

# RÉSULTATS & EXPOSITION

INSTITUT  
POUR  
LA VILLE  
EN  
MOUVEMENT  
YBECOM

# PASSAGES

NUMÉRO 2 / MAI 2016

# MANIFESTE DU PASSAGE

## 6. FAIRE PASSAGE, C'EST ACCOMPAGNER

LA DIVERSIFICATION DES MODES DE  
DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS  
(LA MARCHÉ, LE ROULEMENT,  
LA GLISSE) ET DES ACCÈS  
AUX SERVICES (AUTOPARTAGE,  
VELOPARTAGE...) DANS  
LA CONCEPTION DES RÉSEAUX ET  
DES VOIRIES.

## 3. FAIRE PASSAGE, C'EST IDENTIFIER

LES BARRIÈRES D'HIER ET  
ANTICIPER LES OBSTACLES DE  
DEMAIN, C'EST ÉTABLIR, RETABLIR  
ET ENTREtenir DES LIEUX POUR  
FRANCHIR DES LIGNES DE  
TRANSPORT DE GRANDE ÉCHELLE.

## 4. FAIRE PASSAGE, C'EST INVENTORIER,

CARTOGRAPHIER ET METTRE EN  
RESEAU LES LIENS POUR  
TRAVERSER DES TERRITOIRES  
ENCLAVES D'ÉCHELLE  
INTERMÉDIAIRE : LE GHETTO RICHÉ  
OU PAUVRE, LA ZONE D'ACTIVITÉ, LE  
GRAND COMMERCE, LES  
CONDOMINIUMS, LE SECTEUR DE  
L'HÔPITAL

## 5. FAIRE PASSAGE, C'EST METTRE EN PLACE

DES POLITIQUES DE PRÉVENTION  
CONTRE L'ÉMERGENCE DE  
BARRIÈRES INSIDIeUSES ET  
NOUVELLES, Même à PETITE  
ÉCHELLE (MOBILIER URBAIN,  
SIGNALETIQUE OU PANNEAUX,  
D'AFFICHAGE, STATIONNEMENT DE  
VÉLOS, TrottINETTES...)

## 1. FAIRE PASSAGE, C'EST AFFIRMER

LE DROIT DU PASSANT, CONDITION  
DE L'URBANITE CONTEMPORAINE.  
2. FAIRE PASSAGE,  
C'EST CONNECTER

LES FRAGMENTS DE LA VILLE,  
CONDITION DU DÉSENCHAVEMENT.

## 10. FAIRE PASSAGE, C'EST FACILITER

DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAINE,  
LES RACCOURCIS, LES DYNAMIQUES  
DU CORPS EN MOUVEMENT, LES  
DÉPLACEMENTS DU PETIT VÉHICULE  
INTERCONNECTÉ, LES  
PERFORMANCES D'UNE  
INTERMODALITé GÉRALISÉE  
POUR ÉVITER LES DÉTOURS ET LES  
DÉLais.

## 11. FAIRE PASSAGE, C'EST ADAPTER

LES PASSAGES A LA TOPOGRAPHIE  
ET AUX PRATIQUES LOCALES DES  
LIEUX QU'ILS RELIENT, MAIS C'EST  
AUSSI INSPIRER DE NOUVEAUX  
USAGES, A LIEU UNIQUE LIEN  
UNIQUE.

## 12. FAIRE PASSAGE, C'EST CRÉER

UN ESPACE DE TRANSITION QUI  
S'ADAPTE AUX CARACTéRISTIQUES  
ET AUX CHANGEMENTS DES MODÈLES  
DE VIE MÉTROPOLITAINS :  
FABRIQUER LES LIEUX DE  
RESSOURCES POUR LE PIéTON  
AUGMENTÉ, ENRICHIR  
L'EXPérience SENSORIELLE,  
ORDINAIRE OU INEDITE, A LIEN  
UNIQUE TRANSITION SPéCIFIQUE.

## 7. FAIRE PASSAGE, C'EST SURMONTER

LA RUPTURE ENTRE LES MODES ET  
LES RYTHMES DE DÉPLACEMENT  
GRACE AUX ESPACES DE  
CONNEXION, C'EST UNE CONDITION  
DE LA MULTIMODALITé DE CHACUN  
DANS LA VILLE.

## 8. FAIRE PASSAGE, C'EST AJOUTER

DE L'INFORMATION, DES SERVICES  
ET DES AMENAGEMENTS – C'EST FACONNER  
LE HUB DES MOBILITéS LéGERES,  
C'EST SUSCITER LE DÉSIR DE  
PASSER :  
À LA FONCTIONNALITé DU LIEU IL  
FAUT MÉLÉR L'URBANITé DU LIEU.

## 9. FAIRE PASSAGE, C'EST PENSER

LES EFFETS VISUELS, SONORES,  
DYNAMIQUES ET PROPRIOCEPTIFS.  
À L'URBANITé DU LIEU IL FAUT  
MÉLÉR LA SENSATION DE PASSAGE,  
DE PAYSAGE ET LA PERCEPTION DE  
LIEUX.

## 13. FAIRE PASSAGE, C'EST PRENDRE AU SERIEUX

LA PETITE ÉCHELLE QUI CHANGE  
TOUT DANS UNE MULTIPlicité  
D'ENJEUX, D'ACTEURS ET INVENTER  
LES MODALITéS DE CO-FINANCEMENT ;

C'EST PRENDRE SOIN DE  
L'EXISTANT POUR CONSTITUER  
L'ÉCOsystème DES MOBILITéS  
INTERCONNECTÉES, A PASSAGE  
UNIQUE, RÉSEAU DE PASSAGES.



# PASSAGES

ESPACES DE TRANSITION  
POUR LA VILLE DU 21<sup>e</sup> SIèCLE

## PASSAGES EN PROJETS : RESULTATS ET EXPOSITION INTERNATIONALE

Dès sa création en l'an 2000, l'Institut pour la ville en mouvement a souhaité attirer l'attention sur l'importance cruciale de la qualité des espaces de la mobilité, du transit, du passage et de l'intermodalité, particulièrement propices à la constitution de nouveaux lieux urbains.

Avec ce programme international et l'exposition itinérante qui l'accompagne, l'IVM démontre que les passages sont l'une des conditions déterminantes d'une mobilité durable, profondément ancrée dans notre culture contemporaine. Les rencontres cinématographiques, les concours de courts-métrages organisés par l'IVM en témoignent.

Pendant deux ans (2014-2015), notre réseau d'experts internationaux s'est mobilisé pour déployer des échanges interdisciplinaires autour de cas concrets, avec pour objectif la réalisation innovante de démonstrateurs de passages dans différentes villes du monde. D'Alger à Montevideo, de Barcelone à Shanghai et Toronto, de Ouagadougou et Cotonou à São Paulo, Tours, Tunis, Valparaiso... des étudiants, des cinéastes, des artistes, des habitants, des décideurs, des techniciens des villes, des chercheurs et des praticiens de l'architecture et de l'urbanisme se sont mobilisés pour imaginer ces petits lieux du mouvement.

Ensemble, les différents partenaires ont élaboré de nouvelles manières de faire : identifier et cartographier les barrières dans leur diversité, choisir une ou plusieurs situations locales emblématiques, filmer les pratiques quotidiennes, interviewer les habitants, enquêter sur les mobilités, construire une méthode de dialogue et de description des problèmes, jusqu'à la conception de projets réalisables à moindre coûts.

Les solutions sont tantôt architecturales ou paysagères, tantôt organisationnelles. Ce programme a démontré que l'association de l'ensemble des protagonistes, une prise de conscience des responsabilités de chacun et de tous – habitants, entreprises, chercheurs, services de l'urbanisme, de la voirie, des espaces publics, des transports – permettent de concevoir des réponses spécifiques à chaque situation.

Des projets menés dans 40 villes du monde présentent au public des exemples de barrières de la ville d'aujourd'hui, les situations de passages dans nos mobilités quotidiennes, et les solutions de demain.

■ UNE QUARANTaine  
DE PARTENAIReS  
(villes, universités,  
entreprises, ONG...)

■ 1000 CANDIDATs  
AUX 11 CONCOURS  
PROfESSIONNELS  
d'architecture  
et d'urbanisme

■ 650 ÉTUDIANTs  
DANS 12 WORKSHOPS

■ 5 COURTS-  
MÉTRAGeS réalisés  
en Afrique  
■ 1 première  
exposition  
internationale  
présentée dans  
3 continents

■ 6 EXPOSITIONS  
LOCALEs (Barcelone,  
Buenos Aires, Hong  
Kong, Montevideo,  
Shanghai, Toronto)

■ UNE QUINZAINe  
DE RENCONTREs  
PUBLIQUEs  
ET CONFéRENCEs

■ 3 PUBLICATIONS :  
présentation des  
travaux et inventaire  
raisonné des passages  
en Amérique Latine ;  
analyse des barrières  
métropolitaines  
et présentation des  
projets des concours  
à Barcelone et Tours

■ 10 sites internet,  
6 blogs

# LES PASSAGES, CES PETITS LIEUX DU MOUVEMENT

Tunnels, passerelles, escalators, téléphériques urbains... ces maillons essentiels de nos déplacements quotidiens permettent de passer, tant bien que mal, d'un mode de transport à l'autre, d'une ambiance urbaine à une autre.

Le 19<sup>e</sup> siècle a inventé le passage à travers les îlots de la ville dense. Quels passages imaginer pour nos villes contemporaines, diffuses et fragmentées par des réseaux de transport ? Comment accompagner la mobilité du passant d'aujourd'hui, exigeant et connecté, riverain ou étranger, sportif ou fatigué, pressé ou flâneur, jogger, skater, cycliste ? Quelles innovations projeter pour faire de ces articulations urbaines – parfois lumineuses et animées, souvent glauques et délaissées – des lieux fonctionnels, mais aussi porteurs d'urbanité et d'expérience sensible, des espaces de transition entre des mondes physiques, culturels et symboliques contrastés ?

Pour que ces espaces de l'accessibilité qui facilitent notre vie quotidienne ne soient pas les grands oubliés des fabricants de nos villes.



# MILLE ET UNE BARRIERES

Murs, sens interdits, feux de signalisation, sous-sols inquiétants, réseaux autoroutiers, voies ferrées... autant de dénivélés, de détours, d'attentes et d'apprehensions sur lesquelles butent les passants durant leurs déplacements.

Le développement de la ville contemporaine, hétérogène et discontinue s'est accompagné de la multiplication de barrières, matérielles et immatérielles, réelles ou fantasmées, transformant les parcours en une course d'obstacles.

Paradoxalement, ces barrières, éphémères, provisoires ou permanentes, et, selon l'échelle, ponctuelles, linéaires, ou étendues, révèlent la nécessité du passage.

Les dictionnaires définissent d'ailleurs la barrière comme «ce qui sert à fermer un passage». Barrière pour les uns, passage pour les autres... Telles les infrastructures routières ou ferroviaires, hier conçues pour relier, et qui constituent aujourd'hui un frein à la mobilité des individus et un risque accru lors de leur franchissement.

À chacun de localiser ces barrières pour mieux les lever, de repérer ce qui entrave les trajets de la vie quotidienne pour rendre possibles des mobilités diverses et agréables. Aux acteurs majeurs de la vie urbaine d'identifier les barrières héritées ou émergentes, d'ouvrir des accès aux territoires enclavés, de réparer ou de prévenir les dommages.

**À NOUS TOUS DE  
REVENDIQUER LE DROIT  
AU PASSAGE.**



## AU-DELÀ DE L'INFRASTRUCTURE...

Des passages «primitifs» originels jusqu'à ceux de l'époque moderne, puis contemporaine, l'objectif premier du passage est purement fonctionnel : faciliter la circulation des biens et des personnes, traverser un obstacle naturel, raccourcir un trajet, délimiter un itinéraire afin de contrôler les entrées, protéger des intempéries puis des circulations motorisées dangereuses...

Issus de la circulation et du mouvement, les passages ont pris différentes formes au fil du temps et selon les pays, abritant des usages variés, souvent simultanés : raccourcis efficaces, espaces publics aux codes sociaux spécifiques, mondes à part dans la ville.

Ces espaces de transition ont produit des lieux singuliers et contribué à métamorphoser leurs abords. Les passages ou galeries des villes denses du 19<sup>e</sup> siècle en témoignent encore aujourd'hui. Au 20<sup>e</sup> siècle, en spécialisant les fonctions et en privilégiant les voiries axées sur la vitesse et les grandes distances, l'«urbanisme de tuyaux» a engendré une approche technocratique de ces petits espaces, au détriment de leurs attributs essentiels.



## ... LIENS, LIEUX, TRANSITIONS

Faire passage oblige à conjuguer trois dimensions :

- **LE LIEN** fonctionnel, raccourci efficace entre deux espaces urbains, qui ne se limite pas à liaison immédiate des abords, mais qui renvoie inévitablement à une échelle urbaine plus large. Le passage ne relie que s'il fait partie d'un itinéraire logique et emprunté qui sert à rapprocher les quartiers.

- **LE LIEU** dans sa singularité sociale et spatiale, qui renforce les usages existants et incite à de nouvelles routines ou à des emplois inédits.

Mais la fabrication du lieu renvoie aussi au confort et au bien-être des passants. Les sensations éprouvées pendant la traversée du passage :

l'aisance et la lisibilité du parcours, les perspectives créées sur le paysage, la tonalité des sons, la clarté ou l'ampleur de l'espace, son illumination généreuse, la pénétration de la lumière du jour...

- **LA TRANSITION** entre des pratiques et des univers urbains différents. Lorsque l'on traverse la barrière

entre deux morceaux de ville – comme le périphérique parisien mais aussi avec le Métrocable à Medellin –, on passe du centre à la banlieue, du quartier populaire au quartier bourgeois, de la ville informelle à la ville constituée. Ce ne sont pas les mêmes habitants, les mêmes socialités, les mêmes urbanités à l'entrée ou la sortie du passage. Le comportement de la personne qui l'emprunte n'est pas le même quand il rentre chez lui ou quand il part au travail. Il y a donc une sorte de transition qui doit s'établir, que le passage devrait permettre en donnant le temps de s'habituer à ce changement de milieu : «c'est le lieu où l'on noue et l'on dénoue sa cravate...». Ces conditions remplies, le passage, conçu en réseau, peut devenir l'amorce d'une transformation urbaine plus large.

ESCALATOR COMUNA 13, MEDELLIN

Fig. 39. — Galerie d'Orléans en

# PASSAGES ET MOBILITÉS EN MUTATION

La ville d'hier a été façonnée sur l'imaginaire de la mécanique et de la vitesse. Il a hiérarchisé les réseaux, fragmenté la ville, ignoré la capillarité. Certes, il a ouvert des possibles, rapproché le lointain... mais éloigné le proche. La ville de demain sera façonnée sur l'imaginaire de la légèreté. De nouveaux défis y obligent : le changement climatique et les enjeux écologiques ; les risques de ségrégation liés à la fragmentation des espaces ; les préoccupations de santé publique et l'allongement de la durée de vie.

Vivre mieux ici et maintenant ! Déjà, cet imaginaire de légèreté et d'agilité, d'attention au corps et aux sensations innervent notre monde sensible, culturel, et nos technologies. Lutter contre la congestion, régénérer et recoudre le tissu urbain imposent de tenir compte des exigences des citoyens d'aujourd'hui, plus que jamais en demande d'attention à leur vie quotidienne.

Les nouvelles mobilités, plus actives et plus connectées, seront « intermodales ». Le réseau des passages renouvelera l'accès à tous les systèmes : infrastructures lourdes des transports publics – métros, tramways, lignes de bus aménagées, et pour l'automobile – aux infrastructures intermédiaires dédiées aux taxis, navettes, cycles et voitures partagées, aux dispositifs de stationnement les plus variés et connectés... jusqu'aux aménagements piétonniers intégrant trottoirs roulants, escalators, ascenseurs. Le réseau des passages s'adressera à tous, piétons, cyclistes, skateurs et autres glisseurs.

## PASSAGES PHYSIQUES ET INFORMATION DIGITALE

Généralement, les applications d'itinéraires sur smartphone indiquent en pointillé les parcours piéton entre les modes de transport motorisés, individuels ou collectifs. Il arrive qu'elles mettent en garde l'utilisateur sur le manque de données fiables liées à la nature du parcours à pied. Le passant connecté, à la fois producteur et utilisateur d'informations et d'expériences partagées sur ses itinéraires est en droit d'attendre que les pointillés définissent cette rupture et la qualité du passage. C'est la condition de sa multimodalité.



## LA PETITE ÉCHELLE QUI CHANGE TOUT... OU PRESQUE

Les passages sont souvent négligés ou mal entretenus au prétexte du grand projet mobilisateur à venir, ou parce qu'ils ne correspondent à aucune « case » existante et dépendent d'un grand nombre d'acteurs publics ou de propriétaires privés. Ils sont pourtant les modestes garants d'une liberté de mouvement sécurisée, d'un partage plus égalitaire des composantes de la ville, et de ce

fait, participent de la démocratisation de l'espace urbain. Ces passages constituent aussi des niches d'innovation en termes de qualité spatiale, de support de connexion, d'informations et de relations sociales diverses. Les interventions d'échelle réduite et de coût minimal, ont ainsi potentiellement un impact qui dépasse largement leur seul territoire.

Les applications permettant d'échanger des alternatives aux cheminement laborieux ou dénonçant les obstacles, fournissent une mine d'informations utiles aux aménageurs pour intervenir rapidement sur le territoire, parfois par de simples aménagements : signalétique, éclairage, propreté, objets connectés...

Quelques exemples récents laissent pressentir des évolutions : nouvelles installations multimodales, aménagements urbains et paysagers, recyclages de tunnels et de viaducs obsolètes, voirie qui se colore à l'arrivée du bus, capteurs qui modulent la durée de la traversée piéton, qui illuminent son cheminement... Autant de procédés qui dynamisent la trame de nos déplacements, garantissent notre sécurité, restituent de la convivialité dans la ville.

# DES CONCOURS PROFESSIONNELS POUR PASSER A L'ACTE

En octobre 2014 étaient lancés avec l'IVM, dans six communes de l'Aire Métropolitaine de Barcelone les premiers concours professionnels d'architecture et d'urbanisme sur les **PASSAGES, ESPACES DE TRANSITION POUR LA VILLE DU 21<sup>È</sup> SIÈCLE**. Quatre autres concours ont suivi à Shanghai, Tours et Saint-Pierre-des-Corps, Sant Adrià del Besòs à l'Est de Barcelone et Toronto.

Localisés sur des sites précis, ils ont donné lieu à des procédures originales : sélection sur dossier d'une première intention, ateliers de production (workshops) sur place avec les acteurs locaux à Shanghai, Tours et Toronto ; séances de présentation intermédiaire au jury international puis sélection des lauréats.

270 équipes interdisciplinaires : architectes, urbanistes, scénographes, ingénieurs structure, en aménagement du territoire, paysagistes, artistes, designers, philosophes, sociologues, soit environ 1 000 professionnels d'une quarantaine de nationalités

### LES PREMIÈRES RÉALISATIONS DES ÉQUIPES LAURÉATES SONT PRÉVUES DÈS 2016 :

**A BARCELONE** (concours Besòs) : les lauréats (Datae) ont réalisé une première mission d'avant-projet pour l'aménagement des accès au tunnel sous la voie ferrée.

**A TOURS** : Un premier tapis urbain devrait être aménagé en 2017 par le collectif franco-allemand Bau 15, lauréat, sous l'autoroute entre la ville résidentielle et l'autre rive productive.

**A TORONTO** : L'équipe Delva & Plusoffice Architectes recevra une mission pour préparer le cahier des charges de l'accessibilité des gares d'une nouvelle ligne de transport rapide pour Metrolinx, autorité organisatrice du transport du Grand Toronto.

**DANS L'aire métropolitaine de BARCELONE** : les équipes primées travailleront avec les communes concernées sur des projets d'aménagement.

# DE VILLE EN VILLE : CONCOURS POUR DES PASSAGES DEMONSTRATEURS



## SHANGHAI, CHINE SUR L'ANCIEN SITE DE L'EXPO 2010, CRÉER DE L'URBANITÉ PAR LES PASSAGES

Dans un centre d'affaires en construction sur la zone Est du site de l'Expo 2010, comment générer un réel quartier urbain et vivant ? Comment faciliter les mobilités, de l'échelle métropolitaine aux déplacements doux ? Comment connecter le site à son environnement naturel et bâti par des passages ?

**LES DÉFIS :** identifier des points stratégiques dans une zone en cours de développement et proposer la réalisation de passages de typologies diverses. Générer grâce aux passages un réel quartier urbain, vivant et relié aux quartiers environnants.

Concours international en 2 phases (présélection des 8 équipes, workshop in situ et résultats de novembre 2014 à mars 2015), ouvert à des équipes multidisciplinaires âgées de moins de 40 ans et comprenant des professionnels de la création architecturale et urbaine

Réponses et résultats :  
51 propositions. 8 équipes pour un workshop. 1 équipe lauréate, 2 mentionnées.

Organisé par l'Université de Tongji, Expo Shanghai Group, IVM Chine et le soutien d'Eastern China Architecture Design Institute et Shanghai Urban Planning Institute



### LES LAURÉATS

#### SUN + GATE

DE PIERRE-MARIE AUFFRET,  
VINCENT HERTENBERGER  
ET AGATHE LAVIELLE (FR/CN)

Le projet repose sur deux actions principales afin de créer des passages sur l'ancien site de l'Expo 2010 : reconstruire l'espace public par le déplacement des limites ('re-gating') et adapter les mobilités pour constituer des aimants qui activent l'espace public qui les entoure ('re-routing').

Un passage vers le fleuve est créé, espace public longitudinal dynamique qui traverse des enclaves

monofonctionnelles. Peu à peu, la « gated community » devient le support d'une microéconomie qui réinterprète la figure historique de l'allée, le quartier des affaires s'anime au-delà des heures de bureau et les berges du fleuve sont plus qu'un lieu de destination pour les loisirs, mais aussi une nouvelle entrée pour le site avec la réouverture du terminal de ferry.

Le tramway, autre acteur de cette stratégie transversale, est déroulé le long du parc, déplaçant ainsi le centre de gravité du site de l'Expo et créant un nouveau « soleil entre les portes ».



# BARCELONE 1, ESPAGNE

## DE LA VILLE À LA MER, SANT ADRIÀ DEL BESÒS



Une situation qui se répète sur toute la côte catalane et partout dans le monde : comment transformer un passage sous la voie ferrée côtière en un espace public accueillant qui facilite l'accès des habitants au littoral ?

**LES DÉFIS :** renouer le lien mer-ville-fleuve ; franchir la voie ferrée ; penser le passage comme un élément clé, point d'étape de la rénovation prévue de la zone ; le concevoir comme un micro-hub international.

Concours international en 2 phases (lancement décembre 2014, résultats avril 2015), ouvert à toute personne majeure professionnelle de l'architecture, de l'urbanisme ou du design

Réponses et résultats :  
29 propositions. 5 finalistes. 1 lauréat

Organisé par le Consorcí del Besòs avec le Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

### LES LAURÉATS PA(I)SSATGE

DE DATA ARQUITECTURA I  
ENGINYERIA S.L.P. (E)

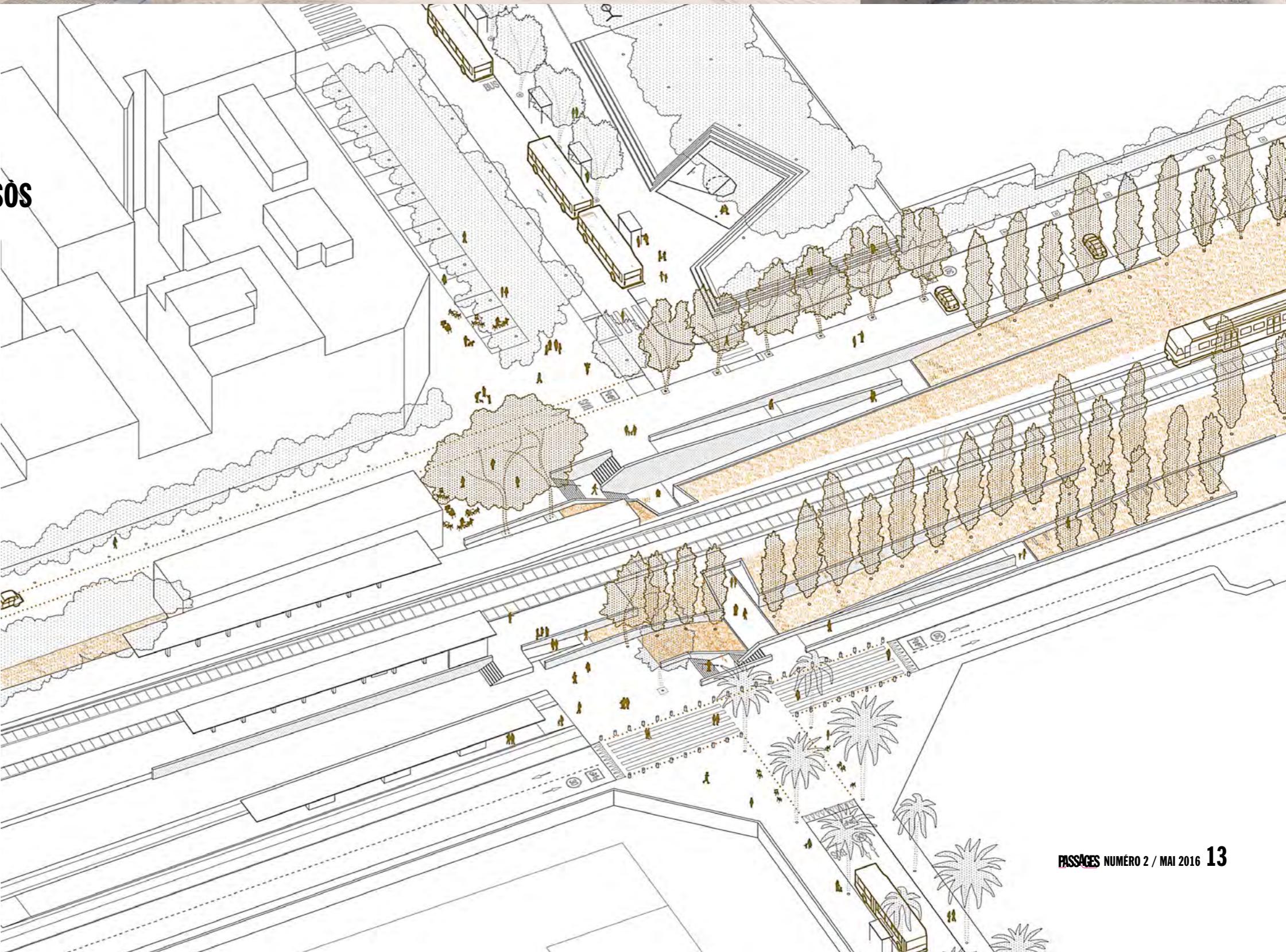
L'idée principale de la proposition est une non-intervention qui permettra non seulement de renforcer la continuité visuelle entre la mer et les montagnes mais aussi d'améliorer l'accès public au système de tramway le long du littoral : au lieu de réaliser de nouvelles structures qui consolideraient le passage actuel, il s'agit de reconfigurer ses éléments de manière à améliorer leur valeur paysagère.

Le projet développe trois stratégies principales :

■ **PAYSAGE**: démolition partielle des parois transversales situées à l'extrémité des rampes pour amplifier l'espace, ajouter de la lumière et ouvrir de nouvelles perspectives visuelles.

■ **VILLE**: l'espace rénové fonctionnera comme une place centrale agréable, pacifiée, donnant la priorité aux piétons et notamment un meilleur accès à tous les moyens de transport public : train, tram et bus.

■ **DÉVELOPPEMENT DURABLE**: le matériau issu de la démolition est recyclé pour former de nouveaux murs.



# BARCELONE 2, ESPAGNE

## 6 PASSAGES MÉTROPOLITAINS DANS L'AIRE DE BARCELONE

Entre les fleuves du Besòs et du Llobregat, dans les municipalités de Badalona, Montcada et Reixac, entre Ripollet et Cerdanyola, Sant Cugat del Vallès, entre Molins de Rei et Sant Vicenç dels Horts et Hospitalet de Llobregat : des passages à rouvrir, transformer, inventer sous les infrastructures, sur les autoroutes, entre les parcs et les voies ferrées...



**LES DÉFIS :** lire le territoire métropolitain à partir d'une analyse des barrières ; penser des petites interventions immédiates et stratégiques afin de connecter des territoires métropolitains

Trois appels à concours nationaux consécutifs (d'octobre 2014 à mars 2015), ouverts et anonymes, pour des équipes pluridisciplinaires

Réponses et résultats :  
50 propositions. 6 équipes lauréates, 10 mentionnées

Organisé par l'Àrea Metropolitana de Barcelona avec le Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

**LES LAURÉATS**  
**MONTCADA I REIXAC**  
**ESPAI "CONTINUM"**,  
**ACTIVITAT "DIVERSUM"**

DE RAMIRO CHIRIOTTI ALVAREZ,  
CARLA COMpte ET DAVID FONTANILS

Dans l'aire métropolitaine de Barcelone, sur le vaste terrain plat formé par la vallée sous le viaduc autoroutier, la boîte à outils proposée par l'équipe lauréate prend la forme de containers préfabriqués à utilisations variées, proposant des moments de repos et de passage dans la promenade qui rejoint les deux quartiers situés sur les versants du vallon.



### LES LAURÉATS SANT CUGAT DEL VALLÈS ANELL VERD

DE CARLES ENRICH GIMÉNEZ, RAFEL CAPÓ QUETGLAS, ANNA DE CASTRO CATALÀ

Le projet propose de (r)ouvrir trois passages à des endroits judicieux sous l'autoroute, (r)établissant la continuité de cheminements en reliant les deux rivières. Il crée ainsi

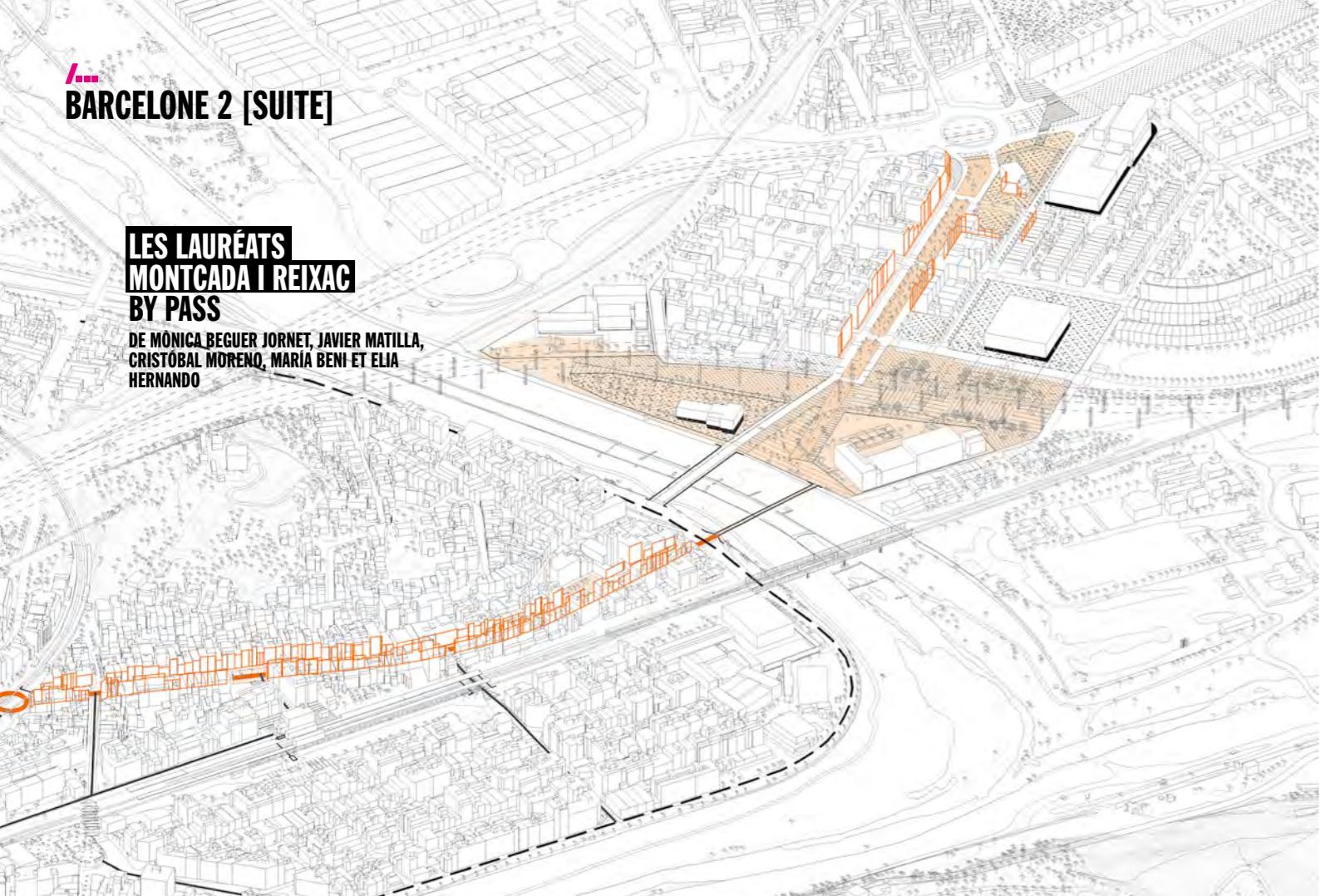
un enchainement de paysages naturels et met à profit les corridors écologiques existants pour tisser une maille verte qui organise le territoire, en particulier pour les déplacements de mobilité douce.

SUITE BARCELONE 2  
PAGE SUIVANTE

## BARCELONE 2 [SUITE]

### LES LAURÉATS MONTCADA I REIXAC BY PASS

DE MÒNICA BEGUER JORNET, JAVIER MATILLA,  
CRISTÓBAL MORENO, MARÍA BENÍ ET ELIA  
HERNANDO



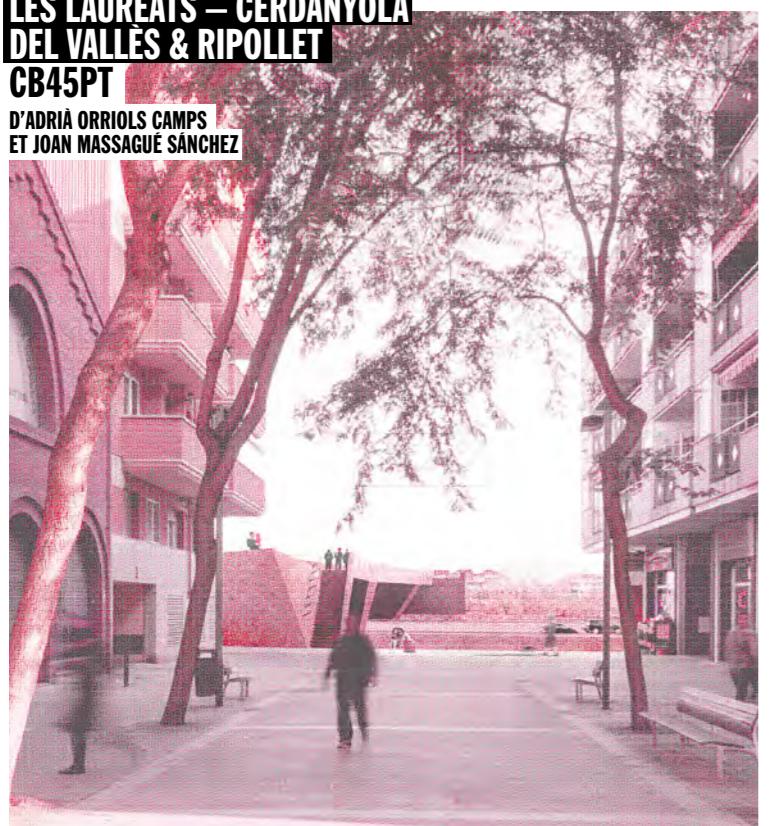
### LES LAURÉATS MOLINS DE REI, SANT VICENÇ DELS HORTS PASSATGE A LA IDENTITAT

DE FERRAN VILADOMAT SERRAT ET CARLES  
ESQUERRA JULIÀ



### LES LAURÉATS – CERDANYOLA DEL VALLÈS & RIPOLLET CB45PT

D'ADRIÀ ORRIOLS CAMPS  
ET JOAN MASSAGÜÉ SÀNCHEZ



### LES LAURÉATS – L'HOSPITALET DE LLLOBREGAT LES VIDES AL PONT

D'ADRIÀ GUARDIET LLOTGE, ADRIÀ GUARDINET LLOTGE, PERE BUIL CASTELLS, TONI RIBA GALÍ ET SANDRA TORRES MOLINA.



# TOURS / SAINT-PIERRE-DES-CORPS, FRANCE

ET SI L'AUTOROUTE A10 OUVRAIT LE(S) PASSAGE(S) URBAIN(S) ?



L'agglomération de Tours est traversée par l'autoroute A10 pour une partie en viaduc, une voie de chemin de fer, deux cours d'eau et une voirie secondaire. Comment améliorer la relation entre les deux villes (Tours et Saint-Pierre-des-Corps), permettre la connexion entre les quartiers résidentiels, entre ceux-ci et la zone commerciale et d'activités métropolitaine ?

**LES DÉFIS :** Redynamiser les connexions à l'échelle de l'agglomération entre Tours et St-Pierre-des-Corps tout en maintenant la fonctionnalité de l'autoroute A10.

Identifier les passages stratégiques et faire des propositions situées et détaillées qui considèrent les niveaux inférieurs et supérieurs.

Concours international en 2 phases (présélection de 7 équipes, workshop in situ et résultats de janvier à juin 2015), ouvert à des équipes pluridisciplinaires âgées de moins de 40 ans, comprenant au moins un professionnel de la conception architecturale et urbaine

Réponses et résultats :  
50 propositions, 1 workshop pour 7 équipes. 1 lauréat,

1 mentionné.

Organisé par la communauté d'agglomération Tours(+), VINCI Autoroutes et piloté par l'Agence d'urbanisme ATU.

## LES LAUREATS MICRO-POROS

DE MARC-ANTOINE DURAND, JORDAN AUCANT ET STÉPHANE BONZANI (FR)

«La stratégie du projet consiste à apporter des microporosités sur des points clés situés à l'intersection de lignes de rupture et de lignes d'usage dessus, dessous et aux abords de l'autoroute. Il s'agit d'identifier ces points névralgiques, d'en activer les ressources latentes à la fois pour dénouer une situation très locale, pour offrir des solutions d'intermodalité et de multimodalité, qui contribuent à un processus de transformation majeure, d'appropriation urbaine de l'autoroute dans le tissu tourangeau. Ces micro-interventions sont conçues comme des tapis urbains thématiques, chacun de ces thèmes conte-

nant en lui-même le presque rien à partir duquel une régénération est possible.

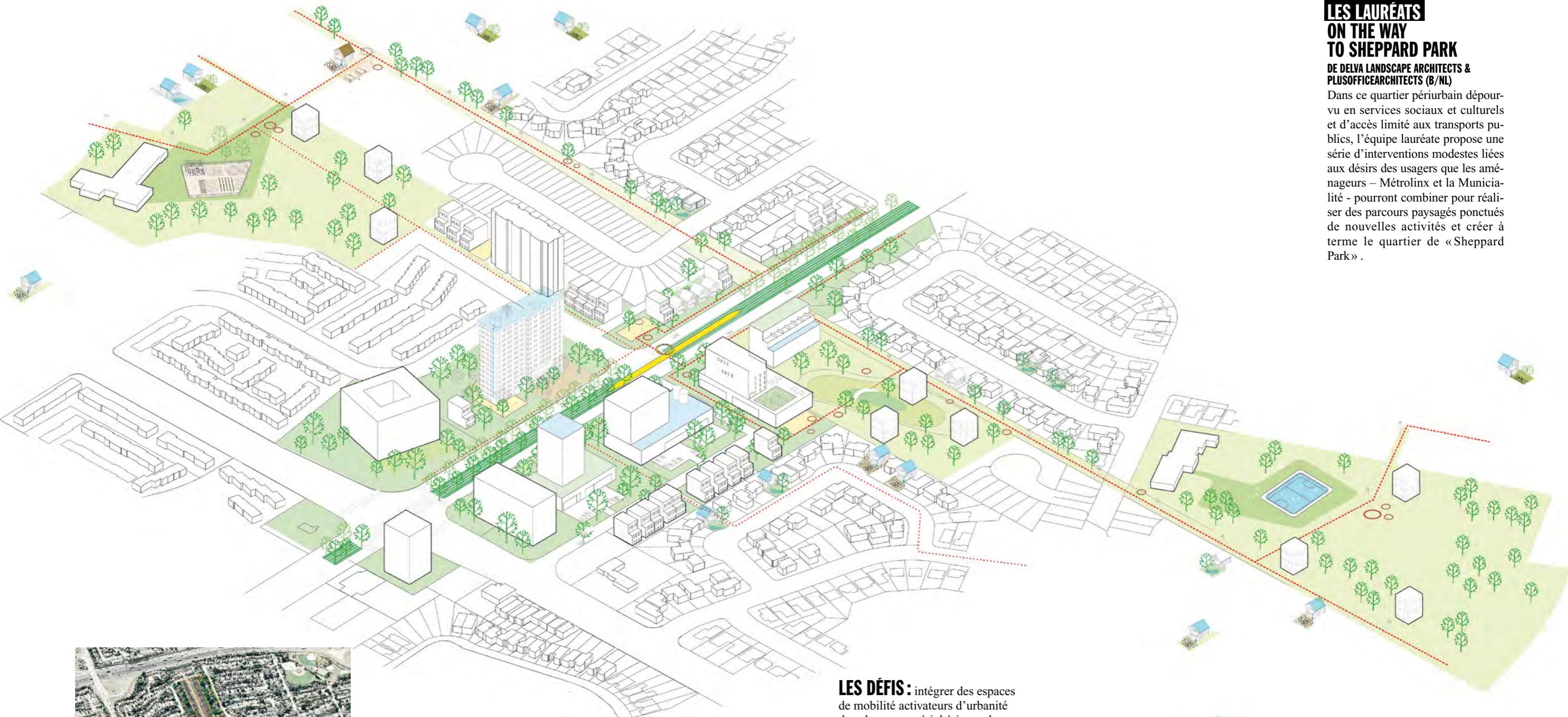
L'idée que les potentiels de la ville de demain se situent sur ces territoires de la dissociation apparaît comme un des grands traits des stratégies contemporaines de l'urbanisme. En ce sens, l'intervention architecturale ou urbaine, toujours spectaculaire, est peut-être moins importante que les ressources qu'elle aura permis de mettre en jeu, que les forces qu'elle aura rendu visibles et sensibles. A l'horizon de ces micro-interventions se dessine une métropole où les milieux réels, imaginaires et symboliques sont à nouveau inter-reliés et où les tourangeaux à nouveau, se rencontrent».



## LES LAURÉATS ON THE WAY TO SHEPPARD PARK

DE DELVA LANDSCAPE ARCHITECTS &  
PLUSOFFICEARCHITECTS (B/NL)

Dans ce quartier périurbain dépourvu en services sociaux et culturels et d'accès limité aux transports publics, l'équipe lauréate propose une série d'interventions modestes liées aux désirs des usagers que les aménageurs – Métrolinx et la Municipalité - pourront combiner pour réaliser des parcours paysagés ponctués de nouvelles activités et créer à terme le quartier de « Sheppard Park ».



## TORONTO, CANADA LES PASSAGES DE LA VILLE SUBURBAINE

Dans cette «middle city» horizontale, la prochaine réalisation d'une ligne de transport rapide (East Sheppard) offre l'opportunité de penser son intégration urbaine : de la grande infrastructure vers les petites interventions pour garantir une continuité.

**LES DÉFIS :** intégrer des espaces de mobilité activateurs d'urbanité dans les zones périphériques de Toronto ; concevoir l'interaction entre 2 nouvelles gares sur une ligne de train de banlieue en construction – Palmdale Drive et Agincourt Drive – et les accessibilités de proximité.

Concours international en deux phases (présélection des 6 équipes, workshop in situ et résultats de mars à juillet 2015), ouvert aux jeunes professionnels et aux pratiques émergentes de la conception architecturale et urbaine.

Réponses et résultats :  
45 propositions. 1 workshop pour  
6 équipes finalistes, 1 lauréat,  
1 mentionné.

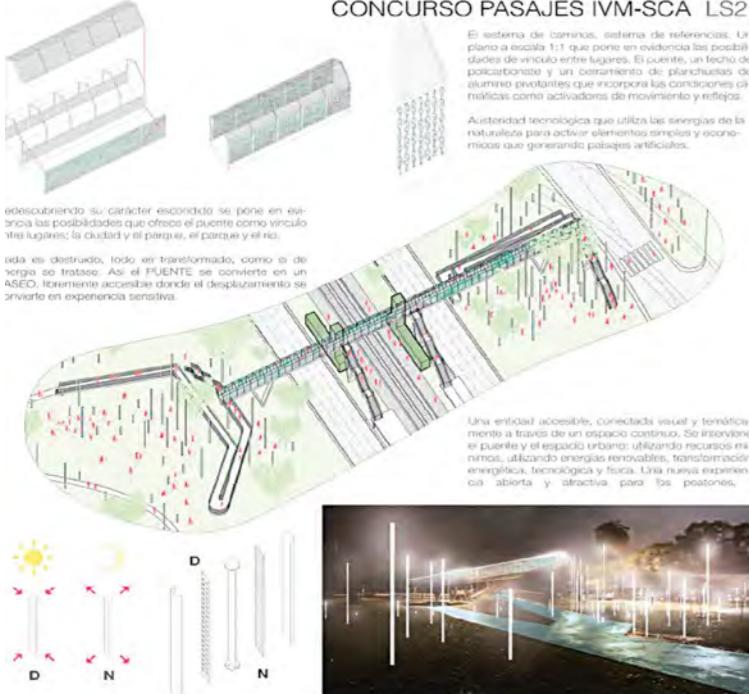
Organisé par Metrolinx et la Faculté d'architecture, de paysagisme et de design John Daniels de l'Université de Toronto, en partenariat avec l'Institut Français et la Municipalité de Toronto

# CONCOURS ETUDIANTS ET PROJETS SUR LE TERRAIN

## BUENOS AIRES UN PASSAGE, UNE VILLE — LA PASSERELLE SCALABRINI ORTIZ

Un site divisé par une autoroute urbaine et une voie ferrée dont la gare, éloignée et mal connectée aux équipements desservis, est sous-utilisée. Le seul franchissement est une passerelle inconfortable dont la sortie est dangereuse.

**LES DÉFIS :** transformer la passerelle en « passage » pour faciliter les connexions entre la ville de Buenos Aires, la cité universitaire de Núñez, le stade de football Monumental et le fleuve de la Plata



## MONTEVIDEO SEMINARIO MONTEVIDEO ET PASSAGES (“SMVD + P”)



9 ateliers pour 200 étudiants en architecture, conférences internationales – septembre 2014

Analyse de trois sites caractéristiques de trois moments de développement de la ville (Casavalle, Varela et Malvin Norte), préparation d'avant-projets ;

Un concours d'étudiants sur le site de Casavalle

En partenariat avec la Municipalité et l'Université de la République de Montevideo

## BRESIL : LES PASSAGES DE JARDIM ÂNGELA

### PROJET DE RECHERCHE-ACTION ORGANISÉ EN 2014-2016 PAR IVM BRÉSIL AVEC LA MUNICIPALITÉ DE SÃO PAULO, LES COLLECTIFS CAMINO ESCOLAR ET OLHE DEGRAU/CIDADE ACTIVA ET LES HABITANTS DU QUARTIER

Située à l'extrême sud de l'agglomération de São Paulo, la favela du Jardim Ângela, incarne l'archétype du quartier de périphérie des grandes métropoles, concentrant bien des problèmes : une population aux conditions précaires, exclue des dynamiques d'emploi, isolée des grands pôles économiques et culturels car peu desservie en transport en commun, et une violence qui battait tous les records encore récemment.

La décision de la municipalité de São Paulo de créer un nouveau réseau de couloirs exclusifs de Bus Rapid Transit-BRT le long de l'artère principale du quartier avec son terminal métropolitain, promet de reconnecter près d'un million de personnes au réseau de mobilité de la métropole. Mais sa mise en œuvre se heurte à une double problématique : dépasser l'inadéquation d'échelle du site avec son environnement sans faire de ce réseau une frontière locale supplémentaire ; résoudre les questions topographiques dans un territoire fait de collines et de cours d'eau souterrains.



## UNE AUTRE MANIÈRE DE FAIRE PROJET

Entre 2014 et 2016, autour d'IVM Brésil, la Municipalité de São Paulo, les collectifs Camino Escolar et Olhe Degrau/Cidade Activa et les habitants du quartier se sont rassemblés pour lancer un programme de recherche action comprenant des enquêtes de terrain auprès des enfants et de leurs parents sur les chemins menant à l'école.

Ces enquêtes se sont traduites par :

- La réalisation de films : portraits de figures d'habitants sur leurs mobilités et leur parcours de nuit, de jour, à l'intérieur du quartier, pour rejoindre les transports publics rapides qui les conduisent à leur travail dans São Paulo.
- La cartographie détaillée des escaliers, des passages, des parcours, des lieux les plus dangereux afin d'envisager des aménagements urbains : lumière, propreté, temps de pause, traitement d'écoulement des eaux...
- La présentation de ces travaux dans le cadre du Forum Social de Jardim Ângela
- La proposition d'une alternative au tracé de la nouvelle ligne de bus rapide pour éviter qu'elle aggrave la coupure.

Des actions futures sont d'ores et déjà envisagées :

- Un cahier de recommandations pour le département des travaux publics de la ville de São Paulo : passages, micro-accessibilité et nouvelles lignes de transport rapide
- La préparation d'un concours professionnel interdisciplinaire pour réaliser un ou deux démonstrateurs concrets

# LE HUB DE RECHERCHE PASSAGES

DANS 12 PAYS AVEC  
UNE VINGTAINES D'UNIVERSITÉS

Concours pour les étudiants, séminaires, enquêtes, études, publications et ateliers de projets ont été animés par le réseau international universitaire de l'IVM, en interaction avec les professionnels, les autorités locales et les habitants.

Avec ces collaborations interdisciplinaires, nous souhaitons anticiper les problèmes au-delà des situations déjà repérées, avoir un temps d'avance dans la gestion des mobilités, laisser place aussi à l'imaginaire de la jeune génération.

Plus encore, notre objectif est de former les étudiants, les futurs cadres et décideurs urbains à porter attention à ces «petits lieux qui changent tout», afin d'éviter de reproduire les erreurs du passé.

650 étudiants d'horizons et de nationalités diverses se sont ainsi mobilisés sur une multiplicité de sujets :

■ **LES PASSAGES DE LA VILLE SUBURBaine**, Université d'Anvers, Belgique

■ **INVENTAIRE DES PASSAGES, CARTOGRAPHIE DES BARRIÈRES**, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Barcelone, Espagne

■ **PASSAGES ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT RAPIDE, DE NOUVELLES URBANITÉS POUR LES PASSERELLES D'ACCÈS AU BRT**, Université de los Andes, Bogotá, Colombie

■ **UN PASSAGE, UNE VILLE – LA PASSERELLE SCALABRINI ORTIZ**, Universités de Buenos Aires et de Torcuato di Tella, Argentine, la Sociedad Central de Arquitectos, l'association Amigos del Lago de Palermo, la Fondation ALVINA et le département de mobilité Buenos Aires

■ **SÉMINAIRE MONTEVIDEO ET PASSAGES ("SMVD + P") ET CONCOURS ÉTUDIANT "CONNECTER CASAVALLE"**, Faculté d'Architecture de l'Université de la République et Municipalité de Montevideo, Uruguay

■ **“FAIRE PASSAGE, FAIRE SENS” ET “PASSAGES DE L’UTOPIE”**, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, France

■ **PENSER LES PASSAGES DU PÉRIPHÉRIQUE**, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de La Villette, Paris, France

■ **ACCESSIBILITÉ ET LIGNES DE BUS RAPIDE**, IVM Brésil, Université MacKenzie, Laboratoire Mobilité de l'Ecole polytechnique de l'Université São Paulo, Brésil

■ **LES PASSAGES DE LA GRANDE AIRE MÉTROPOLITaine**, Université Latine et Collège des architectes, San José, Costa Rica

■ **FRANCHISSEMENT DES VOIES FERRÉES EN MILIEU URBAIN**, Université Catholique de Santiago, Laboratoire Ville et Mobilités, Chili

■ **LES PASSAGES DE LA VILLE CHINOISE CONTEMPORAINe**, Université de Tongji, Shanghai, Chine

■ **“WALKABILITY” ET PASSAGES DANS LA “MIDDLE CITY”**, Faculté d'architecture, de paysagisme et de design John Daniels de l'Université de Toronto, Canada

■ **PASSAGES VERTICAUX ET MOBILITÉ URBAINE**, Université Federico Santa Maria, Valparaiso, Chili

■ **NOUVEAUX PASSAGES À VOLOS**, Université de Thessalie, Volos, Grèce

# 5

## CINQ REGARDS SUR LES PASSAGES DES VILLES D'AFRIQUE

Ces cinq courts-métrages, réalisés en Algérie, Tunisie, Burkina Faso, Mozambique et Bénin, **SÉLECTIONNÉS PARMI 30 CANDIDATURES ISSUES DE 7 PAYS AFRIQUAINS**, résultent du concours de scénarios destiné aux jeunes réalisateurs africains, lancé en 2015 par l'IVM, en partenariat avec Cinéma

et Mémoires, Kaïna Cinéma, Merveilles production, 16mm films, Intage Production et Toi & moi Films, et **AVEC LE SOUTIEN DU Service Culturel de l'Ambassade de France en Algérie et du Fonds Arabe pour la Culture et les Arts**. Ces réalisations constituent autant de regards et d'approches, politique, symbolique, fantastique, comique, architecturale ou urbaine, sur les Passages dans les villes

d'Afrique. Les réalisateurs retenus ont été accompagnés par des professionnels locaux et des experts de l'IVM dans l'écriture de leur scénario et l'organisation de la production de leur court métrage. Les organismes partenaires ont mis à disposition le matériel technique nécessaire. Voici leurs auteurs et leurs films.

# FILMS



### NESRINE DAHMOUN : ALGER DE BAS EN HAUT (Alger, Algérie)

Fiction : le voyage d'Amina dans le métro puis dans le téléphérique algérien met en lumière la transformation du quotidien des usagers et leurs rapports à l'espace urbain par ces nouveaux moyens de transports qui constituent des espaces de transition du monde réel à l'univers imaginaire.



### ORLANDO MABASSO : CASA BRANCA

— THE BRIDGE (Maputo, Mozambique)  
Docu-fiction : le quotidien et l'appropriation du passage par des vendeurs au-dessus et au-dessous d'un pont à Maputo.



### EVELYNE AGLI : ENTRE DEUX RIVES

(Cotonou, Benin)  
Documentaire : A Gbodjé, hameau isolé par une rivière, les habitants ont construit un pont pour accéder à Cotonou en période de crue. Epiphanie, prêtre dans la paroisse, recueille les témoignages des habitants.

### SELIM GRIBAA : PASSICALME

(Tunis, Tunisie)  
Fiction : traversée inquiétante d'Asma et Mourad dans la rue des Forgerons dans la Médina de Tunis, empruntée pour rejoindre Bab Jedid, la « Porte du Renouveau ». Réflexion sur le passage comme espace architectural, le concept de frontière et le cinéma comme passage de l'imaginaire au réel.

### NABALOU BOURIMA : COUP DE BALAI SUR LE PONT (Ouagadougou, Burkina Faso)

Film d'animation : Les habitants d'un quartier pauvre séparé par le fleuve du reste de la ville, décident de se réunir pour construire un pont. Un leader s'impose à coup de promesses. Mais alors que le chantier avance, le leader grossit jusqu'à bloquer entièrement le passage. Une nouvelle lutte, contre la dictature, pour la démocratie, doit alors commencer.

# L'EXPOSITION INTERNATIONALE

**PREMIÈRE ÉTAPE À PARIS DE SON ITINÉRANCE À L'ESPACE PASSAGE DU DÉSIR CHEZ BETC EN MAI 2016, L'EXPOSITION PRÉSENTE LA SYNTHÈSE DU PROGRAMME DE L'IVM, PARCOUR LES VILLES DU MONDE, LEURS BARRIÈRES ET LEURS PASSAGES, INCITE AU PLAISIR DÉ L'EXPÉRIENCE DU PASSANT ET PROPOSE DES SOLUTIONS.**

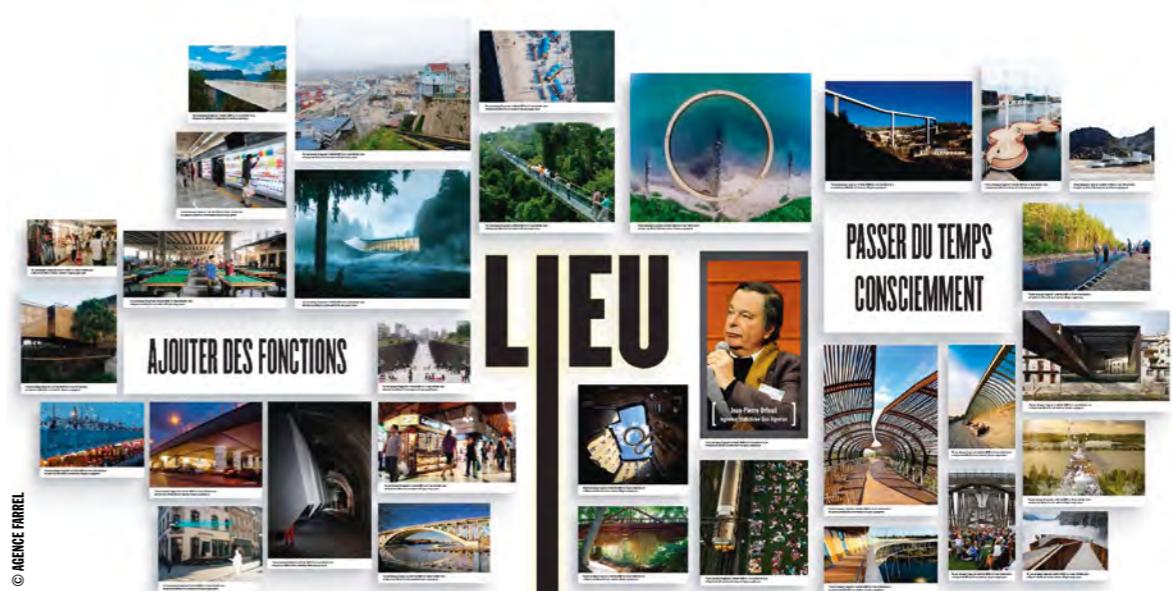
L'exposition fait percevoir l'étendue et la diversité des barrières et sensibilise les publics au rôle des passages, espaces du quotidien, dans les nouvelles mobilités urbaines, dans leurs dimensions physique, sensible, sociale et symbolique. Elle identifie et montre les innovations qui permettent aujourd'hui de surmonter les différentes ruptures urbaines, et démontre qu'il est possible d'amorcer des transformations à plus grande échelle par de petites interventions.

■ Un parcours en quatre registres : les mille et une barrières de la ville contemporaine ; le passage comme l'articulation entre le lien, le lieu et la transition ; le rôle des passages dans les mobilités en mutation ; les passages en projet avec les résultats des concours IVM et des références urbaines et architecturales internationales ; les productions de l'IVM, films, enquêtes, concours étudiants, travaux des universités partenaires.

■ Un dispositif scénographique signé Clémence Farrell (*David Bowie is* à la Philharmonie de Paris, *Il était une fois l'Orient Express* à l'Institut du Monde Arabe...) qui combine des panneaux et murs d'images avec des installations audiovisuelles, écrans interactifs, bornes multimédias, Kinect et un mur-écran géant.

■ L'exposition vise à rassembler un public large, professionnels de l'architecture et de l'urbanisme, politiques, associations, citoyens éclairés.

Contact pour l'itinérance :  
yuna.conan@vilmouv.com



# QUI FAIT QUOI ?

## L'EXPOSITION INTERNATIONALE

### DIRECTION SCIENTIFIQUE

Marcel Smets

### COMMISSARIAT

Pascal Amphoux  
Mireille Apel-Muller  
Carles Llop  
Jean-Pierre Orfeuil  
Didier Rebois  
Marcel Smets  
Maarten Van Acker

### CHEF DE PROJET

Yuna Conan  
Assistée de Baptiste Chatenet,  
Antoine Simon-Leca  
et Laurence de Kermadec

### SCÉNOGRAPHIE, PRODUCTION AUDIOVISUELLE ET DIRECTION ARTISTIQUE AGENCE CLÉMENCE FARRELL / MUSEOMANIAC

Clémence Farrell, directrice  
artistique, scénographie et  
audiovisuels  
Mélinée Kambilo, scénographe,  
chef de projet  
Lucette Valentino, rédactionnel  
Soukvilay Cordier-Bounnhoseng  
et Aline Schneider, graphistes  
Yvonnick Le Fustec, producteur et  
responsable audiovisuel  
France Dubois, conception  
et réalisation des installations  
audiovisuelles et lumière

### FABRICATION

Förmä / 72-78 / Hiéroglyphe,  
Agencement et travaux d'impression  
Big bang, éclairage et matériel  
audiovisuel  
MuseoManiac, réalisation des  
audiovisuels et sound design  
Commune Image, moyens  
techniques tournage et montage  
Cyrille Langevin, montage vidéo  
Guillaume Elwart, Cameraman ITW  
Bonjour Interactive Lab, dévelo-  
pement des applications interactives  
Digiteyes, motion design

### TRADUCTION

John Crisp, Linc Languages

### ICONOGRAPHIE

XYZèbre

### LES PARTENAIRES DE L'EXPOSITION À PARIS

BETC, Cinémathèque de  
Grenoble, Des Mots & des Arts,  
Deuxième groupe d'intervention,  
Médiathèque Françoise Sagan,  
la revue Urbanisme, Voyage  
Métropolitain

### CONTACT

Julien Barbier, presse et  
communication  
julien.barbier@vilmouv.com

Yuna Conan, chef de projet  
yuna.conan@vilmouv.fr

IVM +33 (0)1 53 40 95 60  
[www.passages-ivm.com](http://www.passages-ivm.com)

### LE PROGRAMME PASSAGES

Marcel Smets  
Directeur scientifique

**COORDINATION GÉNÉRALE**  
Mireille Apel-Muller  
Directrice de l'IVM

Yuna Conan  
Chef de projet  
Julien Barbier  
Communication et événements

Design :  
Shannon/design dept.

**COMITÉ DE SUIVI**  
Pascal Amphoux,  
Mireille Apel-Muller, Yuna Conan,  
Carles Llop, Jean-Pierre Orfeuil,  
Didier Rebois, Marcel Smets,  
Maarten Van Acker

**LES BUREAUX IVM** en Chine,  
Amérique Latine et Brésil

PAN Haixiao  
Andres Borthagaray, assisté de  
Daniel Kozak et Carla Laguzzi  
Luiza de Andrade,  
assistée de Camille Bianchi

### LES PARTENAIRES

Agence d'urbanisme de Tours (FR),  
Àrea Metropolitana de Barcelona  
(ES), Bejaia Doc (DZ),  
Camino Escolar (BR),  
Cinémathèque de Grenoble (FR),  
Collège des architectes du Costa  
Rica (CR), Col·legi d'Arquitectes  
de Catalunya (ES),  
Consorci del Besòs (ES),  
Eastern China Architecture Design  
Institute (CN),  
Ecole Nationale Supérieure  
d'architecture de Nantes (FR),  
Ecole Nationale Supérieure  
d'Architecture de La Villette (FR),  
Escola Tècnica Superior  
d'Arquitectura del Vallès de  
Barcelona (ES), Expo Shanghai  
Group (CN), Fonds Arabe pour la  
culture et les arts (DZ),  
Institut Français d'Algérie (DZ),  
Institut Français de Toronto (CA),  
Intage Production (TU),  
Kaïna Cinéma (DZ),  
Laboratoire Mobilité de l'Ecole  
polytechnique de l'Université São  
Paulo (BR), Metrolinx (CA),  
Merveilles production (BJ),  
Municipalité de Montevideo (UY),  
Municipalité de São Paulo (BR),  
Municipalité de Toronto (CA),  
Olhe Degrau/Cidade Activa (BR),  
Toi & moi Films (BF),  
Service culturel de l'Ambassade  
de France en Algérie (DZ),  
Shanghai Urban Planning Institute  
(CN), Tours(s)plus (FR),  
Université d'Anvers (B),  
Université de Buenos Aires (AR),  
Université Catholique de Santiago  
(CH), Université Latine (CR),  
Université Federico Santa María  
de Valparaíso (CH),  
Université de los Andes de Bogotá  
(CO), Université MacKenzie (BR),  
Université de la République  
de Montevideo (UY),  
Université de Thessalie (GR),  
Université de Tongji (CN),  
Université de Torcuato di Tella  
(AR), Université de Toronto (CA),  
VINCI Autoroutes (FR),  
16mm films (MZ)

Analyse des barrières  
métropolitaines et présentation  
des projets des concours  
«Besòs» et à «Passages  
Métropolitains», par l'Aire  
Métropolitaine de Barcelone



**PASSAGES**

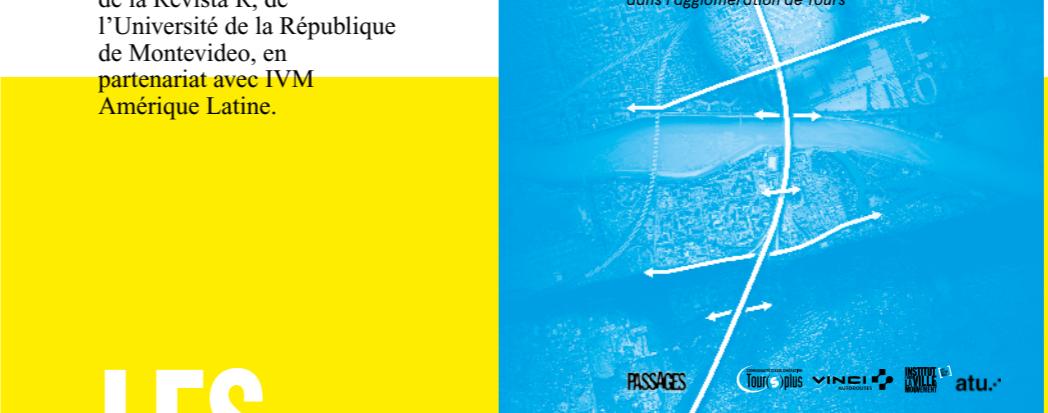
METROPOLITANS  
Una mirada a los proyectos metropolitanos  
desde la perspectiva local  
Una mirada a los proyectos metropolitanos  
desde la perspectiva local  
A look at metropolitan projects  
from the small scale

AMB

Présentation du concours « Et si  
l'autoroute A10 ouvrail le(s)  
passage(s) » à Tours, publiée par  
l'agence d'Urbanisme ATU.



Numéro spécial « Passages »  
de la Revista R, de  
l'Université de la République  
de Montevideo, en  
partenariat avec IVM  
Amérique Latine.



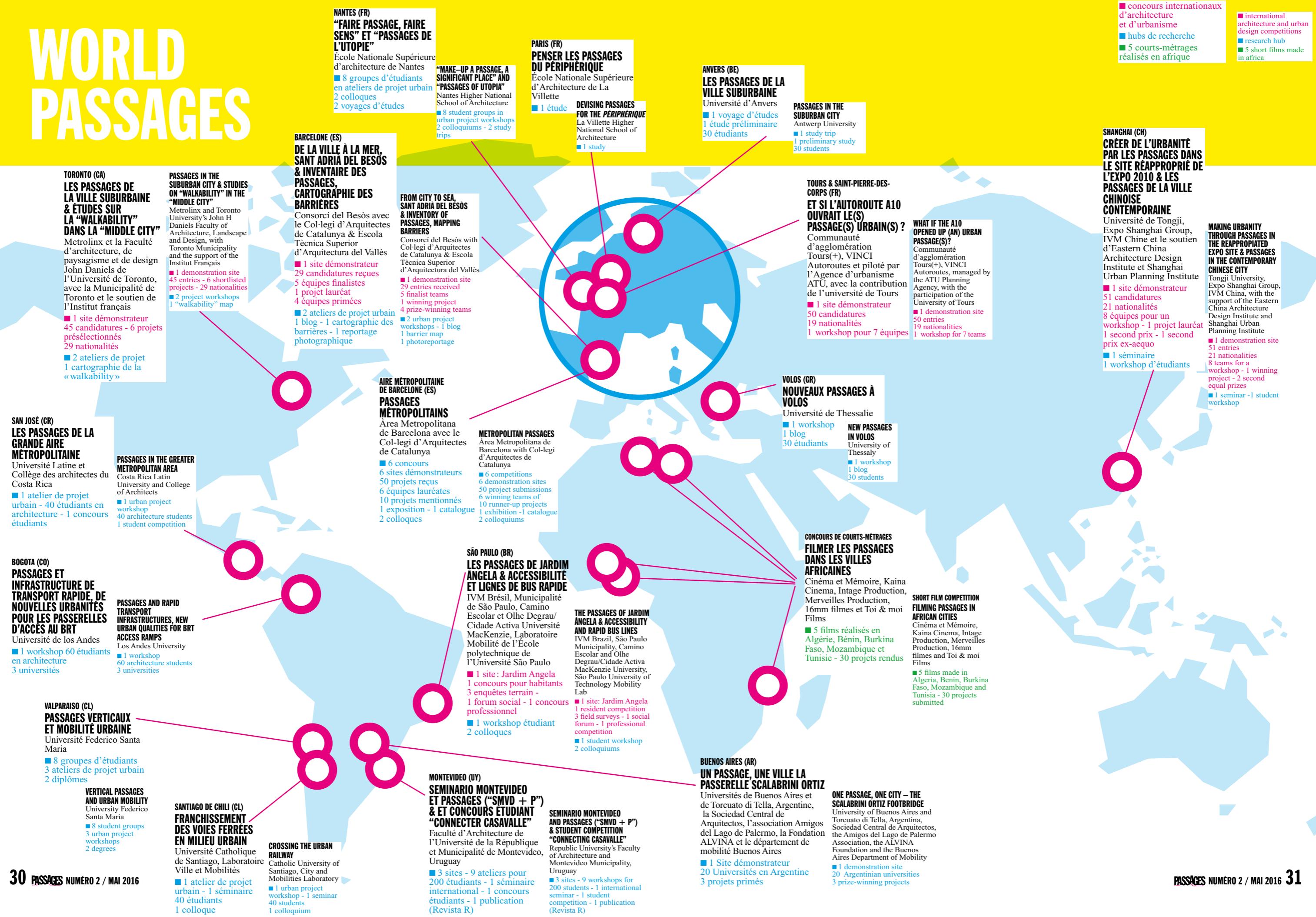
**LES  
PUBLICATIONS**

## L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT INTÈGRE VEDECOM

Créé en 2000 à l'initiative de PSA,  
l'Institut pour la ville en mouvement a intégré en 2016 l'Institut  
pour la Transition Energétique VE-  
DECOM. L'IVM confirme ainsi  
son approche iconoclaste, anticipa-  
trice et innovante des mobilités ur-  
baines. Avec VEDECOM, l'Insti-  
tut du véhicule décarbonné,  
communiquant et de sa mobilité,  
IVM souhaite explorer davantage  
les liens entre les mutations tech-  
nologiques et les mutations so-  
ciales, anthropologiques et poli-  
tiques de la ville contemporaine.  
L'Institut pour la Transition Ener-  
gétique VEDECOM a été fondé en  
2014 sur une collaboration inédite  
entre industriels de la filière auto-  
mobile, aéronautique, opérateurs  
de transports publics, d'infrastruk-  
ture et de service de l'écosystème  
de la mobilité, établissements de  
recherche académique et de collec-  
tivités locales d'Île-de-France. VE-  
DECOM a pour rôle d'être le chaî-  
non manquant entre académiques  
et industriels et a pour vocation de  
les accompagner à créer de l'inno-  
vation performante dans le do-  
maine de la mobilité et en particu-  
lier dans les domaines des  
véhicules électrifiés, des véhicules  
autonomes et connectés, et des in-  
frastructures et services de mobili-  
té et d'énergie partagées. Dans le  
cadre des Investissements d'Ave-  
nir, VEDECOM est subventionné  
par l'Etat français .

**INSTITUT  
VEDECOM**  
DU VÉHICULE DÉCARBONÉ ET  
COMMUNIQUANT ET DE SA MOBILITÉ

# WORLD PASSAGES



# THE RESULTS AND THE EXHIBITION

INSTITUT  
POUR LA VILLE EN  
MOUVEMENT  
YBECOM

# PASSAGES

ISSUE 2 / MAY 2016

# MANIFESTO FOR THE PASSAGE

## 6. TO PROVIDE PASSAGE IS TO SUPPORT

GROWING DIVERSITY IN INDIVIDUAL TRAVEL MODES (WALKING, ROLLING, SLIDING), IN ACCESS TO AMENITIES (CAR SHARING, BIKE SHARING...) AND IN THE DESIGN OF ROADS AND INFRASTRUCTURES.

## 3. TO PROVIDE PASSAGE IS TO IDENTIFY

YESTERDAY'S BARRIERS AND TO ANTICIPATE TOMORROW'S OBSTACLES. TO ESTABLISH, RE-ESTABLISH AND MAINTAIN PLACES WHERE LARGE-SCALE TRANSPORT ROUTES CAN BE CROSSED.

## 4. TO PROVIDE PASSAGE IS TO MAP AND CREATE

LINKING NETWORKS ACROSS MEDIUM-SCALE ISOLATED AREAS: GHETTOS OF THE RICH OR POOR, BUSINESS ZONES, HYPERMARKETS, CONDOMINIUMS, HOSPITAL COMPLEXES.

## 1. TO PROVIDE PASSAGE IS TO ASSERT

THE RIGHTS OF THE CITIZEN.

A CONDITION OF CONTEMPORARY URBAN VITALITY.

## 2. TO PROVIDE PASSAGE IS TO CONNECT

THE FRAGMENTS OF THE CITY,

A CONDITION OF OPEN NEIGHBOURHOODS.

## 7. TO PROVIDE PASSAGE IS TO COUNTERACT

THE BREAKDOWN BETWEEN DIFFERENT MODES AND RATES OF TRAVEL, BY MEANS OF CONNECTING SPACES, A CONDITION OF MULTIMODALITY FOR ALL IN THE CITY.

## 8. TO PROVIDE PASSAGE IS TO ADD

INFORMATION, SERVICES AND AMENITIES – WHETHER PHYSICAL OR DIGITAL – GREEN TRANSPORT HUBS AROUSE THE DESIRE TO EXPERIENCE THE PLACES AROUND THEM; THE FUNCTIONALITY OF THE LINK SHOULD COMBINE WITH THE VITALITY OF THE PLACE.

## 9. TO PROVIDE PASSAGE IS TO CONSIDER

VISUAL, ACOUSTIC, DYNAMIC AND PROPIORECEPTIVE EFFECTS. THE VITALITY OF THE PLACE SHOULD COMBINE WITH THE SENSATION OF MOVEMENT, OF LANDSCAPE AND THE PERCEPTION OF TRANSITION TO OTHER PLACES.

## 10. TO PROVIDE PASSAGE IS TO FACILITATE

SHORTCUTS THROUGH THE URBAN ENVIRONMENT, THE DYNAMICS OF THE BODY IN MOTION, THE MOVEMENTS OF SMALL INTERCONNECTED VEHICLES, THE EFFICIENCIES OF GENERALISED INTERMODALITY TO AVOID DETOURS AND DELAYS.

## 11. TO PROVIDE PASSAGE IS TO ADAPT

PASSAGES TO THE LOCAL TOPOGRAPHY AND PRACTICES OF THE PLACES THEY LINK, BUT ALSO TO INSPIRE NEW USES, FOR EACH SINGLE PLACE, ONE SINGLE LINK.

## 12. TO PROVIDE PASSAGE IS TO CREATE

A TRANSITIONAL SPACE WHICH ADAPTS TO THE CHARACTERISTICS AND CHANGES OF METROPOLITAN WAYS OF LIFE. MAKING A MILIEU OF RESOURCES FOR THE AUGMENTED PEDESTRIAN, ENHANCING SENSORY EXPERIENCE, WHETHER ORDINARY OR NEW, FOR EACH SINGLE LINK, A SPECIFIC TRANSITION.

## 13. TO PROVIDE PASSAGE IS TO TAKE SERIOUSLY

THE SMALL SCALE THAT CHANGES EVERYTHING IN A MULTIPARTY OF ASPECTS AND ACTORS, TO DEVISE METHODS OF JOINT FINANCING, TO CARE FOR EXISTING QUALITIES IN ESTABLISHING THE ECOSYSTEM OF INTERCONNECTED MOBILITIES, FROM EACH SINGLE PASSAGE, A NETWORK OF PASSAGES.



# PASSAGES

TRANSITIONAL SPACES  
FOR THE 21ST-CENTURY CITY

- SOME FORTY PARTNERS (municipalities, universities, businesses, NGOs...)
- 1000 ENTRIES FOR THE 11 PROFESSIONAL COMPETITIONS in architecture and urban design
- 650 STUDENTS IN 12 WORKSHOPS
- 5 SHORT FILMS made in Africa
- 1 first international exhibition staged on three continents
- 6 LOCAL EXHIBITIONS (Barcelona, Buenos Aires, Hong Kong, Montevideo, Shanghai, Toronto)
- FIFTEEN PUBLIC EVENTS AND LECTURES
- 3 PUBLICATIONS: presentation of the program outcomes and explanatory inventory of passages in Latin America; analysis of metropolitan barriers and presentation of the Barcelona and Tours competition projects
- 10 websites, 6 blogs

# PASSAGES IN PRACTICE: RESULTS AND INTERNATIONAL EXHIBITION

Since its formation in the year 2000, City on the Move has sought to draw attention to the crucial importance of the quality of the spaces of mobility, of transit, of transition and intermodality, and their special role in the establishment of new urban locations.

With this international program and the touring exhibition that accompanies it, IVM is showing that passages are one of the crucial elements in a sustainable mobility, an element deeply embedded in our contemporary culture. This is clearly apparent in the productions that emerged from IVM's short film competitions. For two years (2014-2015), our network of international experts has been engaged on interdisciplinary exchanges around real-world cases, with the aim of designing and building innovative demonstration passages in different cities around the world. From Algiers to Montevideo, from Barcelona to Shanghai and Toronto, from Ouagadougou and Cotonou to São Paulo, Tours, Tunis, Valparaiso... students, filmmakers, artists, residents, decision-makers, city technicians, researchers and practitioners of architecture and urban design, have made the effort to think about these little places of movement.

Together, the different partners have developed new ways of doing things: identifying and mapping the different kinds of barriers,

choosing one or more standout local situations, filming everyday practices, interviewing citizens, conducting surveys on mobility, constructing a method for discussing and describing problems, and ultimately designing low-cost projects for implementation.

Some of the solutions are about architecture or landscape, some about organization. This program has shown that a partnership between all the stakeholders – inhabitants, businesses, academics, urban departments responsible for planning, roads, public spaces and transportation – and their awareness of their specific responsibilities are the key to devising specific responses to each situation.

Projects conducted in 40 of the world's cities bring to the public examples of barriers in today's city, the situations of passages in our day-to-day travel practices, and solutions for the future.

# PASSAGES, SMALL SPACES OF MOVEMENT

Urban tunnels, footbridges, escalators, cable ways... We use these essential links in our day-to-day journeys to struggle from one form of transport to another, from one urban ambience to another.

The passage through the dense blocks of the city was a 19th-century invention. What kinds of passage do we need in our sprawling contemporary cities, fragmented by their transportation systems? What needs to be done to help the mobile, demanding and connected urbanites of today, local or foreign, energetic or weary, busy or idle, jogger, skateboarder, cyclist?

What innovations can we find to make these urban connectors – sometimes bright and lively, often gloomy and neglected – into spaces that are functional, but also places of urban vitality and sensory experience, transitional spaces between contrasting physical, cultural and symbolic worlds?

All with the goal of ensuring that these transitional spaces, which facilitate our day-to-day lives, are not neglected by those who make our cities.



# A THOUSAND AND ONE BARRIERS

Walls, one-way streets, traffic lights, sinister subterranean spaces, motorway networks, railway lines... cities are full of level changes, diversions, delays and anxieties that urban travellers encounter as they move around. The development of today's heterogeneous and discontinuous city has been accompanied by a proliferation of barriers, physical and nonphysical, real or imagined, which turn travel into an obstacle course.

The paradox about these barriers, whether they are short-term, temporary or permanent and, in terms of scale, local, linear or extended, is that they reveal the need for the passage. In fact, dictionaries define a barrier as "something used to shut off a passage".

One person's barrier, another person's passage... Like road or rail infrastructures, originally designed to create links, but which now undermine individual mobility and are a source of risk to anyone needing to cross.

It is up to each of us to identify these barriers, to help remove them, to find what hinders our day-to-day journeys in order to create the conditions for diverse and pleasurable mobility.

It is up to the major players in urban life to identify inherited or emerging barriers, to open up the way into isolated areas, to repair or to prevent damage.

**IT IS UP TO US ALL TO RECLAIM THE RIGHT OF PASSAGE.**



# BEYOND INFRASTRUCTURE...

From the original “primitive” passages to those of modern times, and of today, the primary purpose of the passage has been purely functional: to facilitate the flow of goods and people, to cross natural obstacles, to shorten a journey, to set a boundary where access can be controlled, to protect from bad weather and then from dangerous road traffic...

Byproducts of travel and movement, passages have taken different forms over time and between countries, serving various purposes, often simultaneously: effective shortcuts, public spaces with specific social codes, separate worlds in the city.

These transitional spaces have adopted distinctive forms, and helped to transform their surroundings, like the arcades of the 19th century that still survive in today's cities.

In the 20th century, by specializing functions and prioritizing roads dedicated to speed and long distances, “pipeline urbanism” engendered a technocratic approach to these small spaces, erasing many of their essential characteristics.



## ... LINKS, PLACES, TRANSITIONS

In fact, the passage is a nexus of three dimensions:

- **THE FUNCTIONAL LINK**, an efficient shortcut between two urban spaces, which is not just an immediate link to the surroundings, but inevitably relates to a wider urban scale. The passage only acts as a link if it is part of a logical itinerary followed to bring neighborhoods together.

- **THE PLACE** with its particular social and spatial character, which reinforces existing uses and encourages new routines or practices. However, the making of the place also relates to the comfort and wellbeing of users of the passage. The sensations experienced in the passage: how easy it is to follow the route, the views of the landscape, the sounds, the clarity or scale of the space, the generosity of the lighting, the presence of daylight...

- **THE TRANSITION** between different urban practices and worlds. To cross the barrier between two parts

of the city – like the Périphérique inner orbital road in Paris or the Mètrocable in Medellin – is to move from the center to the suburbs, from a working-class to a middle-class district, from informal city to stable urban fabric. At either end of the passage, the people, the social norms, the urban codes are different. Passage users behave differently on the outward journey to work and on the inward journey home. There is therefore a sort of transition that the passage should facilitate by giving people time to adjust to this change of milieu: “It's the place where you tighten or loosen your tie...”.

If these conditions are met, the passage, conceived as part of a network, can become the trigger for a broader urban transformation.



ESCALATOR COMUNA 13, MEDELLIN

Fig. 39. — Galerie d'Orléans en

# MUTATING PASSAGES AND MOBILITIES

Yesterday's city was inspired by a vision of mechanism and speed. It was a vision of hierarchies and fragmentation, rather than interconnection. True, it opened up possibilities, brought distant places together... but drove neighboring places apart.

The city of tomorrow will be inspired by a vision of lightness.

New challenges leave no choice: climate change and environmental pressures; the risks of segregation associated with spatial fragmentation; public health concerns and lengthening lifespans.

Live better in the here and now! Already, this vision of lightness and agility, of mindfulness to the body and to sensation, is infiltrating our sensory and cultural world and our technologies. Combating congestion, regenerating and reconnecting the urban fabric, means recognizing the demands of today's citizens for attention to everyday experience.

The new mobilities, more active and more connected, will be "intermodal". Networks of passages will connect to large transit infrastructures – subways, tramways, special bus routes and car lanes – ; to intermediate infrastructures dedicated to taxis, shuttles, bicycles and shared cars; to more varied and better connected parking systems; and finally to pedestrian systems with travelators, escalators, elevators. The passages network will be designed for everyone, pedestrians, cyclists, skateboarders, scooters...

## PHYSICAL PASSAGES AND DIGITAL INFORMATION

Generally, smartphone navigation apps use dotted lines to show pedestrian routes between motorized, individual or public transit modes. They sometimes warn the user about the lack of reliable data about walking routes. The connected traveller, who is both producer and user of the information and experiences shared about these routes, has the right to expect the dotted lines to describe the nature of this connection and the quality of the passage. That is the condition of their multimodality.



## THE SMALL SCALE THAT CHANGES EVERYTHING... OR ALMOST

Passages are often neglected or badly maintained, on the grounds that some big scheme is in the pipeline, or because they don't fit into any existing "box" and depend on a large number of public actors or private owners. Nevertheless, they are the modest guarantors of safety and freedom of movement, of a more egalitarian

sharing of the city's components. They therefore contribute to making urban space more democratic.

These passages also represent niches of innovation in terms of spatial quality, by maintaining connection, information and a diversity of social relations. This means that small-scale, low-cost interventions can potentially have an impact well beyond their immediate vicinity.

Cellphone apps used to share alternatives to long routes or to give warnings about obstacles, are a mine of useful information that developers can draw on to intervene quickly at local level, sometimes with simple adjustments: signs, lighting, cleaning, connected objects... A few recent examples offer a foretaste of the future: new multimodal facilities, urban and landscape adjustments, recycling of obsolete tunnels and bridges, streets that change color when the bus arrives, sensors that adjust the duration and illumination of pedestrian crossings... Processes like this can revitalize our movement around the city, guarantee our safety, make the city a friendlier place.

# PROFESSIONAL COMPETITIONS FOR REAL-WORLD PASSAGES

In October 2014, in six municipalities in the Barcelona Metropolitan Area, the first professional architecture and urban design competitions were launched with IVM on the theme of "**PASSAGES, TRANSITIONAL SPACES FOR THE 21ST-CENTURY CITY**".

Four other competitions followed in Shanghai, Tours & Saint-Pierre-des-Corps, Sant Adrià del Besòs east of Barcelona and Toronto.

Located on specific sites, these competitions inspired original procedures: selection of initial ideas from entry submissions, production workshops with local players in Shanghai, Tours and Toronto; presentation sessions prior to the international jury meeting, then the selection of winners.

270 interdisciplinary teams: architects, urbanists, scenographers, structural and planning engineers, landscape architects, artists, designers, philosophers, sociologists, in fact some 1000 professionals of around 40 nationalities.

### THE FIRST IMPLEMENTATIONS BY THE WINNING TEAMS START IN 2016:

**IN BARCELONA:** (Besòs competition): the Datae team has completed a first pre-project commission for the design of the accesses to the tunnel under the railway line.

**IN TOURS:** a first urban section under the motorway between the residential city and the industrial area on the other side should be completed in 2017 by the winning Franco-German collective Bau 15.

**IN TORONTO:** The Delva & Plusoffice Architects team will be awarded a commission to prepare the specifications for station access on a new rapid transit line for Metrolinx, formerly the Greater Toronto Transportation Authority.

**IN BARCELONA METROPOLITAN AREA:** the winning teams are working on passage development plans with the municipalities concerned.

# FROM CITY TO CITY: COMPETITIONS FOR DEMONSTRATION PASSAGES



## SHANGHAI, CHINA ON THE FORMER EXPO 2010 SITE, USING PASSAGES TO CREATE URBAN VITALITY

How do you generate a genuine and lively urban district in a business center under construction in the eastern part of the Expo 2010 site? How do you facilitate mobilities from metropolitan scale down to walking and cycling scales? How can passages connect the site to its natural and built environment?

**THE CHALLENGES:** to identify strategic points in an area under development and propose different types of passage for implementation. To use passages to generate a genuine, lively urban district, linked to the surrounding districts, on the former Expo 2010

site in Shanghai, now a CBD.

A two-stage international competition (shortlisting of the 8 teams, in situ workshop and results from November 2014 to March 2015), open to multidisciplinary teams under the age of 40 and including architectural and urban design professionals.

Responses and results:  
51 proposals; 8 teams for a workshop; 1 winning team, 2 runners-up.

Organized by Tongji University, Expo Shanghai Group, IVM China, with the support of the Eastern China Architecture Design Institute and Shanghai Urban Planning Institute



## THE WINNERS

### SUN + GATE

BY PIERRE-MARIE AUFRRET,  
VINCENT HERTENBERGER  
AND AGATHE LAVIELLE (FR/CN)

The project is based on two main approaches to the creation of passages on the former Expo 2010 site: remodeling the public space by shifting the boundaries ('re-gating') and adapting mobilities to form lines of attraction that activate the surrounding public space ('rerouting').

The project creates a passage to the river, a dynamic, longitudinal public space that runs through the

monofunctional enclaves. Little by little, the gated community becomes the foundation of a micro-economy, a variation on the historical type of the alleyway, the business district becomes animated outside office hours and the riverbanks become more than a leisure destination, but also a new entrance to the site with the reopening of the ferry terminal.

The tramline, another contributor to this transversal strategy, is rerouted along the park, thereby shifting the center of gravity of the Expo site and creating a new "sun between the gates".



# BARCELONA 1, SPAIN

## FROM CITY TO SEA, SANT ADRIÀ DEL BESÒS



A situation that recurs all along the Catalan coast and everywhere in the world: how to convert a passage under the coastal railway into a welcoming public space through which the inhabitants can easily access the seafront?

**THE CHALLENGES:** to revive the link between sea, city and river; to cross the railway; to design the passage as a key element, a pivotal point in the planned renovation of the area, an international micro-hub.

Two-phase international competition (launch December 2014, results April 2015), open to all professionals in architecture, urbanism or design.

Responses and results:  
29 proposals; 5 finalists;  
1 winner.

Organized by Consorcí del Besòs with Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

### THE WINNERS PA(I)SSATGE

BY DATA ARQUITECTURA I  
ENGINYERIA S.L.P. (E)

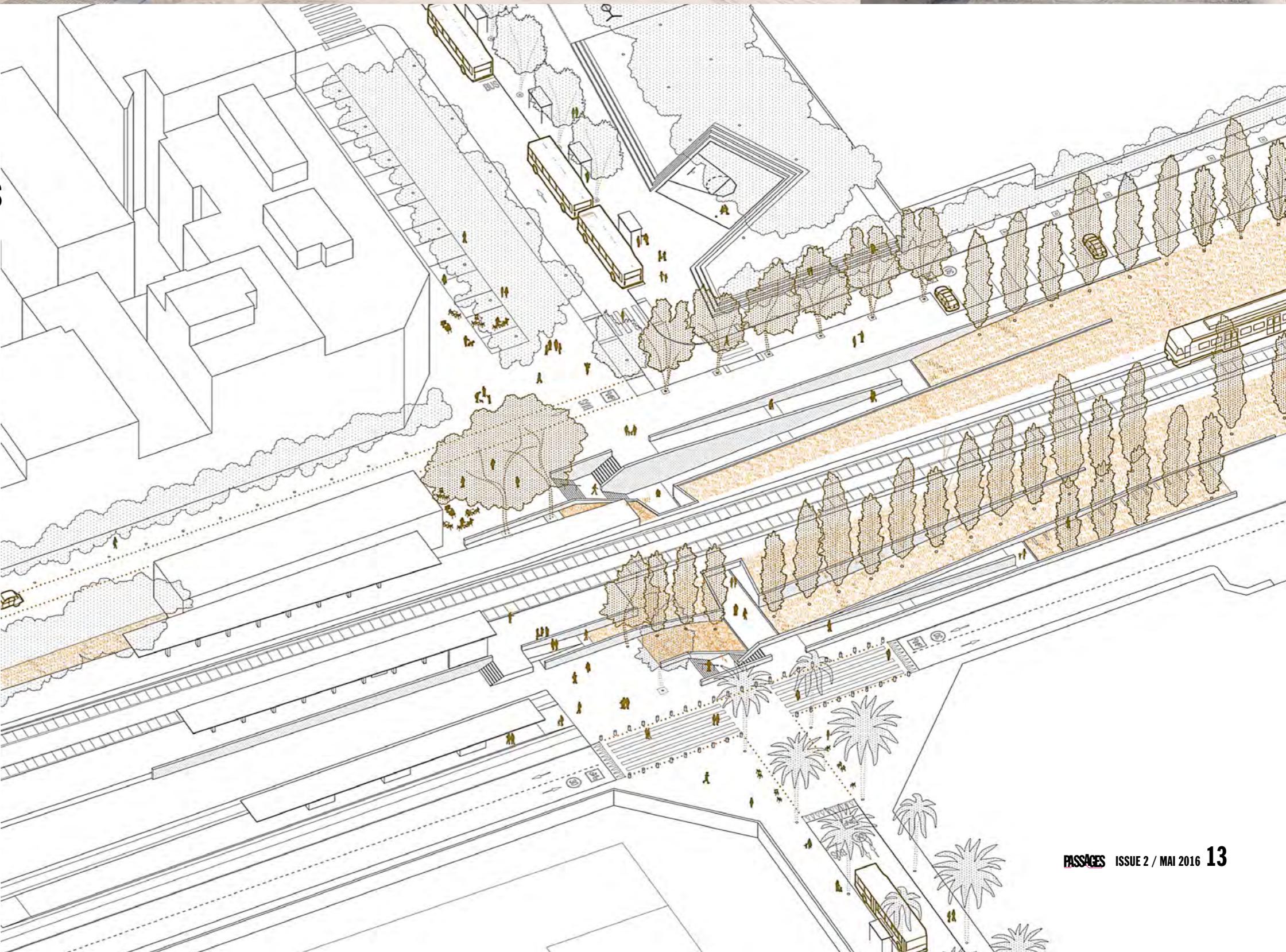
The main idea in the proposal is a nonintervention that will not only have the effect of reinforcing the visual continuity between the sea and the mountains but will also improve public access to the coastal tram system: instead of building new structures that would consolidate the existing passage, the idea is to reconfigure its components in order to improve their landscape value.

The project develops three primary strategies:

■ **LANDSCAPE:** partial demolition of the transversal barriers situated at the end of the ramps to enlarge the space, admit more light and open up new visual perspectives.

■ **CITY:** the renovated space will act as a pleasant and peaceful central square, giving priority to pedestrians and in particular better access to all the public transportation resources: train, tram and bus.

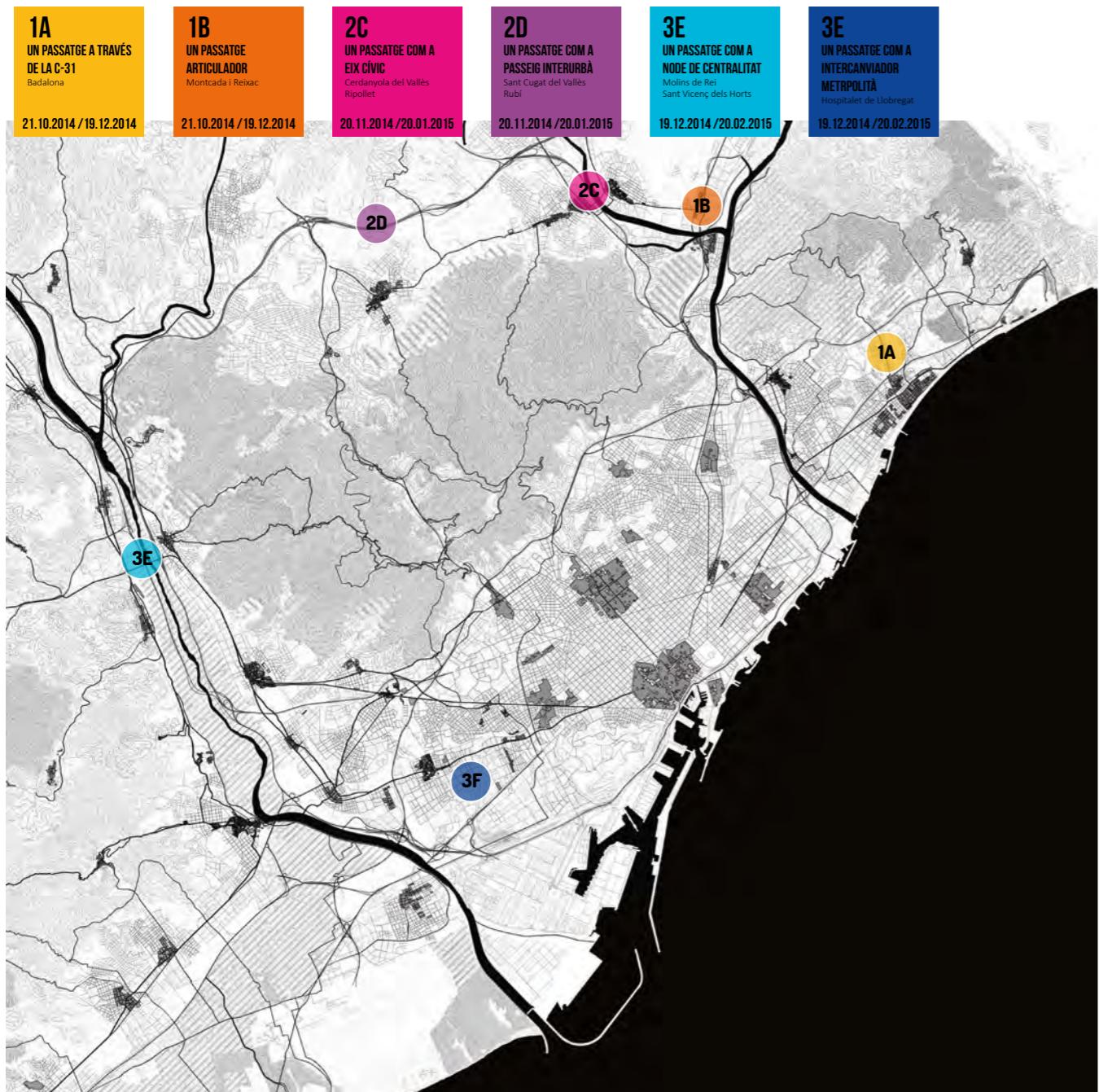
■ **SUSTAINABILITY:** the rubble from demolition is recycled to form new walls.



# BARCELONA 2, SPAIN

## 6 METROPOLITAN PASSAGES IN THE BARCELONA AREA

Between the Besòs and Llobregat Rivers, in the municipalities of Badalona, Montcada and Reixac, between Ripollet and Cerdanyola, Sant Cugat del Vallès, between Molins de Rei and Sant Vicenç dels Horts and Hospitalet de Llobregat: passages to be reopened, converted and created under infrastructures, on motorways, between parks and railway lines...



**THE CHALLENGE:** to interpret the metropolitan area through an analysis of its barriers; to devise small, immediate and strategic interventions that will connect metropolitan areas.

Three consecutive national calls for open and anonymous competition entries (from October

2014 to March 2015), for multidisciplinary teams.

Responses and results:  
50 proposals; 6 winning teams,  
10 runners-up

Organized by Àrea Metropolitana de Barcelona with Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

**THE WINNERS**  
**MONTCADA I REIXAC**  
**ESPAI "CONTINUM",**  
**ACTIVITAT "DIVERSUM"**

BY RAMIRO CHIRIOTTI ALVAREZ,  
CARLA COMPTÉ AND DAVID FONTANILS

In the Barcelona Metropolitan Area, on the extensive flat land formed by the valley under the motorway viaduct, the toolbox proposed by the winning team takes the form of prefabricated containers with different uses, which offer opportunities for a break along the hike that connects the two districts on either side of the valley.



### THE WINNERS SANT CUGAT DEL VALLÈS ANELL VERD

BY CARLES ENRICH GIMÉNEZ, RAFAEL CAPÓ QUETGLAS, ANNA DE CASTRO CATALÀ

The project proposes (re)opening three passages at carefully placed locations under the motorway, (re-)establishing continuity by linking the two rivers. In this way, it creates

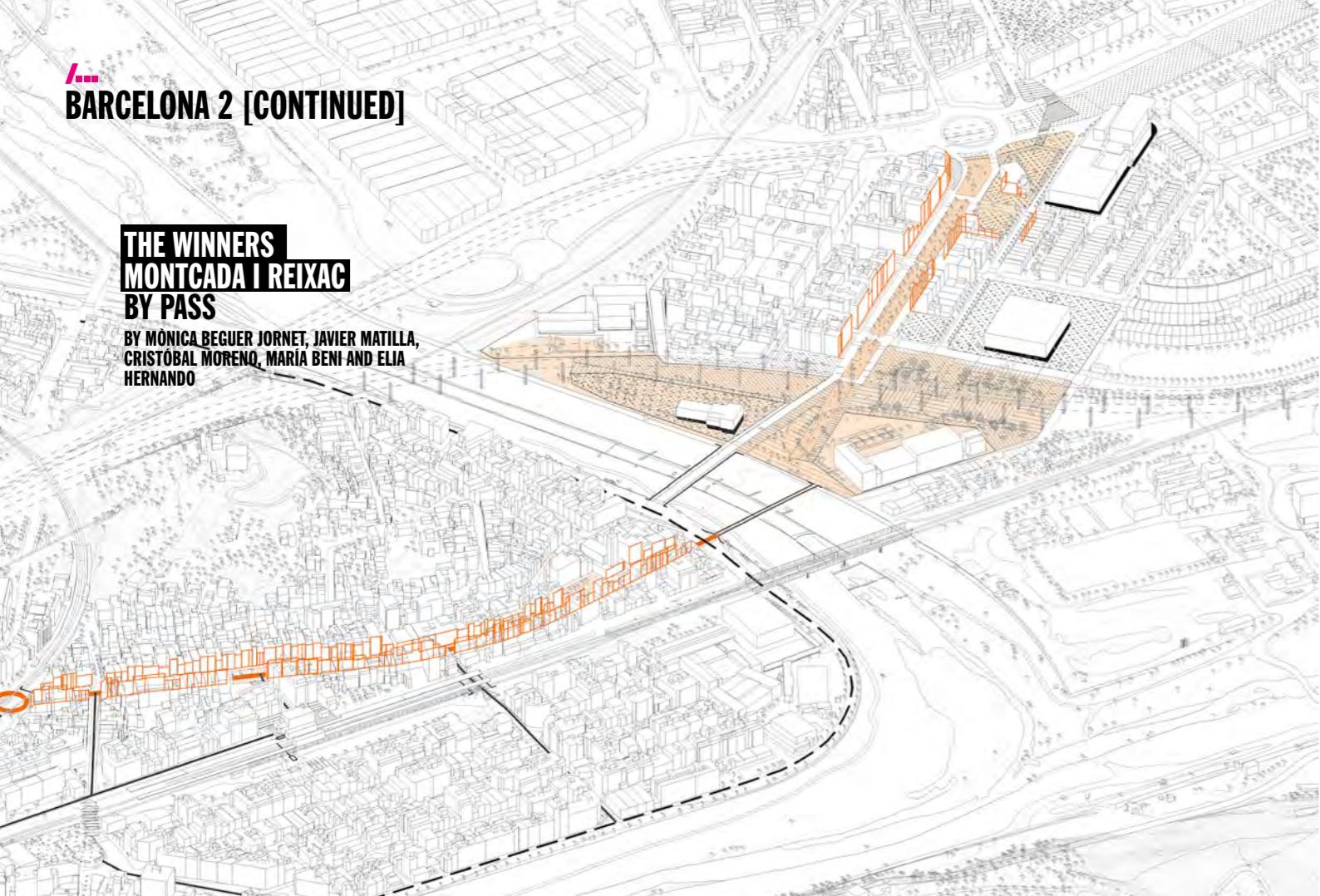
a sequence of natural landscapes and uses the existing ecological corridors to form a green mesh that structures the area, in particular for cyclists and walkers.

BARCELONE 2 CONTINUED NEXT PAGE

## BARCELONA 2 [CONTINUED]

### THE WINNERS MONTCADA I REIXAC BY PASS

BY MÓNICA BEGUER JORNET, JAVIER MATILLA,  
CRISTÓBAL MORENO, MARÍA BENÍ AND ELIA  
HERNÁNDO

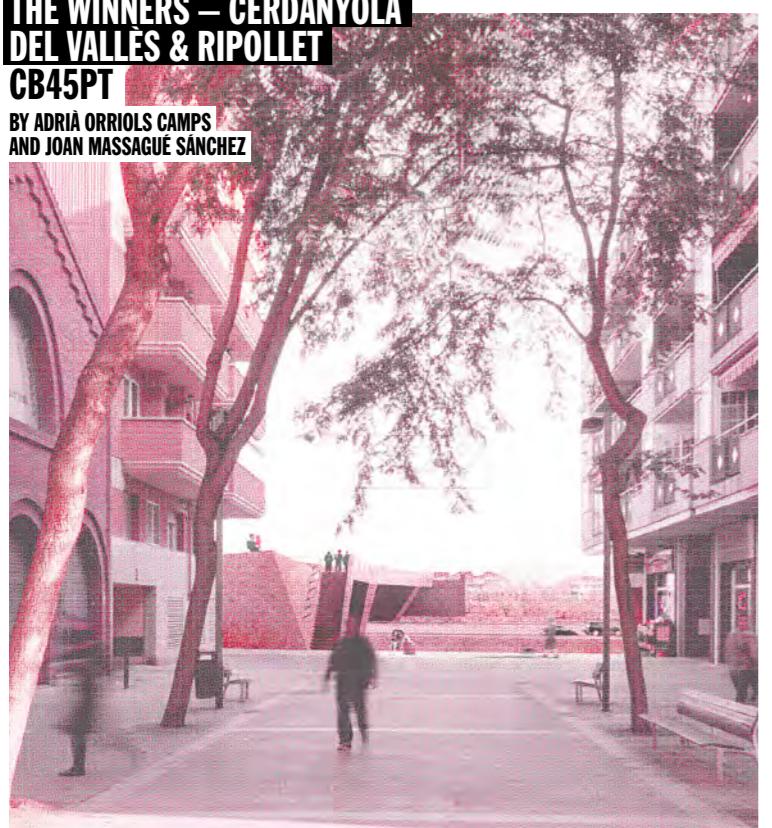


### THE WINNERS MOLINS DE REI, SANT VICENÇ DELS HORTS PASSATGE A LA IDENTITAT BY FERRAN VILADOMAT SERRAT AND CARLES ESQUERRA JULIÀ



### THE WINNERS – CERDANYOLA DEL VALLES & RIPOLLET CB45PT

BY ADRIÀ ORRIOLS CAMPS  
AND JOAN MASSAGÜE SÀNCHEZ



### THE WINNERS – L'HOSPIALET DE LLLOBREGAT LES VIDES AL PONT BY ADRIÀ GUARDIET LLOTGE, ADRIÀ GUARDINET LLOTGE, PERE BUIL CASTELLS, TONI RIBA GALÍ AND SANDRA TORRES MOLINA.



# TOURS / SAINT-PIERRE-DES-CORPS, FRANCE

## WHAT IF THE A10 MOTORWAY OPENED UP THE URBAN PASSAGE(S)?



Running through the Tours conurbation are the partly elevated A10 motorway, a railway line, two waterways and a secondary street network. The question is how to improve the connection between the two towns (Tours and Saint-Pierre-des-Corps), to establish links between the residential neighborhoods and between those neighborhoods and the metropolitan shopping and business zone?



**THE CHALLENGE:** To revitalize the connections across the conurbation between Tours and St-Pierre-des-Corps while keeping the A10 motorway operational.

To identify strategic passages and make situated and detailed proposals that consider both the upper and lower levels.

A two-stage international competition (shortlisting of 7 teams, in situ workshop and results from January to June 2015), open to multidisciplinary teams under the age of 40, including at least one architectural and urban design professional.

Responses and results:  
50 proposals, 1 workshop for 7 teams; 1 winner, 1 runner-up.

Organized by Tours(+) District and VINCI Autoroutes and managed by the ATU Urban Planning Agency.

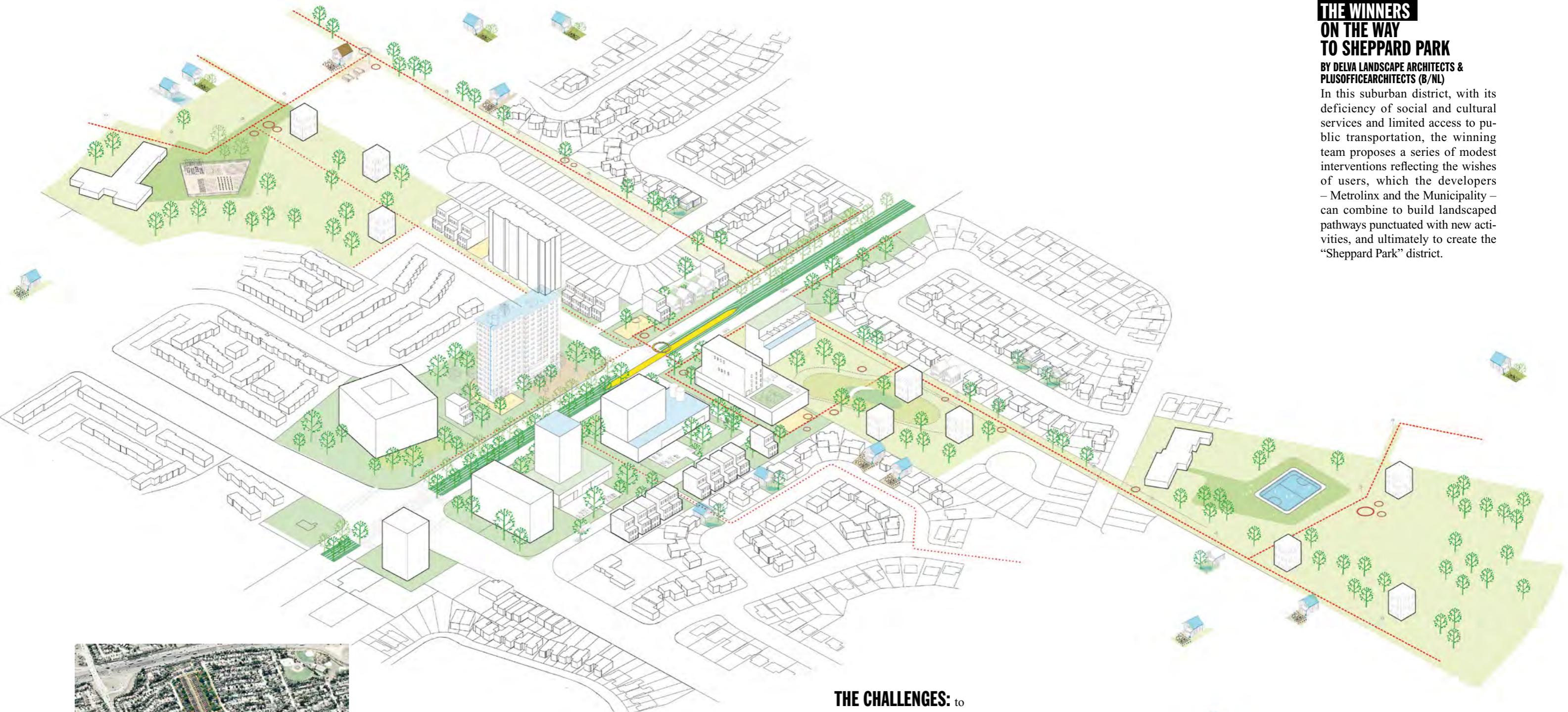
### THE WINNERS MICRO-POROS

BY MARC-ANTOINE DURAND, JORDAN AUCANT AND STÉPHANE BONZANI (FR)

"The project's strategy is to insert porous micro-spaces at key points where the spatial breaks intersect with lines of use above, below and around the motorway. The objective is to identify these nerve centers and activate their latent resources in order both to resolve a very local situation and to offer intermodal and multimodal solutions that contribute to a major process of transformation that will absorb the motorway into the urban fabric of Tours. These micro-interventions are conceived as urban mats,

each with a theme that contains within itself the seed of a possible regeneration.

The idea that the potentials of tomorrow's city are located within these divided territories appears to be one of the major features of contemporary urban design strategies. In this sense, architectural or urban intervention, spectacular as it can be, is perhaps less important than the resources that it brings into play, the forces that it makes visible and palpable. These micro-interventions hint at the emergence of a metropolis where real, imaginary and symbolic milieus are once again interlinked and where the people of Tours once again interact."



## TORONTO, CANADA MIDDLE CITY PASSAGES

In this horizontal “middle city”, the forthcoming construction of a rapid transit line (East Sheppard) offers an opportunity to think about its integration into the urban environment: from big infrastructure to small interventions that ensure continuity.

**THE CHALLENGES:** to integrate into Toronto’s peripheral areas mobility spaces that will generate urban vitality; to design the interaction and provide local access between 2 new stations – Palmdale Drive and Agincourt Drive – on a suburban train line under construction.

Two-phase international competition (shortlisting of 6 teams, in situ workshop and results from March to July 2015), open to young professionals and emerging architectural and urban design practices.

Responses and results:  
45 proposals; 1 workshop for 6 shortlisted teams, 1 winner, 1 runner-up.

Organized by Metrolinx and the University of Toronto’s John H. Daniels Faculty of Architecture, Landscape and Design, in partnership with the French Institute and Toronto Municipality.

## THE WINNERS ON THE WAY TO SHEPPARD PARK

BY DELVA LANDSCAPE ARCHITECTS &  
PLUSOFFICEARCHITECTS (B/NL)

In this suburban district, with its deficiency of social and cultural services and limited access to public transportation, the winning team proposes a series of modest interventions reflecting the wishes of users, which the developers – Metrolinx and the Municipality – can combine to build landscaped pathways punctuated with new activities, and ultimately to create the “Sheppard Park” district.

# STUDENT COMPETITIONS AND FIELD PROJECTS

## BUENOS AIRES A PASSAGE, A CITY – THE SCALABRINI ORTIZ FOOTBRIDGE

A site divided by an urban freeway and railway line with an underused station, a long way away and poorly connected to the destination amenities. The only crossing is an awkward footbridge with a dangerous exit.

**THE CHALLENGE:** to convert the footbridge into a “passage” to facilitate connections between the city of Buenos Aires, Núñez University student residence, the Monumental football stadium and the La Plata River.



CONCURSO PASAJES IVM-SCA LS2

El sistema de caminos, sistema de referencias. Un plano a escala 1:1 que pone en evidencia las posibilidades de vínculo entre lugares. El puente, un hecho de policarbonato y un cerramiento de planchas de aluminio provistas que incorpora las condiciones climáticas como actividades de movimiento y refugio.

edescubriendo su carácter escondido se pone en evidencia las posibilidades que ofrece el puente como vínculo entre lugares: la ciudad y el parque, el parque y el no.

Una vez destruido, todo es transformado, como el tiempo se trasciende. Así el FUENTE se convierte en un ASEO, libremente accesible donde el desplazamiento se sirve en experiencia sensitiva.

esta es destruido, todo es transformado, como el tiempo se trasciende. Así el FUENTE se convierte en un ASEO, libremente accesible donde el desplazamiento se sirve en experiencia sensitiva.

Una entidad accesible, conectada visual y temáticamente a través de un espacio continuo. Se intervienen el parque y el espacio urbano; utilizando recursos mínimos, utilizando energías renovables, transformación energética, tecnológica y física. Una nueva experiencia abierta y atractiva para los peatones.

Una entidad accesible, conectada visual y temáticamente a través de un espacio continuo. Se intervienen el parque y el espacio urbano; utilizando recursos mínimos, utilizando energías renovables, transformación energética, tecnológica y física. Una nueva experiencia abierta y atractiva para los peatones.

D N D N



## MONTEVIDEO SEMINARIO MONTEVIDEO AND PASAGES (“SMVD + P”)

A two phase competition of ideas (shortlist and workshop from August to September 2014), open to architecture students from 20 Argentinian universities.

Organized by Sociedad Central de Arquitectos, the Amigos del Lago de Palermo Association, Buenos Aires University's Faculty of Architecture, Design and Urbanism, the ALVINA Foundation and the City's Department of Mobility.



9 workshops for 200 architecture students, international lectures – September 2014.

Analysis of three sites characteristic of three moments in the city's development (Casavalle, Varela and Malvin Norte), preparation of pre-projects.

A student competition on the Casavalle site.

In partnership with the Municipality and Montevideo's University of the Republic.

## IN BRAZIL: THE PASSAGES OF JARDIM ÂNGELA

ACTION-RESEARCH PROJECT ORGANIZED IN 2014-2016 BY IVM BRAZIL WITH SÃO PAULO MUNICIPALITY, THE CAMINO ESCOLAR AND OLHE DEGRAU/CIDADE ACTIVA COLLECTIVES AND THE DISTRICT'S RESIDENTS.

Located in the far south of the São Paulo conurbation, Jardim Ângela favela is typical of districts located on the outskirts of big cities, a place of multiple problems: a precarious population, excluded from the dynamics of employment, isolated from the big economic and cultural centers through lack of public transport, with – until recently – record-breaking levels of violence.

The decision by São Paulo municipality to create a new network of dedicated Bus Rapid Transit-BRT lanes along the district's main road, with its own metropolitan terminal, promises to reconnect almost a million people to the city's transport network. However, its implementation faces a twofold problem: overcoming the mismatch between the scale of the site and its environment, without turning this network into an additional local barrier; resolving topographical problems in an area characterized by hills and underground watercourses.



## ANOTHER WAY OF DOING PROJECTS

Between 2015 and 2016, São Paulo Municipality, the Caminho Escolar and Olhe Degrau/Cidade Activa collectives and the district's inhabitants joined forces around IVM Brazil to undertake an action research program of field surveys with children and their parents on school routes.

The outcome of these surveys:

- Film production: portraits of typical inhabitants moving around the district, their daytime and nighttime journeys to access the rapid transit lines taking them to their jobs in São Paulo.
- A detailed map of the stairways, passages, routes and most dangerous locations, with a view to planning urban improvements: lighting, cleanliness, resting time, control of water flows...
- The presentation of this work at the Jardim Ângela Social Forum;
- The proposal of an alternative route for the new BRT line to prevent creating an even worse barrier.

Future initiatives are already being considered:

- A set of recommendations for São Paulo's public works department: passages, micro-accessibility and new rapid transit lines;
- The preparation of an interdisciplinary professional competition to build one or two real-world demonstration projects.

# THE PASSAGES RESEARCH HUB IN 12 COUNTRIES WITH SOME 20 UNIVERSITIES

Student competitions, seminars, surveys, studies, publications and project workshops were headed by IVM's international university network, in interaction with professionals, local authorities and citizens.

The purpose of these interdisciplinary collaborations: to anticipate problems outside those already identified, to gain a head start in the management of mobility, to make room for the vision of the younger generation.

More, our goal is to educate students – the urban executives and decision-makers of the future – to think about these “small places that change everything”, in order to avoid repeating the mistakes of the past.

650 students from different backgrounds and nationalities engaged with a wide range of topics:

**PASSAGES IN THE SUBURBAN CITY**, Antwerp University, Belgium

**INVENTORY OF PASSAGES, MAPPING BARRIERS**, Escola Técnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Barcelona, Spain

**RAPID TRANSIT PASSAGES AND INFRASTRUCTURE, NEW URBAN QUALITIES FOR BRT ACCESS RAMPS**: Los Andes University, Bogotá, Colombia

## ■ A PASSAGE, A CITY - THE SCALABRINI ORTIZ FOOTBRIDGE:

Buenos Aires and Torcuato di Tella Universities, Argentina, Sociedad Central de Arquitectos, the Amigos del Lago de Palermo Association, the ALVINA Foundation and the Buenos Aires Department of Mobility.

**MONTEVIDEO SEMINAR AND PASSAGES (“SMVD + P”) AND STUDENT COMPETITION “CONNECTING CASAVALLE”**, University of the Republic’s Faculty of Architecture and Municipality of Montevideo, Uruguay

**“MAKING PASSAGES, MAKING SENSE” AND “PASSAGES OF UTOPIA”**, Nantes Higher National School of Architecture, France

**DESIGNING PASSAGES FOR THE PARIS INNER ORBITAL**, La Villette Higher National School of Architecture, Paris, France

**ACCESSIBILITY AND BRT LINES, IVM BRAZIL**, MacKenzie University, Mobility Laboratory, São Paulo University of Technology, Brazil

**PASSAGES IN THE GREATER METROPOLITAN AREA**: Latin University and College of Architects, San José, Costa Rica

**CROSSING RAILWAY LINES IN THE URBAN ENVIRONMENT**, Catholic University of Santiago, City and Mobilities Laboratory, Chile

**PASSAGES IN THE CONTEMPORARY CHINESE CITY**, Tongji University, Shanghai, China

**“WALKABILITY” AND PASSAGES IN THE “MIDDLE CITY”**, John H. Daniels Faculty of Architecture, Landscape and Design, University of Toronto, Canada

**VERTICAL PASSAGES AND URBAN MOBILITY**: Federico Santa María University, Valparaiso, Chile

**NEW PASSAGES IN VOLOS**: University of Thessaly, Volos, Greece

# 5

## FIVE WAYS OF LOOKING AT PASSAGES IN AFRICA'S CITIES

These five short films, made in Algeria, Tunisia, Burkina Faso, Mozambique and Benin, **SELECTED FROM 30 ENTRIES ORIGINATING IN 7 AFRICAN COUNTRIES**, are the outcome of the film script competition for young African filmmakers launched in

2015 by IVM, in partnership with Kaïna Cinéma, Merveilles production, 16mm filmes, Intage Production and Toi & moi Films, **WITH THE BACKING OF** the Cultural Section of the French Embassy in Algeria and the Fonds Arabe pour la Culture et les Arts. These films represent a range of visions and approaches – political, symbolic, fantastic, comical, ar-

chitectural or urban – on Passages in Africa's cities. The chosen filmmakers were supported by local professionals and IVM's experts in writing their scripts and organizing the production of their films. The partner organizations provided the technical equipment needed. Here are the authors and their films.

# FILMS



**EVELYNE AGLI: ENTRE DEUX RIVES**

(Cotonou, Benin)

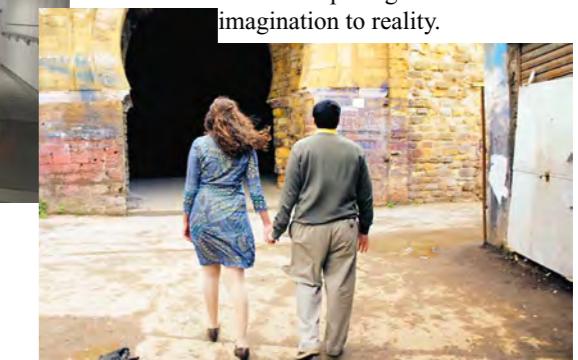
Documentary: In Gbodjè, a village cut off by a river, the inhabitants have built a bridge so that they can get to Cotonou in high water periods. Epiphane, the parish priest, records the inhabitants' stories.



**NESRINE DAHMOUN: ALGER DE BAS EN HAUT**

(Algiers, Algeria)

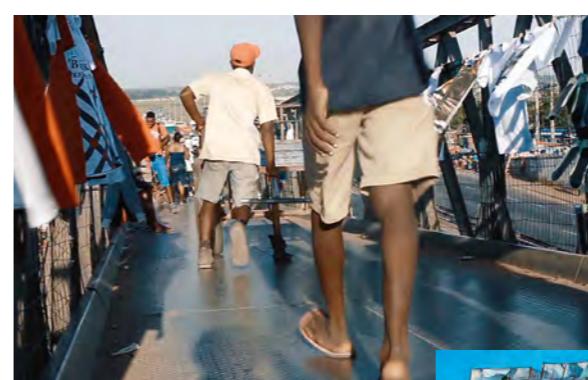
Fictional short film: Amina's journey on the Algerian subway and cable way highlights the transformation in the everyday lives of users and their relations to urban space, through these new modes of transport that provide spaces of transition from the real world to the world of imagination.



**SELIM GRIBAA: PASSICALME**

(Tunis, Tunisia)

Fiction: Asma and Mourad make an uneasy journey along rue des Forgerons in the Médina in Tunis, on the way to Bab Jedid, the “Gate of Renewal”. A reflection on the passage as an architectural space, the concept of the boundary, and film as the passage from imagination to reality.



**ORLANDO MABASSO: CASA BRANCA – THE BRIDGE**

(Maputo, Mozambique)

Docu-fiction: everyday life and the adoption of the passage by street sellers above and below a bridge in Maputo.



**NABALOU BOUREIMA: COUP DE BALAI SUR LE PONT**

(Ouagadougou, Burkina Faso)

Animated film: The inhabitants of a poor neighborhood separated by the river from the rest of the city, decide to work together to build a bridge. Promise after promise, a leader emerges. But as the work progresses, the leader grows fat, eventually blocking the entire passage. This is the signal for a new struggle to begin, against dictatorship and for democracy.

# THE INTERNATIONAL EXHIBITION

**FIRST STAGE IN PARIS  
IN MAY 2016 AT BETC'S  
PASSAGE DU DÉSIR SPACE,  
THE TOURING EXHIBITION  
PRESENTS A SYNTHESIS  
OF IVM'S PROGRAM,  
EXPLORES THE CITIES  
OF THE WORLD,  
THEIR BARRIERS AND  
THEIR PASSAGES,  
CALLS FOR THE PASSAGE  
TO BE A PLEASURABLE  
EXPERIENCE AND  
PROPOSES A SOLUTIONS.**

The exhibition provides a glimpse of the scale and diversity of urban barriers and educates visitors about the role of passages as everyday spaces in today's urban mobilities, in their physical, sensory, social and symbolic dimensions. It identifies and shows the innovations that now make it possible to overcome the different divisions in the city, and demonstrates that larger scale transformations can be triggered by small interventions.

■ An exhibition layout under four themes: the thousand and one barriers in the contemporary city; the passage as a nexus of link, place and transition; the role of passages in mutating mobilities, passages in practice with the results of the IVM competitions and international urban and architectural examples; IVM's productions – films, surveys, student competitions, output of the partner universities.

■ Exhibition design by Clémence Farrell (*David Bowie is* at the Paris Philharmonie, *Il était une fois l'Orient Express* at the Institute of the Arab World...) combining picture panels and walls with audiovisual installations, interactive screens, multimedia terminals, Kinect and a giant wall-screen.

■ The exhibition aims to attract a wide audience, from architecture and urban design professionals, politicians, voluntary sector organizations, interested individuals.

Contact for the exhibition tour:  
[yuna.conan@vilmouv.com](mailto:yuna.conan@vilmouv.com).



# WHO DOES WHAT?

## THE INTERNATIONAL EXHIBITION

### SCIENTIFIC DIRECTOR

Marcel Smets

### CURATORS

Pascal Amphoux  
Mireille Apel-Muller  
Carles Llop  
Jean-Pierre Orfeuil  
Didier Rebois  
Marcel Smets  
Maarten Van Acker

### PROJECT MANAGER

Yuna Conan  
Assisted by Baptiste Chatenet,  
Antoine Simon-Leca  
and Laurence de Kermadec

### EXHIBITION DESIGN, AUDIOVISUAL PRODUCTION AND ARTISTIC DIRECTION AGENCE CLEMENCE FARRELL / MUSEOMANIAC

Clémence Farrell, artistic direction, design and audiovisuals  
Mélinée Kambilo, designer, project manager  
Lucette Valentino, editorial content  
Soukvilay Cordier-Bounnhoseng and Aline Schneider, graphic design  
Yvonnick Le Fustec, audiovisual production and management  
France Dubois, design and production of audiovisual and lighting installations

### CONSTRUCTION

Förma / 72-78 / Hiéroglyphe, Arrangement and printing  
Big bang, Lighting and audiovisual equipment  
MuseoManiac, audiovisual production and sound design  
Commune Image, shooting and editing resources  
Cyrille Langevin, video editing  
Guillaume Elwart, Cameraman ITW  
Bonjour interactive Lab, interactive applications development  
Digiteyes, motion design

### TRANSLATION

John Crisp, Linc Languages

## ICONOGRAPHIE XYZèbre

### EXHIBITION PARTNERS IN PARIS

BETC, Cinémathèque de Grenoble, Des Mots & des Arts, Deuxième groupe d'intervention, Médiathèque Françoise Sagan, the journal Urbanisme, Voyage Métropolitain

### CONTACT

Julien Barbier, press and communication  
julien.barbier@vilmouv.com  
Yuna Conan, project manager  
yuna.conan@vilmouv.fr  
IVM +33 (0)1 53 40 95 60;  
www.passages-ivm.com

## THE PASSAGES PROGRAM

Marcel Smets:  
Scientific Director

### OVERALL COORDINATION

Mireille Apel-Muller:  
Director of IVM

Yuna Conan:  
Project Manager

Julien Barbier:  
Communication and events

Design  
Shannon / design dept.

### MONITORING COMMITTEE

Pascal Amphoux, Mireille Apel-Muller, Yuna Conan, Carles Llop, Jean-Pierre Orfeuil, Didier Rebois, Marcel Smets, Maarten Van Acker

**IVM'S OFFICES** in China, Latin America and Brazil

PAN Haixiao

Andres Borthagaray assisted by Carla Laguzzi and Daniel Kozak

Luiza de Andrade,  
assisted by Camille Bianchi

## PARTNERS

Tours Urban Planning Agency (FR), Àrea Metropolitana de Barcelona (ES), Bejaia Doc (DZ), Camino Escolar (BR), Cinémathèque de Grenoble (FR), Costa Rica College of Architects (CR), Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (ES), Consorci del Besòs (ES), Eastern China Architecture Design Institute (CN), Ecole Nationale Supérieure d'architecture de Nantes (FR), Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de La Villette (FR), Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès de Barcelona (ES), Expo Shanghai Group (CN), Arab Fund for Culture and the Arts (DZ), Institut Français in Algeria (DZ), Institut Français in Toronto (CA), Intage Production (TU), Kaïna Cinéma (DZ), Mobility Laboratory at São Paulo University of Technology (BR), Metrolinx (CA), Merveilles production (BJ), Montevideo Municipality (UY), São Paulo Municipality (BR), Toronto Municipality (CA), Olhe Degrau/Cidade Activa (BR), Toi & moi Films (BF), Cultural Service of the French Embassy in Algeria (DZ), Shanghai Urban Planning Institute (CN), Tours(s)plus (FR), Antwerp University (B), Buenos Aires University (AR), Catholic University of Santiago (CH), Latin University (CR), University Federico Santa María de Valparaíso (CH), University of los Andes de Bogotá (CO), MacKenzie University (BR), University of the Republic, Montevideo (UY), Thessaly University (GR), Tongji University (CN), Torcuato di Tella University (AR), Toronto University (CA), VINCI Autoroutes (FR), 16mm filmes (MZ)

Analysis of metropolitan barriers and presentation of the "Besòs" and "Metropolitan Passages" competition projects, by the Barcelona Metropolitan Area



Presentation of the "What if the A10 motorway opened up the passage(s)?" in Tours, published by the ATU Urban Planning Agency.



## THE PUBLICATIONS

## INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT JOINS VEDECOM

Set up in 2000 under an initiative by PSA, in 2016 Institut pour la ville en mouvement (IVM) became part of Institut pour la Transition Energétique VEDECOM. This move consolidated its iconoclastic, forward-looking and innovative approach to urban mobilities. By merging with VEDECOM (Energy Transition Institute), IVM hopes to further explore the relations between technological evolution and social, anthropological and political changes in the contemporary city.

The Energy Transition Institute VEDECOM was founded in 2014 in an unprecedented collaboration between firms in the automotive and aeronautical sectors, infrastructure and service operators in the mobility ecosystem, academic research institutions and local authorities in Île-de-France. VEDECOM's role is to act as the missing link between academia and industry, and to support them in driving effective innovation in the sphere of mobility, with particular emphasis on electric, autonomous and connected vehicles, and shared mobility and energy infrastructures and services. VEDECOM receives a subsidy under the French government's "Investissements d'Avenir" program.

