartiers environnants en leur donnant une plus grande porosité.

Du côté de Tours, la digue a perdu son usage de protection contre les inondations. Elle fait obstacle et ne s'ouvre qu'autour de la voie ferrée.

Du côté de Saint-Pierre-des-Corps, en retrouvant le sol après avoir franchi en pont les voies ferrées, l'avenue Pompidou se raccorde aux cathédrales sous l'autoroute. Il s'agit d'en améliorer la traversée en considérant la diversité des mobilités, en particulier vers la gare TGV et la zone commerciale Atlantes.

L'enjeu est aussi de mieux raccorder les deux cathédrales pour passer de l'une à l'autre sous la voie ferrée en élargissant le passage central réservé aujourd'hui aux seules voitures. S l'accessibilité voiture est possible dans les cathédrales, la fonction parking voitures et camions, actuellement dominante, doit être diminuée pour favoriser la cohabitation entre les différents modes de transport.

L'ensemble de ces actions sur les mobilités doit être l'occasion d'une **requalification spatiale** de l'espace des réseaux comme espace public

3) Doter d'urbanité le passage sous l'autoroute

Si un passage relie plusieurs lieux séparés par une limite ou un obstacle, sa qualité comme lieu dépend de sa capacité à **générer des usages spécifiques reliés à sa fonction de passage.**

Ainsi, les deux cathédrales de l'autoroute - une fois rendus plus accessibles - offrent, par leur taille et la qualité potentielle de leurs espaces, une **grande opportunité pour y insérer des usages nouveaux.**

Certains usages peuvent être pérennes :

- des parkings bien aménagés pour voitures et vélos, borne location vélos....
- des activités sportives multiples (skate park, terrains handball, foot, tennis...) destinés à des publics différents
- des espaces pour les associations
- des boutiques en articulation avec le centre commercial qui devrait à terme être restructuré pour être plus urbain. L'accès non plus seulement en voiture via le boulevard mais aussi via les cathédrales et l'avenue Pompidou en vélo ou à pied.
- un bar restaurant
- des pratiques artistiques comme des ateliers pour la population, un mur de tags, etc.

D'autres usages peuvent être événementiels, sur la durée comme des festivals, ou sur une journée ou un soir (Nuit Blanche, Fête de la musique, concerts..) ou encore des fêtes de quartiers

Cette association - entre usages pérennes et évènementiels - doit permettre de **créer des rythmes urbains dynamiques**.

Pour bien s'adapter à ces rythmes, les cathédrales peuvent être conçues comme une plateforme dont l'aménagement est réversible, permettant dans le temps des adaptations, des modifications donc en évitant de rigidifier l'espace. (Une référence pourrait être l'aménagement « Seine berges » à Paris où tout l'aménagement peut être démonté en deux jours, en particulier en cas de crue (www.lesberges.paris.fr)

Au final, il s'agirait donc de faire des cathédrales un lieu de passage opérant une vrai reliance entre les deux villes mais aussi un lieu d'intensité pour les citadins.