

INSTITUT
POUR
LA VILLE EN
MOUVEMENT
PSA PEUGEOT CITROËN

CITY
ON THE
MOVE...

PASSAGES

NUMÉRO 1 / JANVIER 2014



INSTITUT
POUR
LA VILLE
LE
MOUVEMENT
PAR VOIES CRÉATIVES

PASSAGES

ESPACES DE TRANSITION
POUR LA VILLE DU 21^E SIÈCLE

Projet de recherche-action en partenariat (avancé ou en cours d'élaboration) avec les villes de Barcelone, Buenos Aires, Montevideo, Paris, Santiago, Shanghai, Toronto, Tours, Valparaiso... pour la réalisation de démonstrateurs, d'échanges académiques et d'événements culturels.

DEPUIS TOUJOURS L'INSTITUT POUR LA VILLE PLACE AU CŒUR DE SES ACTIONS LES ESPACES DE LA MOBILITÉ...

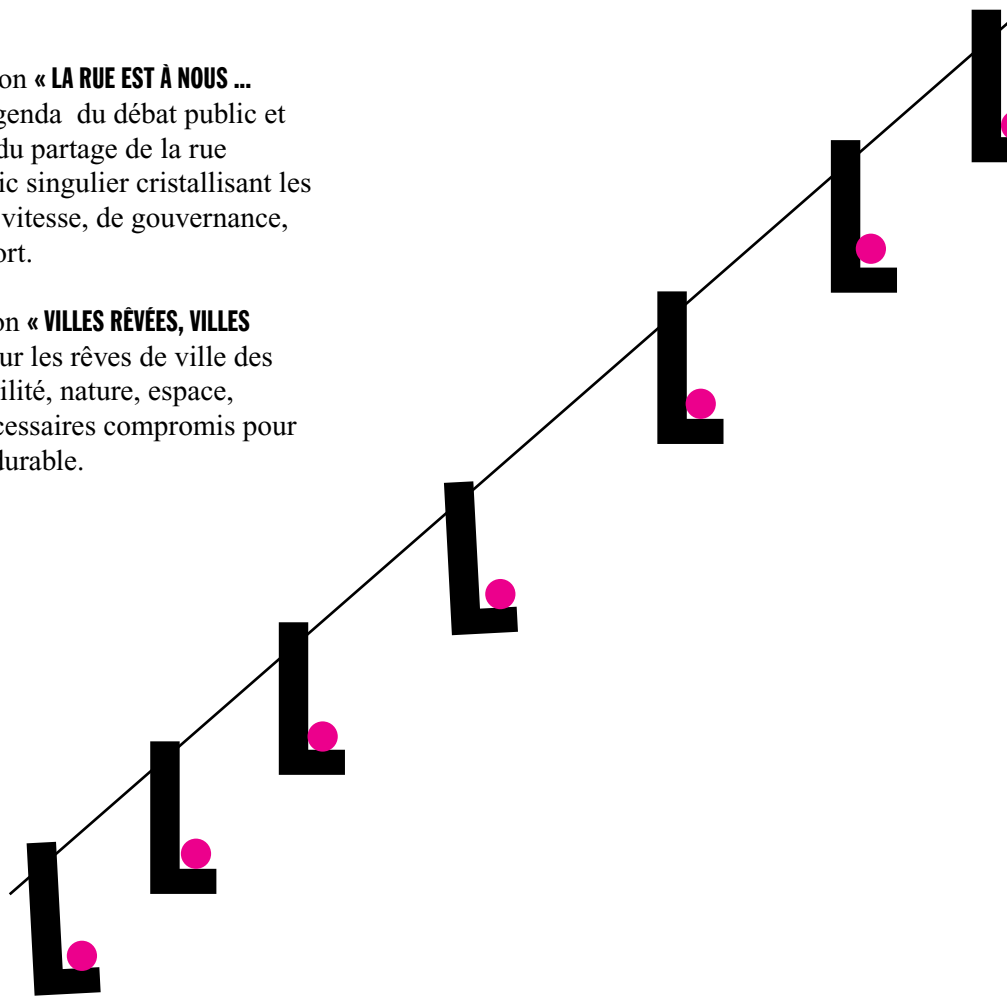
L'Institut pour la ville en mouvement, dès sa création en 2000, a souhaité attirer l'attention sur l'importance cruciale de la qualité des espaces de la mobilité et de l'intermodalité.

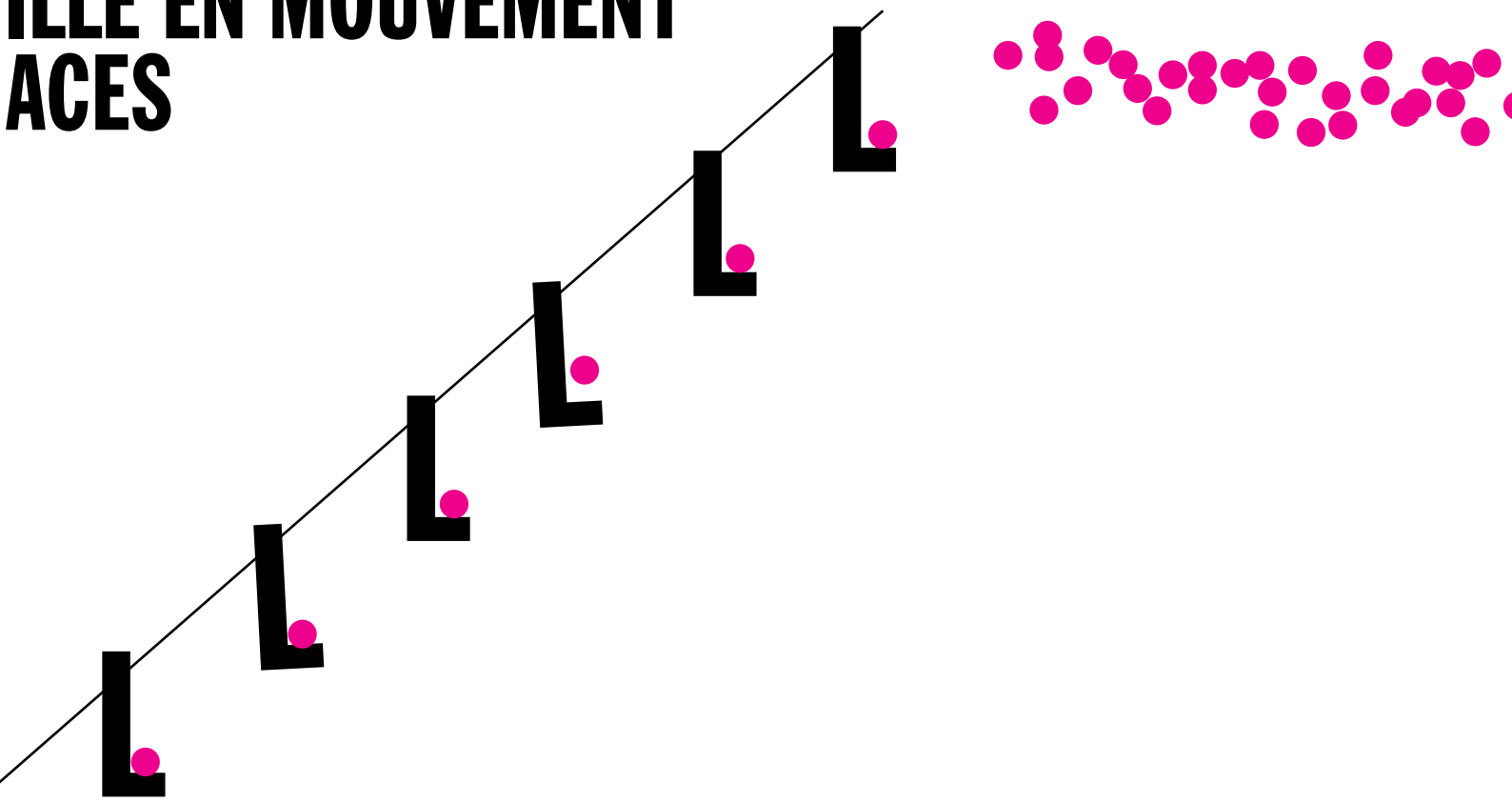
Trois grandes expositions internationales et leur catalogue, réalisés par l'IVM, ont permis d'animer des échanges et d'expérimenter avec des partenaires d'autres manières de faire et de penser les mobilités urbaines en relation avec le paysage, l'architecture et l'urbanisme :

En 2002, « **BOUGE L'ARCHITECTURE ! VILLES ET MOBILITÉS** » portait sur les lieux de l'intermodalité, du plus modeste jusqu'à l'aéroport.

En 2007, l'exposition « **LA RUE EST À NOUS ... TOUS !** » mettait à l'agenda du débat public et des experts l'enjeu du partage de la rue comme espace public singulier cristallisant les conflits d'usage, de vitesse, de gouvernance, de modes de transport.

En 2010, l'exposition « **VILLES RÉVÉES, VILLES DURABLES ?** » portait sur les rêves de ville des habitants – accessibilité, nature, espace, intensité – et les nécessaires compromis pour un développement durable.





... ET LANCE AUJOURD'HUI LE PROGRAMME PASSAGES

En lançant le programme international et multipartenarial Passages, à destination des professionnels et du grand public, l'Institut pour la ville en mouvement revendique la prise en compte des passages comme maillons essentiels de nos déplacements urbains. Pendant deux ans (2014-2015), un réseau d'experts internationaux se mobilise pour déployer des échanges et des événements scientifiques, culturels et artistiques sur ce thème. S'ils ont toujours été présents dans nos villes, sous des formes diverses, pourquoi aujourd'hui plus que jamais ? Comment donner leurs lettres de noblesse à ces articulations essentielles et pourtant souvent délaissées ? Quelles sont les pistes de réflexion, d'innovation de ces petits espaces de mobilités ?

Projet de recherche et d'expérimentation interdisciplinaire, il s'appuie sur la réalisation de démonstrateurs de passages concrets et innovants dans différentes villes du monde.

UN ENJEU POUR LES MOBILITÉS URBAINES DANS TOUTES LES VILLES DU MONDE

FACILITER LES TRANSITIONS

Dans un contexte de croissance urbaine, les individus sont appelés à se déplacer sur de longues distances, pour des motifs variés et vers des destinations diverses, en utilisant une palette de plus en plus large de modes de transport, avec des ruptures de vitesse, de modes, de moyens.

La question du passage comme raccourci, espace de transition, parcours privilégié, devient un enjeu crucial pour faciliter l'accès aux différentes aménités urbaines.

Les citoyens sont demandeurs de davantage de qualité, d'attention aux parcours individuels, d'intensité, d'urbanité, de vitesse et d'accès à la grande métropole aussi bien que de lenteur et de qualité dans la proximité.

UN MAILLON ESSENTIEL POUR L'ACCÈS À LA VILLE

Pourtant, alors que les mobilités se complexifient, les réseaux de transport existants ont souvent été pensés indépendamment les uns des autres.

Or l'utilisateur jugera de la qualité de son déplacement – en termes d'efficacité, de confort, de sécurité et de qualité urbaine – en fonction du trajet entier. Le passage apparaît alors comme le maillon manquant qui permet de passer, tant bien que mal, d'un réseau de transport à l'autre, garant de la réussite globale du système de mobilité urbaine.

FRANCHIR LES BARRIÈRES

Les passages servent dans certains cas à franchir des obstacles. L'urbanisme de zonage, la monofonctionnalité des grandes infrastructures (grandes autoroutes, voies réservées, chemins de fer, couloirs du BRT) ont contribué à créer de nouvelles frontières, parfois infranchissables. Ce qui était conçu à l'origine pour relier constitue aujourd'hui une

séparation, un frein à la mobilité des individus, qui doivent parfois inventer des passages informels et souvent dangereux pour se déplacer.

LA MICRO-INTERVENTION AUX EFFETS (PRESQUE) IMMÉDIATS

Au-delà des interventions sur les grandes infrastructures, ces petits aménagements peuvent avoir un impact important et répondre à des situations d'urgence (sécurité, accessibilité, efficacité) auxquelles le temps long de la planification et les problèmes de la grande échelle ne peuvent pas répondre. Si le concept de ville sans rupture est un mythe difficilement atteignable, les thèmes « d'agrafes urbaines », de « micro-passages », de raccourcis, peuvent être une réponse rapide et efficace à des questions urbaines universelles.

DES APPROCHES MULTIPLES

Ce thème des passages permet d'articuler le plein et le vide, la vitesse et la lenteur, le mobile et l'immobile, l'esthétique et le fonctionnel, l'altérité et la sécurité, le jour et la nuit... et de repenser la hiérarchie des réseaux, notamment par rapport aux réseaux primaires, aujourd'hui trop dominants. Après la planification de zonage, les passages peuvent-ils aussi nous aider à relier la ville, à rattacher les quartiers riches aux quartiers pauvres, la périphérie au centre ?

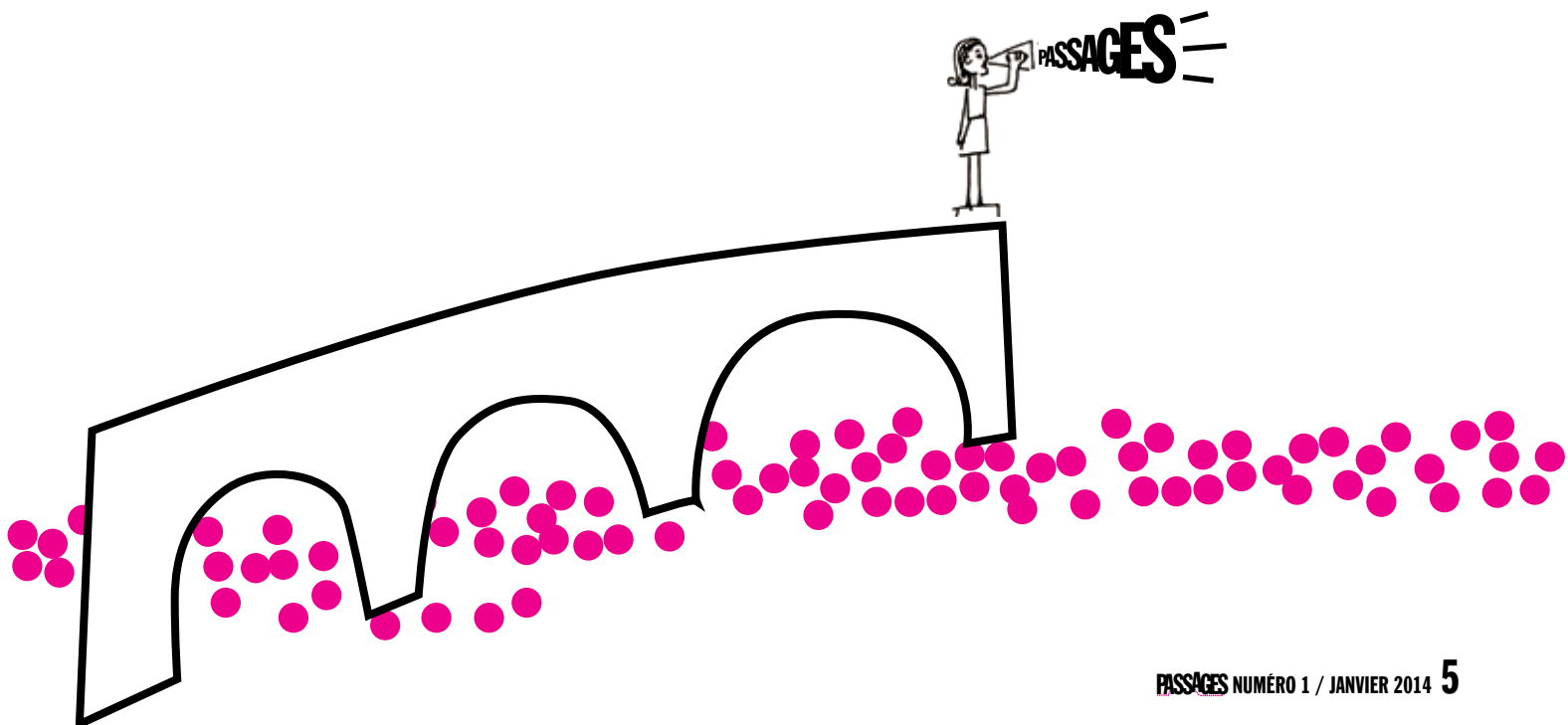
PASSAGE ET ENJEU SOCIAL

DES ESPACES DE SOCIABILITÉ

Attirer l'attention sur le passage, c'est aussi mettre en avant la qualité urbaine de ces petits lieux, qui ne peuvent être considérés comme de simples équipements techniques. Ils ne facilitent pas seulement accès, ils rassemblent aussi.

Ainsi, la qualité du passage comme espace social doit devenir l'objet d'attention particulière.

Partie intégrante de la vie urbaine, il est parcouru et approprié par une multiplicité d'individus (riverains, commerçants, passants...) aux représentations, aux motifs et aux aspirations spécifiques, parfois contradictoires ou sources de conflits d'usage. Il abrite des rythmes de parcours et des temporalités différentes. Il peut faire l'objet de revendications, d'appropriations exclusives ou au contraire de rejet, de marginalisation (tag, commerce illicite, actes de vandalisme...). Même quand le lieu n'est pas mémorable, son appropriation et ses usages témoignent d'un fort enjeu social. .../



OUVRIR LE PASSAGE À L'INTÉGRATION SOCIALE

Cette double entrée – de la mobilité à la sociabilité et de l'échelle globale urbaine à celle de la proximité immédiate – rend le thème des passages d'autant plus crucial qu'il nous confronte à une problématique d'exclusion sociale. Car si la complexité des systèmes de déplacements concerne tous les habitants, ce sont avant tout les plus vulnérables socialement qui ont besoin de passages : ponts pour traverser les voies d'eau ou ferrées ; escalators, ascenseurs ou téléphériques pour monter les pentes escarpées de quartiers déconnectés ; raccourcis à travers des domaines impénétrables (zones industrielles, échangeurs routiers, quartiers fermés). Quelques exemples montrent cependant que l'on peut proposer des équipements de qualité pour tous (comme le téléphérique de Medellin qui, au-delà de l'objet technique, constitue un véritable projet social reliant physiquement et symboliquement les quartiers les plus pauvres au reste de la ville).

L'INCONFORT DU PASSAGE IMPOSÉ

Dans beaucoup de conurbations du monde, les passages se présentent comme des cheminements difficiles, sans alternative. Ils contribuent à rendre le déplacement inconfortable voire dangereux, au point parfois d'y renoncer. En particulier pour les catégories d'utilisateurs fragilisés par l'inconfort ou l'insécurité de ce trajet (femmes, enfants, personnes à mobilité réduite...), l'insociabilité du parcours devient un facteur d'exclusion supplémentaire. On aboutit dans le meilleur des cas à des passages de fortune, construits avec les moyens du bord, mais suivant une logique imbriquée au site. Dans le cas d'interventions « planifiées » en revanche, la soi-disant « utilité » régit à outrance. Au mieux, elle produit de la banalité ; au pire de l'anxiété et du désagrément. Ce qui devrait être une fête (le passage raccourci), devient un cauchemar (l'ambiance d'oppression et la peur).

DROIT DE PASSAGE ET RÉAPPROPRIATION PUBLIQUE

A l'heure de la mondialisation, les passages semblent paradoxalement se resserrer, voire se fermer au nom d'un entre-soi revendiqué à toutes les échelles. N'appartenant à personne, certains passages délaissés sont transformés en domicile collectif pour les sans-abris, ou investis pour des pratiques illicites et sont de fait marginalisés, évités. Le plus souvent, l'appropriation concerne des espaces réservés par les riverains cherchant à préserver leur microcosme en empêchant l'accès aux individus non désirés. Le passage sera alors marqué par une barrière, une signalétique au sol, une forme décourageant la traversée. Il pourra aussi être « invisible », relevant de codes sociaux implicites.

Or la ville est au contraire le lieu de la confrontation, de l'interaction au sein de l'espace public et ne peut fonctionner comme succession de passages privatisés. Comment éviter que les passages du 21^e siècle soient utilisés pour exclure, séparer, privatiser ?

UN ESPACE QUI PROVOQUE L'IMAGINATION

Le passage renvoie à des imaginaires de l'histoire littéraire, architecturale, urbaine et cinématographique, changeant selon les représentations des individus, des sociétés, des cultures. Pour beaucoup d'entre nous, il stimule notre imagination. En renvoyant à d'autres événements, il amplifie sa signification singulière. Ainsi, le passage n'est pas seulement un lien, il doit devenir le lieu qui colore notre voyage.



LES OBJECTIFS DU PROJET

OUVRIR LE PASSAGE, C'EST DONNER L'ACCÈS AU DROIT À LA VILLE

Ce chantier consacré à la conception contemporaine des passages, garants de la mobilité des personnes ou des quartiers isolés, s'inscrit pleinement dans la mission de l'IVM. En mettant à l'agenda l'enjeu du franchissement des frontières urbaines, l'Institut pour la ville en mouvement propose d'attirer l'attention sur « les passages du 21^e siècle ».

FACILITER LE PASSAGE POUR FACILITER LE MOUVEMENT

- Inciter les acteurs de la ville à penser et à développer les micro-articulations qui, peu coûteuses et réalisables rapidement, peuvent contribuer à l'urbanité et à la qualité de la vie urbaine.
- Démontrer comment une petite intervention, via l'architecture, le design, l'appropriation, l'animation... peut modifier la relation entre deux territoires, deux modes de transports.
- Valoriser le passage comme une double expérience d'urbanité et de mobilité.
- S'inscrire dans une logique de développement durable en contribuant à rendre plus performants l'usage des modes doux et la construction de continuités urbaines.

■ Inciter à de nouvelles manières de faire la ville qui associent public et privé et conjuguent différents domaines techniques et d'expertise.

■ Développer une réflexion innovante sur les modes d'appropriation et d'implication de la société civile, les services, les conditions de la participation des riverains comme les passants.

■ Tester sur le terrain dans différentes villes du monde la mise en œuvre de nouveaux passages : concours de design et d'architecture suivis de réalisations, de design de services et d'information augmentée, performances artistiques...

■ Interpeler un public large par la réalisation d'expositions et de films, l'organisation de rencontres et l'édition d'ouvrages...



APPEL À L'INNOVATION

PASSAGE NÉGOCIÉ : INVENTER UNE GOUVERNANCE DE LA PETITE ÉCHELLE DE LA MOBILITÉ

Si les interventions sur les passages, pourtant parfois simples, rapides et légères, ne sont pas décidées, c'est souvent parce que leur gouvernance n'est pas évidente. On ne sait pas toujours à qui appartient le passage, qui a le pouvoir de décision, qui peut financer son aménagement ou qui est légitime pour donner son avis. En outre, il est partagé par les habitants, les riverains, les promeneurs... Comment donc envisager les passages comme espaces démocratiques, collaboratifs ?

DROIT DE PASSAGE : QUESTIONNER LES MODES D'APPROPRIATION

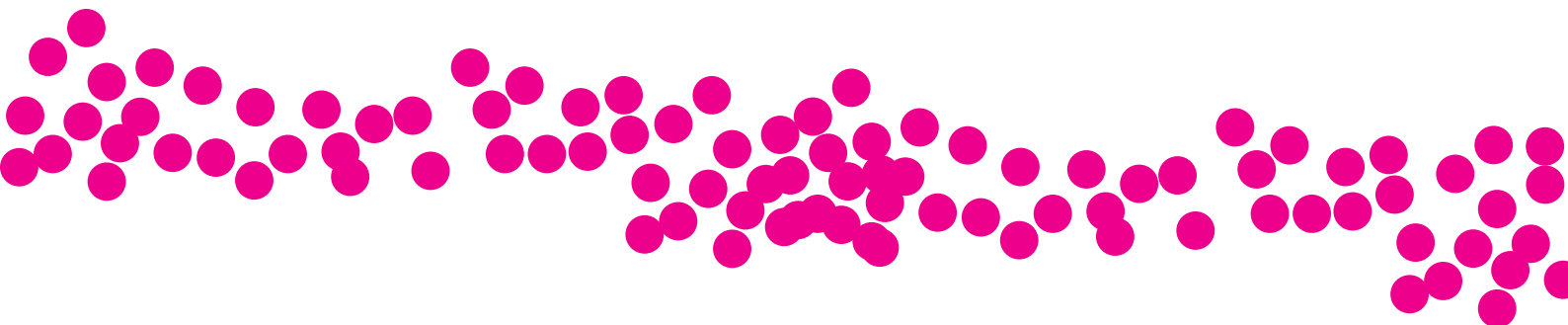
Les passages sont de plus en plus réservés aux riverains, habitants, payeurs, enfants, handicapés... Cette appropriation engendre une forme d'appartenance qui risque de mettre en péril le caractère public du passage. Faut-il alors reconquérir ces espaces publics de la mobilité ?

PASSAGE ÉVÉNEMENT

Traversée entre deux lieux, deux atmosphères, le passage est une expérience urbaine souvent trop banale à laquelle on pourra insuffler une identité par un éclairage insolite, une animation originale, une intervention artistique, la mise en place, spontanée ou non, d'une ambiance urbaine spécifique. C'est en proposant une expérience sensorielle et artistique, une hybridation de ses dimensions sociales, fonctionnelles et sensibles, que le passage devient voyage.

PASSAGE COHABITÉ

Le passage comme espace de sociabilité doit pouvoir concilier, parfois pacifier différents usages : riverains, sans-abris, passants,



squatteurs, commerçants, tagueurs, artistes... Par leur porosité, les passages permettent à des gens différents de se rencontrer, de rendre le local accessible au passant pendant son trajet.

PASSAGE FABRIQUÉ

Ces petits espaces se fabriquent, évoluent au cours du temps. Comment concilier ces différentes réalités, de l'informalité à l'institutionnel, entre immédiateté de l'urgence, bricolage pourtant souvent durable et temps long de la planification ?

PASSAGE ÉPHÉMÈRE

Une approche temporelle des passages interroge aussi les capacités d'adaptation de ces derniers, leur résilience, leur polyvalence en fonction des heures de la journée, des jours, des saisons, des parcours de plus en plus individualisés.

PASSAGE INTELLIGENT, PASSAGE LISIBLE ?

On peut imaginer toutes sortes d'objets technologiques – existant ou futurs – au service des passagers : guides virtuels, « applis » dédiées à la mobilité, signalétique

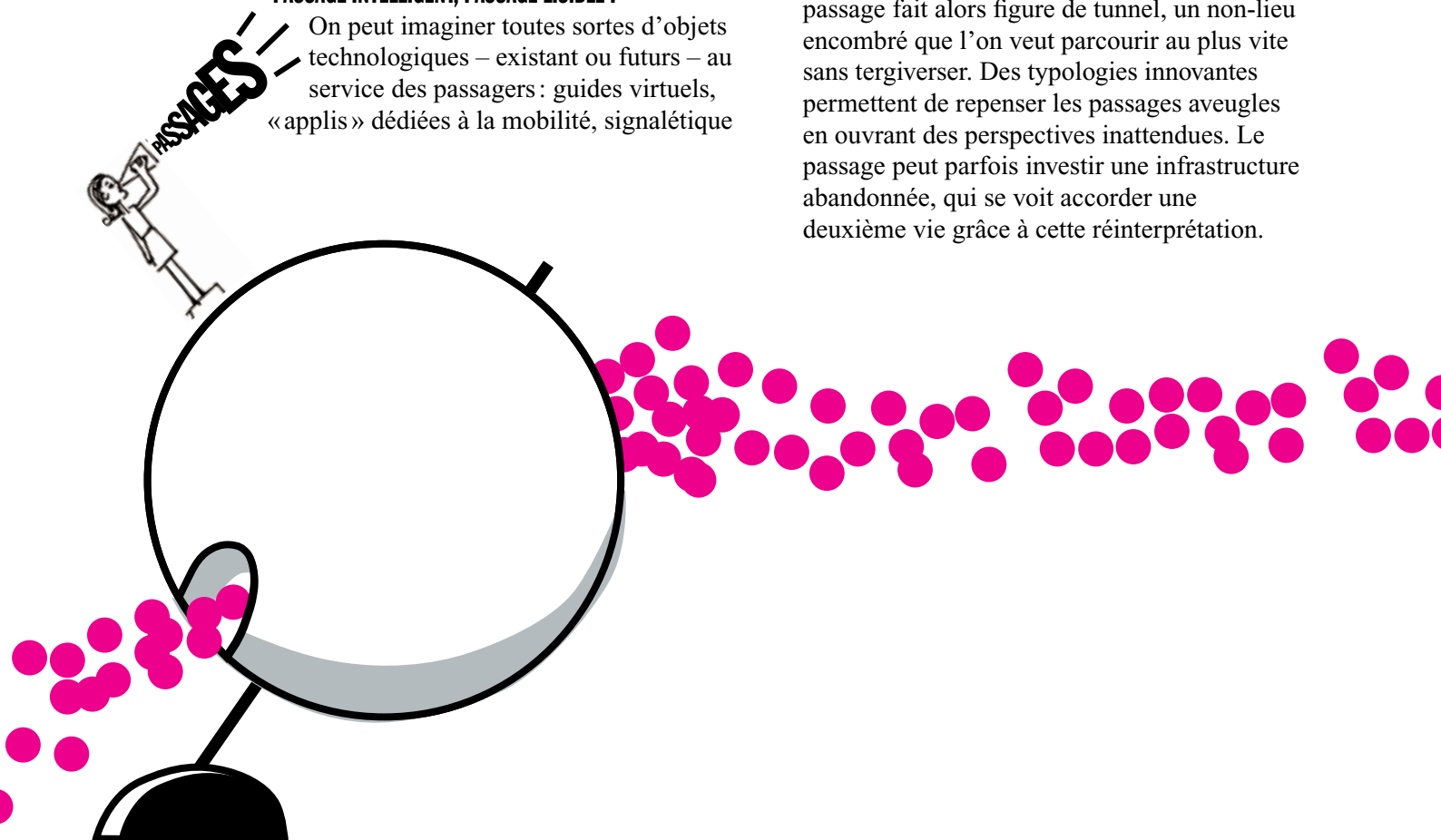
individualisée, objets connectés, péages intelligents... Quelles sont les innovations en ce domaine ? Sont-elles appropriables par tous les citoyens ? Permettent-elles la mobilité des corps fragiles ? Que laissent-elles pressentir des évolutions des formes à venir ?

PASSAGE AUGMENTÉ

Le passage apparaît souvent comme un outil technique visant à augmenter le confort ou la vitesse. Comment utiliser les nouvelles technologies, des nouveaux matériaux sur la création de nouveaux objets de passage ? Passages robots, passages mobiles, passages invisibles... Au-delà de l'objet technique, comment augmenter le degré de « passagité », dans ses dimensions sociales, sensibles et numériques ? Comment augmenter les ressources que peut offrir un passage, aussi petit soit-il ?

NOUVELLES TYPOLOGIES DE PASSAGES

Si les ponts et les passerelles qui traversent un vide offrent un panorama attractif en soi, les passages aveugles (souterrains ou sans échappées latérales) en revanche, concentrent leurs activités et animations aux points d'entrée et de sortie. Le segment du passage fait alors figure de tunnel, un non-lieu encombré que l'on veut parcourir au plus vite sans tergiverser. Des typologies innovantes permettent de repenser les passages aveugles en ouvrant des perspectives inattendues. Le passage peut parfois investir une infrastructure abandonnée, qui se voit accorder une deuxième vie grâce à cette réinterprétation.



AU PROGRAMME : MULTIPLICITÉ DES FORMES, DES PAYS, DES DISCIPLINES

RECHERCHE ET EXPÉRIMENTATION : RÉALISER PLUSIEURS DÉMONSTRATEURS CONCRETS sur des sites proposés par différentes villes (Barcelone, Buenos Aires, Montevideo, Shanghai, Toronto, Tours, Valparaiso...) avec l'organisation d'appels d'idées internationaux dans les domaines de l'architecture et de l'urbanisme, de l'art, du design de services.

CLUB DES VILLES DE PASSAGES autour d'une déclaration d'intention de villes, entreprises et associations afin de favoriser la formation des acteurs de la ville par l'échange d'expériences.

HUBS DE RECHERCHE RELIÉS AUX EXPÉRIENCES LOCALES : des réseaux d'universités, de laboratoires de recherche, d'ateliers pédagogiques travaillent sur les dimensions spécifiques ou locales du passage, dans les villes proposant des sites démonstrateurs mais aussi à Bogotá, Canton, Paris, Rio de Janeiro, São Paulo, Santiago...

PROGRAMME ARTISTIQUE « SATELLITE » : performances in situ – danse, cinéma, arts plastiques – concours de courts-métrages, appels à projets internationaux...

COLLOQUE INTERNATIONAL AVEC LES CHAIRES DE L'IVM (en Amérique latine, Chine et Europe) approfondissant les thèmes du « Passage du 21^e siècle » selon une approche multidisciplinaire.

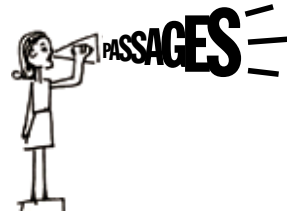
EXPOSITION INTERNATIONALE à partir d'un recueil d'expériences et de réalisations témoignant des nouveaux besoins et des émergences.

PUBLICATIONS : CATALOGUE DE L'EXPOSITION, CAHIERS THÉMATIQUES

SITE INTERNET COLLABORATIF



LES SITES DÉMONSTRATEURS



Les sites démonstrateurs sont les fers de lance du projet. Emblématiques de la diversité des situations sans être exhaustifs, les concours organisés déboucheront sur des réalisations concrètes de passages innovants. Ils constituent des catalyseurs pour d'autres projets culturels et artistiques et alimentent les débats et les contenus de l'exposition, du colloque et du catalogue, permettant peu à peu de développer une idée des passages contemporains.

BARCELONE, ESPAGNE

À l'extrémité orientale de Barcelone, pourtant réputée pour la qualité de ses espaces publics, ses ramblas et l'organisation novatrice des mobilités, la question du passage se pose de manière cruciale. Il s'agit de franchir le fleuve du Besòs, connecter des parcs, relier des quartiers séparés par de nombreuses infrastructures qui constituent de véritables frontières.

Deux concours suivis de réalisations s'appuieront sur une programmation artistique riche et variée ancrée dans la vie culturelle de Barcelone :

■ Un site démonstrateur consistant à transformer un passage existant sous la voie ferrée côtière en espace public accueillant et facilitant l'accès des habitants du quartier de San Adrià del Besòs à la mer.

■ Une édition spéciale « Passages » du concours multidisciplinaire – *Racons Públics* (Recoins Publics), ouvert au grand public et portant sur les interventions immédiates d'amélioration stratégique à petite échelle dans les espaces publics urbains.

PARTENAIRES : Consorci, Barcelona Regional, Racons Públics, FAD (Foment de les Arts i del Disseny), Prix Européen de l'Espace Public en lien avec le CCCB (Centre de Culture Contemporaine de Barcelone) et autres en cours.

SHANGHAI, CHINE

Alors que se multiplient dans les villes chinoises des réalisations urbaines gigantesques et des infrastructures imposantes, IVM Chine met à l'agenda les petits espaces publics de mobilité permettant de parcourir la ville à l'échelle humaine, les passages symboliques et physiques des villages ruraux rattrapés pas la ville ou encore la mise en valeur des cheminements culturels et historiques des villes traditionnelles.

PARTENAIRES: Université de Tongji, Expo Shanghai Group et autres en cours.

TORONTO, CANADA

En prévision de l'organisation des jeux préolympiques américains, les « Pan Am Games », qui seront accueillis à Toronto durant l'été 2015, un collectif s'est organisé pour reconstituer un Pan Am Path, un sentier naturel de 100 Km privilégiant les mobilités actives et franchissant les canyons qui caractérisent la ville. Certains segments ont été identifiés pour créer les passages permettant aux habitants des quartiers voisins les plus défavorisés d'accéder à ce nouvel espace public. L'accessibilité des nouvelles stations de métro-LRT, dont le réseau est aujourd'hui en expansion, constitue pour l'IVM d'autres opportunités de sites démonstrateurs sur des passages innovants.

PARTENAIRES: Metrolinx, Université de Toronto, Global Cities Institute, Municipalité de Toronto, Pan Am Path et autres en cours.

MONTEVIDEO, URUGUAY

Alors qu'une opération urbaine d'envergure est en cours de réalisation dans un quartier pauvre et périphérique de Montevideo, la réalisation d'un petit passage aurait un grand impact, rendant plus accessibles et pour davantage de gens les nouveaux équipements urbains réalisés.

PARTENAIRES: Ville de Montevideo et autres en cours.

TOURS, FRANCE

Vinci Autoroute mène depuis un an un travail de réflexion avec l'agglomération de Tours sur une meilleure intégration de l'autoroute A10 qui traverse la ville. Sur ce territoire en outre parcouru par une voie de chemin de fer, deux cours d'eau et un réseau de voirie secondaire, les opportunités de passages innovants sont

nombreux pour connecter Tours et St-Pierre-des-Corps, les rives du Cher et de la Loire, la ville haute et la ville basse.

PARTENAIRES: Vinci Autoroute et autres en cours.

VALPARAISO, CHILI

Les quartiers portuaires de Valparaiso, inscrits au patrimoine de l'Unesco, sont connus pour leurs escaliers qui permettent de parcourir cette ville verticale, contournés parfois avec des ascenseurs. Au-delà de leur protection patrimoniale et paysagère, l'objectif est de les intégrer dans une vision plus large, dans un système de mobilités où les escaliers deviennent passages, éléments d'un parcours, lieux d'information et d'expérience.

PARTENAIRES: Universidad Fréderico Santa María, Archiprix Chili, la Ville de Valparaiso, le Port, l'Office du Tourisme et autres en cours.

SANTIAGO, CHILI

Dans la commune Florida, à la périphérie de Santiago, une réflexion est actuellement menée à l'échelle du grand territoire, dans laquelle la construction de la nouvelle ligne de Bus Rapide BRT, associée à la traversée de la voie ferrée du Transavio, frontières infranchissables entre les quartiers d'habitation et le nouveau centre commercial, constituent un enjeu important. Situation de passage emblématique, ce site renvoie à une réflexion plus générale sur les franchissements innovants des infrastructures.

PARTENAIRES: Pontificia Universidad Católica de Chile et autres en cours.

BUENOS AIRES, ARGENTINE

Un plan d'urbanisme dans le quartier de Palermo à Buenos Aires a été retenu pour convertir une large bande ferroviaire aujourd'hui libérée en parc urbain haut de gamme et reconnecter le tissu urbain au niveau de la rue Godoi Cruz. Les passages à réaliser devront franchir un parc parfois large de plus de 100 mètres et des hauteurs variables de la voie de chemin de fer. Par ailleurs, dans la Cité Universitaire, coupée de la ville par l'autoroute et la voie de chemin de fer, l'enjeu serait de déplacer une gare existante afin d'améliorer la connection des transports publics de Buenos Aires avec les quartiers qu'ils desservent.

PARTENAIRES: Cité Universitaire, Université de Buenos Aires, la Société de chemin de fer, la Sociedad Central de Arquitectos, la Municipalité et autres en cours.



POUR QUI? AVEC QUI?

Les citoyens, le grand public, les entreprises, les autorités locales, les élus, les techniciens, les opérateurs de transport, les communes des périphéries, les gestionnaires urbains, les associations d'usagers, les médias, les professionnels de l'architecture, du design et du paysage, les milieux culturels, les artistes...

LES PARTENARIATS

DES PARTENAIRES POUR SOUTENIR LE PROGRAMME IVM DANS SA GLOBALITÉ :

■ coproducteurs : parce qu'ils participent aux mutations et à la qualité de la vie urbaine, des entreprises, des associations, des laboratoires de recherche... contribuent au programme général Passages.

■ sponsors : par leur contribution financière, matérielle ou technique, des entreprises permettent au projet de se réaliser.

■ coopérateurs : d'autres partenaires qui participent à la mise en œuvre opérationnelle des diverses actions programmées.

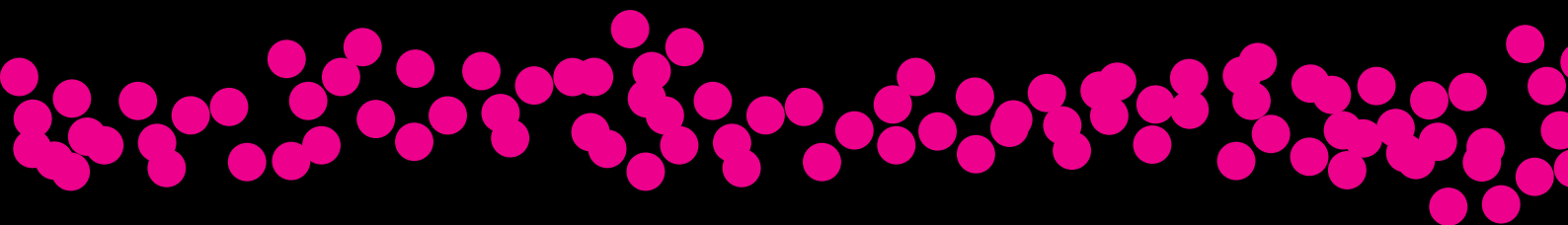
DES PARTENAIRES POUR CHAQUE SITE DÉMONSTRATEUR :

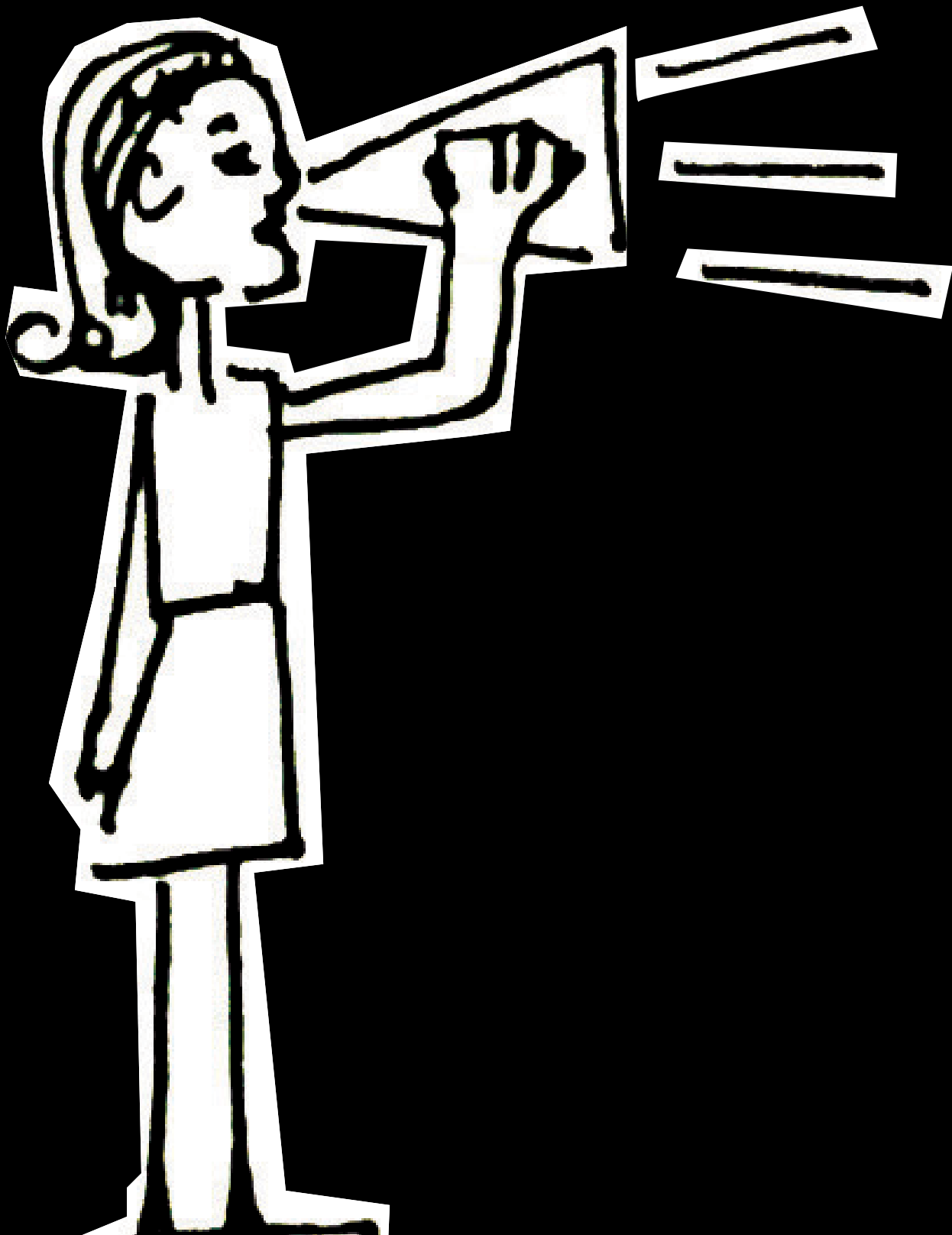
■ collectivités locales, fondations, sponsors : les responsables de programme de sites démonstrateurs développent des partenariats locaux pour le financement, la production et la réalisation des différentes actions (concours, colloques, publications...).

■ parrainage de passages démonstrateurs : des entreprises, des associations, des personnalités pourront soutenir la réalisation de certains passages en particulier.

DES PARTENAIRES ASSOCIÉS POUR L'ORGANISATION D'ÉVÉNEMENTS SATELLITES « LABELLISÉS PASSAGES » :

opérateurs de la manifestation (prix littéraires, cinéma, photos, documentaires, courts-métrages, installations, performances, balades urbaines...).





INSTITUT
POUR
LA VILLE EN
MOUVEMENT
PSA PEUGEOT CITROËN

QUI FAIT QUOI?

Coordination
générale

MARCEL SMETS :
Directeur scientifique

YUNA CONAN :
Chef de projet
yuna.conan@vilmouv.com
00 33 (1) 53 40 95 60

MIREILLE APEL-MULLER
Déléguée générale de l'IVM



IVM
10, rue des Halles
75001 Paris
[www.http://www.ville-en-mouvement.com](http://www.ville-en-mouvement.com)

Comité
de suivi

PASCAL AMPHOUX,
MIREILLE APEL-MULLER,
YUNA CONAN,
CARLES LLOP,
JEAN-PIERRE ORFEUIL,
LAETITIA PICCININI,
DIDIER REBOIS,
MARCEL SMETS,
MAARTEN VAN ACKER

Les responsables
des sites démonstrateurs

SEBASTIAN ANAPOLSKY,
ISABEL ARTEAGA,
ROBERTO BARRIA,
MACARENA BARRIENTOS,
GEORGES BAIRD,
ANDRES BORTHAGARAY,
VINCENT FANGUET,
ROSANNA FORRAY,
PAN HAIXIAO,
ROCÍO HIDALGO,
CARLES LLOP,
ANA OLIVERA,
FRÉDÉRIC ROUSSEAU,
RICHARD SOMMER,
MATHILDE SOULAGES,
JUAN URRUZOLA,
LESLIE WOO



PASSAGES : QUELQUES FORMES ET SIGNIFICATIONS CROISÉES

LE RACCOURCI, DE L'ARCHÉTYPE DU 19^E SIÈCLE À L'ESCALIER ROULANT D'AUJOURD'HUI

Depuis l'antiquité, les passages urbains s'échappent des rues principales et permettent d'accéder à l'intérieur des îlots, souvent alors domestiqués par les riverains.

Au 19^e siècle, les archétypes des passages modernes continuent à traverser le cœur des îlots de la ville en rapide développement en adoptant une typologie particulière d'espace public pour le promeneur, distinct de la rue voisine.

Cette forme particulière de raccourci destiné à la circulation douce à l'intérieur de la voirie primaire se prolonge aujourd'hui dans les passerelles, escalators, escaliers roulants, ascenseurs urbains, souterrains, téléphériques de la ville contemporaine, dispositifs facilitant l'accessibilité entre le lieu de résidence et les centres d'intérêt des individus. A l'encontre de l'archétype qui s'inspirait du « bazar » assorti de boutiques spécialisées et variées, les passages de notre époque sont souvent mornes et utilitaires, parfois inconfortables et effrayants.

DU PASSAGE NATUREL AU PASSAGE INVENTÉ

Les passages naturels ont toujours aidé les hommes à franchir les barrières qu'ils trouvaient au cours de leurs déplacements : endroits peu profonds pour franchir une rivière, gorges et cours d'eau pour pénétrer les montagnes...

Cette logique se retrouve dans les passages rudimentaires, informels ou d'urgence, tel un pont de fortune prolongeant les cheminements existants ou rétablissant une liaison endommagée, inondée, enjambant un fossé, un ravin, ou une infrastructure détruite...

LE PASSAGE COMME LIEU SYMBOLIQUE CONVOITÉ

Un passage est un nœud ou une porte stratégique (militaire, démocratique), qui peut être occupé, bloqué et même détruit. Les exemples historiques sont nombreux, des checkpoints du Mur de Berlin pendant la Guerre Froide aux accès à la mer, aux points de ravitaillement ou aux aéroports, objet de luttes stratégiques dans la plupart des conflits armés. Le passage est alors un lieu à fort pouvoir symbolique.

PASSAGE À LA FRONTIÈRE

Le passage a aussi la capacité de sélectionner, diviser, contrôler. Il apparaît alors comme une barrière, une frontière, que l'on pourra chercher à transgresser pour avoir accès à un autre monde politique, culturel, économique, social... La frontière peut être formelle ou informelle, matérialisée ou implicite. Elle se respecte, se traverse ou se transgresse à différentes échelles, mondiale ou locale, du mur de séparation entre pays en conflit à l'entrée de quartiers résidentiels fermés.

LA TRANSITION

Le passage peut aussi provoquer une transition d'un état d'âme à un autre. Cette métamorphose peut être le produit d'une transformation lente ou d'une évolution graduelle, mais elle se fait ressentir par certains incidents qui marquent le changement. Ainsi le passage de l'adolescence à la maturité, de la vitalité à la vieillesse, de l'abondance à la pénurie s'étale généralement sur une longue période, mais il faut souvent attendre un fait marquant pour se rendre compte que la nouvelle condition s'est installée.

Cela vaut aussi pour le passage de la périphérie au centre urbain, où la transformation graduelle d'atmosphères, de densités, l'apparition progressive des bâtiments ou de services spécifiques se perçoit par le discernement de seuils marquant les étapes. Ainsi, sur le passage de la périphérie au centre, ce sont des points de rupture (souvent les grandes gares intermodales) qui donnent évidence à la transition.

[À SUIVRE...]