

## PASSAGES.

### Espaces de transition pour la ville du 21<sup>e</sup> siècle

---

Marcel SMETS, Président du CSO.

#### Les passages primitifs

Depuis toujours, les passages aident l'homme à franchir les obstacles. Sous la forme de vallées et de gorges creusées par les cours d'eau, ils créent des ouvertures au travers des massifs rocheux, rendant accessibles des zones de montagnes. Ils apparaissent naturellement là où l'érosion des berges ou un changement dans la composition du sol réduit la profondeur de l'eau et permettent aux hommes et aux bêtes de franchir les rivières. Ailleurs, il faut conforter les franchissements naturels ou prolonger les chemins tracés, en construisant un pont de fortune à l'endroit où le ravin se rétrécit, pour réussir à enjamber la coupure.



*Passages primitifs, franchir des obstacles*

Ces passages primitifs ont pour point commun de créer un raccourci. En les empruntant, on évite les détours imposés par le relief, l'hydrographie ou la nature du sol. On écourte les distances, en intégrant au trajet un tronçon dont il faut maîtriser les modalités et les coutumes : en effet l'emploi du passage suppose que le voyageur connaisse sa position et son itinéraire, sache se protéger des intempéries, se défendre contre les vols et agressions, franchir les détroits ardues. Ainsi son usage demeure plutôt réservé à ceux et celles qui s'y aventurent en bonne connaissance des conditions.

C'est pourquoi l'aide de « passeurs » est le plus souvent nécessaire pour franchir les montagnes ou traverser les plans d'eau.

Le plus souvent, les passages primitifs sont accessibles à tous et n'appartiennent à personne. Entre deux pays, ils constituent un « no-man's land », les frontières d'Etats coïncidant habituellement avec des limites naturelles. En traversant ces dernières, au lieu de les suivre jusqu'au poste frontalier par la voie régulière, les passages s'émancipent de la police ou des lois des Etats en question. Ils acquièrent un statut à part : en principe ouverts à tout le monde, mais soumis à une réglementation imposée par les usagers.

En ce qu'il permet de franchir des limites, le passage provoque un effet de transition. Il opère un lien entre deux situations homogènes distinctes, chacune d'un côté de l'obstacle. Quand les barrières naturelles percées par le passage séparent deux territoires aux législations différentes, il exprime un changement brutal d'Etat ou de système social. Le passage se présente donc comme un voyage en capsule – c'est-à-dire via un mode de locomotion créant la sensation d'un monde à part : bateau, avion, section d'autoroute – qui fait arriver le passager dans un autre univers. La transition ainsi effectuée est alors symbolisée par les points d'entrée et de sortie du passage, qui apparaissent comme le départ et l'aboutissement de la traversée.

Le passage naturel comme outil servant à franchir un obstacle est une idée qui se retrouve, renforcée, dans les structures urbaines traditionnelles. Ainsi des ponts médiévaux enjambant les fleuves, dont l'implantation sur les îles de sédimentation permet de réduire la portée. Ou des passages créés à l'intérieur des îlots d'habitations par le tracement d'un sentier commun à l'arrière des jardins (dans les bastides), ou par l'accouplement en longueur de maisons organisées autour d'une cour intérieure commune (dans la typologie traditionnelle des *do long* chinoises, ou des traboules de la vieille ville de Lyon).

Dans toutes ces applications encore, le passage est un raccourci. Elles définissent un environnement dont le statut est déterminé par les normes des utilisateurs : route d'approvisionnement extra-muros dans le cas du pont, domaine collectif privé dans le cas des sentiers de desserte arrière ou des coursives transversales. La fonction de transition – déjà présente dans la différence entre l'intérieur de l'îlot, informel, et l'ordonnancement de la rue - est fortement marquée dans l'exemple du pont, qui exprime la distinction allégorique entre rive gauche et rive droite, entre une ville d'origine et une autre, d'« outre-fleuve ».

Ces notions de raccourci, de transition entre des milieux ou atmosphères différents, et de domaine public à usage préférentiel des passants réguliers, sont essentielles pour démarquer les passages des autres catégories d'espaces piétonniers dont la forme peut paraître semblable.

Dans l'histoire des villes, on retrouve en effet, selon plusieurs configurations, des corridors qui aménagent une partie spécifique de la rue sans pour autant constituer des passages. C'est notamment le cas des « galeries » créées par une enfilade de façades en retrait au rez-de-chaussée, archétypiques des rues de la vieille ville de Bologne ou des places carrées à « portiques » dans les Bastides. En Grande-Bretagne, les « arcades », bien que généralement surélevées par rapport à la voie carrossable, ont la même origine. L'objectif de ces « passages couverts » se résume à la

séparation entre piétons et véhicules, à la protection contre la chaleur et la pluie, et à l'attrait commercial qu'engendrent ces deux facteurs de confort. Néanmoins ces « galeries » ou « arcades » ne sont qu'un type particulier de rue, caractérisé par son profil transversal à sections réservées aux promeneurs et aux véhicules, ce qui ne suffit pas à satisfaire aux critères définissant les passages. Cette observation vaut également pour les « souks » ou les « bazars », qui se présentent généralement comme un enchevêtrement de sections couvertes autour de quelques rues principales, se prêtant par la protection qu'offre leur toiture au rassemblement des négoes.



*Passages primitifs*

### **Les passages modernes**

Le « passage » commercial tel qu'on le conçoit aujourd'hui est une forme apparue entre la fin du 18<sup>e</sup> et le début du 19<sup>e</sup> siècle. Elle est l'aboutissement du processus spéculatif sur lequel s'est appuyé le développement de la ville industrielle. Calquée sur les anciennes parcelles agricoles, la nouvelle structure urbaine comportait souvent des îlots au tracé inadapté, aux dimensions démesurées. Dans une optique d'amélioration du rendement foncier, on aménagea des « passages » pour élever la densité générale, en urbanisant l'intérieur des îlots trop étendus. Pour ce faire, on relia les rues parallèles à l'aide d'un cheminement piétonnier percé au travers de l'îlot – généralement une verrière couverte – autour duquel on rassemblait des boutiques, mais aussi des cafés-restaurants, voire des salles de spectacle, au rez-de-chaussée, surmontés de bureaux et de logements. Le cachet et l'ampleur du passage, l'assortiment et la qualité des commerces, le statut



social des résidences et établissements variaient selon l'attrait du quartier, l'espace disponible et le montant de l'investissement, mais sa forme et son apparence demeuraient bien reconnaissables et le distinguaient en tant que type urbain à part entière, exploré par Walter Benjamin<sup>1</sup>, pratiqué par des courants artistiques tels que les surréalistes, et inventorié par J.F. Geist<sup>2</sup> et autres historiens de l'architecture.



*Le passage moderne, un nouveau type fondé sur une **logique spéculative***  
Crédits photographiques : Bigbook

Les raisons du succès du passage dans la ville moderne sont nombreuses. En plus d'un bénéfice foncier, la traversée de l'îlot représentait aussi une option alternative à l'espace urbain du boulevard. En termes de circulation, ce franchissement établissait une hiérarchie évidente, en ouvrant des cheminements piétonniers à l'intérieur du réseau des rues principales. En termes de fonctions urbaines, le passage diversifiait l'offre de commerces, résidences et services, en créant des usages propres au nouveau réseau. Ainsi, les boutiques ou buvettes à l'intérieur de la galerie se distinguaient des magasins et brasseries des boulevards, tandis que l'habitat au-dessus du passage combinait la tranquillité du cœur d'îlot à la proximité immédiate du centre-ville. En termes de vie sociale enfin, le passage se présentait comme un monde à part, moins soumis aux normes et usages du domaine public amplement fréquenté. Il se prêtait à des activités moins admises, en vertu de sa contiguïté avec l'espace socialement règlementé du boulevard. Le bourgeois visitant les cabarets en quête de rencontres furtives pouvait donc aisément se blanchir de tout soupçon en rejoignant une des rues avoisinantes.

---

<sup>1</sup> Walter Benjamin: *Das Passagen-Werk*, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main, 1982 - (Edition française: Walter Benjamin: *Paris, capitale du XIXe siècle. Le livre des Passages*, Les Editions du Cerf, Paris, 1989)

<sup>2</sup> J.F. Geist: *Passagen, ein Bautyp des 19. Jahrhunderts*, Prestel Verlag, München, 1969 - (Edition française: J.F.Geist: *Le Passage. Un type architectural du XIXe siècle*, Pierre Mardaga éditeur, Bruxelles-Liège, 1989)

Ces divers facteurs de réussite reprennent en vérité les caractéristiques identifiées plus haut comme inhérentes aux passages primitifs. L'enchevêtrement de passages intérieurs au réseau viaire commun réalise en effet un parcours composé de raccourcis successifs permettant au citadin de choisir l'itinéraire le plus rapide.

Dans le même temps, se produit un effet de transition chaque fois que l'on quitte la rue pour pénétrer dans la galerie couverte du passage, où l'on ne croise plus que quelques flâneurs, où les bruits s'estompent et où l'ambiance s'adoucit pour devenir celle d'un lèche-vitrines seulement interrompu par les clameurs soudaines d'une buvette discrète. Souvent, cette transition est marquée par un seuil, un bâtiment d'entrée plus imposant ou une façade ou vitrine exploitant sa position en angle.

En outre, le passage de la ville industrielle est clairement public. Son accès est ouvert à tous, à tout moment de la journée. Cependant, sa pratique se codifie spontanément selon ses utilisations. Ainsi, les passages ont souvent tendance à se spécialiser en offrant des gammes d'usages comparables et mutuellement enrichissantes. Dans ce sens, ils séduisent un public informé, attiré par les commerces ou équipements proposés. La population peut ainsi varier selon les heures, en fonction de l'ouverture de tel ou tel type de négoce ou de spectacle.

Contrairement aux passages primitifs, les passages modernes n'ont rien de naturel. Ils n'émanent pas d'une condition fortuite ou spontanée, facilitant la traversée d'une configuration difficile. A l'inverse, ils ont été conçus et aménagés dans leur intégralité par des architectes travaillant pour des compagnies de promotion. Dans ce sens, le monde à part qu'ils constituent résulte d'une conception complexe et unique, qui rassemble plusieurs strates d'activité dans un environnement singulier et crée ainsi un univers variable et transitoire au sein d'un espace identifié et reconnaissable. Cette richesse d'expériences et de sensations ajoute à la densité du tissu urbain existant. Elle résulte pourtant d'une simple intervention, bien appréhendée et lisible, faisable sans difficultés et convenablement échelonnée dans le temps. Une action de petite échelle et plutôt modeste dont l'impact sur la qualité de l'environnement urbain ne peut pourtant être sous-estimé.

### **Les passages technocratiques**

La ville industrielle a appuyé sa croissance sur les grandes infrastructures de transit. Elles ont servi au transport, à l'hygiène publique, à la vie collective. Et, chaque fois, ces nouvelles constructions, de diverse nature, étaient autant de nouvelles barrières. Au début, il s'agissait surtout de chemins de fer, de docks et canaux qui s'ajoutaient au réseau des voies et des rues, en divisant les structures urbaines. Puis survinrent les grandes artères, les transports métropolitains, les conduites de gaz et autres équipements impénétrables. Ensuite, lorsque la multiplication des automobiles exigea un système de circulation efficace et autonome, les autoroutes pénétrèrent la ville, de même que les boulevards circulaires, les croisements et périphériques dans les cas où l'on choisissait de canaliser le trafic par les faubourgs et la banlieue. Enfin, aujourd'hui, les bus à haut niveau de service et autres transports collectifs à voies dédiées sont parfois taillés de telle sorte, que, dans les quartiers denses, ils apparaissent davantage comme une division ou un obstacle que comme un équipement central.

Chaque fois s'est posé pour les habitants locaux le problème du franchissement de ces barrières servant des vues globales, résultant d'un conflit entre infrastructures de niveau hiérarchique différent, construites et gérées par des intérêts distincts : pouvoirs et professionnels locaux pour l'organisation des rues, contre administration sectorielle et corps de techniciens spécialisés pour l'aménagement infrastructurel, Du point de vue de ces derniers, la question du passage ne se pose pas en termes de coexistence entre structures, mais de responsabilité en cas de conflit. Au lieu de chercher à intégrer le nouvel équipement dans une situation existante, il s'agit donc de prévenir les accidents. Le passage sert ainsi à traverser l'infrastructure principale sans entraver son fonctionnement : il passe en dessous ou au-dessus, à des intervalles assez élevés pour éviter que de trop longs détours incitent les utilisateurs locaux à s'aventurer sur la voie.

La réalisation de cet objectif varie au cours du temps. Avant la première guerre mondiale, on constate que les voies ferroviaires et navigables ont tendance à prendre la forme d'ajouts de grande envergure en arrivant dans l'enceinte de la ville. Souvent, les trains ou les métropolitains roulent sur des viaducs imposants, aux voûtes massives en brique ou en pierre, ou bien fines et transparentes en fonte ou en acier. Ils deviennent des monuments de la section de boulevard sur laquelle ils circulent. Les ouvertures dans leur structure sont fréquemment calquées sur le tissu urbain environnant, permettant la continuité des rues transversales. Les « passages » ont un emplacement logique, même s'ils apparaissent régulièrement comme des trous noirs, dépourvus de lumière naturelle et d'activités. Cet effet de tunnel s'aggrave à partir de la période fonctionnaliste. La crise des années trente et le développement exponentiel des villes après la guerre poussent les maîtres d'ouvrage à économiser les coûts d'une stricte séparation verticale. Dès lors, les passages deviennent souterrains ou surélevés, et généralement situés dans quelques rares endroits stratégiques.

Dans le monde entier, la pratique a prouvé que ces passages technocratiques fonctionnent à l'inverse de leur intention. Sauf lorsqu'ils sont le seul itinéraire offert à une multitude de voyageurs – par exemple dans le cas d'une correspondance entre deux lignes de métro – et que cette connexion est sécurisée, illuminée, régulièrement nettoyée et ses panneaux publicitaires renouvelés. Hormis cette exception, on note que le public refuse systématiquement de les emprunter. Ce défaut d'usage mène communément à l'abandon. Une fois délaissés, même pour un temps limité de la journée, les lieux sont investis par des usages indésirables. Faute de contrôle, ils deviennent un dépôt d'ordures, le domaine des taggers, des toilettes improvisées, la résidence des sans-abris. Une spirale de déperissement s'engage et risque de tourner rapidement au cauchemar. La peur de l'agression apparaît – surtout chez les femmes et les enfants – et incite les plus vulnérables à rester chez eux ou à s'aventurer sur la chaussée et risquer leur vie en refusant d'employer la traversée sécurisée.



*Le passage technocratique : une obligation plus qu'un choix  
Crédits photographiques : Romano P.Riedo*

Il est clair que les caractéristiques des passages primitifs et modernes se perdent, ou prennent alors une toute autre signification. Dans la mesure où les barrières infrastructurelles marquent habituellement des limites, le passage mène régulièrement à un autre type de quartier. Mais la paroi aveugle du souterrain (ou la vision constante des voitures depuis la passerelle) élimine les repères et, de fait, la sensation de transit. Arrivé de l'autre côté, l'impression de contraste brutal prévaudra sur l'adaptation lente que provoque la vue changeante au cours de la traversée. Le manque d'activités desservies par le passage lui donne un statut de « terrain vague », d'espace auquel personne ne s'identifie. Paradoxalement, l'indétermination qu'engendre cette absence flagrante d'appropriation diminue son caractère public. Elle prête en effet le flanc à une prise de possession par des groupes et des usages non admis ailleurs. Ce comportement social effraie les passants et les pousse à chercher des trajets alternatifs. Le « monde à part » dont on avait signalé l'existence ailleurs prend ici une dimension extrême, car son utilisation est réservée à ceux qui en sont devenus résidents, et élimine de ce fait l'idée de passage. Au lieu d'exprimer un choix inspiré par le raccourci qu'il autorise, le passage technocratique ne se pratique que par obligation car, même s'il impose un détour ou une montée ardue, il écarte au moins le danger de se faire renverser par la circulation de l'axe qu'on franchit.

### **Les passages aujourd'hui : embellir pour augmenter l'attrait**

Ce rejet criant du passage technocratique, exprimé par les graffiti, la puanteur ou l'empilement de débris, entraîne un réflexe de remise en ordre. Dans une inversion de la cause et de l'effet, les pouvoirs considèrent que c'est de l'accumulation de l'immondice que naît le refus d'emprunter le



passage, et ils tentent de redresser la situation en nettoyant et en repeignant. Sans intervention en profondeur dans la forme physique du tunnel ou du pontil, ils aspirent à amadouer l'utilisateur en rectifiant l'éclairage, la sûreté et l'image du passage.

Les exemples de ce genre abondent. Dans le cas des tunnels, les actions vont du concours artistique pour la décoration des parois aveugles aux jeux de lumières expérimentaux évoquant des sensations variées. Fréquemment, les interventions se résument en réalité au ravalement, doublé ou non de l'installation de panneaux publicitaires lumineux. Les seuls travaux qui persistent dans la conscience collective, sont ceux dont l'ambition dépasse le simple objectif d'embellissement. Les transformations réussies de ce genre exploitent la caractéristique fondamentale des parois du passage, à savoir d'être vues par la multitude des passants qui les longent. En cessant de regarder ces murs aveugles comme un défaut à retoucher par l'ornement, et en envisageant leur potentiel de grand espace d'exposition, ces transformations jouent sur l'aspect profondément public du lieu. C'est notamment le cas de la fresque ornant la galerie à trottoir roulant de la station de métro Montparnasse-Bienvenue à Paris, du musée d'affiches agrémentant la rampe descendant vers la gare de tram sous le Spui à La Haye, ou de l'exposition d'artistes locaux dans le métro à Bethesda, dans le Maryland, aux Etats-Unis. La même idée se retrouve dans le concept artistique « utilitaire » créé par Tesco à Philadelphie, les photos de produits alimentaires couvrant les murs de stations de métro peuvent être scannées par smartphone, et les produits livrés à domicile.



*Station de métro à Philadelphie, USA (Tesco)  
Crédits photographiques : Veilleagri (CEP)*



Dans la forme la plus poussée de cette démarche, l'espace du tunnel se voit totalement transformé en expérience sensorielle. Les installations sonores ou lumineuses tirent parti de l'obscurité régnant dans le souterrain : puisqu'on est forcé d'avoir recours à l'éclairage artificiel, mieux vaut mettre à profit cette contrainte au lieu d'en souffrir. Donc, plutôt créer un monde fantasmagorique, comme au cinéma, que retrouver l'atmosphère de la ruelle obscure. Cette illusion optique peut prendre deux allures : celle de l'image stable qui s'imprime dans l'esprit du spectateur, ou celle du tableau changeant qui surprend et émerveille. La première conception est typiquement illustrée par le passage souterrain reliant le musée d'art moderne de Houston, au Texas, à son extension, pensé par James Turrell : un espace contenu, illuminé avec des couleurs contrastantes, le plafond et le sol d'une part et les parois latérales d'autre part. Dans l'approche du tableau changeant, la mutation peut s'opérer dans le temps ou dans l'espace. Dans le premier cas, les sensations se succèdent, des visuels identifiables et distincts s'enchaînent ; un exemple est l'installation féérique dans le tunnel du Bund sous la rivière Huangpu à Shanghai. Dans le second, quand le changement est lié à la progression dans l'espace, l'impression sensorielle est créée par l'accumulation de stimuli reçus au cours de la traversée. La scénographie conçue par Skertzo, Disonic, qui transforme de manière ludique la galerie de sécurité du tunnel routier de la Croix-Rousse à Lyon en passage pour les piétons et transports en commun, en est une bonne démonstration.



*Galerie de sécurité du tunnel routier de la Croix-Rousse à Lyon, France (Skertzo, Disonic)*

*Crédits photographiques : Vincent Laganier*

L'embellissement est également un procédé répandu visant à rendre plus acceptables les passages technocratiques surélevés. L'idée essentielle ici est que l'amélioration de la forme entraînera une augmentation de l'usage. Ce déterminisme architectural mène régulièrement à la réalisation de

beaux objets, mais ne pallie pas toujours les faiblesses des modèles technocratiques. Un exemple typique est le tube ou la poutre en treillis accessible par des escaliers aux deux (ou diverses) extrémités de la structure. Ce type de solution permet de laisser entrer la lumière de jour et d'ouvrir la vue, mais reste détachée du sol et interrompt ainsi la continuité du parcours. On la retrouve notamment à Evry au-dessus du périphérique (*arch. DVVD*), à La Roche-sur-Yon au-dessus du faisceau ferroviaire (*Bernard Tschumi, Hugh Dutton Associés, architectes*), ou en Chine dans des croisements sécurisés par le passage en hauteur, notamment à Shengzuen. En revanche, la passerelle conçue par Oscar Niemeyer à Rio de Janeiro pour enjamber l'autoroute urbaine et joindre la favela de Rocinha aux installations sportives de Gavea réussit à incorporer les ascensions vers le tablier dans la forme générale de la composition, à l'aide de cheminements en pente grâce auxquels les rampes étirées s'insèrent dans les lignes fluides de l'ensemble.



*Passerelle au-dessus du périphérique à Evry, France  
Crédits photographiques : DVVD*

### **Les passages aujourd'hui : mettre en évidence pour revaloriser un parcours délaissé**

Dans d'autres cas, pour tenter d'intensifier l'usage, on ne se contente pas d'embellir. L'intervention ne se borne pas à la décoration, la transformation visuelle ou le recours à une esthétique innovante, mais aspire à refondre l'apparence de l'ensemble auquel le ou les passages sont associés, en y ajoutant des attributs rassurants ou novateurs. On entend ainsi modifier la pratique sociale de l'espace par l'intégration de nouveaux usages, ou sa perception par la création d'interstices séduisants.

Le premier procédé s'accomplit typiquement par l'implantation de commerces dans les passages manquant d'attrait et de gaieté. Cela se retrouve partout dans le monde, mais plus particulièrement en Amérique du Nord et en Asie, où les passages prennent souvent la forme de connexions souterraines ou aériennes entre des gratte-ciels du quartier d'affaires. A l'origine, ils servaient à



protéger les piétons du trafic automobile, puis ils se sont graduellement développés en un réseau alternatif au véritable espace public du rez-de-chaussée urbain. Pour la plupart, ces espaces collectifs privés à usage public contrôlé demeurent mornes et sans intérêt. Leur fréquentation modique ne justifie pas le coût de leur réalisation. Poussés par le souhait d'augmenter leur efficacité, les gérants des immeubles reliés par ces passages passent des accords avec des chaînes de magasins pour installer des succursales dans les zones vacantes de ces galeries.

A nouveau on assiste à une confusion entre la cause et l'effet. Dans la logique économique actuelle, un magasin ou un service à la clientèle s'installe là où il pense bénéficier du chalandage dû au mouvement intrinsèque et abondant devant l'établissement. C'est le cas des « tuyaux à passants » que l'on trouve dans les gares ou stations intermodales importantes. Le trafic y est généré par la population en transit entre des points de départ et d'arrivée majeurs. Le commerce profite donc de la fréquentation naturelle et du libre-accès du lieu, caractéristique de l'espace public réel. Soit exactement l'inverse des boutiques implantées « de force » dans les réseaux de liaisons privatisées souterraines ou surélevées de l'hyper-centre des métropoles à haute densité. Lorsque des magasins, et particulièrement des cafés, sont introduits dans ces espaces afin d'attirer des passants, l'anomalie fonctionnelle est rendue évidente par leur absence de fréquentation, sauf aux heures des repas, quand les fast-foods remplissent le rôle que n'accomplissent plus les cantines dans les tours de bureaux. On cherche à reproduire l'image familière et rassurante du « mall », mais on n'aboutit qu'à un simulacre, inutile et sans âme en dehors des heures de pointe.



*Réseau de passages souterrains reliant des tours et équipés de boutiques et bistrotts de chaîne*

*Crédits photographiques : The Downtown webportal*



L'autre procédé, consistant à mettre en valeur le passage comme objet de beauté dans le panorama urbain et à distinguer une partie spécifique d'un parcours à l'aide d'une structure attirant le regard, découle de la recherche continue du « design » dans la conception d'infrastructures. Elle est particulièrement courante dans les endroits où des prouesses d'ingénierie sont nécessaires pour relier des points de niveau différent ou surmonter des obstacles. C'est le cas par exemple de l'ascenseur urbain de Pamplona avec sa structure vertigineuse (Echavacoiz Norte par AH Associados) ou de la passerelle piétonne flottant au-dessus de la vallée de Covilha au Portugal (Carhillo da Graça Arquitectos). Néanmoins, cette tentative de créer des objets emblématiques – telle une passerelle insolite enjambant une route ou une rivière – pour caractériser un itinéraire urbain, semble aussi être l'option privilégiée dans des opérations où la statique n'y obligeait pas.



Passerelle au-dessus de la vallée, *Covilha, Portugal*, (Carhillo da Graça)  
*Crédits photographiques : Fernando Guerra*

On peut citer divers exemples : le pont bow-string au-dessus de la rivière Humber, à Toronto, commémorant la présence des peuples indigènes (Montgomery Sisam Architects), qui prolonge la promenade piétonne et cycliste autour du Lac Ontario ; la passerelle sur la Tamise à Londres, conçue par Foster Associates à l'occasion du Millenium, qui relie le quartier de la cathédrale St. Paul à la Rive Sud (notamment au quartier abritant le théâtre du Globe et le musée du Tate Modern) et est intégré à un long parcours à travers la ville ; la passerelle Arganzuela à Madrid, imaginée par Dominique Perrault, qui forme la pièce maîtresse d'une promenade rejoignant les deux rives du Manzanares et dont l'aspect imposant domine l'intégralité du Parc en bordure du fleuve.

Ce concept, qui vise à raffiner la forme pour élever la qualité de l'œuvre, est fondé sur une approche présente de longue date en architecture. Le plus souvent, il donne naissance à des constructions phares, davantage pensées sous l'angle de leur puissance formelle et de leur aspect marquant à distance que pour l'accueil du passant. En dépit de leur impact visuel, ces « emblèmes » ont souvent constitué une interruption du parcours, sans véritable lien avec des animations voisines et sans qualité sociale inhérente. Le processus de transition du passage est ici surtout une rupture. En s'intéressant plus aux échappées visuelles et aux perspectives lointaines qu'aux sensations tangibles et immédiates, ces ouvrages tendent à se dissocier ou au moins à se distinguer de l'ensemble de l'itinéraire.

### **Les passages aujourd'hui : quand les traversées optionnelles deviennent des espaces publics favorisés**

Comme c'était le cas avec les passages commerciaux du XIX<sup>e</sup> siècle, on retrouve dans les villes actuelles des cheminements qui se démarquent du réseau primaire des voies principales par leur aspect inattendu et leur attrait propre. Ils séduisent les flâneurs par leur emplacement particulier, l'atmosphère hospitalière qu'ils suscitent et les liens qu'ils établissent avec d'autres destinations. En somme, leur succès émane de la combinaison de deux facteurs : le caractère à la fois inspirant et rassurant du lieu du passage, et le mouvement généré par la liaison qu'il crée. Selon que l'un ou l'autre prévaut, on obtient un cadre analytique permettant d'identifier trois catégories.

La première se caractérise par le caractère exceptionnel du cheminement en comparaison avec les itinéraires connus au sein du quartier ou de la ville en question. C'est la particularité du parcours qui excite la curiosité et pousse à son utilisation. Souvent, elle est due à des améliorations du paysage environnant. La balade par cette voie offre alors une vue imprévue sur la ville. Elle révèle un panorama inhabituel et remarquable, donne lieu à des échappées insolites et ouvre des perspectives d'une beauté subite. C'est cette image originale d'un quartier dans le fond ordinaire qui a fait le succès du Viaduc-des-Arts à Paris (*arch. P.Berger / pays. Ph. Mathieux & J. Vergely*) ou de la High Line à New York (*arch. Diller Scofidio + Renfro / pays. Field Operations*). En réaménageant d'anciennes voies de chemin de fer, ces deux promenades surélevées proposent un regard surprenant sur les quartiers artisanaux de la Bastille et de Chelsea. Ce recadrage en modifie aussi l'appréciation, au point de rendre précieux et mémorables des quartiers anciennement lugubres. Ainsi, la mise en valeur d'un espace public négligé déclenche un processus de réhabilitation générale des environs. La renommée et la qualité exceptionnelle du lieu en font une destination touristique et la plus-value dégagée par ces visites s'étend au voisinage immédiat.



*High Line à New York, USA (arch. Diller Scofidio + Renfro/ pays. Field Operations)  
Crédits photographiques : Lucas\_Robert (Flickr)*

Deux autres exemples, sans doute moins connus, représentent une version plus poussée du même ordre d'idées : la rampe menant au toit de la base sous-marine de Saint-Nazaire, conçue par Manuel de Solà-Morales dans le cadre du projet de reconversion des bassins portuaires, et la passerelle piétonnière et cycliste du « Malecon del Salado » à Guayaquil, en Equateur. Ces deux réalisations ambitionnent de faire revivre le quartier environnant à travers la requalification de son espace public. Pour cela, elles inventent un nouveau type de « passage », d'une morphologie différente de celle du quartier, qui permet au passant de redécouvrir – et de réapprécier – l'existant en l'apercevant sous un nouvel angle. Dans le cas de Saint-Nazaire, la montée sur le toit impressionnant du bunker colossal qu'est la base sous-marine ouvre un panorama inédit sur les bassins, le paysage de hangars et de grues, et enfin la mer. A Guayaquil, la passerelle, construite sur un bras mineur du fleuve, circonscrit le quartier résidentiel à urbanisation spontanée et conduit à un ensemble d'équipements sportifs et de places aménagées. Elle crée un parcours protégé en bordure du quartier, qui renoue avec l'eau et révèle des paysages urbains et fluviaux auparavant inconnus. Elle organise un territoire partagé par tous les riverains, qui peut être perçu comme un espace communautaire, car avant cela il n'appartenait à personne.





*“Malecon del Salado” passerelle piétonne et cycliste à Guayaquil, Equateur*  
*Crédits photographiques : Archinect*

La deuxième catégorie de passages contemporains formant des espaces publics attire la population en établissant des parcours. A l’inverse des exemples précédents, ce ne sont pas des buts de visite en soi, mais ils sont fréquentés à cause des liens qu’ils font naître. Cela n’empêche pas que, durant la traversée, la configuration ou l’ambiance particulière du passage impressionnent au point que l’expérience et le lieu laissent un souvenir indélébile. C’est le cas, à Bangkok, de la liaison serpente entre la station de métro surélevée et les grands centres commerciaux alentour, qui permet aux clients potentiels d’y accéder sans devoir composer avec le trafic automobile. Très vite, cet espace de transport en commun devient l’entrée des grands magasins, surveillée pour chasser les indésirables, et convertie en lieu confortable et attirant pour favoriser les achats impulsifs. A Hong Kong, par contraste, où des escaliers mécaniques fermés par des verrières protégeant des intempéries offrent une alternative séduisante à la montée des rues en pente, ces espaces de transport deviennent un endroit privilégié pour le rassemblement des flâneurs et des touristes.

Certaines passerelles tape-à-l’œil, sans doute un peu plus controversées car régies par la recherche du raffinement architectural, relient des activités complémentaires au-dessus d’une voie de circulation intense. A titre d’exemple, on trouve le passage conçu par Enrique Browne à Zappalar, au Chili, pour raccorder à la ville le nouveau complexe de logements sociaux implanté de l’autre côté de la route F-30-E ; ou la passerelle réalisée par DVVD architectes à Villetaneuse pour joindre deux pôles universitaires de chaque côté d’une voie de chemin de fer. On est tenté de dire que ces ponts sont plus que de simples connexions. Ils ne se contentent pas de réaliser un lien nécessaire entre deux activités complémentaires, ils le soulignent par leur forme emblématique. De ce fait, la coquille accueillante dans laquelle l’habitant ou l’étudiant traverse la barrière interrompant la

continuité de sa vie quotidienne devient un lieu marquant et symbolique. Elle acquiert le sens évident d'espace public incontestable.

Dans la troisième catégorie de ces passages contemporains, les connexions – et les transitions qu'elles accomplissent – prévalent. Là, en général, c'est le trajet qui compte, car on se déplace entre deux lieux fondamentalement différents : entre un secteur appauvri en périphérie et le centre-ville via la station de bus ou de métro la plus proche, ou entre un quartier agité, imprévisible et turbulent et un autre, calme, sécurisant et silencieux.

Pour autant, cette transition n'est enrichissante que si elle fonctionne dans les deux sens. Alors, le passage devient rencontre des deux sphères, il rapproche des mondes qui sinon ne se croisent pas. Pour y parvenir, il faut que les communautés aux deux extrémités aient une raison de faire ce voyage. Pour les quartiers démunis, cette raison est évidente, car leurs habitants ont besoin des opportunités proposées par les zones prospères. Afin d'inverser ce mouvement, il faut que des équipements – ou bien des politiques visant à en créer – attirent les nantis dans les zones périphériques.



*Métrocable à Medellín, Colombie*  
*Crédits photographiques : Jorge Gomez*

D'excellents exemples de cette fonction de jonction se trouvent à Medellín, Caracas et Rio de Janeiro, où ont récemment été installés des « metrocables », des téléphériques reliant les favelas (situées sur les crêtes, dans des endroits difficilement accessibles) au centre-ville (ou aux plus



importantes stations de transports en commun). Les systèmes les plus efficaces intègrent des équipements collectifs dans les stations intermédiaires, donnant lieu à un rassemblement de populations aux objectifs variés, dans un espace public de grande qualité. Le plus parlant à cet égard est sans aucun doute les trois « cubes » noirs constituant la « Bibliotheca Espana » en haut du métrocable Santo Domingo à Medellín. Elle rassemble quantité de ressources imprimées et numériques à destination de tous les publics. Grâce à sa forme et à sa collection uniques, et à son implantation au cœur d'une favela jadis régie par le marché de la drogue, elle a réussi à sécuriser le quartier en ramenant des visiteurs de toutes les catégories sociales. Cette expérience a inspiré des initiatives similaires dans certaines villes sud-américaines où la proximité des quartiers riches et pauvres entraîne un contraste considérable : à Medellín, encore, un gigantesque escalier mécanique a été construit entre le district défavorisé de Comuna 13 sur les hauteurs et le centre urbain. Les plateaux d'échange abritent des écoles et équipements sportifs. A Rio de Janeiro, un grand ascenseur urbain relie la station de métro Ipanema-General Osorio et le bas des favelas Cantalago et Pavão-Pavãozinho. Même si les habitants doivent encore monter, la plate-forme publique en haut de l'ascenseur dévoile un panorama superbe sur les quartiers chics et la plage d'Ipanema et constitue un lieu de visite touristique, d'échange et de réunion.



*Escalator dans le quartier de Comuna 13, Medellín, Colombie*  
*Crédits photographiques:*  
*Favelissues*



L'école-passage conçue par l'atelier de l'architecte Li Xiao Dong à Fujian Pinghe en Chine reprend les mêmes idées d'échelle continue, reflétant le contexte villageois de son implantation. Le bâtiment, qui se distingue par sa structure délicate, forme un pont au-dessus d'une petite rivière encaissée traversant le bourg. Il établit une liaison stratégique entre les deux espaces communs devant les granges collectives de chaque côté du fossé naturel. Cette traversée publique est composée de deux passages menant à un espace plus large au milieu, qui sert d'entrée pour les deux classes sur une plateforme suivant la légère pente du pont. L'enseignement devient donc une partie intégrante de la vie quotidienne, bien que les classes disposent aussi d'un accès indépendant avec terrasse par-dessus la rivière. Les passants voient les élèves en cours, et la position de l'école incite à traverser le cours d'eau pour regagner l'autre rive du bourg. Le passage constitue en même temps qu'il justifie un itinéraire entre deux secteurs auparavant séparés.



*Ecole, Fujian Pinghe, Chine (atelier architectural Li Xiao Dong)  
Crédits photographiques : Li Xiaodong*

### **Les passages et leur contenu aujourd'hui : conclusion**

Si l'on veut bâtir des passages adéquats, il importe de bien cerner la définition contemporaine du terme de « passages » et de préciser les critères qu'ils doivent remplir pour avoir une influence significative sur la qualité du mouvement dans la ville actuelle. Notre exploration de la signification qu'a pris ce mot au cours de l'histoire nous aura été utile, car nous cherchons à proposer un cadre de réflexion inclusif. Il ne s'inscrit pas en réaction contre une période antérieure, comme dans le cas du modernisme. Il puise dans tout ce qui a été pensé et produit afin d'extraire les éléments fondateurs d'une approche contemporaine.

Si l'on compare les passages primitifs aux passages modernes, on note de profondes similitudes. Dans les deux cas on trouve l'idée de raccourci, de lieu assujéti aux normes dictées par les usagers, et l'effet de transition provoqué par sa traversée. Ils se distinguent surtout par leur place dans la hiérarchie des voies : les passages primitifs ont pour but premier la traversée d'obstacles

naturels qui bloquent le chemin régulier. Ils s'attachent aux tronçons manquants d'un système viaire. Les passages modernes, quant à eux, caractérisent la réalisation d'un nouveau type de voies, qui constitue une option alternative aux rues entourant l'îlot traversé, sans modifier le statut ni l'agencement de ces dernières. Cet écart entre l'idée de prolonger un chemin au-delà d'un obstacle, et celle de créer une voie secondaire pour améliorer la qualité de la circulation, suggère deux applications du concept de passage aujourd'hui. Dans le premier cas, le passage vise à rendre la traversée possible (ou à la faciliter par l'ajout d'installations mécaniques, par exemple). Dans le second cas, l'ouverture du passage offre un choix, et amène à la distinction entre une voie dédiée essentiellement au trafic et un parcours associé au loisir, au plaisir ou à la détente.

Néanmoins, pour éviter que chaque tronçon manquant dans un système routier soit considéré comme « passage », il faudra recourir à un critère supplémentaire. C'est pourquoi nous proposons qu'il soit impératif que ce type de « passages » – qui prolongent la hiérarchie existante de la voirie – entraîne aussi des transitions importantes. C'est à cette condition que les « passages » se démarqueront de l'aspect uniforme de l'infrastructure sur laquelle ils se greffent. Ils se présenteront comme des exceptions, des moments mémorables et qui marquent l'itinéraire : traversée de villes, grands fleuves, montagnes ; ou occurrences dans lesquelles la physionomie de la route change et revêt un autre caractère : quand elle devient tunnel ou piste encastrée, viaduc interminable, gare de péage ou aire de services. Dans le cas des « passages » proposant un itinéraire secondaire par rapport au réseau principal, cette idée de transition se réalise plus naturellement. Elle est liée à la succession de deux systèmes routiers. Le choix délibéré de prendre un « itinéraire touristique » au lieu d'une autoroute directe, ou de suivre un chemin entre deux routes principales, est motivé par la qualité du parcours alternatif. Il exprime une volonté d'emprunter le « passage » et d'éviter la route principale.

L'introduction des nouveaux systèmes de transport au long de l'époque moderne a petit à petit créé des barrières et par conséquent un besoin d'interconnexion. Faciliter la mobilité dans ce modèle d'urbanité contemporaine suppose donc de trouver des moyens de résoudre les conflits et d'établir des liens entre des systèmes de transport de nature et de hiérarchie différente. Les crises auxquelles nous sommes confrontés aujourd'hui sont causées par ce qui était, dans le fond, des « passages technocratiques », mais elles sont clarifiées par une prise de conscience de leurs inconvénients. Pour satisfaire aux attentes d'un public informé, les « passages contemporains » devront donc être facilement accessibles, ouverts à toutes les catégories sociales et caractérisés par un contraste franc entre chacune de leurs extrémités ; ils devront engendrer un véritable espace public, dynamique, inspirant et sûr, et pouvoir gérer les conflits entre résidents et passants.

A partir de l'analyse des modèles historiques, on arrive ainsi à formuler les points clés d'une juste conception du passage aujourd'hui. En premier lieu, il doit répondre clairement aux besoins de son usager. Un passage en impasse constitue de ce fait une anomalie. Cela dit, sa vocation de raccourci aide à stimuler son usage, mais n'est pas sa seule raison d'être. Car en plus de faire gagner du temps, son existence peut aussi contribuer au bien-être, en élevant le niveau de confort, de tranquillité, ou en émerveillant. En second lieu, son accès et son utilisation doivent être

pratiques : son emplacement doit correspondre aux déplacements courants et prolonger des trajets existants. La situation du passage doit être facile à identifier et ses entrées bien indiquées. Dans la mesure du possible, ses issues doivent se trouver au même niveau que les voies qui y mènent. Si l'on ne peut éviter la différence de niveau, des accès en pente sont préférables à des escaliers. L'inclinaison devra en tout cas être douce et graduelle, ou facilitée par des escaliers mécaniques ou autres équipements à destination des personnes à mobilité limitée.

Dans la situation urbaine actuelle, où les barrières physiques et infrastructurelles séparent souvent les activités économiques et les classes sociales, les passages créent des transitions entre des mondes très différents. En les empruntant, on s'imprègne peu à peu de ce qui nous attend à l'autre bout. Le passage agit ainsi comme seuil d'un autre monde. On y resserre ou enlève sa cravate. Dans ce sens, sa traversée marque une transition significative. Cette capacité de canaliser les émotions de l'usager est une des caractéristiques fondamentales du passage et devrait apparaître dans la spécificité du lieu. La possibilité de l'identifier comme segment particulier d'un trajet plus global nous semble ainsi une troisième propriété dont devraient témoigner les passages contemporains. Cela ne veut toutefois pas dire qu'ils doivent être isolés, que le passage doive être un élément distinct. Au contraire, le moment de transition auquel il doit donner un sens est intimement lié à son rôle dans la traversée de la ville. Il s'agit donc d'y introduire une capacité à signaler le moment du changement d'atmosphère au cours d'un déplacement plus long. Dans cette optique, il faudra arriver à un espace au caractère intermédiaire, qui réussit à concilier les différents comportements, représentations et ambiances des quartiers situés aux extrémités du passage. L'intégration d'activités ou d'équipements s'adressant à divers groupes sociaux aide à réaliser un passage où chacun retrouve une partie de soi.

En conséquence, c'est la nature particulière du passage en tant qu'espace public qui regroupe les exigences précédentes dans un dernier principe synthétique. Pour remplir sa fonction d'espace partagé, le passage devra assurer une « neutralité » lui permettant de devenir objet d'appréciation et de désir pour ses usagers. Cependant, la neutralité ne signifie pas l'absence de qualités. Au contraire, le passage doit posséder une personnalité. Son agencement doit dénoter un soin et une attention que peuvent ressentir les passants. Cette impression d'application peut passer par une mise en évidence de la beauté naturelle des alentours, mais aussi par la considération accordée au déploiement ou à la décoration des parois par les activités qui s'y sont installées. Pour conjuguer effort sur la particularisation et confort de l'usager, l'identité ne doit pas être agressive. Le passage doit donc diffuser une atmosphère distincte sans exclure personne. La « neutralité » souhaitée doit entraîner une utilisation de l'espace qui laisse de la place pour l'épanouissement de ses usagers, pour un partage instinctif entre résidants et passants.

Cette ambition de créer un lieu incitant et rassurant, ouvert à tous, est incontestablement élevée. Mais elle s'inscrit dans une politique de retour sur investissement bien réfléchi. Car, par définition, le passage occupe une position stratégique dans le mécanisme de la mobilité. Les voyageurs s'y rassemblent dans un interstice dont le caractère exceptionnel exprime un choix par rapport au reste du périple. Dans ce sens, le passage devient un endroit emblématique,



représentatif de l'intégralité du voyage. Cette force stratégique en fait un levier qui amplifie la force exercée. Il constitue un pivot, grâce auquel la qualité qu'on lui attribue affecte l'ensemble du réseau de transport. Son impact est bien plus important que la légère intervention qu'exige sa réalisation. Car, en jouant sur les liaisons les plus critiques du système de mobilité, le passage le perfectionne dans son intégralité. Et considérant que les espaces de mobilité sont aujourd'hui devenus les principaux lieux de rencontre publique, l'effet d'un passage bien conçu rayonne sur la qualité globale de la vie citadine.

Marcel SMETS

14 04 2014