

**INSTITUT**  
**POUR**  
**LA VILLE** EN  
**MOUVEMENT**  
PSA PEUGEOT CITROEN

**CITY**  
**ON THE**  
**MOVE...**

# PASSAGES



**ISSUE 1 / JANUARY 2014**





INSTITUT  
POUR  
LA VILLE  
ET  
LE  
MOUVEMENT

# PASSAGES

TRANSITIONAL SPACES  
FOR THE 21ST-CENTURY CITY

Action-research project in partnership (committed or under development) with the cities of Barcelona, Buenos Aires, Montevideo, Paris, Santiago, Shanghai, Toronto, Tours, Valparaiso, Paris... for the implementation of demonstration projects, academic exchanges and architectural and cultural events.

# CITY ON THE MOVE HAS ALWAYS PLACED MOBILITY AT THE HEART OF ITS INITIATIVE

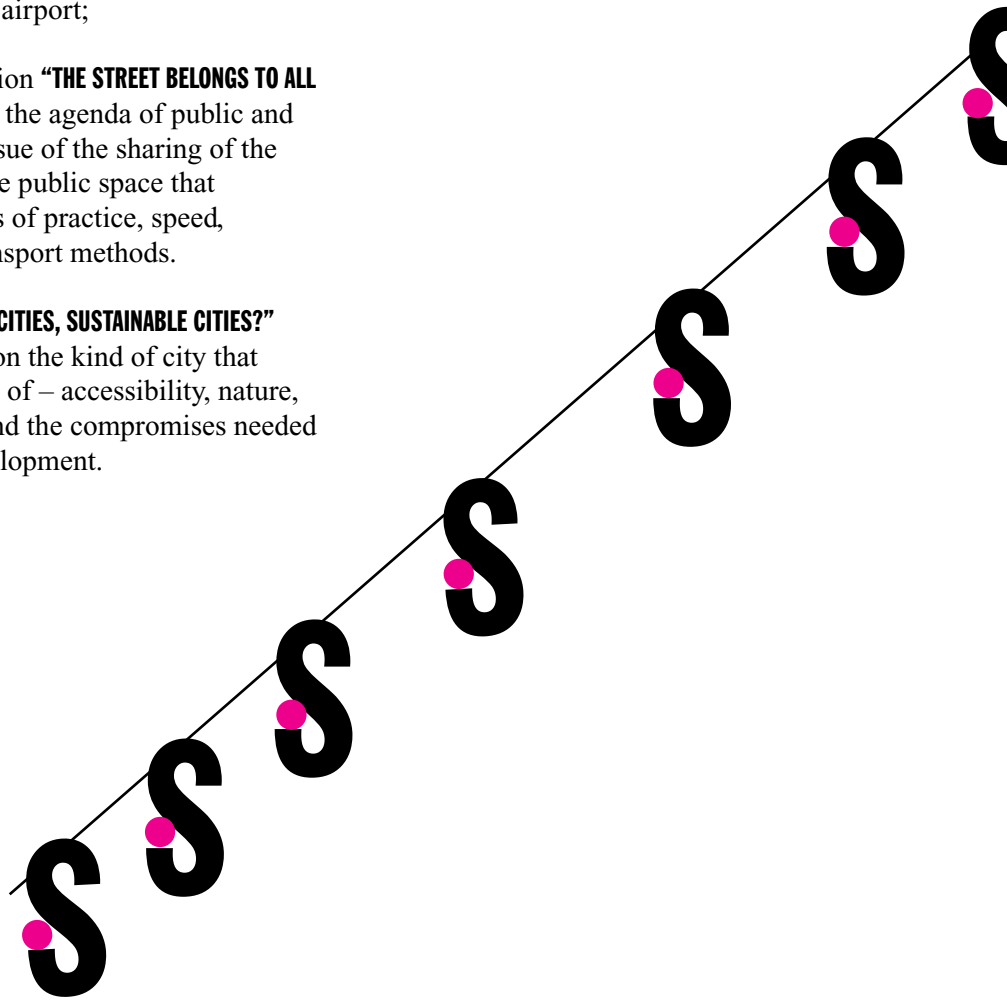
Since its creation in 2000, the City on the Move Institute (IVM) has sought to draw attention to the crucial importance of the quality of the spaces of mobility and intermodality.

Three major international exhibitions, staged by IVM, and their associated catalogues, have driven discussions and experiments with partners about other ways of doing and thinking about urban mobilities in relation with landscape, architecture and urbanism:

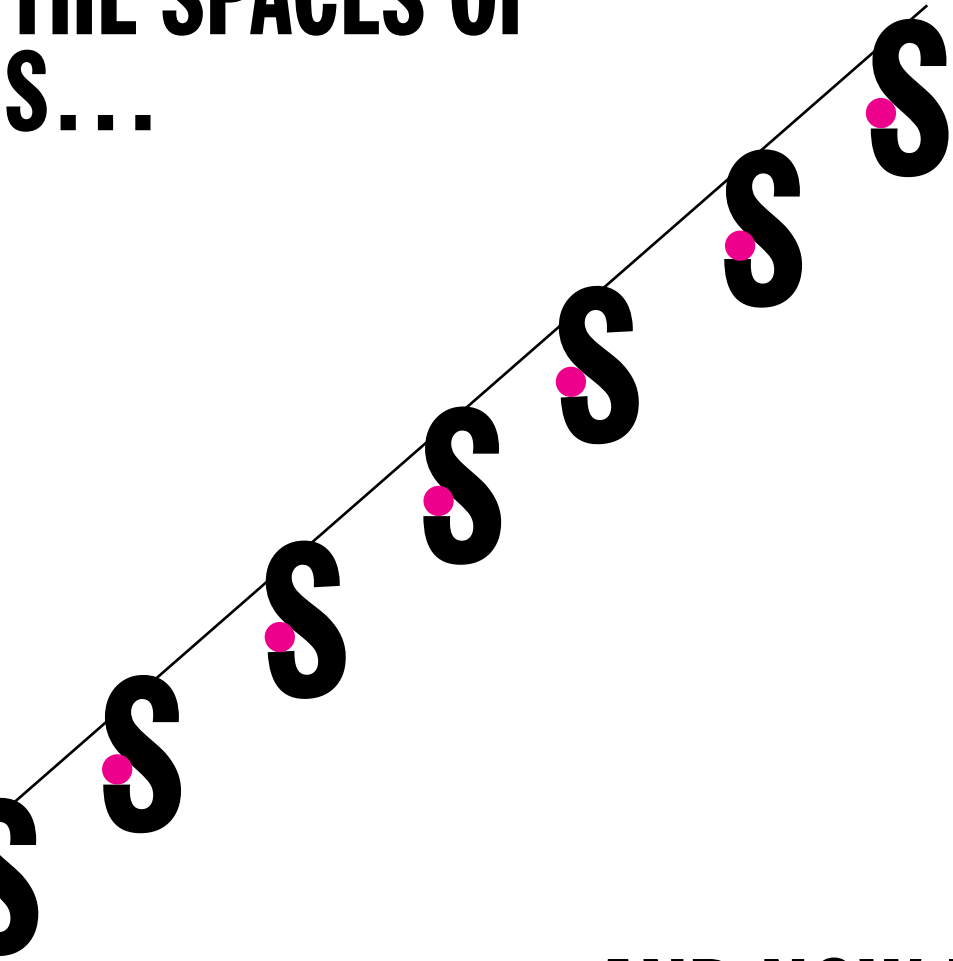
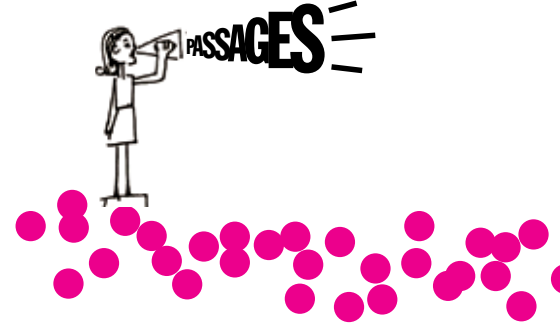
The 2002 exhibition, **“ARCHITECTURE ON THE MOVE! CITIES AND MOBILITIES”** explored places of intermodality, from the smallest exemplar right through to the airport;

In 2007, the exhibition **“THE STREET BELONGS TO ALL OF US!”** brought onto the agenda of public and expert debate the issue of the sharing of the street as a distinctive public space that crystallises conflicts of practice, speed, governance and transport methods.

In 2010, the **“DREAM CITIES, SUSTAINABLE CITIES?”** exhibition focused on the kind of city that urban people dream of – accessibility, nature, space, intensity – and the compromises needed for sustainable development.



# THE SPACES OF S...



## ... AND NOW LAUNCHES THE PASSAGES PROGRAMME

With the launch of the international and multi-partner Passages programme, aimed at professionals and the general public alike, City on the Move is seeking to emphasise the role of passages as essential links in our journeys around the city. For two years (2014-2015), a network of international experts will work to develop research and scientific, cultural and artistic events on this theme. Given that passages have always been present in our cities in different forms, why today in particular? How do we do full justice to these essential and yet often neglected connections? What are the potential avenues for development and innovation available to these small mobility spaces? As an interdisciplinary IVM action-research project, the Passages programme includes the implementation of real innovative demonstration passages in different cities around the world.

# AN URBAN MOBILITY ISSUE IN ALL THE WORLD'S CITIES

## **FACILITATING TRANSITIONS**

As cities continue to grow, their inhabitants now have to travel long distances, for different reasons and to a variety of destinations, using an ever wider range of transport methods, involving a range of speeds, modes and resources.

The question of the passage as a shortcut, a transitional space, a special route, is becoming a crucial issue in facilitating access to the city's different amenities. City folk want more quality, more attention to individual needs, intensity, urban comfort, speed and access to the city centre, at the same time as a slower pace and quality at local level.

## **AN ESSENTIAL LINK FOR ACCESS TO THE CITY**

However, while mobilities are becoming more complex, existing transport networks have often been designed in isolation from each other. Yet users judge the quality of their travel experience – in terms of efficiency, comfort, security and urban quality – on the basis of the whole journey. In this case, the passage emerges as a missing link in the journey, which is used to move, with varying degrees of ease, from one transport network to another, guaranteeing the overall success of the urban transport system.

## **CROSSING BARRIERS**

In certain cases, passages can be used to overcome obstacles. Zoning-based urban planning, the monofunctionality of the big infrastructures (expressways, reserved lanes, railway lines, BRT corridors) have helped to create new – sometimes uncrossable – barriers. Structures originally designed as connections have become divisions, obstacles to the movement of individuals, who are sometimes obliged to invent informal and often dangerous passages in order to move around.

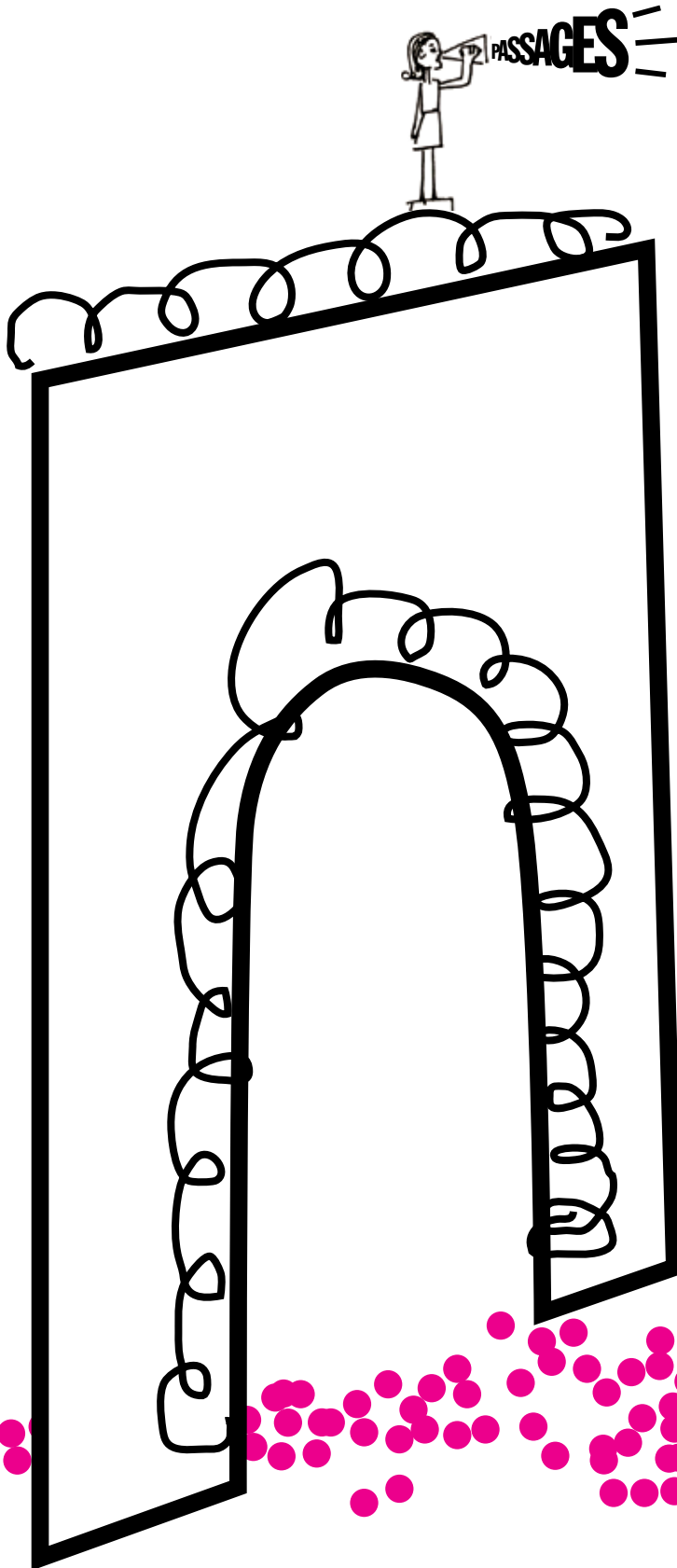
## **THE MICRO-INTERVENTION WITH (ALMOST) IMMEDIATE EFFECTS**

Beyond changes to the big infrastructures, these small interventions can have a significant impact and provide solutions to urgent problems (security, accessibility, efficiency) that cannot be dealt with by long planning processes and large-scale operations. Though the concept of a seamless city may be an impossible utopia, ideas such as “urban staples”, “micro-passages” and shortcuts can provide responses to universal urban conundrums.

## **MULTIPLE APPROACHES**

This passages theme is a way to link solids and voids, speed and slowness, mobility and immobility, aesthetics and function, difference and security, day and night... and to rethink the hierarchy of the networks, in particular the excessive dominance of the primary networks. In the wake of zoning-based urban planning, can passages also help us to reconnect the city, to restore the link between rich and poor districts, between periphery and centre?

# THE PASSAGE AND SOCIAL FACTORS



## SPACES OF SOCIABILITY

To draw attention to the passage is also to highlight the urban quality of these small spaces, which should be seen as more than mere technical facilities. Not only do they facilitate access; they also bring people together.

This means that there needs to be close attention to the quality of the passage as a social space.

As an integral part of urban life, it is used by a multiplicity of individuals (local people, shopkeepers, passers-by...) whose representations, intentions and aspirations are disparate and sometimes contradictory or conflictual. The passage is the locus of different geographical and temporal rhythms. It is a place that people may claim for themselves or conversely a place of rejection, marginalisation (tagging, illegal dealing, vandalism...). Even when the location is unmemorable, the appropriation and uses of the passage constitute a big social issue. .../

## **THE PASSAGE AND SOCIAL FACTORS**

### **OPENING UP THE PASSAGE TO SOCIAL INTEGRATION**

This dual perspective – from mobility to sociability and from the global urban to the immediate local scale – makes the topic of passages all the more crucial in that it raises the issue of social exclusion. For although the complexity of transport systems affects everyone, it is above all the most socially vulnerable who need these passages: bridges to cross waterways or railways; funiculars, elevators or cable cars to climb the steep slopes of fractured neighbourhoods; shortcuts across impenetrable areas (industrial zones, motorway intersections, closed districts). Nonetheless, some examples show that it is possible to provide good quality facilities for all (such as the Medellin cable car which, as well as a technical object, represents a real social project which – physically and symbolically – links the poorest districts to the rest of the city).

### **THE DISCOMFORT OF THE FORCED PASSAGE**

In many of the world's cities, passages come across as difficult routes, without alternatives. They help to make travel uncomfortable, or even dangerous, to the point that people sometimes give up. In particular for categories of users threatened by the discomfort or insecurity of such routes (women, children, people with reduced mobility...), their unpleasantness becomes an additional factor of exclusion. At best, this leads to the development of makeshift passages, built with the resources to hand, reflecting the conditions of their immediate environment. In the case of "planned" operations, by contrast, so-called "utility" is invariably the rule. At best, it generates banality; at worst, anxiety and discomfort. What should be a pleasure (the passage as shortcut) becomes a nightmare (the atmosphere of oppression and fear).

### **RIGHT OF PASSAGE AND PUBLIC REAPPROPRIATION**

In this age of globalisation, passages seem paradoxically to be narrowing, even closing with the increase in the claims for social enclaves on all scales. Belonging to no one, some neglected passages become communal living places for the homeless or centres for illegal practices, and as a result become marginalised, avoided. Most commonly, this appropriation applies to spaces reserved by local people who want to maintain their microcosm by preventing unwanted individuals from accessing it. In this case, the passage will be marked by a barrier, markings on the ground, a signal discouraging entry. It may also become "invisible", protected by implicit social codes.

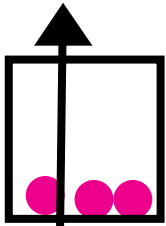
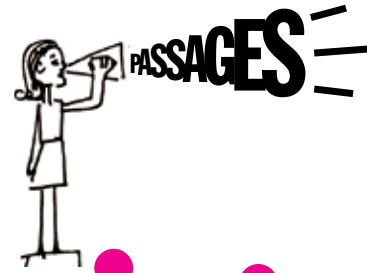
The city, however, is a place of confrontation, of interaction within public space, and cannot operate as a succession of private passages. How can the passages of the 21st-century be prevented from being used to exclude, to separate, to privatise?

### **A STIMULUS TO THE IMAGINATION**

The passage is associated with the literary, architectural, urban and cinematographic imagination, changing with the representations of individuals, societies, cultures. For many of us, it is a stimulus to the imagination. Its association with other events amplifies its distinctive meaning. For this reason, the passage is not only a link, but a place that gives colour to our journey.

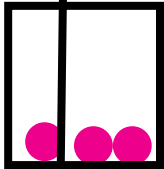


# THE OBJECTIVES OF THE PROJECT



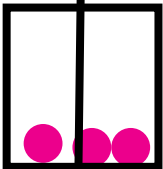
## **TO OPEN UP THE PASSAGE IS TO GIVE ACCESS RIGHTS TO THE CITY**

This project, focusing on the contemporary conception of passages as guarantors of mobility for isolated people or neighbourhoods, lies right at the heart of IVM's remit. By bringing the issue of the crossing of urban boundaries to the agenda, City on the Move is seeking to draw attention to "21st-century passages".



## **FACILITATING PASSAGE TO FACILITATE MOVEMENT**

- Encourage the actors of the city to think about and develop micro-connections which are relatively cheap and quick to implement, and can contribute to urban quality and the quality of urban life.



- Demonstrate how a small intervention, via architecture, design, appropriation, revitalisation... can change the relation between two areas, two methods of transport.

- Highlight the passage as a dual experience of urban quality and of mobility.

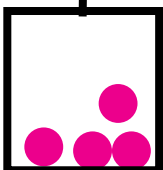
- Adopt a sustainable approach by helping to make walking and cycling more efficient and to build urban continuities.

- Think about new ways of making the city that mix public and private and different forms of technical skill and expertise.

- Foster innovative ways of thinking about forms of appropriation and involvement by civil society, services, the conditions for local people and passers-by to participate.

- Field test new passages in different cities around the world: design and architecture competitions followed by implementations, design of services and augmented information, artistic performances...

- Involve a wide audience by staging exhibitions and screening films, organising meetings, publishing books...



# CALL FOR INNOVATION

## **NEGOTIATED PASSAGE: DEVISING SYSTEMS OF GOVERNANCE FOR SMALL-SCALE MOBILITY**

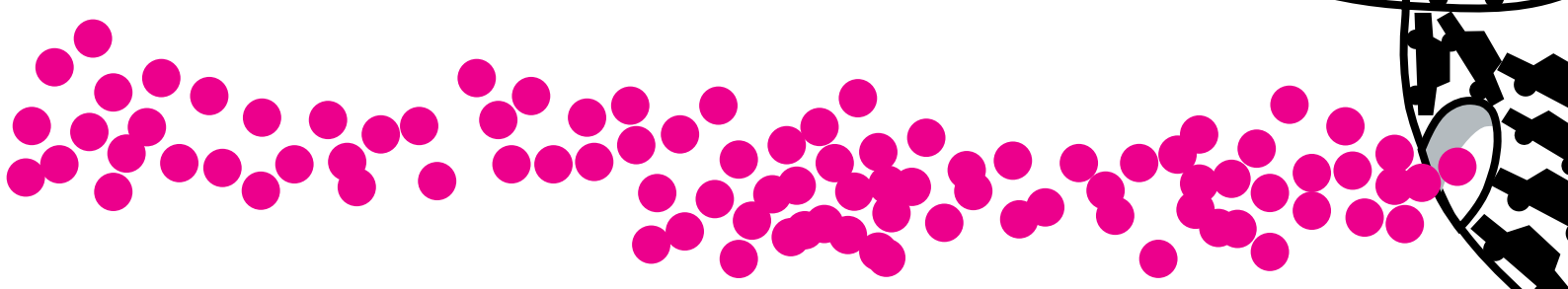
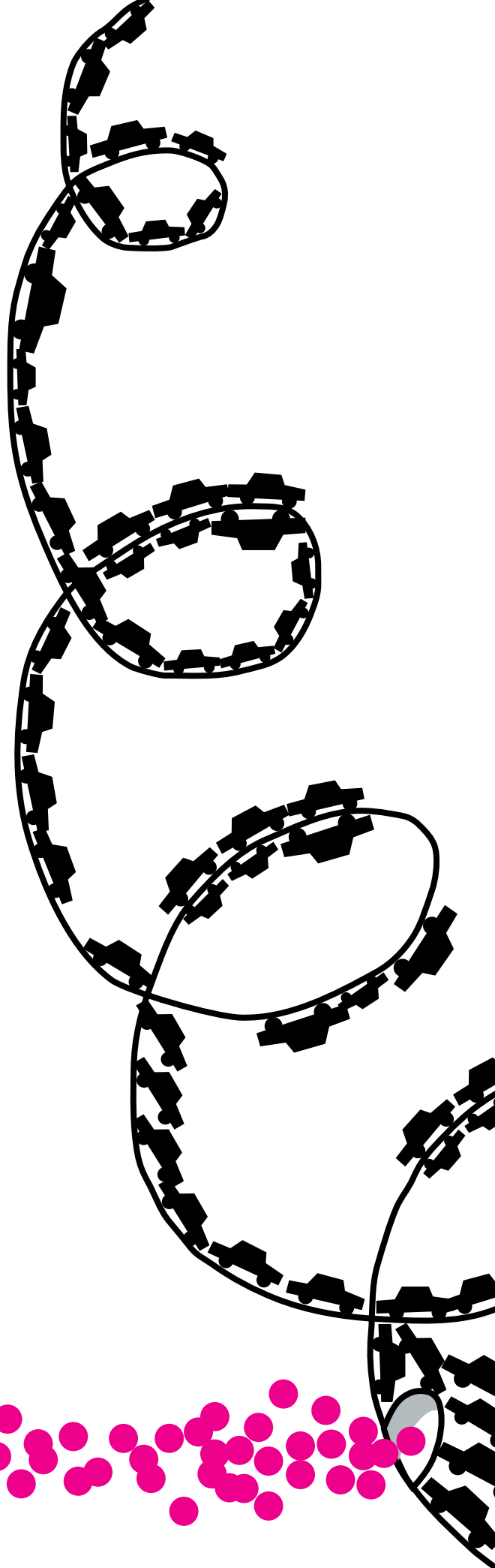
The reason why interventions are not carried out on passages, despite the fact that they are often simple, quick and inexpensive, is often because their governance is not clear. No one may know who the passage belongs to, who has the power to decide, who can finance any work, who can legitimately give an opinion. In addition, it is shared by the inhabitants, local people, walkers... So how can passages be treated as democratic, collaborative spaces?

## **RIGHT OF PASSAGE: QUESTIONING METHODS OF APPROPRIATION**

More and more, passages are restricted to residents, payers, children, the disabled... This appropriation generates a form of ownership that can imperil the public character of the passage. Does this mean that work needs to be done to recapture these public spaces of mobility?

## **PASSAGE EVENT**

As a crossing between two places, two atmospheres, the passage is often a too ordinary urban experience, which could be infused with identity by special lighting, original animation, artistic intervention, the introduction – whether spontaneously or not – of a specific urban ambience. It is by making it a sensory and artistic experience, a hybridisation of its social, functional and sensory dimensions, that the passage can become a journey.



### **COHABITED PASSAGE**

As a social space, the passage needs to be able to reconcile and sometimes pacify different uses: local people, the homeless, passers-by, squatters, shopkeepers, taggers, artists... Through their permeability, passages foster encounters between different people, bring the traveller into contact with the local.

### **MANUFACTURED PASSAGE**

These little spaces are manufactured, evolve over time. How can these different realities – informal and institutional, urgency and immediacy, often sustainable improvisation and long planning timescales – be reconciled?

### **TEMPORARY PASSAGE**

A contemporary approach to the passage also explores its capacity to adapt, its resilience, its versatility, varying with the time of day, the day of the week, the seasons, the constantly changing movements of individuals.

### **SMART PASSAGE, LEGIBLE PASSAGE**

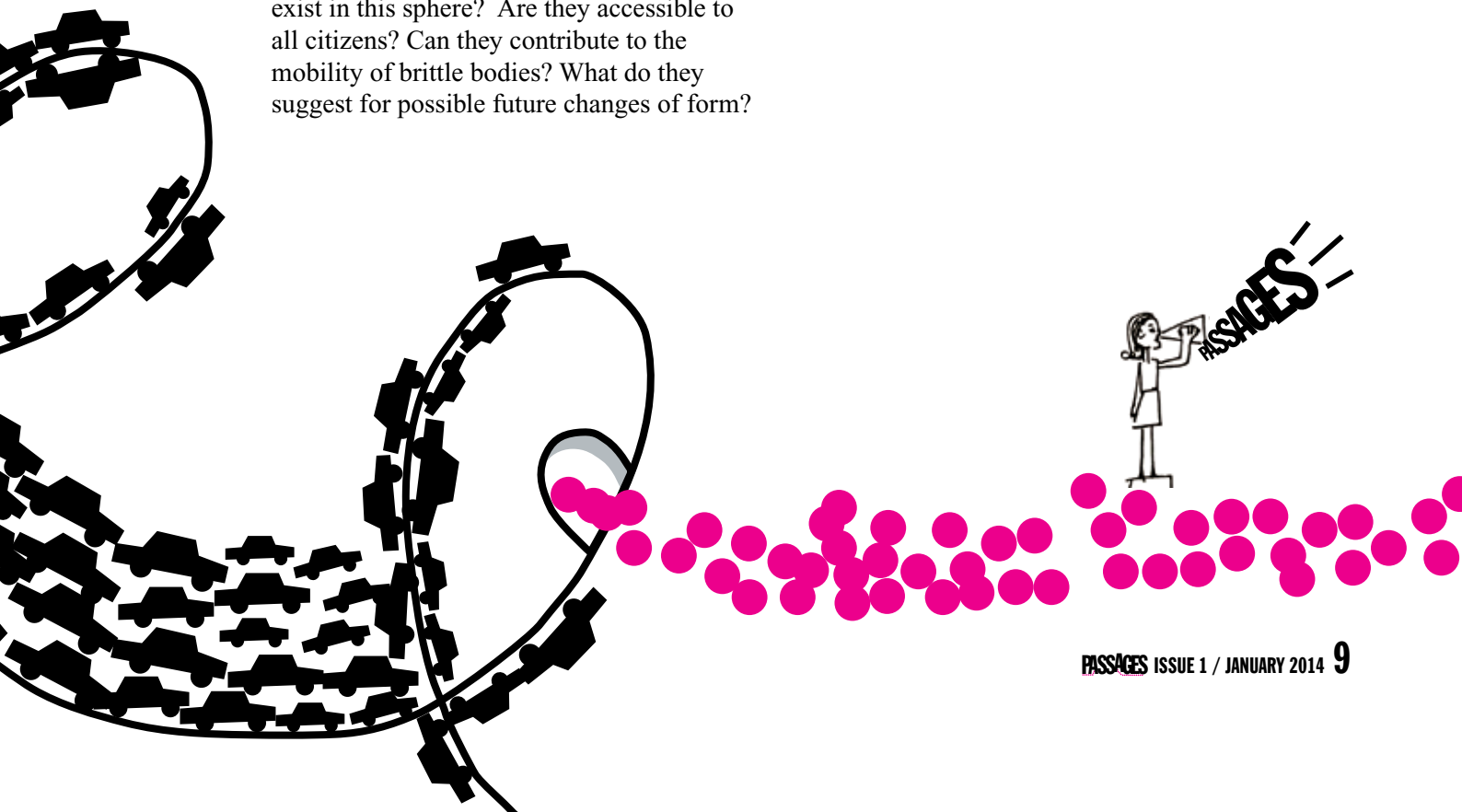
All sorts of technological objects – whether already existing or future – associated with passages can be imagined: virtual guides, dedicated mobility apps, personalised signage, online objects, smart tolls... What innovations exist in this sphere? Are they accessible to all citizens? Can they contribute to the mobility of brittle bodies? What do they suggest for possible future changes of form?

### **AUGMENTED PASSAGE**

The passage is often seen simply as a technical tool designed to increase convenience or speed. How can new technologies, new materials, be used to create new passage entities? Robot passages, mobile passages, invisible passages... Apart from the technical object, how can the degree of “passageness” be increased, in its social, sensory and digital dimensions? How can we increase the resources a passage – even the smallest one – can offer?

### **NEW PASSAGE TYPOLOGIES**

While the bridges and walkways that span a void offer a view that is inherently attractive, in blind passages (underground or lacking side exits), the activities and animation are concentrated at the entrance and exit points. In this case, the segment of passage is a tunnel, a congested non-place that people want to move through as quickly as possible, without lingering. Innovative typologies can be used to redesign blind passages by opening up unexpected views. A passage may, for example, be introduced into an abandoned infrastructure, which acquires a second life through the process of reinterpretation.



# ON THE PROGRAMME: MULTIPLE FORMS, COUNTRIES, DISCIPLINES

**RESEARCH AND EXPERIMENTS: PRODUCING SEVERAL ACTIVE TEST PROJECTS** on sites proposed by different cities (Barcelona, Buenos Aires, Montevideo, Shanghai, Toronto, Tours, Valparaiso...) with the launch of calls for international ideas in the fields of architecture and urban planning, art, service design, etc.

**PASSAGE CITIES CLUB** based around a declaration of intent by cities, companies and voluntary bodies, in order to help educate urban representatives through the exchange of experience.

**RESEARCH HUBS LINKED TO LOCAL EXPERIMENTS:** networks of universities, research centres, educational workshops will explore the specific local dimensions of the passage, in the cities that propose demonstration sites, but also in Bogotá, Canton, Paris, Rio de Janeiro, São Paulo, Santiago...

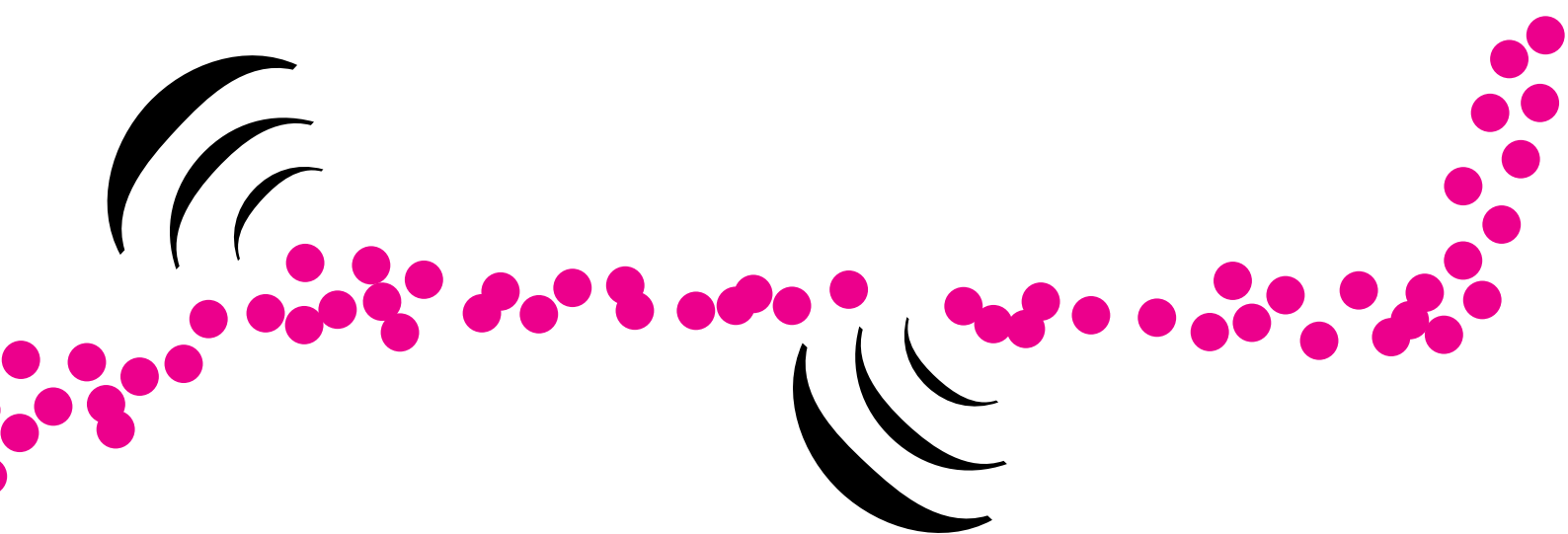
**"SATELLITE" ARTS PROGRAMME:** in situ performances – dance, cinema, visual arts – short video competitions, calls for international projects...

**INTERNATIONAL COLLOQUIUM WITH THE IVM CHAIRS** (in Latin America, China and Europe) further exploring the themes of the "21st-century Passage" from a multidisciplinary perspective.

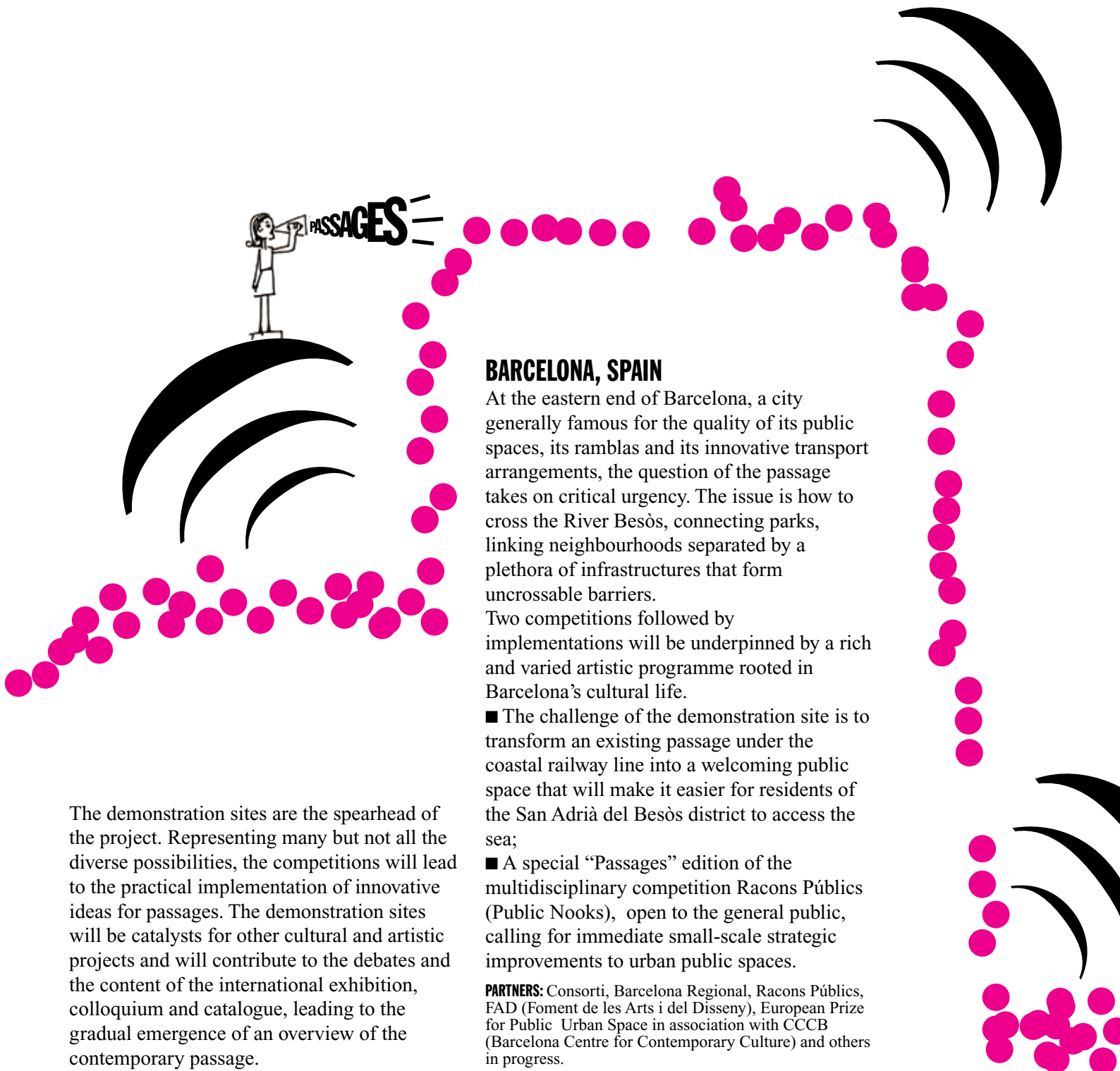
**INTERNATIONAL EXHIBITION** based on a collection of experiments and applications reflecting new needs and emerging ideas.

**PUBLICATIONS:** exhibition catalogue, thematic dossiers.

**COLLABORATIVE WEBSITE**



# DEMONSTRATION SITES



The demonstration sites are the spearhead of the project. Representing many but not all the diverse possibilities, the competitions will lead to the practical implementation of innovative ideas for passages. The demonstration sites will be catalysts for other cultural and artistic projects and will contribute to the debates and the content of the international exhibition, colloquium and catalogue, leading to the gradual emergence of an overview of the contemporary passage.

## BARCELONA, SPAIN

At the eastern end of Barcelona, a city generally famous for the quality of its public spaces, its ramblas and its innovative transport arrangements, the question of the passage takes on critical urgency. The issue is how to cross the River Besòs, connecting parks, linking neighbourhoods separated by a plethora of infrastructures that form uncrossable barriers.

Two competitions followed by implementations will be underpinned by a rich and varied artistic programme rooted in Barcelona's cultural life.

■ The challenge of the demonstration site is to transform an existing passage under the coastal railway line into a welcoming public space that will make it easier for residents of the San Adrià del Besòs district to access the sea;

■ A special "Passages" edition of the multidisciplinary competition Racons Públics (Public Nooks), open to the general public, calling for immediate small-scale strategic improvements to urban public spaces.

**PARTNERS:** Consorci, Barcelona Regional, Racons Públics, FAD (Foment de les Arts i del Disseny), European Prize for Public Urban Space in association with CCCB (Barcelona Centre for Contemporary Culture) and others in progress.

## SHANGHAI, CHINA

While China's cities swarm with a multitude of gigantic urban projects and imposing infrastructures, IVM China is focusing on small public mobility spaces that provide human-scale routes around the city, the symbolic and physical passages formed by the rural villages absorbed by the city, or else the highlighting of cultural and historical routes in traditional cities.

**PARTNERS:** Tongji University, Expo Shanghai Group and others in progress.

## TORONTO, CANADA

As Toronto will host the American pre-Olympic Games – the Pan Am Games – in summer 2015, a group has formed to rebuild the Pan Am Path, a 100 Km natural track focusing on active mobility and spanning the famous canyons of the city. Certain segments have been identified for the creation of passages by which people living in the most disadvantaged neighbourhoods can access this new public space. Facilitating access to the new stations on the expanding metro-LRT network provides other opportunities for demonstration sites on innovative passages.

**PARTNERS:** Metrolinx, Toronto University, Global Cities Institute, Toronto Municipality, Pan Am Path and others in progress.

## MONTEVIDEO, URUGUAY

While a large-scale urban operation is underway in a poor area on the outskirts of Montevideo, the building of a small passage would have a big impact, making the forthcoming new urban facilities more accessible to a greater number of people.

**PARTNERS:** Montevideo municipality and others in progress.

## TOURS, FRANCE

For the last year, Vinci Autoroute has been in discussions with the city of Tours on improvements to the integration of the A10 motorway which runs through the city. In this area, which is also crossed by a railway line, two watercourses and a secondary road

network, there are numerous opportunities for innovative passages to connect Tours and St-Pierre-des Corps, the banks of the Cher and the Loire, the upper city and the lower city.

**PARTNERS:** Vinci Autoroute and others in progress.

## VALPARAISO, CHILE

The historic quarter of the Seaport City of Valparaiso is a UNESCO World Heritage site, known for the stairways that provide transport around this vertical city, and the funicular railways that sometimes side them. Apart from protecting them as heritage and landscape, the aim is to incorporate them into a wider vision, in a system of mobility where stairways become passages, parts of an itinerary, places of information and experience.

**PARTNERSHIPS:** Universidad Federico Santa María, Archiprix Chile, Valparaiso City, the Port, the Tourist Office and others in progress.

## SANTIAGO, CHILE

In the community of Florida, on the outskirts of Santiago, discussions are currently underway on regional scale development, in which the construction of the new BRT bus line, connected with the crossing of the Transvivo railway, an uncrossable barrier between the residential districts and the new shopping centre, represents a significant challenge. As an emblematic passage situation, this site raises more general questions and ideas on innovative ways to cross infrastructures.

**PARTNERS:** Pontificia Universidad Católica de Chile and others in progress.

## BUENOS AIRES, ARGENTINA

An urban master plan has been established for the Palermo district in Buenos Aires to convert a large, newly released strip of railway land into a high-quality urban park and to reconnect the urban fabric at the level of Godoi Cruz Street. The future passages will need to cross a park that is sometimes more than 100 m wide and varies in level with the height of the railway line. In addition, in the University Complex, linked to the city by the motorway and railway line, the challenge is to move an existing station in order to improve connections between the Buenos Aires public transport system and the districts it serves.

**PARTNERS:** The University Complex, the University of Buenos Aires, the Railway Company, Sociedad Central de Arquitectos, the Municipality and others in progress.



# FOR WHOM? WITH WHOM?

City dwellers, the general public, companies, local authorities, politicians, technicians, transport operators, suburban towns, urban managers, users' associations, the media, professionals in architecture, design and landscape, cultural circles, artists...

## THE PARTNERSHIPS

### PARTNERS TO SUPPORT THE GLOBAL IVM PROGRAMME:

■ coproducers: because they are involved in urban development and quality of life, companies, voluntary associations, research centres... contribute to the general Passages programme.

■ sponsors: through their financial, material or technical contribution, companies contribute to the implementation of the project.

■ ccooperators: other partners who are involved in the operational implementation of the different initiatives planned.

### PARTNERS FOR EACH DEMONSTRATION SITE:

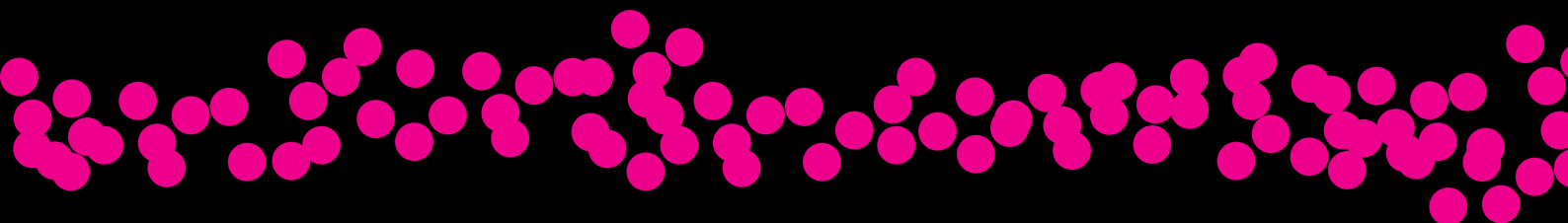
■ local authorities, foundations, sponsors: the people responsible for the demonstration sites programme are developing local partnerships for the funding, production and implementation of the different initiatives (competitions, colloquiums, publications...).

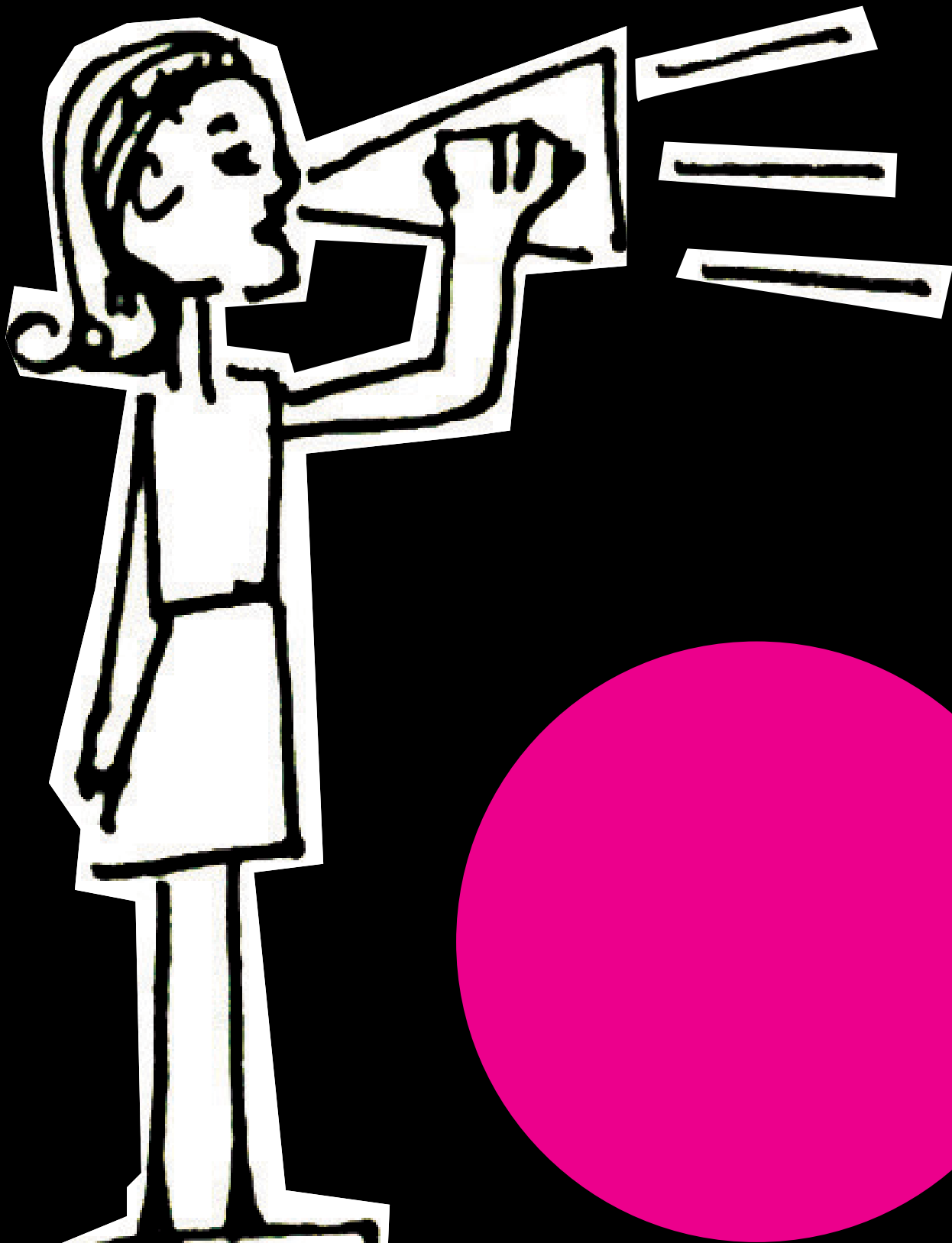
■ sponsorship of demonstration passages: companies, associations, prominent individuals may support the implementation of particular passages.

### PARTNERS INVOLVED IN THE ORGANISATION OF SATELLITE

“PASSAGES” EVENTS: event organisers (literary prizes, cinema, photos, documentaries, short videos, installations, performances, urban walks...).

PASSAGES





**INSTITUT**  
**POUR**  
**LA VILLE** EN  
**MOUVEMENT**

PSA PEUGEOT CITROËN



# WHO DOES WHAT?

Overall  
coordination

**MARCEL SMETS :**  
*Scientific Director*

**YUNA CONAN :**  
*Project Manager*  
[yuna.conan@vilmouv.com](mailto:yuna.conan@vilmouv.com)  
00 33 (1) 53 40 95 60

**MIREILLE APEL-MULLER**  
*Chief Executive of IVM*



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

Steering  
Committee

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

People in charge of  
the demonstration sites

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



## PASSAGES: A FEW FORMS AND INTERWOVEN MEANINGS

### THE SHORTCUT, FROM THE 19TH-CENTURY ARCHETYPE TO TODAY'S MOVING SIDEWALK

Since antiquity, urban passages have branched off from main streets and provided access to the interior of urban blocks, often then being domesticated by residents into ordinary rights of way.

In the 19th century, the archetypes of modern passages continued to run through the centre of urban blocks in fast developing cities, generating a particular type of public space for people on foot, distinct from the neighbouring street.

This particular form of shortcut for walkers or cyclists within the primary road network has now extended to walkways, escalators, travelators, funiculars, tunnels, cable cars, systems to help people move between home and the main urban focal points. Unlikely the archetypal passage, inspired by the "bazaar" with its variety of speciality stalls, the passages of our time are often dull and utilitarian, sometimes uncomfortable and threatening.

### FROM THE NATURAL PASSAGE TO THE ARTIFICIAL PASSAGE

Natural passages have always helped people to cross the barriers they encountered in their travels: fords across rivers, gorges and watercourses to penetrate into the mountains...

The same principle is at work in rudimentary, informal or emergency passages, for example a makeshift bridge that extends an existing footpath or restores a damaged or flooded link, which crosses a ditch, a ravine, a ruined infrastructure...

### THE PASSAGE AS A COVETED SYMBOLIC PLACE

A passage is a node or strategic entrance (military, democratic), which can be occupied, blocked and even destroyed. There are numerous historical examples: checkpoints on the Berlin Wall during the Cold War; access routes to the sea; supply points or airports, the focus of strategic struggles in most armed conflicts. The passage is thus a place with powerful symbolic force.

### BORDER PASSAGE

The passage can also select, divide, check credentials. In this case, it acts as a barrier, a frontier, which one may seek to overcome in order to access another world, political, cultural, economic, social... The boundary may be formal or informal, stated or implicit. It may be complied with, crossed or transgressed at different scales, global or local – the wall separating countries at war or the entrance to gated communities.

### TRANSITION

The passage can also trigger a transition from one state of mind to another. This metamorphosis can be the outcome of a slow transformation or gradual evolution, but it manifests itself through certain incidents that mark the change. Thus the passage from adolescence to maturity, from vitality to age, from abundance to scarcity, generally stretches over a long period, but requires some key event for one to become aware of having entered a new condition.

This is also true of the passage from the outskirts to the city centre, where the gradual transformation in atmospheres, in densities, the gradual appearance of specific buildings or services, becomes apparent through the awareness of thresholds that mark the different stages. For example, in the passage from the outskirts to the centre, it is breakpoints (often big transport hubs) that provide evidence of the transition.

[TO BE CONTINUED...]



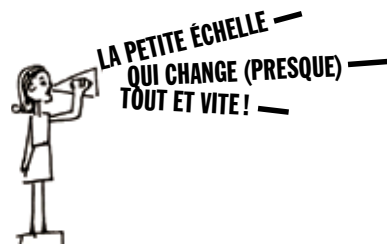
**INSTITUT**  
**POUR**  
**LA VILLE** EN  
**MOUVEMENT**  
PSA PEUGEOT CITROËN

**CITY**  
**ON THE**  
**MOVE...**

# PASSAGES

**NUMÉRO 1 / JANVIER 2014**





INSTITUT  
POUR  
LA VILLE  
LE  
MOUVEMENT  
par Vincent Chiriac

# PASSAGES

ESPACES DE TRANSITION  
POUR LA VILLE DU 21<sup>E</sup> SIÈCLE

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

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

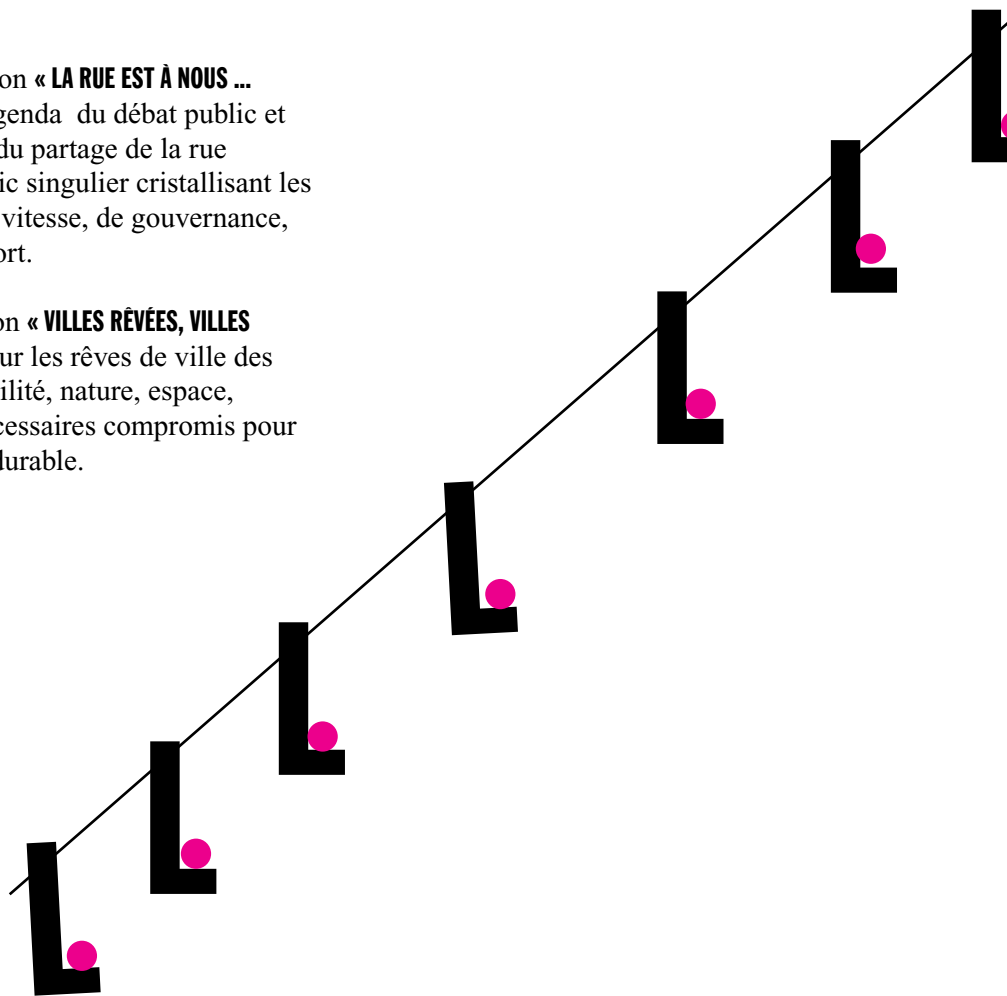
L'Institut pour la ville en mouvement, dès sa création en 2000, a souhaité attirer l'attention sur l'importance cruciale de la qualité des espaces de la mobilité et de l'intermodalité.

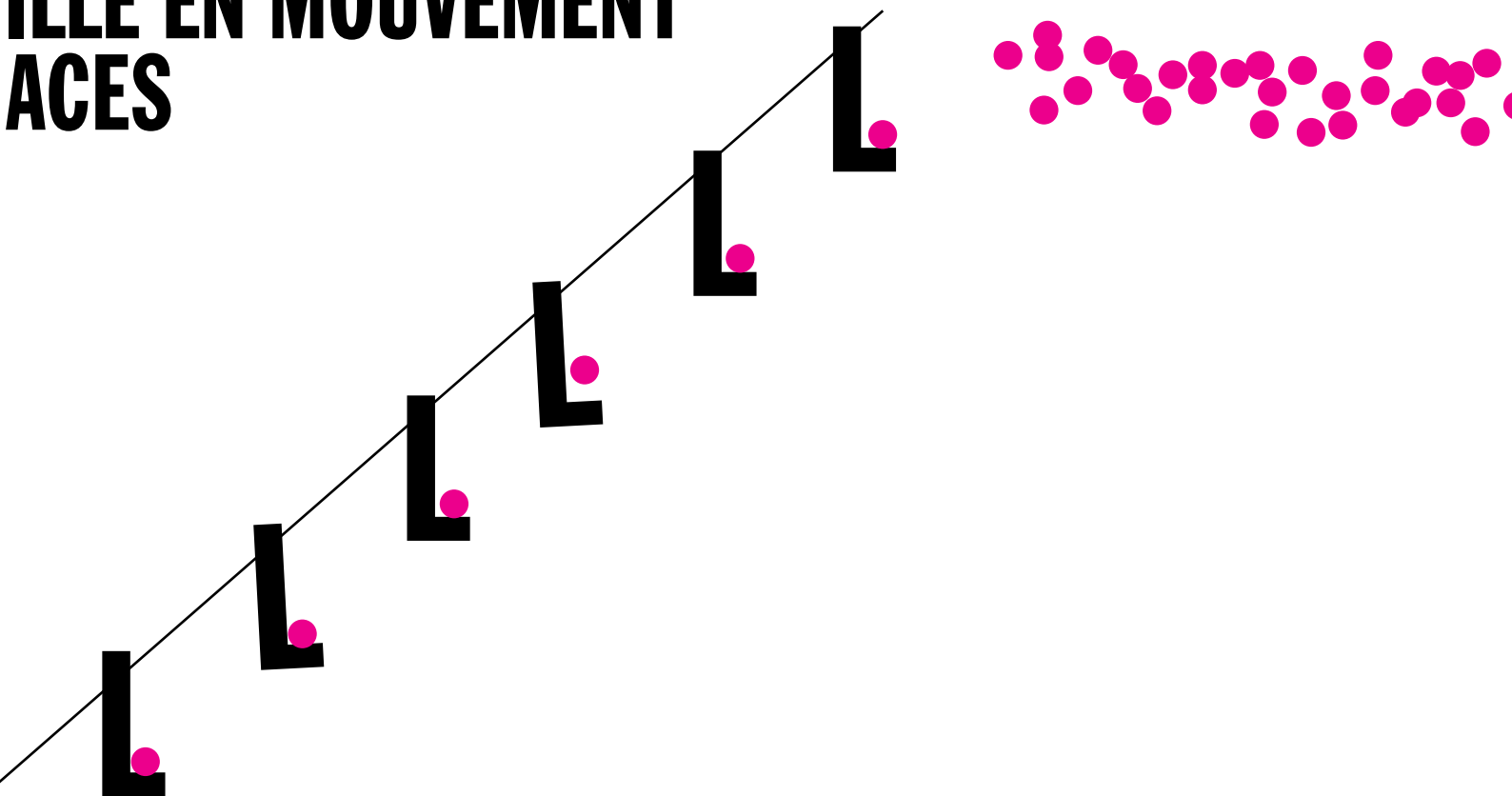
Trois grandes expositions internationales et leur catalogue, réalisés par l'IVM, ont permis d'animer des échanges et d'expérimenter avec des partenaires d'autres manières de faire et de penser les mobilités urbaines en relation avec le paysage, l'architecture et l'urbanisme :

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

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

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





## ... ET LANCE AUJOURD'HUI LE PROGRAMME PASSAGES

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

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



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

## **FACILITER LES TRANSITIONS**

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

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

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

## **UN MAILLON ESSENTIEL POUR L'ACCÈS À LA VILLE**

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

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

## **FRANCHIR LES BARRIÈRES**

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

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

## **LA MICRO-INTERVENTION AUX EFFETS (PRESQUE) IMMÉDIATS**

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

## **DES APPROCHES MULTIPLES**

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

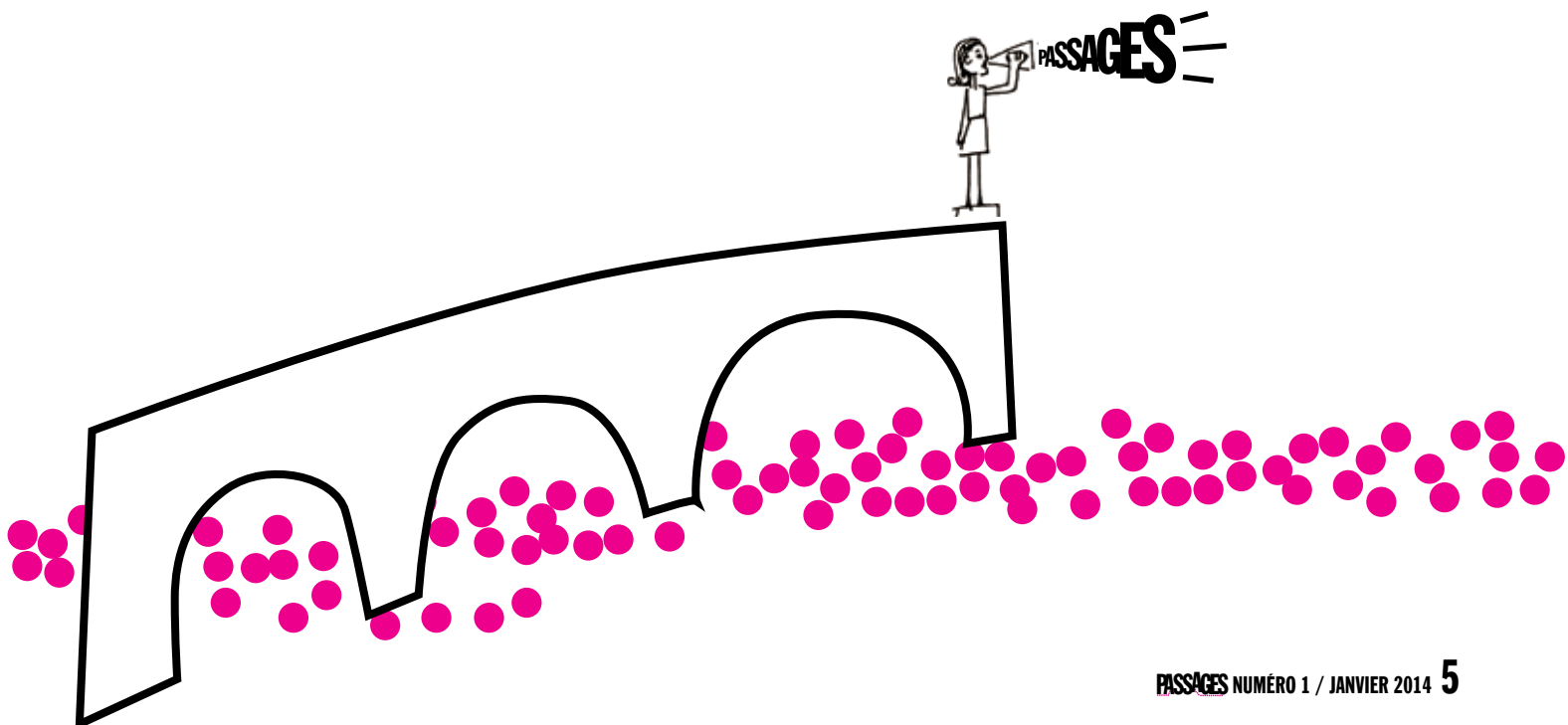
# PASSAGE ET ENJEU SOCIAL

## DES ESPACES DE SOCIABILITÉ

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

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

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



### **OUVRIR LE PASSAGE À L'INTÉGRATION SOCIALE**

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

### **L'INCONFORT DU PASSAGE IMPOSÉ**

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

### **DROIT DE PASSAGE ET RÉAPPROPRIATION PUBLIQUE**

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

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

### **UN ESPACE QUI PROVOQUE L'IMAGINATION**

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



# LES OBJECTIFS DU PROJET

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

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

## **FACILITER LE PASSAGE POUR FACILITER LE MOUVEMENT**

■ Inciter les acteurs de la ville à penser et à développer les micro-articulations qui, peu coûteuses et réalisables rapidement, peuvent contribuer à l'urbanité et à la qualité de la vie urbaine.

■ Démontrer comment une petite intervention, via l'architecture, le design, l'appropriation, l'animation... peut modifier la relation entre deux territoires, deux modes de transports.

■ Valoriser le passage comme une double expérience d'urbanité et de mobilité.

■ S'inscrire dans une logique de développement durable en contribuant à rendre plus performants l'usage des modes doux et la construction de continuités urbaines.

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

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

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

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



# APPEL À L'INNOVATION

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

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

## **DROIT DE PASSAGE : QUESTIONNER LES MODES D'APPROPRIATION**

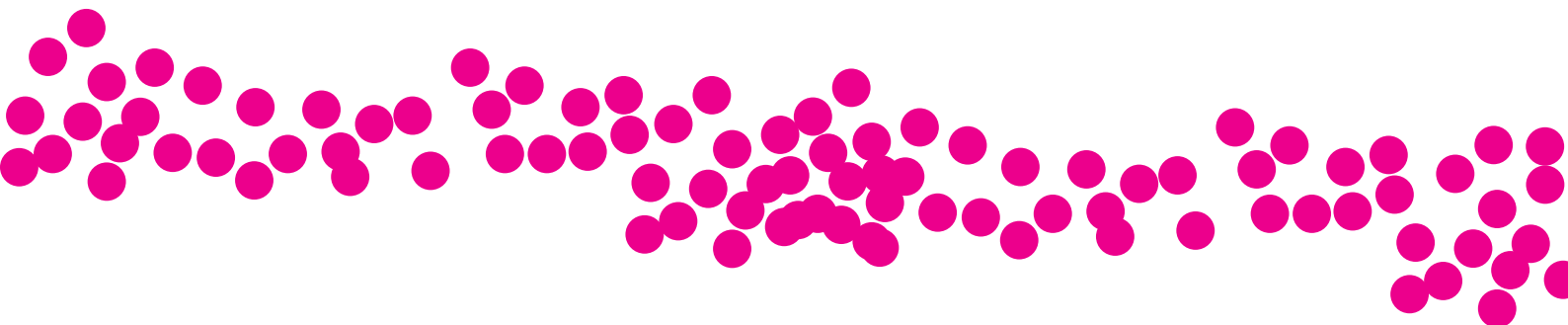
Les passages sont de plus en plus réservés aux riverains, habitants, payeurs, enfants, handicapés... Cette appropriation engendre une forme d'appartenance qui risque de mettre en péril le caractère public du passage. Faut-il alors reconquérir ces espaces publics de la mobilité ?

## **PASSAGE ÉVÉNEMENT**

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

## **PASSAGE COHABITÉ**

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



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

#### **PASSAGE FABRIQUÉ**

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

#### **PASSAGE ÉPHÉMÈRE**

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

#### **PASSAGE INTELLIGENT, PASSAGE LISIBLE ?**

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

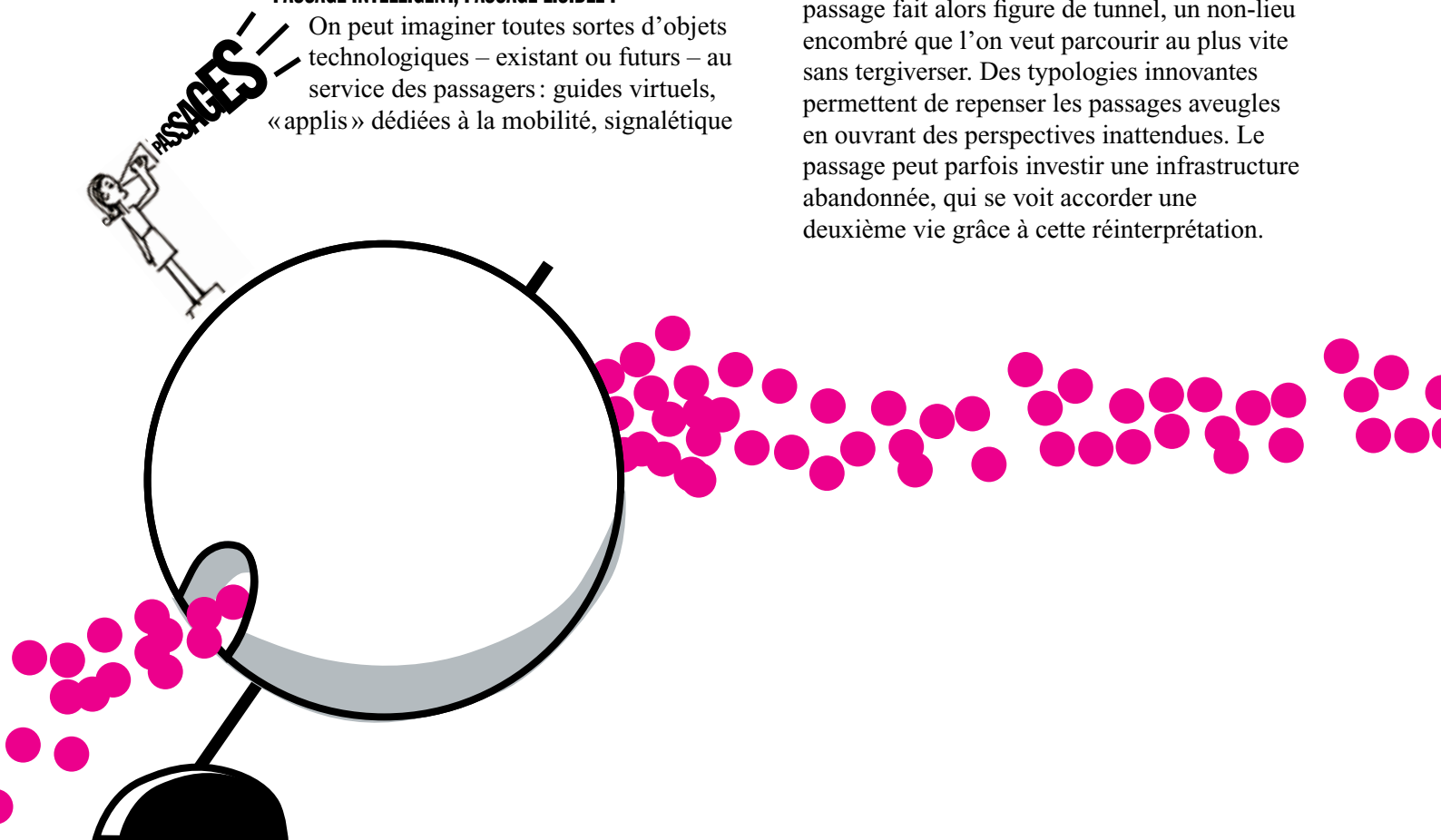
individualisée, objets connectés, péages intelligents... Quelles sont les innovations en ce domaine ? Sont-elles appropriables par tous les citoyens ? Permettent-elles la mobilité des corps fragiles ? Que laissent-elles pressentir des évolutions des formes à venir ?

#### **PASSAGE AUGMENTÉ**

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

#### **NOUVELLES TYPOLOGIES DE PASSAGES**

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



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

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

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

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

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

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

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

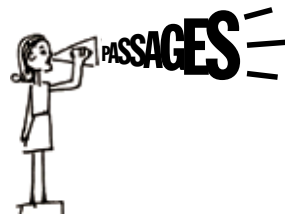
**PUBLICATIONS : CATALOGUE DE L'EXPOSITION, CAHIERS THÉMATIQUES**

**SITE INTERNET COLLABORATIF**





# LES SITES DÉMONSTRATEURS



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

## BARCELONE, ESPAGNE

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

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

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

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

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



## SHANGHAI, CHINE

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

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

## TORONTO, CANADA

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

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

## MONTEVIDEO, URUGUAY

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

**PARTENAIRES:** Ville de Montevideo et autres en cours.

## TOURS, FRANCE

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

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

**PARTENAIRES:** Vinci Autoroute et autres en cours.

## VALPARAISO, CHILI

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

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

## SANTIAGO, CHILI

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

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

## BUENOS AIRES, ARGENTINE

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

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



# POUR QUI? AVEC QUI?

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

## LES PARTENARIATS

### DES PARTENAIRES POUR SOUTENIR LE PROGRAMME IVM DANS SA GLOBALITÉ :

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

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

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

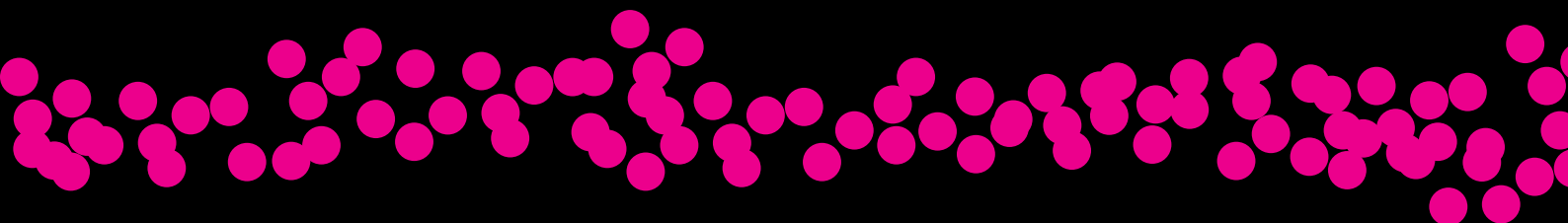
### DES PARTENAIRES POUR CHAQUE SITE DÉMONSTRATEUR :

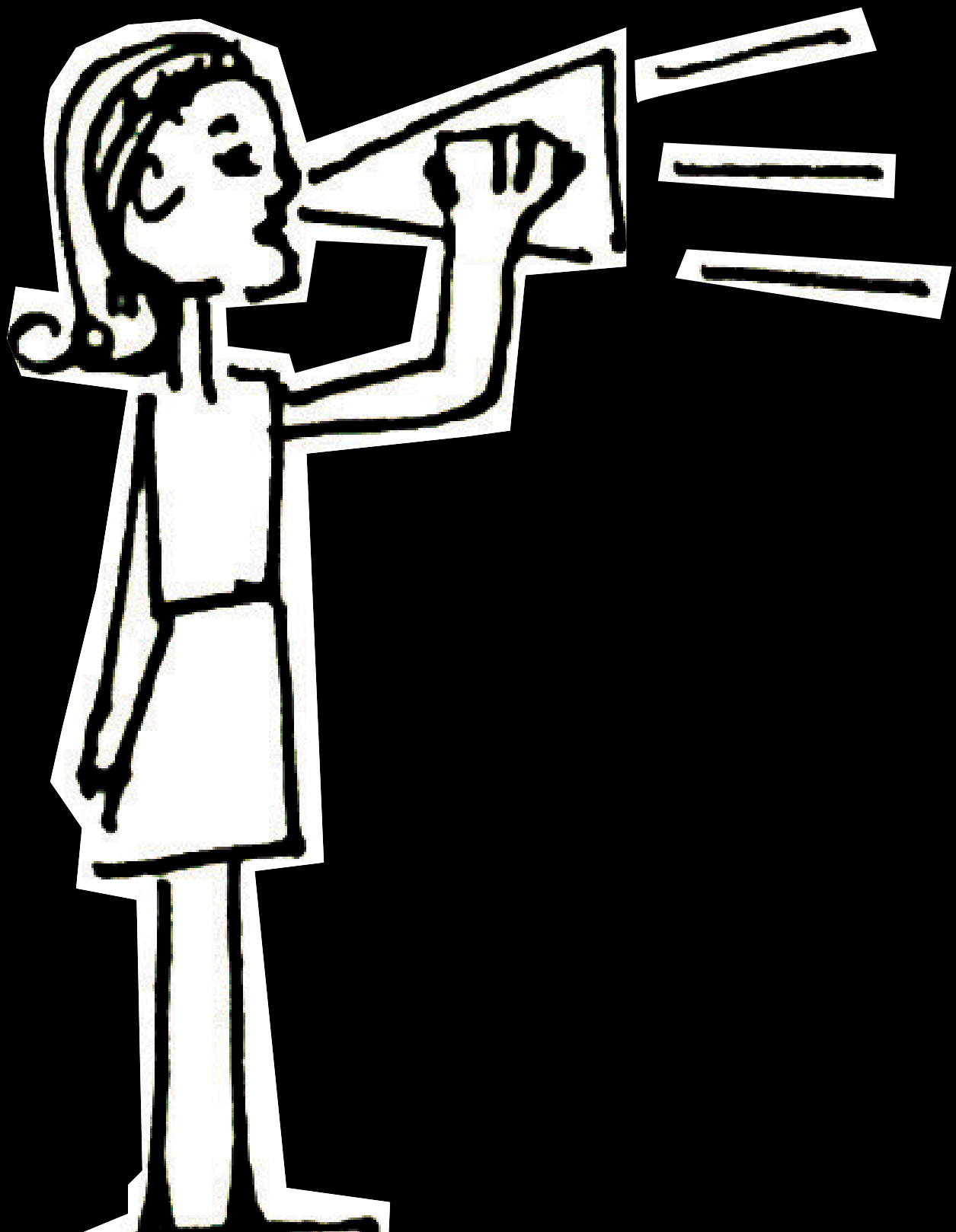
■ collectivités locales, fondations, sponsors : les responsables de programme de sites démonstrateurs développent des partenariats locaux pour le financement, la production et la réalisation des différentes actions (concours, colloques, publications...).

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

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

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





**INSTITUT**  
**POUR**  
**LA VILLE** EN  
**MOUVEMENT**  
PSA PEUGEOT CITROËN

## QUI FAIT QUOI?

Coordination  
générale

**MARCEL SMETS :**  
*Directeur scientifique*

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

**MIREILLE APEL-MULLER**  
*Déléguée générale de l'IVM*



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

Comité  
de suivi

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

Les responsables  
des sites démonstrateurs

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



## PASSAGES : QUELQUES FORMES ET SIGNIFICATIONS CROISÉES

### LE RACCOURCI, DE L'ARCHÉTYPE DU 19<sup>E</sup> SIÈCLE À L'ESCALIER ROULANT D'AUJOURD'HUI

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

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

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

### DU PASSAGE NATUREL AU PASSAGE INVENTÉ

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

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

### LE PASSAGE COMME LIEU SYMBOLIQUE CONVOITÉ

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

### PASSAGE À LA FRONTIÈRE

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

### LA TRANSITION

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

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

[À SUIVRE...]