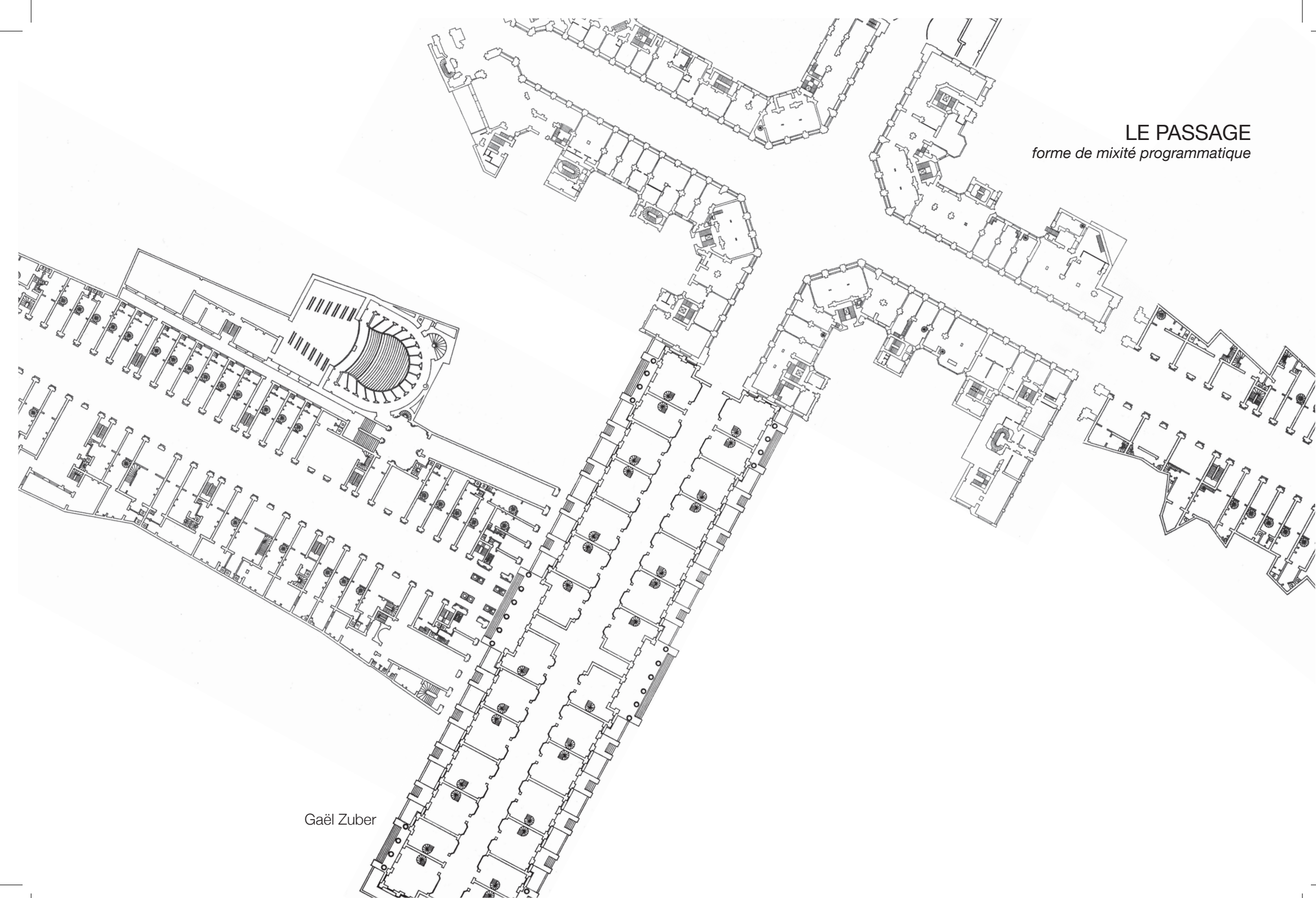


LE PASSAGE

forme de mixité programmatique



Gaël Zuber

Travail réalisé dans le cadre du Master en architecture
à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Groupe de suivi

Luca Ortelli	Professeur responsable de l'Énoncé théorique et Directeur pédagogique
Vincent Kaufmann	Professeur
Mathias Dépierraz	Maître EPFL

Le Passage

forme de mixité programmatique

Gaël Zuber

Avant-propos	9
Introduction	11
Contexte	15
Densification	15
Organisation urbaine	18
Le Passage	23
Définition	23
Naissance	25
Conditions	27
Ambiguïtés	30
Programmes	33
Fiches	35
Analyse	49
Distribution	50
Forme contenue	53
Forme autonome	56
Couverture	58
Adaptation	60
Constatation	61
Déclin	63
Hygiène urbaine	63
Du bazar au centre commercial	66
Renouvellement commercial constant	68
Mutations	69
Analogies	73
Seconde vie	74
Nouvelles formes urbaines	75
Conclusion	83
Bibliographie	87
Sources des illustrations	91

Avant-propos

L'objectif premier de ce travail est d'explorer le thème de la mixité programmatique et fonctionnelle. Quelle typologie existante, destinée à accueillir plusieurs programmes à la fois, a la capacité de résoudre des problèmes urbains, architecturaux et sociétaux simultanément ? La question du programme en architecture se renouvelle en fait sans cesse. Chaque société développe des méthodes lui étant propre, la diversité de formes est infinie. Pour résoudre cette question sans réponse infaillible, les courants architecturaux se sont succédés. La typologie permettait de régler les programmes jusque dans les années 1970.¹ Depuis quelques années, Koolhaas déclare que nous avons affaire à une « perpétuelle instabilité programmatique ».² S'en est suivi récemment, afin de traiter de la question du programme, une approche diagrammatique, peut être plus apte à répondre aux besoins nouveaux.³ Bien que les convictions d'architectes se renouvellent en regardant vers l'avant, je ne peux m'empêcher de constater que l'ancien persiste et parfois de manière admirable. Dès lors qu'apparaît la notion d'innovation, se pose aussi la notion d'héritage. Mon regard s'est tourné vers le passé, peut-être pour mieux comprendre l'état actuel des choses. Le travail qui suit se concentre principalement sur une forme plutôt que sur une thématique; celle du passage couvert.

1 Jacques Lucan, Précisions sur un état présent de l'architecture, 2016, p.17

2 Rem Koolhaas, New York délire, 2011, p.87

3 Jacques Lucan, Précisions sur un état présent de l'architecture, 2016, p.17

Les recherches menées dans cet énoncé se basent principalement sur les passages du XIX^e siècle. Les références sont abondamment puisées dans le catalogue de Johann Friedrich Geist faisant partie intégrante de son ouvrage *Passagen, ein Bautyp des 19. Jahrhunderts* publié dans une quatrième édition en 1982. L'analyse personnelle qui suit aborde une série de thèmes alors illustrés par des galeries et passages choisis plus pour leurs particularités architecturales que le succès, la notoriété ou l'influence qu'ils ont pu avoir. Les exemples choisis se portent essentiellement sur des passages européens, bien qu'il en existe dans le monde entier. Sans se restreindre à aucune frontière nationale, volontairement aucun exemple anglo-saxon ne sera abordé, car leur usage était uniquement commercial.⁴ Les cas faisant objet d'une richesse programmatique seront au contraire privilégiés.

4 J.F. Geist, *Le passage, un type architectural du XIX^e siècle*, 1982, p.17

*« Le bâtiment à fonctions multiples poussé à l'extrême, c'est le Ponte Vecchio, Chenonceau ou les projets futuristes de Sant'Elia. Chacun comporte, à l'intérieur d'un tout, des contrastes entre les niveaux de mouvement en même temps que des fonctions complexes. [...] Tous possèdent des hiérarchies complexes et contradictoires de dimensions et de mouvement, de structure, et d'espace à l'intérieur d'un tout. Ces bâtiments sont à la fois des ponts et des immeubles ».*⁵ (VENTURI 1999)

Introduction

Dans son petit manifeste en faveur d'une architecture équivoque,⁶ Venturi analyse et défend certaines contradictions présentes parfois dans un édifice, comme « l'élément à double fonction » ou « le contraste entre l'intérieur et l'extérieur ». Il constate que le bâtiment à double fonction peut apporter une ambiguïté enrichissante au projet architectural. Et au contraire, Venturi regrette que l'architecture moderne ait privilégié la séparation et la spécialisation en supprimant les éléments à double fonction, sauf quelques rares exemples de Kahn ou Le Corbusier.⁷ Ce dernier qui proposa à Alger un projet de Viaduc-habitation imagina de combiner habitat et mobilité dans une structure unique, permettant alors simultanément la mise en pratique de ces deux fonctions. Plus qu'une simple combinaison, l'autoroute est sublimée par un socle de logements.⁸ Ce projet visionnaire ne fut jamais réalisé, mais



1 | Le Corbusier, projet de Viaduc-habitation, Alger, 1930

5 Robert Venturi, De l'ambiguïté en architecture, 1999, p.39

6 Ibidem, p.22

7 Ibidem, p.40-41

8 Cédric Wehrle, Dépasser l'autoroute, 2019, p.15, citant A. Picon dans Le Corbusier Visions d'Alger, 2012

il en est d'autres qui ont su fusionner habitat et mobilité avec brio. Je parle ici - vous l'aurez deviné - du passage. Après réflexion à propos des différentes formes que peuvent prendre les constructions mêlant plusieurs fonctions et programmes, ma recherche s'est portée sur la réalisation des passages couverts, invention qui a fasciné les citadins européens avant de sombrer dans l'oubli. Malgré un triomphe de courte durée, cette forme a su construire un monde à part, véritable bulle dans la ville à l'écart des désagréments habituels. Il est fort probable que si Venturi ait eu vent des passages, il en aurait parlé dans son manifeste prônant plus d'ambiguïté en architecture. Le passage est à la fois intérieur et extérieur. Son espace est à la fois public et privé. Son ambiguïté sur ces aspects lui procure une grande liberté d'usages.

Il y a 50 ans, Johann Friedrich Geist publiait la première édition du livre *Le Passage, un type architectural du XIX^e siècle*.⁹ Confronté à cette particularité architecturale qu'est le passage couvert, pour la réalisation d'un projet personnel, Geist se passionna pour ce dispositif unique. Il en vint à se poser de nombreuses interrogations à propos de l'archétype du passage, de son origine et des phénomènes de l'époque qui l'ont engendré.

Le passage est-il une rue, un bâtiment ou seulement une colonnade ? Est-il le lien entre des formes plus anciennes du marché et des archétypes du capitalisme industriel florissant comme le grand magasin ? A-t-il des similitudes avec la serre qui elle aussi a servi de promenade à un public d'aristocrates ? Le passage en tant qu'espace de transition, est-il dans une certaine mesure un précurseur de la gare ? Les ponts construits de la Renaissance, les échanges londoniens, les bazars orientaux et les rangées de baraques des grandes foires et des marchés sont-ils des prototypes du passage ? Le passage n'est-il pas aussi un immeuble de rapport, système de distribution carcéral et lieu sacré sécularisé qui en guise de l'autel a une sortie en plus ? On découvre des parallèles étonnants.¹⁰ (GEIST 1982)

À l'apogée du passage, il n'était pas question de mixité

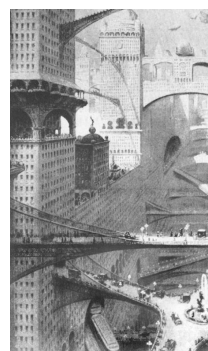
9 J.F. Geist, *Passagen, ein Bautyp des 19. Jahrhunderts*, Munich, Prestel-Verlag, 1969

10 J.F. Geist, *Le passage, un type architectural du XIX^e siècle*, 1982, p.7

programmatische, mais d'autres motivations ayant également comme moyen l'embellissement de l'espace urbain. Le passage touche en fait des notions bien plus globales de la ville, comme la relation de l'espace public au privé, la place du piéton ou les marques d'un changement de société. Ce sont ces thématiques, aujourd'hui toujours d'actualité, qui nous poussent à approfondir la question posée dans l'avant-propos et à explorer le type architectural du passage.

Le passage connu son plus grand succès au courant du XIX^e siècle dans plusieurs grandes villes européennes, notamment à Paris. La capitale française a constamment évolué au fil des différentes époques, dont celle de la Révolution Industrielle, événement qui a participé au chamboulement des techniques de mobilité. Dans ce contexte est née une nouvelle classe bourgeoise, adepte de la consommation de produits de luxe. La rue comme espace public s'est vue, en parallèle, envahir par les véhicules. Les piétons se sont alors réfugiés dans un espace d'un type nouveau ; le passage. Ce même lieu qui engendra les flâneurs.

Les lieux abritant la vie publique ont souvent fasciné. Il en était de même lorsque New York connut une croissance démesurée au début du XX^e siècle. On imaginait alors un réseau de passages aériens reliant les immeubles entre eux. Des représentations visionnaires représentent ce à quoi aurait pu ressembler la ville d'aujourd'hui. Là où l'utopie s'est écartée de la réalité, ce n'est pas en raison de la hauteur des tours ni de l'ampleur du trafic, mais dans l'idée de l'espace public et de la place du piéton dans le monde urbain. Dans les faits, les habitudes de transport ont progressivement exclu la mobilité piétonne, au profit d'une rapidité de déplacement permettant le franchissement de distances de plus en plus grandes. Cette nouvelle performance accomplie par les technologies de mobilité a également rendu peu à peu obsolète les regroupements programmatiques. Cette forme de mixité s'est dissoute dans la ville nouvelle.



2 | William Robinson,
New York futuriste, 1908

Quant aux métropoles européennes, elles ont connu un phénomène similaire, poussant les urbanistes à prévoir ces développements. Jacques Lucan écrivait, dans une étude mandatée par la ville de Paris :

À la mixité sociale est liée une mixité programmatique qui s'étend à des programmes autres que d'habitation : bureaux, commerces, équipements publics, etc. Il en résulte une autre façon de concevoir les opérations d'aménagement, une autre fabrique de la ville et donc de nouvelles formes urbaines.¹¹ (LUCAN 2012)

En m'intéressant au passage, je souhaite interroger les particularités qui le définissent, ses formes, ses programmes. Quelles ont été les conditions de son existence, puis de son déclin ? Peut-on imaginer un renouveau de cet archétype, peut-on innover avec un type ancien ?

Dans une première partie d'énoncé, il sera abordé quelques enjeux urbains contemporains et, afin de mieux comprendre la question de la ville et son besoin d'intégrer plusieurs programmes, une approche géographique du problème. Avant d'analyser en détail certains passages, un rappel descriptif et historique servira à définir et cerner les enjeux du passage. Finalement, dans l'objectif de ramener le sujet aux questions contemporaines, je suggère une série d'analogies architecturales ayant pour but d'ouvrir le débat sur un travail de projet de Master personnel.

11 Jacques Lucan, Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités, 2012, p.9

CONTEXTE

Densification

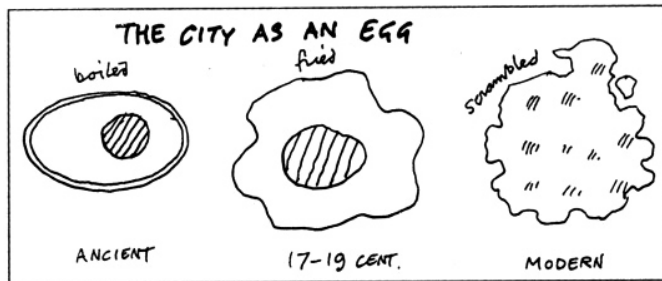
Les villes ne cessent de grandir suivant le rythme des populations qui augmentent. L'exode rural continue d'avoir lieu dans certaines régions du monde, alors qu'il est déjà achevé dans d'autres. De manière générale, les gens tendent à se regrouper et forment aujourd'hui ce qu'on appelle des mégalo-poles. Pendant ce temps, la totalité des territoires s'urbanisent. En Suisse, mais aussi dans d'autres régions du monde, on souhaite à présent limiter l'expansion de la ville et le mitage du territoire. La solution : on densifie. L'office fédéral du développement territorial fait le constat suivant :

Aujourd'hui, plus de huit millions de personnes vivent en Suisse. La tendance est à la hausse. Parallèlement, la surface habitable moyenne par habitant continue également d'augmenter. Afin que cette situation n'engendre pas une accélération du mitage du territoire, une série de mesures s'impose. Il convient notamment de mieux utiliser les surfaces construites. Toutefois, le concept de développement urbain vers l'intérieur est ambitieux. En matière de densification urbaine, assurer la qualité reste également un défi de taille. Personne ne souhaite densifier pour le plaisir de densifier. L'attitude face à la densification change du tout au tout lorsque les projets permettent en même temps de créer de la valeur ajoutée. Toute construction nouvelle à l'intérieur d'un quartier bouscule un système existant d'activités et de voisinage. Pour réussir une telle transformation, il importe donc de concilier les intérêts en jeu.¹²
(OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL 2013)

12 Office fédéral du développement territorial, Aménager et construire plus dense, 2013, consulté le 2 décembre 2019

Lorsqu'on densifie, il est question d'habitations, mais aussi d'activités économiques et culturelles qui interagissent ensemble. C'est dans ce contexte qu'est apparue la notion de mixité programmatique, ou mixité fonctionnelle. « La mixité fonctionnelle est considérée depuis de nombreuses années [...] par les acteurs de la ville comme une source d'animation urbaine et d'activité économique dans un site ». ¹³ Il semble qu'un développement de la ville, en vue d'une certaine densification, ne peut être accomplie souhaitablement qu'en suivant des principes de mixité programmatique. Voilà pourquoi le thème de la mixité est peut-être devenu si présent, aujourd'hui, dans les questions d'urbanisme.

Le concept de mixité programmatique n'est cependant pas nouveau. Lors des premières formes d'urbanisation, il était déjà fréquent de construire des maisons comprenant logements et boutiques. Autrefois, les villes étaient majoritairement contraintes en superficie par le rempart les protégeant d'attaques extérieures.



3 | Cedric Price,
The City as an Egg,
2001

La disponibilité de l'espace étant limité, les constructions étaient naturellement conçues de manière compacte. Cette limite ayant disparu, une autre forme de croissance s'est développée. Les agglomérations urbaines qui autrefois formaient des noyaux concentriques, sont maintenant souvent « génériques ». ¹⁴

13 Frédéric Mialet, Mixité fonctionnelle et flexibilité programmatique, 2011, p.6

14 Rem Koolhaas, Junkspace, 2011, p.45-77

À Volubilis au Maroc, comme dans la plupart des villes romaines, on trouve des rues parées de boutiques sur leurs deux côtés.¹⁵ Cette ville, d'origine berbère, fut entièrement romanisée au II^e siècle. Elle fut ensuite abandonnée et nous apparaît aujourd'hui intacte de toute transformation.¹⁶



4 | Volubilis, Maroc

Dans l'urbanisme romain, le *cardo* et le *decumanus* sont les deux axes organisateurs de l'espace urbain. Ils forment deux rues principales qui structurent les allées de commerces et distribuent les entrées des habitations (*domus* et *insulae*). Logements et commerces sont pensés ensemble, ils sont intégrés dans un même édifice. Ces constructions se répètent les unes à côté des autres et sont articulées autour d'un espace public continu et structurant : la rue. Le développement des villes romaines nous montre l'importance de l'enjeu commercial de la ville. Initialement camps de légionnaires, les nouveaux noyaux urbains installés par les romains ont rapidement acquis une population de commerçants, attirés par les richesses du territoire conquis. Ils y développèrent petit à petit leurs affaires tout en construisant, en parallèle de leur logement, un réseau de boutiques. Ces boutiques ne sont pas organisées par quartiers regroupant les mêmes secteurs artisanaux. Seulement certains marchés d'alimentation sont

15 André Pelletier, L'urbanisme romain sous l'Empire, 1982, p.71

16 L'Histoire de Volubilis, consulté le 4 décembre 2019

organisés ainsi. La boutique appartient soit au propriétaire de la *domus*, soit elle est louée. Il en existe aussi avec une habitation supérieure pour l'artisan, qui est séparée de la partie principale de la demeure.¹⁷

La plupart des maisons n'ont pas plus de deux étages. La mixité s'organise horizontalement de la rue, bruyante et publique, au centre de l'îlot, calme et privé.¹⁸ Entre deux, il y a les boutiques, elles créent une sorte d'isolation entre le public et le privé, entre le commun et l'intime. Les riches propriétaires ont intérêt à faire construire une rangée de boutiques qui leurs offriront un espace calme et les épargneront de l'activité de la rue. Les boutiques profitent de l'animation et animent elles-mêmes la rue. Il faut remarquer qu'aucune chambre des maisons ne donne directement sur la rue. Les habitations en sont complètement séparées, l'accès se fait uniquement par le *vestibulum*. Cette disposition résout, par son organisation spatiale, un problème de coprésence*.¹⁹ En outre, les boutiques génèrent un revenu. Le terrain est donc utilisé selon une mixité programmatique ingénieusement pensée.

*« Coprésence: L'une des trois modalités [...] des technologies de la distance, mises en jeu par les acteurs. La coprésence se caractérise par le rassemblement et l'agrégation en un même lieu de réalités sociales distinctes ».

Organisation urbaine

En quoi et comment une mixité programmatique est-elle aujourd'hui souhaitable dans l'organisation des villes ? S'il y a une première certitude, c'est que la mixité est partout et que la mixité a toujours existé. Nous allons voir que la mixité est en fait un élément intrinsèque à l'idée de ville. Cependant, il existe une multitude de formes urbaines et cela à différentes échelles dans la ville. En étudiant le passage, je me focalise sur une forme particulière mêlant commerces et habitations, articulés autour d'un même espace continu. Les espaces privés sont toujours connectés à des espaces publics, ou plutôt, devrions nous dire les espaces intimes sont articulés autour d'espaces communs, car la limite entre le public et le privé peut devenir ambiguë.

17 André Pelletier, *L'urbanisme romain sous l'Empire*, 1982, p.79

18 Le Corbusier, *Vers une architecture*, 2016, p.149

19 Michel Lussault, *Dictionnaire de la géographie*, 2013, p.234

Avant de parler du passage et de comprendre ce qu'est exactement la mixité programmatique, il nous faut nous intéresser à la ville d'un point de vue géographique. Selon Michel Lussault, il n'y a pas de réponse satisfaisante à la question « Qu'est-ce que la ville ? », tant il existe des villes différentes de par leur taille démographique ou de par leur densité de population et cela partout dans le monde et de tout temps. La question à se poser serait plutôt, dit-il « Pourquoi la ville ? Pourquoi les êtres humains construisent-ils, dans des univers sociaux et culturels très divers, ce mode spécifique d'arrangement des réalités sociales qu'on nomme la ville ? »²⁰

Lussault nous explique que la ville peut être comprise de trois manières. Premièrement, la ville, l'urbanisation et sa croissance résulteraient de la nécessité économique et fonctionnelle. D'un autre côté, la ville peut être vue comme une organisation destinée à maximiser l'interaction sociale. Finalement, la ville existerait comme impératif politique, institutionnel et administratif. Dans la plupart des définitions, on associe souvent les caractères économiques, sociaux et politico-juridiques. Il y manque cependant une caractéristique souvent marginalisée. Il s'agit d'un aspect pourtant essentiel, la ville est somme toute une organisation spatiale. Lussault l'explique ainsi :

La ville est une organisation spatiale, au sein de laquelle l'espace n'est pas seulement une forme - un contenant dont le contenu seul importerait, qu'il soit d'ordre économique, social, culturel, politique - mais une caractéristique majeure, une expression de ses structures et de ses fonctions, un ingrédient de ses évolutions. [...] On est amené à insister sur la dimension spatiale de la ville parce que l'on doit reconnaître empiriquement le rôle fondamental de l'espace dans la vie humaine. L'espace (en tant que construit humain) et la spatialité (les relations pratiques des individus et des groupes à l'espace) naissent de l'existence pour les sociétés d'un problème fondamental - que chacun d'entre elles tend à régler avec ses moyens propres, variables selon l'époque et l'état des structures sociétales : la distance. [...] Quelles sont les technologies - i.e. des ensembles de techniques, de prescriptions et d'idéologies destinées

20 Michel Lussault, cité dans Jacques Lévy, *The City*, 2008, p.152

à assurer la maîtrise de la distance - qui ont pu être mises en jeu ? Il en existe deux principales (et même principielles) : la coprésence et la mobilité. La coprésence peut sembler le jeu le plus simple avec la distance, même si en vérité son choix n'a rien d'évident et si elle implique des organisations et des technologies spatiales (au sens large du mot, incluant l'architecture et l'urbanisme) complexes. Il s'agit là de rassembler en un même espace, en contiguïté, des entités et objets spatialisés, afin de rendre possible leurs relations. [...] Parallèlement à la coprésence et ses effets de regroupement contigu, on peut aussi conjurer la distance en rapprochant les objets de société par le mouvement. On rentre ainsi dans le domaine de la mobilité [...].²¹ (LUSSAULT 2008)

La ville est donc une organisation spatiale régie par deux principes: la coprésence et la mobilité. La mixité programmatique est en fait une utilisation réfléchie du premier principe. Elle vise à rapprocher divers programmes dans le but de diminuer le besoin du second principe : la mobilité qui, dans d'autres cas, a tendance à prendre le dessus sur la coprésence. Tous les programmes ne sont pas compatibles à une coexistence au sein d'un même lieu. La mobilité a comme pouvoir de rendre possible cette coexistence simultanée grâce à une utilisation optimale de la distance. La ville se doit de trouver l'équilibre souhaitable entre ces deux principes. L'un ne devrait pas prendre le dessus au détriment de l'autre. Or aujourd'hui, une grande quantité de logements se trouvent en périphérie alors que la plupart des postes de travail sont restés dans les centres urbains. Ce phénomène a pu se produire par l'amélioration des moyens de transport. Il a cependant engendré de manière collatérale une diminution de la mixité.

Dès lors, la question qui se pose est : comment agencer les programmes d'une ville de la meilleure façon qu'il soit ? Nous allons voir qu'un moteur du développement urbain est l'activité commerciale, le point déterminant n'est non pas l'emplacement des unités de production de biens, mais le lieu de leur vente. La fréquentation des espaces est le facteur dominant quant à l'implantation des commerces de biens ou de services. L'affluence d'individus peut varier fortement

21 Ibidem, p.152-153

d'un quartier à l'autre de la ville. Un lieu déserté le soir et le week-end, comme certains quartiers de bureaux, est un gaspillage d'infrastructures et d'espaces. La conception mixte a comme objectif d'agencer divers types de programmes de sorte que le lieu en question soit utilisé tout au long d'une journée, de manière optimale en matière d'affluence, mais aussi de cohabitation entre les utilisateurs.

Le passage, en soi, est une forme de mixité. Il vise à rapprocher et organiser l'espace d'habitation avec l'espace d'activité commerciale qu'il soit de vente de biens, de services ou de divertissements. Cette forme urbaine s'est donc confrontée aux problématiques de distance, coprésence et mobilité.

LE PASSAGE

*« Le passage rendit ses droits au piéton, devint l'élément moteur d'une réorganisation de l'espace public et le symptôme infallible de la vie urbaine. Le passage était la fleur exotique d'une civilisation urbaine, dont la vie publique connut son apogée au XIX^e siècle ».*²² (GEIST 1982)

Définition

D'un point de vue technique, le passage est une construction dont les programmes sont généralement d'habitation et de commerce, à quoi s'ajoute une fonction de circulation.²³ Il faut savoir que l'on trouve des passages dans le monde entier. Ils se sont donc conformés aux villes et aux sociétés qui les ont construits. De ce fait, certains passages ont omis le programme d'habitation au profit du commercial (Royaume-Uni) ou célébré l'espace public au détriment du confort des habitations (Italie) ou, ailleurs, ont négligé la fonction de circulation à cause d'un emplacement inadapté. La finalité du passage dépend d'une relation d'équilibre entre ces différents programmes et fonctions. Il existe tout de même des principes fondamentaux qui définissent le passage. J. F. Geist qui lui a dédié une réelle enquête le décrit comme suit :

Le terme de passage sert à désigner une « ruelle » couverte par une verrière, bordée des deux côtés par des rangées de boutiques, reliant deux rues animées. Les étages peuvent abriter des commerces, des bureaux, des ateliers, des logements. Le passage est une forme d'organisation du commerce de détail. C'est un espace

22 J.F. Geist, Le passage, un type architectural du XIX^e siècle, 1982, p.7

23 Ibidem, p.7

public sur terrain privé qui facilite la circulation, un raccourci, une protection contre les intempéries, un espace réservé au piéton. [...] L'espace du passage ne se différencie de la rue que par sa verrière, ses façades symétriques et son usage exclusivement piétonnier. Ces trois éléments, verrière, façades symétriques et circulation piétonne se retrouvent dans tous les exemples et démarquent le passage par rapport à toutes les formes architecturales parallèles.²⁴ (GEIST, 1982)

Les trois éléments mentionnés par Geist dotent le passage d'attributs spatiaux qui le rendent unique et font de lui un réel type architectural du XIX^e siècle. Lorsqu'il est admis dans la littérature que le passage connut un grand succès, on entend généralement par là un succès commercial. Ce succès provient de différentes conditions qui sont propres à une époque et qui seront listées par la suite. Il est néanmoins important de souligner que le succès commercial fut possible grâce aux qualités spatiales ainsi qu'à une parfaite organisation programmatique.

Né dans un but spéculatif, le passage est une invention d'acteurs privés. Il arrive parfois que le pouvoir public participe à l'oeuvre, comme nous allons le voir dans certains cas. Il faut également préciser que le passage n'est pas indispensable à la ville. Sa mise en place est toujours financièrement risquée et dépend d'une bonne étude de faisabilité. Certaines opérations de spéculation ont engendré la ruine de leur propriétaire,²⁵ car l'investissement d'un tel projet est toujours conséquent. Le succès commercial du passage est incertain. Il ne peut suivre les modes et les humeurs de la société qui sont en vogue que pour une durée déterminée. L'archétype du passage eut une durée de vie relativement courte au long du XIX^e siècle avant de cesser de se réinventer. Beaucoup de passages ont été détruits, d'une part volontairement lors des travaux d'assainissement des villes et, d'autre part, en dommage collatéral lors de la Seconde Guerre mondiale.²⁶

24 Ibidem, p.12

25 Ibidem, p.30

26 Ibidem, p.7

Naissance

La question de la naissance du passage est alimentée par diverses hypothèses. On dit qu'il aurait été inspiré du modèle oriental du bazar. En effet, le bazar prend aussi la forme d'une ruelle couverte, relativement étroite. Une fois pénétré dans son espace, on se sent à l'intérieur d'un monde urbain et la particularité spatiale, propre au passage, peut être ressentie d'une façon comparable à celle du bazar. Selon Geist, c'est pourtant la seule ressemblance entre les deux types. Le bazar n'a pas réellement d'influence architecturale sur le passage. S'il en a une, Geist suppose qu'elle était plutôt de nature littéraire et idéologique, avec pour origine les récits de voyage du XVIII^e et du début du XIX^e siècle, souvent illustrés de gravures, notamment pour la campagne d'Égypte de Napoléon.²⁷ Geist liste concrètement les caractéristiques du bazar :

Sa particularité est le stand de vente ouvert que l'on ne rencontre pas dans les passages. Le passage a toujours des boutiques fermées par des vitrines. [...] Le bazar, centre du commerce de détail, est situé de façon idéale par rapport au commerce en gros. Il est le lieu exclusif d'achat et de marchandage dans la ville arabe. [...] La caractéristique essentielle de tous les bazars est l'organisation intérieure rigoureuse, la séparation des espaces selon les types de marchandises et les catégories d'artisans. Le bazar est donc subdivisé en bazar des tailleurs, bazar des chaudronniers, bazar des orfèvres, bazar des marchands de tapis, etc. Chaque boutique se compose d'un espace fermé la nuit par un volet en bois et dont le niveau est situé au-dessus de celui de la rue. Devant la boutique se trouve un muret en maçonnerie, une estrade qui sert à étaler la marchandise et au marchandage. [...] Ces exemples montrent ce qui différencie le bazar oriental des passages. La différence essentielle est peut-être que le bazar fait partie du réseau de rues publiques et qu'il est également ouvert aux animaux et aux voitures. L'importance primordiale du bazar dans la ville islamique, est qu'il constitue le seul endroit où les habitants ont la possibilité de faire des achats. [...] Le marché comme le bazar étaient rigoureusement organisés selon les métiers, les guildes et les corporations. Il s'agit donc d'établissements publics - contrairement au passage - et si les conditions préalables sont fort différentes, ils étaient indispensables à la vie de la cité.²⁸ (GEIST, 1982)

27 Ibidem, p.45

28 Ibidem, p.46-52

La différence clé se trouve donc dans le rapport public - privé qui définit le statut des deux types architecturaux. Il faut également souligner la croissance organique du bazar, qui s'agrandit au fur et à mesure que la population augmente et que la ville prospère. Le passage, lui, est planifié d'un trait. Sa perfection géométrique contraste fortement avec le caractère aléatoire et labyrinthique du bazar oriental. Cependant, cette apparentement de l'image du passage à celle du bazar, est présente dans les esprits. Il est indéniable que les récits de voyages en aient fait fantasmer plus d'un et qu'ils se sont ancrés dans l'imaginaire de chacun. Le type du passage proviendrait peut-être d'un rêve de commerce authentique entre l'artisan et le client et c'est en cela qu'il s'inspirerait du bazar.



5 | Bazar d'Ispahan, Iran

De manière plus établie, il est consensuellement admis que l'origine du passage provient de la capitale française. L'historien Patrice de Moncan raconte que le modèle naquit en 1786, dans les jardins du Palais-Royal. Le duc d'Orléans, propriétaire du lieu et cousin du roi Louis XVI, décida de construire sur les quatre côtés de son jardin des immeubles avec arcades et boutiques dans un but spéculatif. Trois des quatre ailes furent érigées, mais faute d'argent, le duc et l'entrepreneur décidèrent de construire la dernière temporairement en bois. L'espace créé offrait une promenade couverte et permettait à grand nombre de bourgeois de s'y retrouver même par mauvais temps. « Le succès de ce qu'on ne tarda pas à appeler les Galeries de Bois fut aussi foudroyant qu'inattendu. [...] Sans en avoir conscience, le duc et son entrepreneur venait d'inventer l'idée du passage couvert, concept qui allait séduire Paris, avant de conquérir l'Europe. Les boutiques se louèrent très vite et très cher ».²⁹

L'archétype serait donc né d'une bonne idée entrepreneuriale. Le succès économique était tel que le principe fut rapidement copié en d'autres lieux de Paris. Puis avec les progrès indus-

29 Patrice de Moncan, Les passages couverts de Paris, 1995, p.12

triels, les passages ne cessèrent de se perfectionner.³⁰

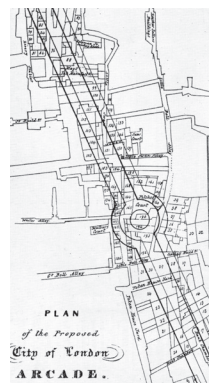
De simple structure en bois, les passages ont ensuite été bâtis avec la plus grande attention. Si les façades restent classiques, les verrières sont constamment améliorées. La taille des vitrages s'agrandit et les profils en fer se complexifient au fil des progrès de l'ingénierie.



6 | Galeries de Bois, Palais-Royal, Paris, 1786

Conditions

Au XIX^e siècle, lorsque le nombre de projets de passages était au plus haut, certaines conditions devaient être réunies afin d'en faire leur succès. La réussite escomptée était essentiellement à des fins spéculatives et économiques. Il faut noter que les passages n'auraient pas vu le jour sans l'espoir d'une réussite financière. La dimension commerciale a donc guidé le type du passage et ses caractéristiques. Les difficultés de réalisation étaient premièrement administratives, car il fallait acquérir toutes les parcelles nécessaires à la traversée d'un pâti de maisons. S'ajoutent à cela, d'autres conditions qui, de manière conjointe, assurèrent la réussite du passage. La première va de soi, il fallait assurer une haute fréquentation du lieu. La seconde n'est pas absolue, mais a fortement compté : il s'agit d'intégrer une fonction de circulation au projet, permettant aux clients de se déplacer à travers la ville. Une troisième condition, plus subjective, serait selon moi la



7 | Projet, City of London Arcade, 1830

30 Ibidem, p.15

part d'innovation qu'apporte la verrière couvrant le passage. Regardons de façon de plus détaillée chacune d'entre-elles.

I. Fréquentation

Il faut tout d'abord savoir que les passages existent tous dans un milieu similaire. Ils sont construits dans le centre des villes, noyau d'activités et d'échanges. « Le passage a besoin d'un contexte particulier. Il doit se trouver au centre de la ville, là où les gens se rencontrent, font leurs achats, flânent et se divertissent »³¹, écrit Geist. Les villes européennes héritent souvent d'un tissu urbain du Moyen- Age comme centre. Cette partie de la ville connaît aussi la plus forte densité. Les terrains étant rares ou souvent déjà construits, il était difficile de trouver l'emplacement idéal. La construction en est donc rendue plus difficile, mais le nombre de clients potentiels y est le plus élevé.

Cette fréquentation [...] influe directement sur le succès commercial et justifie l'exploitation maximale du terrain et le coût élevé de la construction. Le passage doit être fréquenté jour et nuit par des classes sociales qui se relaient et se superposent, acheteurs, touristes, flâneurs, curieux et gens cherchant à se divertir.³²(GEIST,1982)

Le fait d'être animé attire de nouvelles personnes. Pour garder une animation régulière, les passages devaient se diversifier en terme de programmes pour attirer des clientèles différentes, mais complémentaires, de fait que les passants se relaient au long de la journée. Les passages étaient souvent déserts le matin, ce qui permettait aux commerçants d'effectuer les nettoyages. Les premiers visiteurs arrivaient l'après-midi, attirés par les boutiques ou à la recherche d'un café distant des rues encombrées. Les activités continuaient ainsi jusqu'au soir. Puis la nuit tombée, les restaurants se vidaient avant de laisser place aux courtisanes.³³ La fréquentation continue est assurée

31 J.F. Geist, Le passage, un type architectural du XIX^e siècle, 1982, p.31

32 Ibidem, p.32

33 Patrice de Moncan, Les passages couverts de Paris, 1995, p.54

par la diversité des utilisateurs et devient la condition optimale afin d'être rentables économiquement.

II. Circulation

Afin d'assurer une bonne fréquentation, le passage devait être aisément traversable. Un autre attrait du passage est l'alternative de cheminement qu'il offre.

Le passage qui a deux ou plusieurs entrées, offrant donc une possibilité de cheminement, doit relier, raccourcir, desservir ou faciliter quelque chose. Il doit constituer une liaison dans un système de rues donné ou pas encore terminé et dans le cas de figure idéal, relier deux rues également fréquentées. Moins un passage remplit cette deuxième condition, plus incertain est son destin.³⁴

Geist renchérit en décrivant la voirie publique de l'époque et la nécessité d'une alternative au réseau de circulation.

Au XVIII^e siècle, la rue parisienne courante était pavée de pierres plates, carrées de Fontainebleau. [...] Tas d'ordures, pavés glissants, essieux gras des voitures - autant de dangers à éviter! [...] Au Moyen-Age, les rues parisiennes n'étaient pas moins encombrées, mais la circulation se composait de chariots lents, de cavaliers et de piétons. Au XVII^e et XVIII^e siècle, les jolies variantes plus rapides du carrosse, les cabriolets et les whiskies devinrent le moyen de transport populaire. Leur rapidité accroît l'inégalité entre les conducteurs et les piétons, les accidents devinrent aussi fréquents qu'au XX^e siècle, à la seule différence qu'il n'existait aucun service d'ambulance ou d'assurance.³⁵ (GEIST, 1982)

L'association du programme commercial avec la fonction de circulation est la spécialité du passage. Cette fonction de circulation n'est pas une option facultative, elle est une des caractéristiques de ce type architectural et assure son succès économique. Certaines personnes, ne faisant que passer, finissent par s'arrêter de manière imprévue, l'effet des vitrines ayant réussi à convaincre. C'est ce qui différencie le passage du centre commercial contemporain, dans lequel on se rend

34 J.F. Geist, *Le passage, un type architectural du XIX^e siècle*, 1982, p.32

35 Ibidem, p.100

volontairement. Le passage, lui, est une sorte d'embuscade de persuasion.³⁶

III. Innovation

L'essor industriel de l'époque a fait naître l'utilisation du fer et du verre dans l'architecture. La verrière recouvrant le passage est un élément essentiel qui a participé à donner une identité à ce dispositif architectural. Walter Benjamin écrivait : « La construction en fer commença avec des jardins d'hiver et des passages, c'est-à-dire avec de véritables établissements de luxe ».³⁷ L'espace confiné de la rue couverte sous un éclairage zénithal diffus n'avait jamais existé auparavant, l'effet était alors saisissant. C'est l'avancée technologique de l'industrie qui a rendu possible de telles structures. Un lieu public peut-il être apprécié précisément parce qu'il est novateur ? C'est une hypothèse que j'émets. Tout comme le porte-à-faux peut aujourd'hui fasciner de par son envergure et la performance de sa structure d'une portée remarquable, le passage offrait, à l'époque, un spectacle extraordinaire. L'écho que fit le Crystal Palace de Paxton lors de son inauguration à l'exposition universelle de 1851 et qui retentit encore dans les livres de théories architecturales en est l'illustration. « Sous ces voûtes de verre, grâce aux velums, au ventilateur et aux fontaines jaillissantes on jouissait d'une fraîcheur délicieuse. 'On pourrait se croire, disait un visiteur, sous les ondes de quelques fleuves fabuleux, dans le palais de cristal d'une fée ou d'une naïade.' »³⁸, notait Benjamin dans un recueil de citations.



8 | Crystal Palace, Joseph Paxton, Londres, 1851

Ambiguïtés

Comme précédemment mentionné dans l'introduction, le passage n'est pas un espace conventionnel, dans le sens qu'il est ponctué de plusieurs ambiguïtés à la fois déstabilisantes et fascinantes. Son architecture chamboule les standards en matière d'organisation des espaces. Dans un passage, on se

36 Patrice de Moncan, *Les passages couverts en Europe*, 2003, p.13

37 Walter Benjamin, *Paris, capitale du XIX^e siècle: le livre des passages*, 2002, p.882,883

38 Ibidem, p.183

trouve en même temps à l'intérieur d'un abri et à l'extérieur d'un bâtiment. On se trouve à la fois dans un espace ouvert au public tout en étant cependant sur un terrain privé sans s'en rendre compte.

I. À la fois public et privé

Le bazar oriental est un lieu appartenant à l'espace public, un lieu géré par l'Etat. Contrairement à lui, le passage est une reproduction de l'espace public dans un endroit entièrement privé, mais paraissant neutre, public, ouvert à tous. «Le passage fait partie d'un ensemble privé plus important qui concurrence le réseau de rues public ».³⁹ Geist précise que, en Orient : « La ville, le bâtiment public et la maison d'habitation sont fermés contre la steppe, les tempêtes de sable et les vents chauds, tournés vers l'intérieur et leur architecture dans les cours. La façade, l'espace public au sens européen, n'existe pas ».⁴⁰

Les façades des passages sont semblables aux façades extérieures sur rue et donnent de par leurs attributs architecturaux l'idée d'un espace extérieur bien qu'étant couvert. La façade a une fonction culturelle. Elle donne une identité au bâtiment. La façade est intelligible, non pas forcément constructivement parlant, mais elle raconte une histoire. Elle donne un caractère à la construction et aux programmes qu'elle abrite. Ceci est une autre particularité du passage, qui utilise avec brio le pouvoir captivant qu'a une façade à créer une atmosphère particulière et procure au lieu un caractère qui lui est propre. La double façade, symétrique et parfaitement ordonnée, monumentalise l'espace intérieur. Cette perfection géométrique ne se trouve nulle part ailleurs.

39 J.F. Geist, *Le passage, un type architectural du XIX^e siècle*, 1982, p.33

40 Ibidem, p.46

II. Fonctionnalités et attractivité

Nous avons vu, plus tôt, qu'un passage doit être attractif pour être financièrement viable. « La tâche de l'architecte consiste à loger autant de boutiques possible sur la longueur du passage et à rendre la traversée du passage aussi divertissante et agréable que possible pour les passants »,⁴¹ disait Geist. Quatre outils permettent au passage cette attractivité escomptée. Le premier élément de séduction est la verrière qui protège des intempéries et permet une « promenade paisible ».⁴² Le deuxième élément est la quantité de boutiques. Pour ce faire, elles doivent être étroites et profondes afin d'optimiser l'espace distribué par la ruelle intérieure.⁴³ Le troisième élément est la variété des usages. S'il est possible de se restaurer, se divertir, se cultiver, l'activité à l'intérieur du passage ne sera que plus intense. Le passage doit contenir « une vie propre qui ressemble à celle de la rue [...] Dans le cas de figure idéal, le passage reflète la totalité de la vie urbaine, comme un kaléidoscope ».⁴⁴ Le quatrième élément est le sentiment d'anonymat procuré par la rue publique. « Le passage doit créer l'illusion d'une rue avec façades extérieures et ne jamais donner le sentiment au passant d'entrer dans un espace intérieur, car entrer dans un espace intérieur est toujours associé à un but, une intention précise ».⁴⁵ En d'autres termes, le passage doit une partie de son succès à sa capacité d'envoûter le passant, par l'illusion d'un espace intérieur neutre. Cet effet illusoire de neutralité est ambigu par rapport à son rôle tout à fait spéculatif et économique. Le centre commercial moderne, lui, ne cache pas sa fonction première. Il crée une ambiance intérieure assumée, mais différente des espaces privés habituels de par son vide intérieur.

Le marketing commercial peut être mené au moyen de l'architecture et de l'élaboration d'un lieu propice à l'envie de consommer. Le pouvoir de l'architecture est peut-être de

41 Ibidem, p.33

42 Ibidem, p.33

43 Ibidem, p.33

44 Ibidem, p.33

45 Ibidem, p.33

constituer un monde. Un monde unique, dans lequel on est transporté aussitôt après en avoir franchi le seuil. L'effet est semblable à l'ouverture d'un livre, lorsque l'on se plonge dans les récits et idées suggérées par l'auteur. De même, dans une cathédrale, le silence remplace le chaos de la ville, l'ambiance y est saisissante. Cette capacité qu'a l'architecture à produire une atmosphère a été autrefois magnifiquement utilisée par les clergés, les rois, et aujourd'hui, par certains entrepreneurs. Tant les *malls* et les casinos de Las Vegas que les centres commerciaux proches de chez nous n'ont qu'un seul but; attiser l'appétit de consommation en nous transposant dans un univers fantastique, en quelques sorte, coupé du réel. La sensation éprouvée en rentrant dans l'espace d'un passage exerce lui aussi un attrait. La force du passage dépasse alors le seul avantage de rue couverte ou du grand choix de produits de consommation. L'outil architectural peut être utilisé autant pour susciter l'admiration que pour manipuler un client.

Programmes

Le passage a vu défiler toutes sortes d'activités et a abrité multitude de programmes, car une des conditions d'existence et de haute fréquentation vue précédemment était justement la variété des usages proposés.

Chacun des passages était, à lui seul, une ville dans la ville. Sous son ciel de verre, il renfermait toutes les composantes de la comédie urbaine. Habitat, travail, commerce et loisirs s'y côtoyaient. Au côté du luxe qui s'affichait dans ses vitrines, les cafés, les bals, les théâtres participaient à la vie. [...] Le plaisir y était aussi omniprésent. La prostitution, le jeu, les tripots et la bourse clandestine s'y répandaient. Enfin, ces rues couvertes s'étaient fait une spécialité de l'hygiène. Pour être accompli, un passage devait avoir un salon de décrottage, des cabinets d'aisance et des bains. Un confort inconnu ailleurs ! Même dans les maisons de l'aristocratie et de la haute bourgeoisie.⁴⁶ (MONCAN, 1995)

Un grand éventail de programmes à disposition est une sorte de luxe. Cette mixité programmatique est offerte dans le but

d'attirer le plus grand nombre de clients. Elle est donc utilisée comme argument de vente. Je suppose même que cette qualité a permis à certains passages de résister aux changements de mode. Notamment des activités culturelles comme le théâtre ou le cinéma se sont développées lorsque les boutiques d'artisans ont disparu au profit d'industries délocalisées.

En matière de mixité, le programme de l'habitat joue un rôle non négligeable. Ces habitations sont aussi contributives d'une animation régulière du passage, lorsqu'il dessert directement les cages d'escalier menant aux entrées des appartements. La présence de logements dans les passages augmentent en outre, grâce aux loyers perçus, les bénéfices réalisés par le commanditaire. Les commerces ne se trouvent idéalement qu'entre le rez et l'entresol pour des raisons de visibilité et d'accessibilité. Les étages supérieurs situés en-dessous de la verrière (parfois aussi en-dessus) sont logiquement dédiés aux locaux d'habitations ou de bureaux. La mixité programmatique des passages, en plus d'une certaine résilience économique accrue par la diversité de leurs revenus locatifs, utilise de façon optimale tout le volume constructible de la parcelle. Il faut reconnaître que les intérêts spéculatifs poussent à une densification extrême, parfois au détriments de la qualité des logements en terme d'ouverture et d'orientation sur l'extérieur.

FICHES

Cette partie de l'énoncé est dédiée à la description de certains passages et galeries emblématiques du XIX^e siècle, toujours existants. Les fiches détaillées, ci-après, permettent de se familiariser avec leurs aspects. Il est recommandé de feuilleter ces pages avant de lire l'analyse générale qui suivra.



10 | 1:2000 Plan rez
Passages des
Panoramas

espace formé par les immeubles adjacents. À l'intérieur, en plus des boutiques habituelles, se trouvent le Musée Grévin, un cinéma, anciennement 'café-concert', et deux hôtels. Un système de chauffage soufflait de l'air chaud depuis le sol.⁴⁸

Passage Verdeau

Le passage Verdeau se prolonge dans l'axe du passage Jouffroy. Ils sont construits au même moment et par la même société. Au lieu d'énumérer les activités disponibles à l'intérieur, voici la description imagée de Geist : « Au hasard de sa promenade, le passant trouvera des coffres-forts, des armes sportives, des parapluies, des fleurs artificielles, des articles funéraires, des bijoux fantaisie, des têtes de morts en plâtre et des copies d'oeuvres d'art célèbres. Il se remettra de ses impressions dans le petit bar à l'entrée ».⁴⁹

48 Ibidem, p.341

49 Ibidem, p.342

Vivienne

Ville: Paris

Architecte: F.J. Delannoy

Année: 1826

Statut: Réalisé

Investisseur: Marchoux, notaire

Colbert

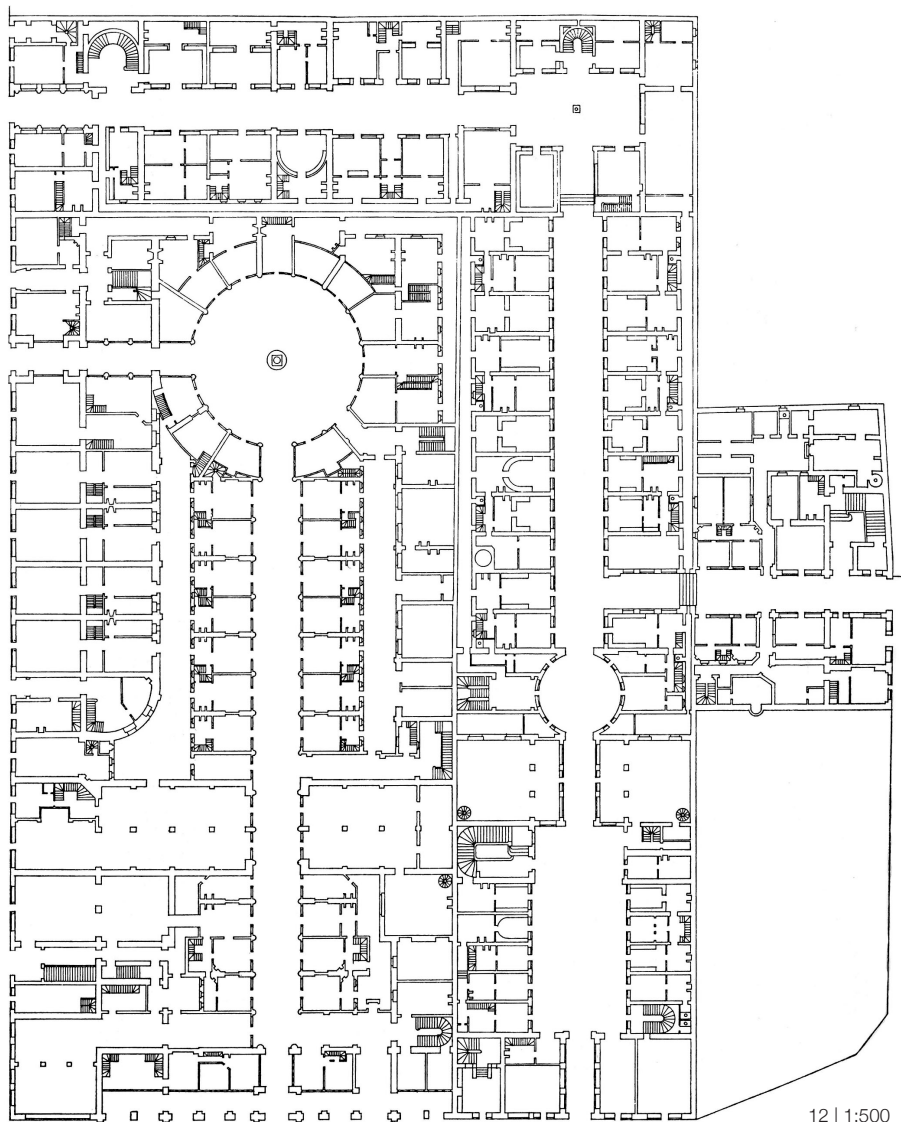
Ville: Paris

Architecte: J. Billaud

Année: 1826

Statut: Réalisé

Investisseur: MM. Adam & Cie

12 | 1:500
Plan rez

Galeries Royales Saint-Hubert

« Les Galeries St-Hubert représentent le premier exemple de passage monumental », souligne Geist. En effet, ses dimensions et son volume intérieur dépassent largement ceux des passages jusqu'alors construits. C'est aussi le premier exemple de passage cofinancé par la ville. Ceci eu le grand avantage de garantir les fonds d'investissement et l'autorisation des expropriations nécessaires. Conçu pour accueillir de nouveaux locaux commerciaux, les Galeries St-Hubert devaient aussi représenter « la fierté et la richesse » de la ville, afin de concurrencer Paris et Londres. Il réussit remarquablement à établir un équilibre entre intérêts publics municipaux et spéculation privée. Le passage est composé de deux bras ; la Galerie de la Reine et la Galerie du Roi. Ils sont séparés par la rue des Bouchers (petite ruelle médiévale) et articulés en leur croisement par une colonnade plus basse, marquant la fin d'un espace. Une troisième aile plus discrète, la Galerie des Princes, part de la Galerie du Roi pour rejoindre une ruelle parallèle. Des cages d'escalier sont placées régulièrement en fonction des travées tout au long des galeries. Elles desservent les caves en sous-sol et les étages pouvant accueillir des appartements, studios ou bureaux. Les boutiques sont chacune reliées indépendamment à leur cave et entresol. Les espaces de grande ampleur, comme le théâtre ou le cinéma que contiennent les galeries, profitent des irrégularités du terrain pour se loger dans les zones plus larges. Le schéma structurel du passage permet une certaine modularité des boutiques. En effet, seule une travée sur deux (parfois trois) est porteuse, de sorte que celles-ci puissent être cloisonnées à souhait. Geist rappelle que « ce passage, qu'on a appelé le *Paraphuie de Bruxelles*, a survécu au déclin de l'archétype du passage et à la démolition de la vieille ville de Bruxelles ». Jusqu'à aujourd'hui, les commerces des galeries ont su se renouveler. La plupart des espaces au rez ont été transformés pour prendre de nouvelles formes adaptées aux besoins sans défigurer l'aspect originel et raffiné du lieu.⁵²



Ville: Bruxelles
 Architecte: Jean-Pierre Cluysenaar
 Année: 1847
 Statut: Réalisé
 Investisseurs: Ville de Bruxelles et Jean André De Mot, banquier

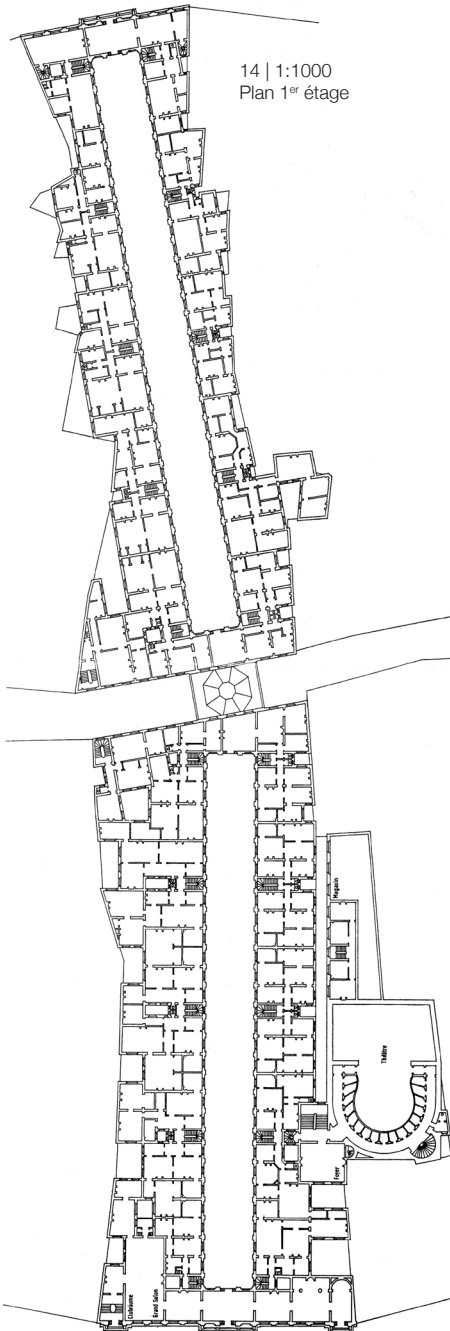
Programmes

Boutiques
 Théâtre
 Cinéma
 Vaudeville
 Appartements
 Bureaux

Dimensions

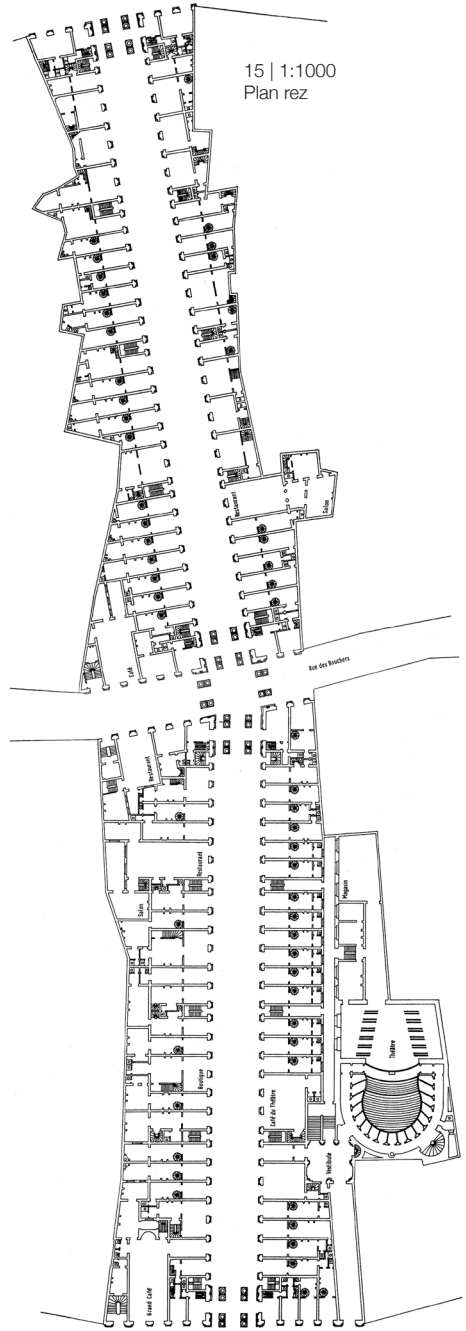
Largeur: 7,50 m
 Longueur totale: 80 m
 (Galerie de la Reine) et
 90 m (Galerie du Roi)
 Étages: 3 à 4
 Hauteur: 15 m de haut
 jusqu'à la corniche
 supérieure.

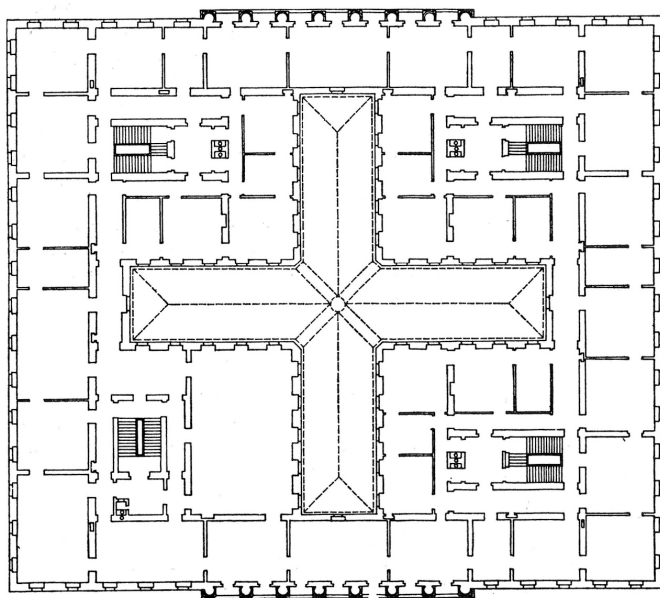
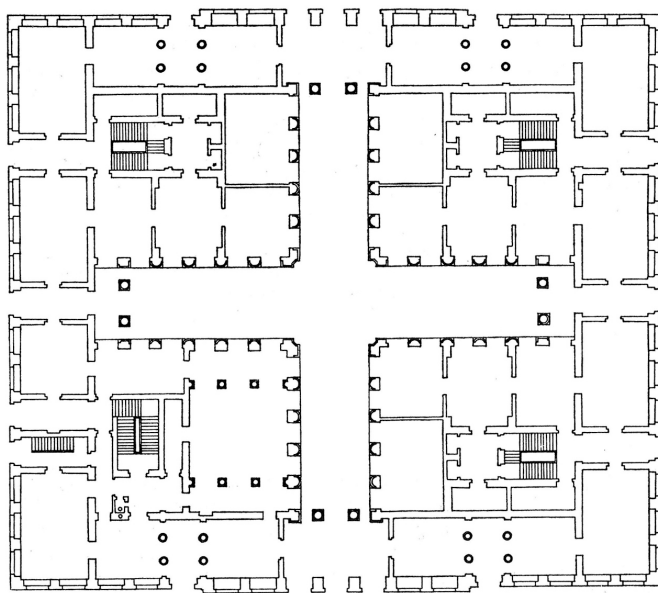
14 | 1:1000
Plan 1^{er} étage



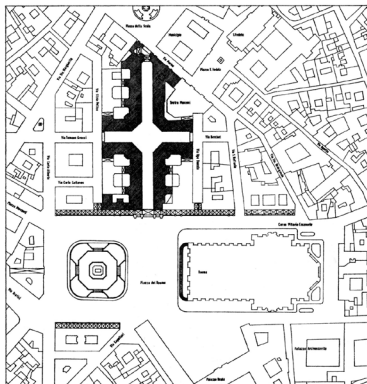
FICHES

15 | 1:1000
Plan rez



18 | 1:500 Plan 1^{er} étage

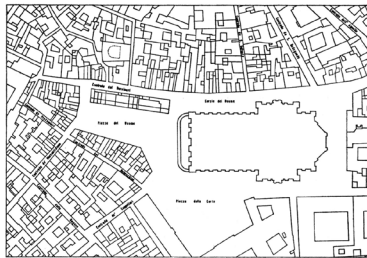
17 | 1:500 Plan rez



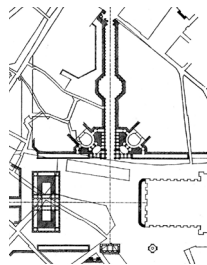
Galleria Vittorio Emanuele II

La Galleria Vittorio Emanuele II est conçue comme un passage monumental. Elle s'apparente à un bâtiment public et constitue une partie intégrale du centre-ville milanais. Le maire organisa un concours ouvert ayant comme objectif de redéfinir la Piazza del Duomo et son quartier environnant. Parmi les propositions, c'est celle de Mengoni qui fut choisie. Dans son projet, il était principalement question de créer un espace à l'échelle de la ville, c'est-à-dire que le passage est avant-tout un espace urbain connecteur entre deux places. Les relations entre le Duomo, sa place, et le passage sont toutes liées axialement en s'intersectant perpendiculairement. Dans ce cas, le passage ne subit plus la géométrie du tissu urbain préexistant, mais est acteur de l'espace public. Ce nouveau rôle attribué à un passage demande de grandes dimensions et devance les intérêts spéculatifs.

La Galleria Vittorio Emanuele II forme une croix reliant deux places et deux rues moins importantes. Les multiples espaces commerciaux du rez donnent sur l'intérieur du passage. Les étages comprenant appartements et bureaux sont accessibles par sept cours périphériques partagées avec les immeubles voisins. Ces cours sont accessibles en voiture par les deux rues secondaires et distribuent directement les cages d'escalier privatisées. Au total, onze petites cours servent à illuminer et ventiler les espaces intérieurs.



Ville: Milan
 Architecte: Giuseppe Mengoni
 Année: 1867
 Statut: Réalisé
 Investisseurs: City of Milan Improvement Company et ville de Milan



Programmes

Boutiques
 Locaux d'exposition
 Cafés
 Restaurants
 Bureaux, clubs et agences (au 1^{er}, sous haut plafond)
 Appartements

Dimensions

Longueur totale: 300 m
 (195 m 1^{ère} aile, 105 m 2^{ème} aile)
 Étages: 6
 Diamètre de l'octogone: 36,6 m
 Hauteur: 25 m (jusqu'à la corniche supérieure)
 47 m (sommet du lanterneau)

Ville: Lausanne
 Architectes: Paul Rosset
 et Otto Schmid
 Année: 1909
 Statut: Réalisé
 Investisseur: Société par
 actions

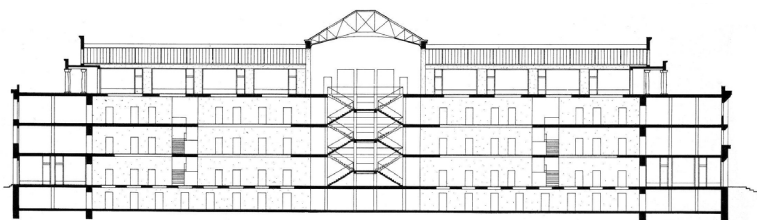
Programmes
 Tea-room
 Boutiques
 Locaux d'exposition
 Ateliers
 Bureaux
 Garages

Dimensions
 Largeur: 6 m
 Longueur totale: 74 m
 Étages: 5
 Hauteur: 6 m

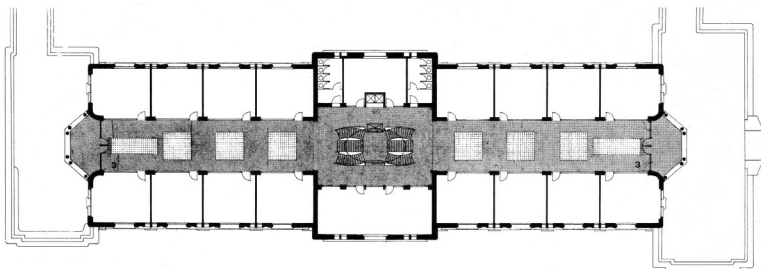
Galleries du Commerce

Les Galleries du Commerce se situent derrière l'Hôtel des Postes qui, lui, donne sur la place Saint-François. Le terrain sur lequel s'implantent les galeries, désavantageusement dissimulé, est par contre idéalement situé au coeur de la ville. La parcelle en question appartient à la Confédération qui, à l'époque, refusait de la vendre malgré toutes les offres. Cependant ouverte aux initiatives, elle a été décidé de louer le terrain pour un bail de 50 ans à une société qui proposa d'y construire des bureaux et des commerces, récupérables par la Poste si besoin. En raison de la topographie du lieu isolant le bâtiment en contrebas de la place, un passage conventionnel au rez n'aurait pas été assez fréquenté. C'est donc sur le toit qu'il a été placé, ce qui le donne une configuration unique en son genre. Connecté par deux passerelles au niveau de la place, il distribue une rangée de boutiques éclairées par une verrière. Un escalier central ainsi qu'un ascenseur *pater-noster* (ou à chapelet) assurent la circulation verticale. Les niveaux inférieurs de l'immeuble abritent, quant à eux, des bureaux en location. Aujourd'hui, l'édifice appartient à la ville et abrite la Haute École de Musique.⁵⁴

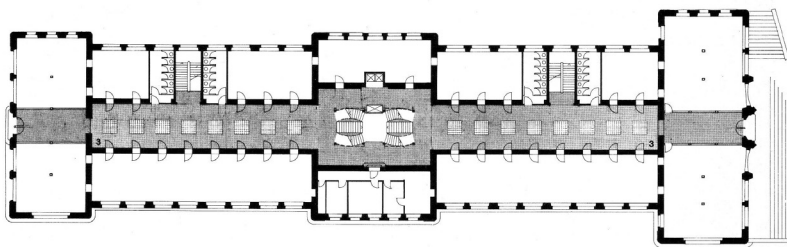
54 Sylvain Malfroy, Un modèle de passage piétonnier : les galeries du commerce à Lausanne, 1977



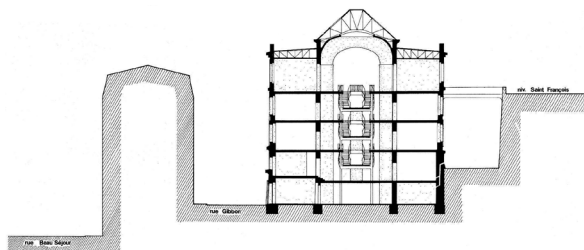
23 | 1:1000 Coupe
longitudinale



24 | 1:1000 Plan attique



25 | 1:1000 Plan rez



26 | 1:1000 Coupe
transversale

ANALYSE

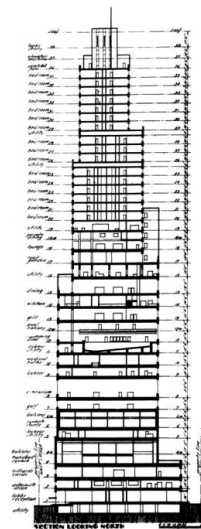
Précision sur les termes employés : Passage - Galerie

Que différencie le *passage* de la *galerie* ? Il faut noter que tous deux sont, autant l'un que l'autre, conçus dans l'intention d'organiser le commerce de détail. Les premières constructions étaient toujours des *passages* (hormis les Galeries de Bois). Ce mot met l'accent sur la fonction de circulation et donc de « passer » à travers un îlot urbain. Par ailleurs, la *galerie* suggère plutôt un espace grandiose, plus luxueux qu'un simple passage. Il fut une période où ce qu'on appelait *passages* étaient devenus moins attrayant; trop étroit et donc plus sombre, ou trop ancien et démodé. Le mot *passage* alors dé-qualifié, on ne construisit plus que des *galeries*, pour ainsi dire. Pourtant le principe reste le même. Paris, berceau des passages, connaît encore une majorité de *passages*. En Europe, où la tendance fut plus triviale, on nomma directement ces constructions *galeries*. En outre, les nouveaux-venus du type des passages se conforment de plus en plus à leur rôle commercial. Avant de laisser définitivement place au type du grand magasin, les passages ont pris la forme de bâtiment autonome. De ce fait, le terme *galerie* correspond souvent aux passages-bâtiments à quatre façades sur rue, contrairement au terme *passage* qui, lui, rappelle les ruelles toutes en longueur traversant les vieux îlots des centres-villes.

Distribution

Le passage comporte à la fois un espace ouvert au public et un espace privé ainsi que des programmes variés et une fonction de circulation, comme vu précédemment. Son organisation complexe engendre une forme intrigante sur laquelle nous allons à présent nous pencher. Afin de bien cerner les enjeux de distribution des différents programmes, observons en parallèle une forme de mixité opposée; celle du gratte-ciel. Cette forme d'organisation verticale, aujourd'hui courante, a modifié les habitudes de cheminement. Le passage, en soit, est une forme d'organisation horizontale entre deux points dans la ville. Contrairement au gratte-ciel, le passage assure une distribution continue des espaces. Le gratte-ciel, lui, se libère du besoin de continuité. Grâce à l'ascenseur, une surface inconcevable autrefois est devenue atteignable sans ressentir la distance. Le gratte-ciel permet de multiplier plusieurs dizaines de fois la surface habitable par le procédé d'extrusion parcellaire. Il a cependant la particularité d'occulter toute continuité entre les espaces. Chaque étage devient un lieu en soit, indépendant de toute articulation spatiale.⁵⁵ L'invention de l'ascenseur a créé une nouvelle forme de mixité programmatique. Une mixité qui n'a pas à se conformer aux programmes voisins, puisque le bâtiment gratte-ciel est parfaitement partitionné en couches verticales. Rem Koolhaas écrivait dans *New York délire* :

La déconnection des parcelles aériennes entre en apparence contradiction avec le fait que leur réunion aboutit à un édifice unique. Il ressort même que la structure est une entité précisément dans la mesure où l'individualité des plates-formes est préservée et mise en valeur, et que sa réussite devrait se mesurer à la capacité qu'elle a de permettre leur coexistence sans interférer avec leurs destinées. L'édifice devient un empilement de domaines privés. [...] Désormais, chaque îlot métropolitain abrite, en théorie du moins, une combinaison imprévisible et instable d'activités parallèles, qui réduit la capacité programmatique de la démarche architecturale et limite la prévision dans l'urbanisme.⁵⁶ (KOOLHAAS 2011)



27 | Downtown Athletic Club, Starrett & Van Vleck, New York, 1930

55 Rem Koolhaas, *New York délire*, 2011, p.82

56 Ibidem, p.85

Koolhaas explique que la séparation d'un immeuble en étages donne une indépendance aux programmes. La structure en poteaux-dalles des gratte-ciels, réduite au minimum, engendre une surface libre de toute contrainte qu'il s'agisse d'accès, de circulation ou d'articulation entre les espaces. « Puisque chacun de ces sites doit affronter sa propre destinée programmatique, au-delà du contrôle de l'architecte, le gratte-ciel est l'instrument d'une nouvelle forme d'« urbanisme inconnaissable ». En dépit de sa solidité physique, le gratte-ciel apparaît comme le grand déstabilisateur métropolitain ; il promet une perpétuelle instabilité programmatique ».⁵⁷

Jacques Lucan, dans *Composition, non-composition*, aborde la question de la superposition et de l'absence d'articulation des espaces. Il constate que « la condition de possibilité de la reproduction des étages est bien sûr l'ascenseur, qui détermine 'la première esthétique fondée sur l'absence d'articulation', c'est-à-dire l'absence de relation spatiale d'un niveau à l'autre du bâtiment ».⁵⁸ Alors que l'escalier était un des éléments primaires de l'architecture classique, l'ascenseur en a rendu obsolète la fonction. L'option du système de distribution est déterminante pour la forme.

À l'opposé, nous avons vu au premier chapitre que la rue romaine et son mode de distribution élémentaire agissait par une séparation essentiellement horizontale des espaces. En ce qui concerne les passages, ils sont généralement construits sur deux à cinq étages. L'organisation horizontale est primordiale, mais une séparation verticale a tout de même son importance. Le type du passage est pensé en trois dimensions. Bien que le système circulaire et distributif primaire ressort du modèle de la ruelle, les différents programmes sont ensuite répartis par étage. C'est-à-dire que l'on trouve toutes les boutiques au rez qui sera essentiellement un étage commercial. Au dessous, peuvent se trouver les caves et espaces de stockage, au-dessus dans l'entresol, des pièces habitables ou ateliers. Plus haut, se trouvent les programmes les plus distants de la rue; les appar-

57 Ibidem, p.87

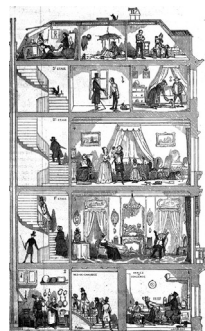
58 Jacques Lucan, *Composition, non-composition*, 2010, p.548

tements ou les bureaux. Ces derniers possèdent leur propre système distributif, assuré par des escaliers ou ascenseurs privatisés. L'agencement des programmes est hiérarchisé en hauteur, à l'image de l'immeuble haussmannien. Geist écrit à propos du système de distribution :

L'organisation du passage va du simple alignement de maisons en vis-à-vis symétrique à des systèmes complexes de galeries, passerelles, escaliers et de niveaux superposés, entrecroisés, qui permettent d'accéder à chaque commerce, à chaque pièce depuis de nombreux points différents. L'organisation est également en rapport avec le type d'utilisation. Le cas classique est celui du passage dont les boutiques en rez-de-chaussée ne sont accessibles que par le passage. Des escaliers hélicoïdaux indépendants ou des escaliers intégrés dans la boutique desservent les étages, ce qui présuppose qu'un seul locataire occupe tous les étages. La cave, la boutique, l'entresol - utilisé comme atelier ou comme bureau - et les pièces d'habitation des étages constituent une unité organisationnelle fermée, une maison, qui peut être louée ou achetée séparément. Cette forme d'organisation, qui renvoie à l'origine de ce type d'édifice, est la base de la plupart des passages parisiens. La rentabilité du passage est accrue si la boutique et les étages peuvent être loués séparément, car tous les commerçants n'ont pas le désir d'habiter le passage. Mais la possibilité de louer les espaces séparément implique des accès également séparés. Dans ce cas, la cage d'escalier est désolidarisée, est imbriquées sous forme d'axe indépendant et accessible soit par l'arrière ou depuis le passage. Ces deux systèmes permettent de louer les étages séparément ou la boutique et le logement ensemble.⁵⁹ (GEIST 1982)

Aux Galeries Saint-Hubert, les étages sont dimensionnés de telle façon qu'ils peuvent être loués comme salle pour des cercles, sous forme de bureaux ou d'ateliers. Le système de distribution doit être à la hauteur du catalogue des programmes proposés. Une certaine mixité programmatique est tributaire d'une distribution efficace.

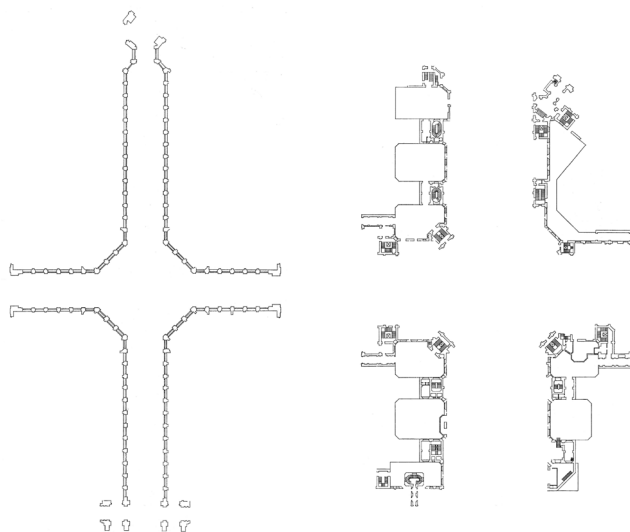
L'indépendance des accès entre l'usage public et privé est parfois nécessaire, comme dans le cas de la Galleria Vittorio Emanuele II. L'espace principal de ce passage, étant dédié à l'espace public, a une vocation urbanistique et s'adresse à



28 | Les cinq étages du monde parisien dans un immeuble des boulevards, Gravure, Jacques Adrien Lavieille, 1853

59 J.F. Geist, Le passage, un type architectural du XIX^e siècle, 1982, p.17

l'échelle de la ville. Derrière les façades se trouvent pourtant essentiellement des programmes privés nécessitant une certaine intimité et discrétion. Afin d'éviter une confrontation directe, la distribution des bureaux et appartements est séparée de l'espace central du passage. Les cages d'escaliers et ascenseurs donnent systématiquement sur un réseau de cours reliées entre elles. Situées de manière régulière autour du passage, les cours sont toutes accessibles par véhicule via une rue de service à l'arrière du bâtiment. La double orientation du passage en terme de distribution est tout à fait fonctionnelle.



29 | Plan du passage
Galleria Vittorio
Emanuele II, Milan, 1867

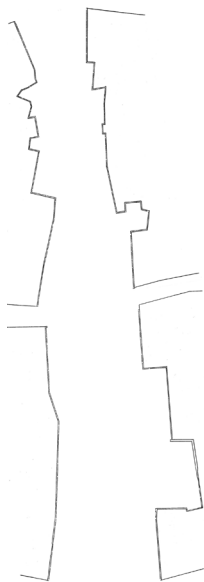
30 | Plan des cours
Galleria Vittorio
Emanuele II, Milan, 1867

Forme contenue

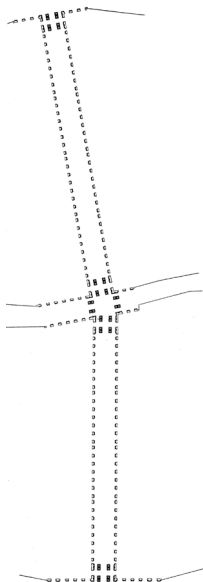
Une seconde caractéristique essentielle des passages, est leur capacité à s'insérer dans un tissu urbain existant. Une de leurs conditions d'existence demandant d'être situé dans un milieu fréquenté, les passages profitent de l'espace à l'intérieur de pâtés d'immeubles.⁶⁰ Le site choisi est généralement composé de plusieurs parcelles contiguës qui ont dû être acquises par le commanditaire. Si la géométrie du terrain est souvent irrégu-

60 Ibidem, p.15

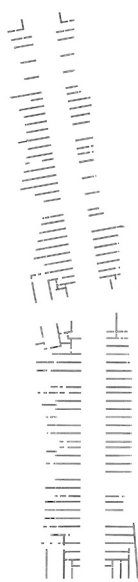
lière, le passage lui même est, au contraire, d'une symétrie et d'une régularité impeccable. Ce sont les boutiques et appartements qui reprennent les irrégularités dans leur masse. Le vide monumental traversant l'îlot est la forme visible du passage. La forme réelle est en fait très aléatoire d'un passage à l'autre. Le vide nécessaire à l'effet de grandeur est creusé dans la masse bâtie préexistante. Les Galeries Saint-Hubert s'insèrent, par exemple, habilement dans le tissu urbain du centre bruxellois. Les boutiques, d'une profondeur moyenne de 10 mètres, ordonnent l'espace central du passage suivant une travée régulière. À l'intersection d'une ruelle, dont la forme héritée du Moyen-Age ondule organiquement, le passage se divise en deux ailes et masque ainsi l'angle qui lui permet de s'insérer dans le terrain. Si les façades intérieures démontrent toujours une grande rigueur, c'est parce que la structure des boutiques et notamment leur partie arrière est capable de s'adapter et d'absorber les irrégularités.



31 | Limite parcellaire
Galerie Saint-Hubert,
Bruxelles, 1847



32 | Façades intérieures
Galerie Saint-Hubert,
Bruxelles, 1847



33 | Cloisons
Galerie Saint-Hubert,
Bruxelles, 1847

Dans certains projets moins ambitieux, il était seulement question d'obtenir une surface suffisante pour accueillir les programmes souhaités. Parfois, il était en plus primordial de relier deux rues importantes du réseau public et de doter le passage d'une fonction de circulation. Pour ce faire, la rigueur du tracé nécessite parfois d'être abandonnée comme dans le cas des passages des Panoramas - Jouffroy - Verdeaux qui s'enchaînent et se plient entre les maisons.

Dans quelques cas plus rares, c'est autour de l'espace public même que tout était planifié, le but étant de concevoir un espace généreux digne d'une place. La Galleria Vittorio Emanuele II à Milan et la Galleria Umberto I à Naples en sont deux exemples remarquables. À Milan, l'espace intérieur de la galerie rivalise avec celui du Duomo. La galerie est à l'échelle du monument. Le passage s'apparente ici à un bâtiment public. Son plan pur en forme de croix ne se conforme plus au cadastre médiéval. L'îlot entier est rasé, puis redessiné, l'objectif étant de relier la Piazza della Scala à la Piazza del Duomo. À Naples, on découvre l'intérieur de la galerie par surprise. L'espace n'est pas connecté à une place, mais donne sur une rue aux dimensions héritées et plus restreintes. Bien que financé majoritairement par un particulier, l'espace intérieur public est entretenu par la voirie municipale et est constamment accessible. Le sol est soigneusement pavé comme celui d'une cathédrale ou d'un palais. Les deux rues formées qui s'entrecroisent de façon orthogonale sont tout à fait symétriques, chose illusoire dans la ville ordinaire.

En dissimulant leur grandeur dans les pâtés de maisons, les passages escomptent un effet de surprise. Les entrées sont très souvent de taille réduite par rapport à la hauteur de l'espace intérieur. Certains accentuent cet effet en ne montrant, au premier abord, qu'un portail très modeste comme le passage du Caire ou la Galerie Vivienne dissimulée derrière la façade d'immeuble ordinaire. D'autres marquent leur présence dans la ville par une entrée monumentale comme la Galleria Vittorio Emanuele II et son arc de triomphe donnant sur la place. C'est peut-être la particularité des passages, dont la



34 | Entrée discrète, Passage du Caire, Paris, 1964



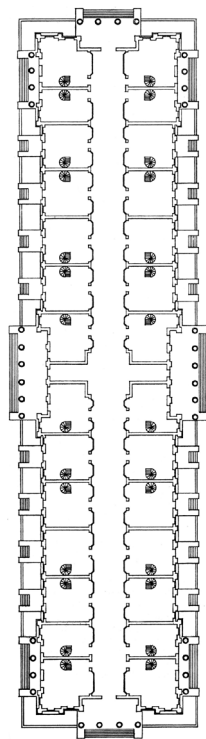
35 | Entrée par l'arc de triomphe, Galleria Vittorio Emanuele II, Milan, 1930

forme est contenue dans un tissu bâti, de ne jamais faire transparaître leur taille réelle. Seules les extrémités avec les façades sur rues peuvent indiquer des dimensions de largeur.

Forme autonome

Il existe, d'autre part, des passages en tant que bâtiment isolé. Ce type apparaît plus tardivement et correspond à une période d'expansion périphérique de la ville de densité réduite. Alors que les premiers passages se trouvaient à l'intérieur d'îlots, il est à ce moment question de construire des bâtiments ouverts sur leurs quatre façades, permettant une meilleure illumination ou ventilation des locaux et correspondant à de nouvelles normes d'hygiène urbaine. C'est lorsque les villes nouvelles, extensions de la ville originelle, prirent de l'importance que le type du passage pu se défaire du tissu urbain préexistant. Leur forme se sépare alors des problèmes de géométrie parcellaire. À cette époque, de nouvelles rues sont percées, ce qui rend désuet la fonction de circulation. Le passage comme raccourci, traversant les îlots, n'a plus sa place dans le nouveau tissu urbain. La qualité recherchée est plutôt la capacité à organiser le commerce de détail, en rangée de petites boutiques.

Un projet d'arcade jamais réalisé, à la limite entre l'ancienne et la nouvelle ville d'Édimbourg, est intéressant à observer. Le bâtiment propose une série de boutiques accessibles aussi bien de l'extérieur que par un passage intérieur. Le site proposé se trouvait en haut d'une pente encore naturelle et exempte de construction. Ce bâtiment aux allures de monument aurait été dédié aux boutiques haut de gamme.⁶¹ Tel un temple sur l'acropole, sa silhouette aurait montré une sorte de sacralisation du commerce de luxe. Il faut noter que les passages à l'intérieur de bâtiment autonome se rapprochent du type du grand magasin. Ils seront bientôt remplacés par les atriums que nous connaissons aujourd'hui. En effet, cette forme précède celle des grands magasins, dont certains porteront d'ailleurs le nom de galeries, comme les Galeries Lafayette

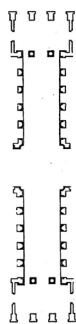


36 | Projet, Archibald Elliott, Alexander Trotter, Edimbourg, 1834

61 Ibidem, p.207

à Paris. Ces galeries commerciales reprennent la verrière comme élément central. Des façades intérieures, dotées parfois de balcons, font également partie du projet.

Les passages-bâtiments se différencient des passages-contenus, par l'ajout de façades extérieures. Auparavant, seule une grande porte marquait l'entrée du lieu. L'espace intérieur était impossible à deviner tant le volume de la construction était variable. La Galleria El Tergesteo à Trieste est un autre exemple de bâtiment-passage autonome. Ce bâtiment prend une forme carrée, semblable aux blocs urbains standardisés de la ville portuaire du XIX^e siècle. Il s'insère donc logiquement dans le tissu urbain. Bien qu'édifice isolé, il perpétue une fonction de circulation en reliant deux places, celle de la bourse et celle du Teatro Verdi. Le passage cruciforme est traité de manière parfaitement régulière et symétrique. Ce sont les façades et les vestibules aux embouchures qui hiérarchisent l'espace. En marquant un axe fort en façade, le passage annonce un parcours possible. Une fois à l'intérieur, l'espace libéré d'une direction dominante se disperse et multiplie les possibilités de circulation. Par sa forme, le passage distribue efficacement toutes les boutiques du rez.



37 | Axe principal,
Galleria El Tergesteo,
Trieste, 1842



38 | Axe secondaire,
Galleria El Tergesteo,
Trieste, 1842

Couverture

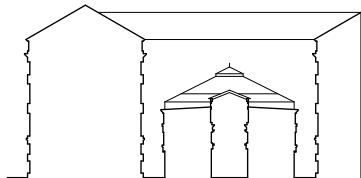
Le passage est couvert par une verrière qui, outre une première fonction de protection climatique, joue un rôle spatial. Le fait que la verrière 'renferme' l'espace de la rue implique un lien entre le lieu central, public, et les espaces périphériques, privés, qui est plus direct que dans le cas d'une rue standard. L'agencement vertical du passage offre plusieurs possibilités d'organisation spatiale. Le programme des étages, comme vu précédemment, est, sauf exception, commercial aux niveaux inférieurs et résidentiel dans les niveaux supérieurs. Deux schémas principaux ont dicté la stratégie organisationnelle des passages.

Le premier distingue les parties ayant pignon sur rue, hauts de cinq à six étages, des constructions au centre de l'îlot qui ne disposent que de deux à trois étages. Ici la verrière se situe généralement au deuxième ou troisième niveau, de sorte que les espaces situés en dessus sont séparés des activités publiques du passage. C'est le cas des passages parisiens. Le deuxième schéma favorise la grandeur de l'espace public produit par le passage. La verrière se trouve au dernier niveau de la construction et couvre l'entier des façades. Par sa position, elle peut induire un caractère monumental. C'est le cas des galeries italiennes.

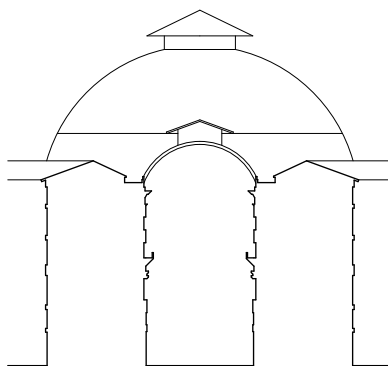
La verrière peut réunir les espaces dans un tout afin de former un lieu collectif ou, au contraire, en exclure certains, les isolant dans un environnement plus calme. Elle influence alors le fonctionnement des différents programmes aux étages. L'exemple de la Galleria Umberto I montre que la tension entre programmes privés et espace public forme un équilibre fragile. Elle est organisée d'une façon qui permet une utilisation totalement indépendante des étages par rapport au passage. Les escaliers sont placés à l'arrière des maisons donnant sur des cours ou des couloirs qui sont accessibles depuis les rues voisines, aussi bien à pied qu'en voiture. Malgré tout le soin apporté à leur agencement, la plupart des appartements ne fut pourtant jamais louée. L'activité de la rue a pris le dessus sur le calme domestique indispensable. L'utopie d'une enclave autonome voulue par le commandi-

taire est un échec.⁶² Cet exemple montre que parfois l'espace peut être difficilement partagé entre un usage public et privé. Il ne peut pas être à la fois enclavé et passage. La mixité des programmes se heurte dans certains cas à des limites. À Naples, ce n'est pas pour autant que le lieu a été abandonné - bien au contraire - l'espace central est très animé et les appartements se sont transformés en bureaux de prestige.

Dans le cas de la Galerie Colbert à Paris, les espaces résidentiels sont totalement séparés de l'espace commercial. Le passage distribuant les boutiques est en fait construit dans la cour d'un immeuble auparavant déjà présent sur le site. C'était un hôtel muni d'une vaste cour centrale qui fut réaménagé pour l'opération. La verrière est positionnée de sorte que les habitations ne donnent pas directement sur l'espace du passage, mais en plein air. C'est probablement le schéma qui offre les logements les plus confortables à habiter, car ils sont directement ensoleillés, ventilés et, dans ce cas exclusif, isolés de l'activité de la rue en contrebas.



39 | Exemple parisien
Galerie Colbert,
Paris, 1826



40 | Exemple italien
Galleria Vittorio Emanuele II,
Milan, 1867

62 Stan Neumann, *La Galleria Umberto I*, 2016, 26'

Adaptation

Une chose surprenante est que chaque pays qui s'est doté de passages, en suivant donc le courant, a néanmoins toujours construit une oeuvre dont l'identité lui est propre. On dit que les premiers passages sont nés à Paris et que Cluysenaar s'en serait inspiré pour les Galeries Saint-Hubert. Puis Mengoni, à son tour, serait venu lui demander conseil avant de réaliser la Galleria Vittorio Emanuele II à Milan.⁶³ Ces constructions, découlant toutes les unes des autres, ont pourtant chacune leur particularité qui les rend uniques. Alors qu'aujourd'hui, la plupart des tours de bureaux tendent à se ressembler dans un environnement mondialisé, j'ose croire que ce qui a permis une telle diversité du type des passages du XIX^e siècle, c'est l'intégration d'un espace public au sein du bâtiment privé. L'espace public extérieur est fréquenté par tous, il est porteur de l'identité d'un lieu. C'est à son espace public, et non aux espaces individuels, que le citoyen s'identifie. La richesse des passages vient peut-être du fait de mêler le privé au public, en quelque sorte, de leur mixité programmatique.

Les passages ont inéluctablement une attache culturelle à leur ville d'accueil. Dans la ville de Lausanne, caractérisée par ses trois collines et son fort relief, apparaît une forme de passage unique. Les Galeries du Commerce, construites en 1909, ont leur passage situé en attique. Le passage se dote à ses extrémités de deux terrasses en toiture, également symétriques dans le respect des principes du type architectural. C'est à priori une exception dans le type du passage qui est propre à la topographie particulière de la ville. Le concept d'organisation spatiale linéaire et éclairé par le haut fait preuve d'une capacité d'adaptation applicable dans la plupart des situations.

63 Ibidem, p.108-110

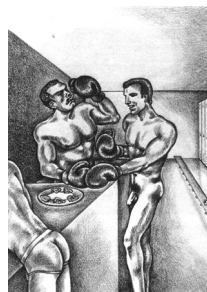
Constatation

Tous ces exemples démontrent que le type du passage possède des qualités considérables et un large potentiel en faveur d'un développement de formes urbaines visant une mixité programmatique. Le système distributif à double orientation des passages est capable de gérer avec efficacité les différents usages du bâtiment. Il parvient ainsi à concrétiser avec succès une certaine mixité en gérant de manière complémentaire le rapport public - privé. L'intégration d'un espace public peut compléter l'usage d'un bâtiment privé et lui offrir une dimension nouvelle de grande valeur. Finalement, la forme du passage est adaptable au parcellaire ainsi qu'au terrain.

En comparaison, revenons brièvement aux gratte-ciels new-yorkais; système qui est d'autant plus à la recherche de performance en terme de mixité et d'organisation spatiale. Dans son manifeste rétroactif, Koolhaas fait une visite descriptive du Downtown Athletic Club, bâtiment exemplaire de par sa capacité à accueillir des programmes variés et généralement difficiles à associer. Le neuvième étage comporte un vestiaire, une salle de punching-balls et un bar à huîtres. Au douzième, on y trouve une piscine et même, au septième, un terrain de golf couvert dans un « paysage anglais ».⁶⁴ La forme de mixité verticale du gratte-ciel permet une nouvelle séquence spatiale, remplie de surprises.

Du premier au douzième étage, l'ascension à l'intérieur du Downtown Athletic Club correspond à une progression dans la subtilité et l'originalité des programmes proposés par chacune des plates-formes. Les cinq niveaux suivant sont consacrés au repas, à la détente et au contacts sociaux ; ils contiennent des salles de restaurant, pourvues de diverses annexes : cuisines, salons, et même une bibliothèque. [...] Du vingtième au trente-cinquième étage, le club ne contient que des chambres à coucher.⁶⁵ (KOOLHAAS 2011)

La richesse programmatique recherchée a pour but un succès commercial et un haut rendement du parc immobilier. S'il y a un point commun entre les tours modernes et les passages,



41 | Rem Koolhaas,
Bar à huîtres, Downtown
Athletic Club, New York

64 Rem Koolhaas, New York délire, 2011, p.155

65 Ibidem, p.157

c'est bien celui-ci. Koolhaas fait notamment référence à l'Equitable Building construit en 1915 :

Son hall est un passage sybaritique* bordé d'activités publiques comprenant bars, boutiques, etc. Les rues adjacentes sont désertées.⁶⁶ [...] Plus que la simple somme de ses étages, l'Equitable est présenté comme « une ville en soi, hébergeant seize mille âmes ». Il s'agit là d'une proclamation prophétique, qui lance l'un des thèmes les plus insistants du manhattanisme : désormais, chacun des buildings de l'espèce mutante s'efforce d'être une ville dans la ville.⁶⁷

*Qui recherche les plaisirs raffinés d'une existence passée dans le luxe. larousse.fr

La ville dans la ville, n'est-ce pas le désir de tout passage ?

Si ce désir put se réaliser dans les deux cas, il l'aura été à la différence près que le passage sut organiser l'espace de façon ouverte et continue. Le gratte-ciel préfère séparer les séquences spatiales, favorisant l'indépendance programmatique. Dans le passage, même une fois véritablement à l'intérieur d'un espace attribué à un programme défini, une pièce, un couloir ou une fenêtre donne encore sur la ruelle couverte. Chaque programme articulé par le passage est connecté à l'espace traversant. Cette variation entre les deux formes est-elle une conséquence de l'évolution vers une société plus individualiste ?

66 Ibidem, p.85

67 Ibidem, p.89

DÉCLIN

Malgré toutes les qualités mentionnées, le type du passage s'est perdu en un siècle seulement. Il faut savoir que, bien que les premiers passages soient apparus en France et en Angleterre, c'est dans ces pays qu'on cessa le plus tôt d'en planifier. À Paris, le processus d'haussmannisation de la ville rendit obsolète la construction de passages. Grâce aux nouvelles allées, les possibilités de spéculation immobilière se sont démultipliées et sont devenues bien plus profitables. Les boulevards spacieux et monumentaux offrirent alors un spectacle encore plus saisissant que celui des passages couverts auxquels on commençait à s'habituer. À cette période, pourtant, grand nombre de passages étaient encore édifiés dans le reste de l'Europe pour des raisons commerciales, mais surtout pour l'embellissement de la ville. Ce n'est qu'au début du XX^e siècle que le type du passage s'essouffla définitivement.

Les facteurs d'attractivité des passages étaient pourtant bien connus à l'époque, ce n'est pas de la négligence qui a conduit à leur perte. Ce déclin provient principalement de deux causes: l'application de nouvelles règles en matière d'hygiène urbaine et l'importance que prit le secteur commercial, se modernisant et induisant la nouvelle forme de commerce qu'est le grand magasin, engendrant plus tard encore le *shopping center*.

Hygiène urbaine

Une première cause responsable du déclin des passages est la volonté de parer aux problèmes de sécurité et de santé publique. La ville industrielle « devient suspecte, ses conditions

sociales, spatiales et hygiéniques sont soumises à critique et la cité-jardin est considérée comme le moyen pour sortir de cette misère », ⁶⁸ affirme Geist. Les avancées dans le domaine de la médecine préconisent de nouvelles règles pour un habitat plus sain. La sécurité s'améliore et des normes de construction plus strictes, notamment de la police du feu, doivent être appliquées.

La conséquence est l'abandon de la construction dense. Mais le support de l'espace public de la construction dense était le passage. Il est clair que la fin du concept spatial du passage coïncide avec la conception du système spatial de la ville comme un tout, entrecoupé d'espaces publics. Chaque immeuble devient une entité autonome et ne joue plus le rôle servant. La ville en tant que système d'espaces est remplacée par un système d'entités dont les entre-distances reposent sur des critères totalement différents de ceux du siècle précédent et le passage n'a plus sa place dans cette nouvelle organisation spatiale dans laquelle nous nous débattons encore aujourd'hui. ⁶⁹ (GEIST 1982)

La disparition du passage est donc due aux mesures prises afin de contrôler l'hygiène urbaine et la qualité des nouveaux logements. Pour mieux comprendre les volontés de changement de l'époque moderne, il nous faut nous pencher sur les déclarations du C.I.A.M. et de Le Corbusier. Ce dernier annonce, dans La Charte d'Athènes, une liste de points nécessaires pour une amélioration du confort urbain. Deux en sont retranscrits ci-dessous. Il s'agit notamment de dédensifier les centres et d'intégrer des espaces verts aux quartiers résidentiels.

Point 9. La population est trop dense à l'intérieur du noyau historique des villes (on compte jusqu'à mille et même quinze cents habitants à l'hectare) ainsi que dans certaines zones d'expansion industrielle du XIX^e siècle. La densité, rapport entre les chiffres de la population et la superficie que celle-ci occupe, peut être totalement modifiée par la hauteur des bâtiments. Mais, jusqu'à ce jour, la technique de la construction avait limité la hauteur des maisons aux alentours de six étages, la densité admissible pour les constructions de cette nature est de 250 à 300 habitants à l'hectare. Quand cette

68 J.F. Geist, *Le passage, un type architectural du XIX^e siècle*, 1982, p.118

69 Ibidem, p.118-119

densité atteint, comme dans nombreux quartiers, 600, 800 et même 1000 habitants, c'est alors le taudis, caractérisé par les signes suivants: 1. Insuffisance de surface habitable par personne; 2. Médiocrité des ouvertures sur le dehors; 3. Absence de soleil (orientation au nord ou conséquence de l'ombre portée dans la rue ou dans la cour); 4. Vétusté et présence permanente de germes morbides (tuberculose); 5. Absence ou insuffisance des installations sanitaires; 6. Promiscuité provenant des dispositions intérieures du logis, de la mauvaise ordonnance de l'immeuble, de la présence de voisinage fâcheux. Le noyau des villes anciennes, sous la contrainte des enceintes militaires, était généralement rempli de constructions serrées et privé d'espace. Mais, en compensation, passé la porte de l'enceinte, les espaces verts étaient immédiatement accessibles donnant à proximité un air de qualité. Au cours des siècles, des anneaux urbains s'ajoutèrent, remplaçant la verdure par de la pierraille et détruisirent les surfaces vertes, poumons de la ville. Dans ces conditions, les fortes densités signifient le malaise et la maladie à l'état permanent.⁷⁰ (LE CORBUSIER 1933)

Point 12. Les constructions destinées à l'habitation sont réparties sur la surface de la ville, en contradiction avec les nécessités de l'hygiène. Le premier devoir de l'urbanisme est de se mettre en accord avec les besoins fondamentaux des hommes. [...]. Le 4^e congrès C.I.A.M. tenu à Athènes, a retenu ce postulat : le soleil, la verdure, l'espace sont les trois premiers matériaux de l'urbanisme. L'adhésion à ce postulat permet de juger les choses existantes et d'apprécier les propositions nouvelles d'un point de vue vraiment humain.⁷¹ (LE CORBUSIER 1933)

Selon Le Corbusier il était impératif, à cette époque, que les urbanistes et les acteurs de la ville repensent entièrement les espaces habités et les adaptent à de nouvelles normes. En outre, les rues trop étroites étaient sous dimensionnées par rapport au nombre grandissant de véhicules les empruntant. Il fallut les élargir pour permettre un flux plus important. Par conséquent, elles ne servent aujourd'hui principalement plus qu'à la circulation rapide. Confrontées à une saturation du système, les voies de circulation n'ont plus laissé de place au piéton et ont perdu leur fonction sociale. La rue et son chaos habituel ne se conformait pas à l'idéal urbanistique et fonctionnel.

70 Le Corbusier, La Charte, d'Athènes, 2016, p.33-34

71 Ibidem, p.37

Du bazar au centre commercial

Le deuxième facteur du déclin des passages, probablement encore plus déterminant, est le renouveau des modèles de commerce qui ne cessent d'évoluer. Si le commerce a été un des facteurs principaux du façonnement de la forme de la ville antique, il en est probablement de même aujourd'hui pour la ville contemporaine. Le type du passage couvert s'est vu fortement concurrencé par le grand magasin. « Dans les grandes métropoles que sont Paris et Londres, le grand magasin prit le relais des passages et des bazars ».⁷² Un nouveau type de consommation est né, il s'adresse principalement à la classe moyenne. À un mode de consommation particulier s'adapte une forme d'espace de consommation particulière. Dans *Learnings from Las Vegas*, Venturi détaille les changements ayant façonné la ville de tous les excès :

Le Bazar du Moyen Orient n'a pas d'enseigne; le Strip n'est qu'enseignes. Dans le bazar, la proximité opère la communication. Au long de ses ruelles étroites, le marchand exerce sur le client sa persuasion orale au sujet d'une marchandise que celui-ci voit et sent. Dans les venelles de la ville médiévale, bien qu'il s'y trouvât quelques enseignes, la persuasion s'accomplissait essentiellement par la vue et par l'odorat : à travers les portes et les fenêtres de la boulangerie, on apercevait et on sentait les gâteaux. Sur la grande-rue, le long des trottoirs, les étalages dans les vitrines à l'usage des piétons et les enseignes extérieures, perpendiculaires à la rue, s'adressant aux gens motorisés, occupent la scène à part presque égale. Sur la rue commerçante, les vitrines des supermarchés ne renferment plus aucune marchandise. Éventuellement, on y fait des inscriptions annonçant la bonne affaire du jour, mais elles ne sont placées là que pour être lues par le piéton qui s'approche du bâtiment en venant du parking. Le bâtiment lui-même, en retrait de la route, est à moitié caché par les voitures en stationnement, comme l'est la majeure partie de l'environnement urbain. Le grand parc de stationnement est devant et non à l'arrière du bâtiment, puisqu'il est symbole aussi bien que commodité. Le bâtiment est bas parce que le conditionnement d'air requiert des espaces bas et que les techniques de vente s'accommodent mal des étages; son architecture est neutre parce qu'à peine visible de la route. Marchandise et architecture sont toutes deux déconnectées de la route. La grande enseigne surgit pour relier

72 J.F. Geist, *Le passage, un type architectural du XIX^e siècle*, 1982, p.89

le conducteur au magasin et plus loin, en d'immenses panneaux infléchis vers l'autoroute, les farines à gâteaux et les détergents sont vantés par leur fabricants nationaux. Le signe graphique dans l'espace est devenu l'architecture de ce paysage. À l'intérieur du supermarché, on retrouve le bazar, à la différence près qu'un emballage graphique a remplacé la persuasion orale du marchand. À une autre échelle, le centre commercial en retrait de la grande-route, avec ses allées piétonnières, retourne à la ville médiévale.⁷³ (VENTURI 1972)

Au cours des deux-cents dernières années, notre civilisation est passée des marchés et grands magasins, aux hypermarchés et centres commerciaux.⁷⁴ Certaines régions du monde ont même développé la mode des *mega mall*, dans lesquelles on peut passer une journée entière sans ne jamais avoir à revenir sur ses pas. Aujourd'hui les grands centres commerciaux sont en déclin et le commerce en ligne accapare de plus en plus de parts du marché. La question du public et des habitudes de consommation est au coeur du secteur commercial. Son évolution eut des conséquences sur le type du passage qui était en fait une des toutes premières formes de commerce capitaliste. Geist explique :

Le magasin n'est plus conçu pour le passant, réservé à une couche sociale privilégiée, mais accessible à la masse de toutes les couches sociales. Les moyens architecturaux et décoratifs sont fait pour séduire; se transformer en envie d'acheter : le capitalisme est en pleine possession de ses moyens, dans la conscience des gens, acheter devient fête. Le passage, le bazar et les halles des expositions universelles sont les ancêtres de ces espaces. Le chemin de fer, la mobilité du client et de la marchandise, l'expansion mondiale du marché et la concentration des capitaux entre les mains de quelques-uns ont généré cette forme ultime du commerce de détail.⁷⁵ (GEIST 1982)

Les systèmes de commerce n'ont cessé de se réinventer pour séduire de nouveaux clients. En effet, les tendances successives influencent fortement l'architecture commerciale.

73 Robert Venturi, L'enseignement de Las Vegas, 2017, p.23

74 Garcez Cristina et Mangin David, Du Far West à la ville: l'urbanisme commercial en questions, 2014, p.36-43

75 J.F. Geist, Le passage, un type architectural du XIX^e siècle, 1982, p.91

Renouvellement commercial constant

Il y a vingt ans, Koolhaas, dans *Mutations*, expliquait l'ampleur du phénomène commercial :

Le shopping reste sans conteste la dernière forme d'activité publique. Avec une batterie de moyens toujours plus prédateurs, il est parvenu à coloniser - et même à remplacer - presque chaque aspect de la vie urbaine. Les mécanismes et les espaces du shopping façonnent les centres historiques des villes, les banlieues, les rues et, maintenant, les gares de chemin de fer, les musées, les hôpitaux, les écoles, Internet, et même l'armée. Les églises imitent les centres commerciaux pour attirer les disciples. Les bénéfices des aéroports se sont accrus de façon considérable par la transformation des voyageurs et consommateurs. Les musées se tournent vers le shopping pour survivre. La ville européenne traditionnelle a jadis tenté d'y résister, mais elle véhicule maintenant la consommation à l'américaine. [...] Le shopping n'aurait pu réaliser une transformation aussi implacable de la ville sans une série d'inventions capitales qui ont méthodiquement préparé et modifié l'environnement bâti, afin d'abriter et de provoquer l'activité du consommateur. L'air conditionné a libéré de nouvelles profondeurs d'espace intérieur pour le shopping, en enveloppant le consommateur dans des environnements inéluctablement confortables. L'escalator a donné au client un moyen de parcourir sans effort les distances et les hauteurs des espaces commerciaux en expansion constante. La nature elle-même a été inventée synthétiquement pour survivre dans l'artificialité croissante du nouvel intérieur sans fin. [...] Contrairement à d'autres programmes plus statiques, les transformations du shopping sont infinies. Constamment refaçonné et réemballé, le shopping trouvera toujours d'autres véhicules pour s'étendre et, finalement, survivre à toutes les autres activités publiques.⁷⁶ (KOOLHAAS 2000)

Aujourd'hui, deux décennies plus tard, le modèle de commerce a encore changé de cap, puisque les centres commerciaux sont en train de perdre des consommateurs.⁷⁷ Les modes de consommation ne cessent d'évoluer et vont rendre peu à peu obsolète le système du grand *mall*, paradis du shopping avec air conditionné, éclairage artificiel et escalators simplifiant les déplacements. Ce sont ces mêmes caractéris-

⁷⁶ Rem Koolhaas, *Mutations*, 2000, p.125-127

⁷⁷ Garcez Cristina et Mangin David, *Du Far West à la ville: l'urbanisme commercial en questions*, 2014, p. 18

tiques de la boîte aseptisée qui pourtant empêchent le centre commercial de se renouveler. Les locaux sans fenêtre ne sont pas flexibles.

Mutations

L'obsolescence fonctionnelle de l'espace des centres commerciaux pose des questions d'adaptabilité et de flexibilité programmatique. Au vu des changements inévitables des modes de consommation, les constructions sont-elles amenées à muter ? Cette problématique touchant le thème du programme en architecture, s'imisce de plus en plus dans les nouvelles conceptions. Le système de la galerie commerçante s'était, elle, plutôt bien recyclée. Par exemple dans la Galleria Umberto I à Naples, les logements trop exposés au bruit sont devenus des bureaux prestigieux bien situés. Certaines boutiques démodées des passages parisiens se sont reconverties en ateliers d'artiste. Ces espaces, désertés un temps, se voient aujourd'hui réappropriés. Même s'ils ne servent plus aux fonctions pour lesquelles ils ont été pensés, les passages mêlant logements et commerces ont une résilience exemplaire. La raison même de cette capacité à se renouveler n'est pas leur situation dans la ville, car ils auraient pu être détruits et remplacés, mais peut être plutôt le fait qu'ils aient constamment été habités; la présence humaine les animant et évitant leur mort prématurée. En effet, le programme d'habitation n'a, lui, jamais disparu dans les passages. La croissance démographique des villes nécessite un besoin constant en logements. Bien que les standards d'habitation aient évolué avec les constructions nouvelles, les logements existants des passages ont pu être modernisés et ont continué à servir en tout temps.

Quant au commerce de détail, il est évident que la pratique globale ne puisse plus se faire aujourd'hui dans un dispositif identique à celui du passage. Son efficacité comme forme commerciale est révolue. Une mutation du type dans le secteur commercial contemporain peut, en outre, être perçue. Lorsque Geist se demande ce qu'est devenu l'archétype du passage, il y voit une architecture engloutie par le capitalisme :

Quand dans les nombreuses villes anciennes et nouvelles, on recherche la renaissance de cet objet le passage, on le trouve dans les innombrables zones piétonnes principales des centres commerciaux qui - couverts ou non - sont encensés comme étant une expression d'humanité, alors qu'ils ne permettent que de regarder les marchandises et celui qui les convoite. On trouvera le passage sous une forme totalement dénaturée, dans le but d'augmenter le chiffre d'affaires.⁷⁸ (GEIST 1982)

Dans le secteur commercial, il ne resterait du concept du passage qu'un système de présentation de la marchandise ayant délaissé tout élément superficiel à son fonctionnement. La forme du passage aurait donc peut-être muté pour se retrouver aujourd'hui dans une configuration n'incluant que rarement les qualités passées. Pour retrouver une forme contemporaine de passage conservant les caractéristiques fondamentales étudiées précédemment, il faut regarder ailleurs que dans les lieux purement commerciaux. Dans la recherche menée ci-après, je constate une réminiscence de certains concepts. Il ne s'agit pas de constructions reprenant fidèlement une typologie, des dimensions spatiales, ni aucun style architectural, mais d'analogies rappelant certaines idées nées des passages. La prochaine partie d'énoncé expose ces analogies, conscientes ou non d'avoir un lien avec l'archétype. Ce qui me conduit à aborder la problématique suivante :

78 J.F. Geist, Le passage, un type architectural du XIX^e siècle, 1982, p.8

Le type du passage peut-il être
réapproprié aujourd'hui
de manière contemporaine ?

ANALOGIES

Ce chapitre prend une dimension hypothétique. Plusieurs projets architecturaux seront mentionnés, parfois qualifiés d'utopistes, mais qui ont pourtant tous abouti à une construction. Ces projets ont parfois déjà été énoncés par Geist, parfois proviennent de références personnelles, non pas appréciées pour leur aspect esthétique, mais plutôt pour leur originalité spatiale s'apparentant de près ou de loin à l'archétype du passage. Le rapprochement entre la forme du passage et les formes suivantes est fait dans l'objectif d'identifier une réminiscence peut-être inconsciente du type du passage dans l'architecture contemporaine. Le but est alors de relever les mutations « naturelles » du type ou du moins les tendances s'y apparentant.

Le passage a incontestablement vu le jour dans l'idée d'intérêts économiques. Le capitalisme, dont l'émergence est associée à la période de la Révolution Industrielle, est aujourd'hui remis en question par une partie de la population. L'industrialisation générale au détriment de l'artisanat et la mondialisation des échanges au détriment du commerce local ont de nos jours des conséquences contestées. Cette problématique m'interpelle et me pousse à réfléchir aux solutions alternatives se rapportant aux échanges humains, qu'ils soient sociaux ou économiques. D'où l'idée que l'archétype du passage aurait un potentiel inexploré et inexploité.

Seconde vie

Si le concept de galerie commerçante est donc questionné, la forme les accueillant retient, elle, mon attention. Aujourd'hui dans les passages parisiens, on trouve des antiquaires, des artistes, des restaurants indiens et même des salons de coiffure africaine.⁷⁹ Les passages, désertés un jour, sont réinvestis par d'autres. Leurs qualités esthétiques sont admirées à nouveau. Leur intérêt culturel unique est répertorié et protégé, les passages sont dès lors rénovés par la municipalité. À l'heure du commerce en ligne, les grandes marques préfèrent s'installer dans les rues à forte affluence, visibles par tous les consommateurs potentiels et non dans des passages aux entrées discrètes, oubliés des gens pressés. Les loyers des passages ont donc chuté et c'est une autre couche de la population qui est venue s'y installer. Si la typologie des anciennes boutiques ne convient plus aux espaces de shopping actuels, elle ne démontre toutefois pas une absence de flexibilité. En effet, une pièce simple, avec parfois un étage ou une cave en annexe, est une forme d'espace standard facile à réinvestir. Certains passages sont de fait encore bien vivants. De Moncan disait d'ailleurs :

On assiste cependant à un renouveau, fragile, de ces lieux secrets, purs vestiges du siècle passé. Au cours de la dernière décennie, les Galeries Vivienne et Colbert, ainsi que les passages des Panoramas, du Grand-Cerf et des Princes, ont été rénovés. Dans le même temps, des marques à la mode s'y sont installées, et les Parisiens ont repris le chemin de ces promenades couvertes.⁸⁰
(MONCAN 1995)

Geist écrivait en 1982 à propos des Galeries Saint-Hubert :

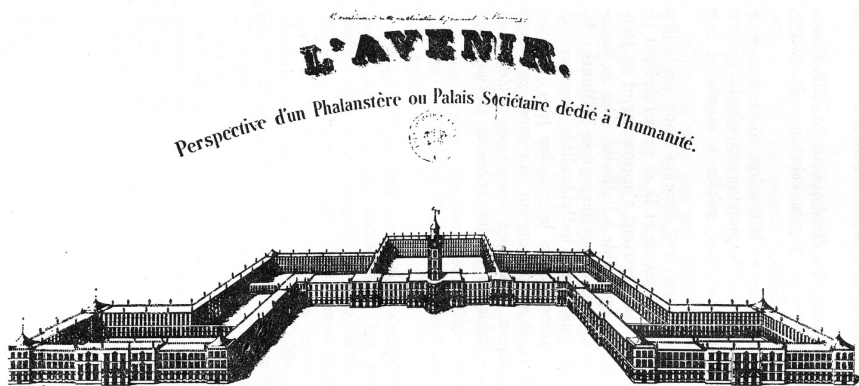
Aujourd'hui encore, le passage est animé. Tous les commerces sont loués: un magasin de jazz, le Blue Note s'est installé Galeries des Princes, on peut se divertir dans un cercle de jeux, on continue à habiter dans le passage. Les gardiens du passage suivent attentivement les gestes des passants, le soir, les spectateurs du théâtre s'y promènent à l'entracte. Ce n'est que vers minuit que le silence se

79 Marion Baillot, *Les passages de Paris*, 2016, 51'

80 Patrice de Moncan, *Les passages couverts de Paris*, 1995, p.7

fait, que se tait la rumeur des voix, que les lumières qui éclairent brillamment le passage s'éteignent. Mais la scène a quelque chose de vieillot, un siècle s'éloigne.⁸¹ (GEIST 1982)

Quant à Milan et à Naples, les passages sous verrière ont été investis depuis leurs débuts comme une véritable place publique au coeur de la ville, lieu qui n'a jamais perdu de son attrait.



42 | Charles Fourier,
Phalanstère

Nouvelles formes urbaines

La question de l'habitation, en architecture, est devenue capitale au XX^e siècle lorsqu'après les guerres, il fallut reconstruire massivement. Charles Fourier se penchait déjà sur le sujet au XIX^e siècle, avec la question du logement ouvrier. Les usines européennes alors en plein essor grâce à la Révolution Industrielle employaient de plus en plus de main d'oeuvre qu'il fallait loger à proximité et rapidement. Fourier imagina le **Phalanstère**; une vaste construction organisée en plusieurs ailes, dans lesquelles il était possible de se déplacer sans ne jamais avoir à sortir du bâtiment. Sorte de passage d'habitations, l'idée de Fourier invoque des références à la ruelle couverte. Son projet ne fut jamais réalisé, mais Jean-Baptiste Godin s'en inspira et fabriqua à Guise un Familistère pour loger les employés de son usine dans l'espace le plus confortable possible.

81 J.F. Geist, Le passage, un type architectural du XIXe siècle, 1982, p.181

La question de l'habitation est toujours d'actualité. Les architectes n'ont cessé depuis cette période de s'intéresser à d'autres alternatives de logement : logements sociaux, économiques, communautaires, durables, etc.

Si une cause du déclin des passages était l'apparition de normes visant à empêcher une surdensification de la ville, le concept des passages n'était pas directement responsable des problèmes d'hygiène urbaine et de confort. D'une part, cette forme urbaine n'empêche pas une bonne illumination, ni une aération des habitations. D'autre part, des locataires sont attachés à leur appartement particulier et des hôtels mettent en avant l'argument d'un lieu insolite. Henri Sauvage démontrait déjà en 1927 avec la **Piscine des Amiraux** qu'une structure de bâtiment intégrant un espace public en son centre et des logements en façade apportait un confort respectable à ses habitants. L'architecte imaginait même des quartiers entiers constitués d'immeubles à gradins qui, selon lui, étaient révolutionnaires, car permettant un ensoleillement optimal de la rue. L'innovation remarquable de son projet se trouve, selon moi, au coeur même du bâtiment. En effet, l'encorbellement formé par les appartements s'élevant de chaque côté de la parcelle, jusqu'à se rejoindre en toiture, abrite en dessous un vaste espace. Cet espace central peut être éclairé zénithalement par une verrière comme dans le cas de la Piscine des Amiraux. Sauvage donnait un argument de taille à son projet en y intégrant un programme sportif. Par sa conception, il était possible de fournir au centre de la parcelle, souvent délaissée, une nouvelle utilité à l'immeuble d'habitation qui, de plus, devient publique. Plus tard, Sauvage imagina un réseau d'immeubles à gradins traversés en leur centre par une autoroute. Sans le savoir, en ajoutant une fonction de circulation à son projet, Sauvage se rapprochait du concept du passage. De manière paradoxale, il inversait le fonctionnement du passage en le dédiant aux véhicules et en rendant la rue extérieure au piéton.

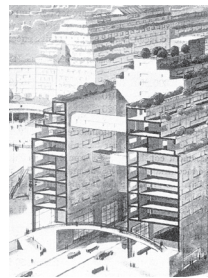
Ville: Paris
Architecte: Henri Sauvage
Année: 1927
Statut: Réalisé
Investisseurs: ville de Paris

Programmes

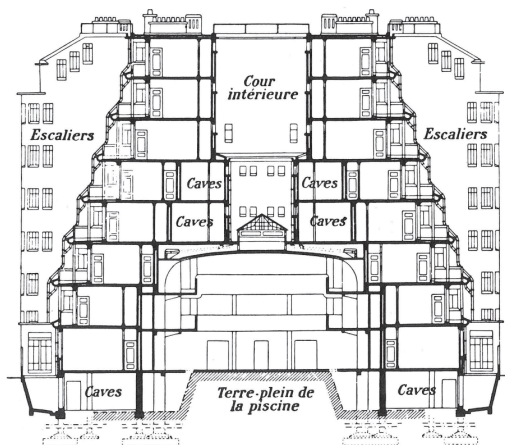
Piscine
Appartements
Boutiques

Dimensions

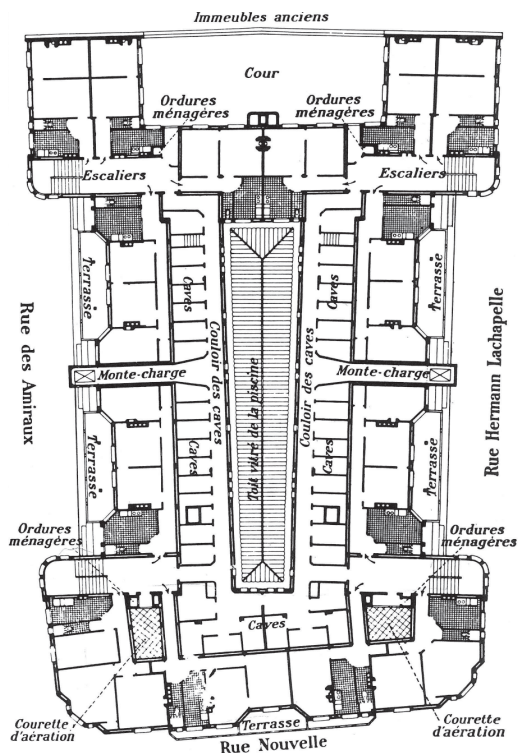
Longueur: 55 m
Étages: 8
Hauteur: 25 m
Bassin: 33 x 10 m



43 | Henri Sauvage, projet pour une grande ville, 1931



44 | 1:600
Coupe transversale



45 | 1:600
Plan 3^{ème} étage

Dans le cas d'un projet plus récent, le **Markthal** de MVRDV à Rotterdam réunit deux programmes sous un même toit. Une voûte d'appartements couvre un vaste marché de produits alimentaires et de restauration.⁸² Ici, l'espace central est éclairé, non pas zénithalement, mais latéralement par les deux extrémités de grandes envergures. La plupart des appartements sont généreusement ouverts sur la façade extérieure. Ils possèdent, en plus, une fenêtre donnant sur le marché. La construction se rapproche de la forme d'un bâtiment autonome traversé par un passage. Il n'y a dans ce cas pas de fonction de circulation, il s'agit plutôt d'offrir une place publique protégée.

Ville: Rotterdam
 Architecte: MVRDV
 Année: 2014
 Statut: Réalisé
 Investisseurs: Provast
 Nederland

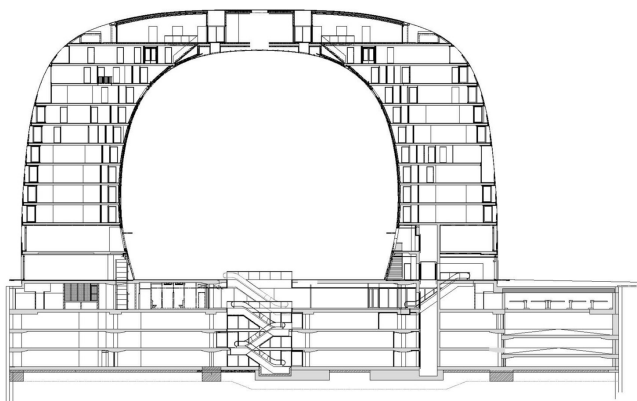
Programmes

Marché
 Cafés
 Restaurants
 Supermarché
 Appartements
 Parking

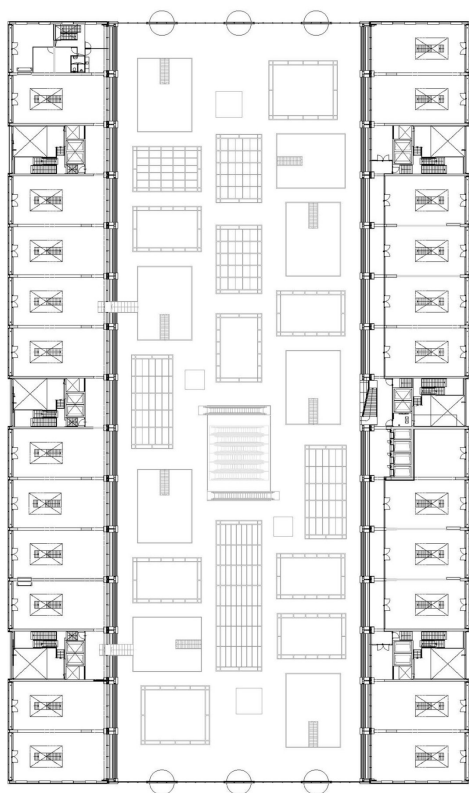
Dimensions

Largeur: 70 m
 Longueur: 100 m
 Étages: 12
 Hauteur: 40 m

82 MVRDV, Markthal, consulté le 2 janvier 2020



46 | 1:1000
Coupe transversale



47 | 1:1000
Plan 4^{ème} étage

Comme dernière analogie proposée, je souhaite parler du **Centquatre** à Paris. Ce complexe est en fait celui de l'ancien Service municipal des pompes funèbres. Lors d'une initiative de réhabilitation du site lancée en 2003 par la ville, l'Atelier Novembre proposa dans son projet de conserver l'ensemble des bâtiments et leurs structures d'époque de grande envergure.⁸³ Le site comprend deux bâtiments principaux, tous deux équipés d'une verrière. Dans l'espace les séparant se trouve une petite place à ciel ouvert. Le site a la particularité d'être connecté à deux rues, chacune donnant sur un des côtés du pâté de maisons. Les architectes ont profité de cet avantage pour attribuer à leur projet une fonction de circulation bienvenue dans le quartier. Les espaces centraux sont intelligemment laissés vides, libres d'appropriation pour les usagers. Tous les programmes sont décalés sur les côtés et en sous-sol. Cet ensemble de bâtiment n'a pas été associé à un passage. Il était simplement pensé de manière rationnel afin de mener à bien les anciennes activités du complexe. Après transformation, le 104 rue d'Aubervilliers connut un grand succès et devint un pôle culturel et artistique parisien. Le projet se dote de plusieurs avantages attribués d'antan aux passages; espace public protégé des intempéries, diversité des programmes alors distribués horizontalement et facilement accessibles, nouvelle possibilité de transit. Sans comprendre une seule boutique, le « passage » du Centquatre se voit animé par toute une population contemporaine.



48 | Atelier Novembre, Centquatre, Paris, 2008

Ville: Paris
Architecte: Atelier
Novembre
Année: 2008
Statut: Réalisé
Investisseurs: ville de
Paris

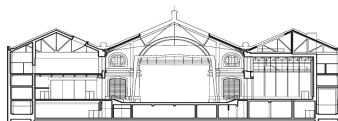
Programmes

Plateaux artistiques
Salles de spectacles
Commerces
Locaux d'exposition
Espaces événementiels
Parking

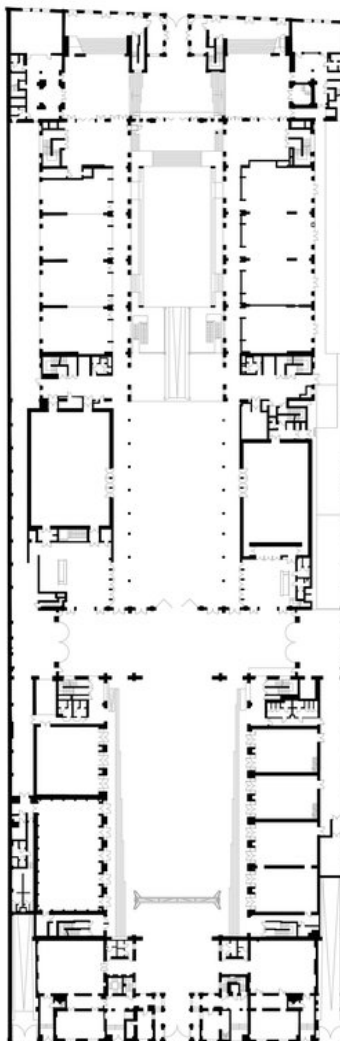
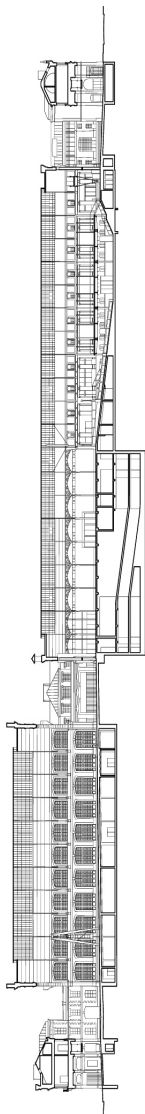
Dimensions

Largeur: 20 à 30 m
Longueur totale: 220 m
Étages: 2
Hauteur: 15 m

83 Atelier Novembre, 104: reconversion des anciennes pompes funèbres de Paris en centre de création artistique, le 104, 2009, p.28



49 | 1:1500
Coupe transversale



50 | 1:1500
Coupe longitudinale

51 | 1:1500 Plan rez

Conclusion

Les passages exposés au long de cet énoncé ont mis en évidence une nouvelle voie d'organisation spatiale. En suivant des principes de mixité programmatique et fonctionnelle, ces constructions ont connu une réussite économique, mais aussi sociale car elles ont été appréciées en tant que lieu public, lieu d'échange et de rencontres. Elles se sont parfois heurtées aux limites ségrégant l'usage public du privé. Observer cette confrontation permet l'expérimentation du thème de la mixité. Les difficultés sont souvent dues aux nécessités du programme d'habitation, mais l'habitation mise au service de l'espace public façonne l'environnement urbain.

Sans affirmer explicitement un renouveau du type architectural, les analogies mentionnées permettent d'élargir le concept du passage à certaines réalisations récentes. Ces exemples démontrent certains mérites considérables de la forme du passage : la mixité programmatique par l'organisation horizontale, linéaire et continue des espaces constitue un modèle efficace capable de répondre aux enjeux contemporains. L'éclairage zénithal est bienvenu dans les fabriques, mais aussi dans les musées et autres lieux culturels. La possibilité de circulation piétonne ou autre forme de mobilité douce répond aux volontés de changement dans les modes de transport.⁸⁴

84 Guide de recommandations de la mobilité douce n° 14, OFROU, Mobilité piétonne Suisse, 2015

De manière générale, la rue publique a de nos jours perdu son rôle social au profit d'une mobilité plus rapide. Cette forte croissance de la capacité à se déplacer a permis aux citadins de s'affranchir des problèmes engendrés par la distance. L'organisation spatiale des villes s'est vue révolutionnée par les technologies de la mobilité, favorisant une expansion des zones urbaines. Dans un souci environnemental, mais aussi de lutte contre la congestion du système routier, une densification réfléchie est à nouveau souhaitée. Les passages étaient le dispositif d'une densification ultime permettant de créer de la richesse dans les derniers espaces disponibles à l'intérieur des îlots bâtis. D'une volonté spéculative, un nouveau type architectural est né. Intégrant les innovations industrielles, les passages ont révolutionné la façon de se déplacer, d'acheter et de socialiser. Éclairées naturellement et pourtant à l'abri des intempéries et de la circulation automobile, les rues couvertes ont offert un nouvel espace public à ceux qui les parcourent. Il s'agissait de motiver la consommation par la beauté, de mettre l'architecture au service du capitalisme, non pas en réduisant les coûts et les moyens mis en oeuvre, mais au contraire, en misant généreusement sur les qualités spatiales pour envoûter l'acheteur. Bien que lucratifs, les galeries et passages ont gardé un côté humaniste et une certaine neutralité d'usage par une appropriation flexible du lieu. La volonté spéculative des propriétaires laissait encore une liberté au passant. Geist disait: « À l'attrait de la proximité de tous les commerces de détail s'ajoutent la possibilité de regarder les vitrines tranquillement et les amusements et divertissements qui font du passage un centre de la vie sociale ».⁸⁵

Ceci était le rôle du passage d'une autre époque, à l'ère du capitalisme florissant. Alors qu'en est-il aujourd'hui ? Les inventions qui ont vu le jour au sein des passages ont probablement perduré, évoluant au fil des progrès technologiques et des courants architecturaux successifs pour n'apparaître plus que dans une forme organisationnelle et fonctionnelle, séparées à jamais du caractère festif d'autrefois. Sous un masque d'innovation, les shopping center sont encore

85 J.F. Geist, *Le passage, un type architectural du XIX^e siècle*, 1982, p.79

composés de galeries. Certains bureaux et immeubles d'habitation récents possèdent toujours un espace central couvert d'une verrière.

Pour conclure, je souhaite revenir sur les analogies susmentionnées. Elles intègrent des réunions de programmes et des modes de vie nouveaux. L'immeuble d'habitation de Sauvage offre la possibilité d'une activité sportive en son cœur. L'espace couvert à Rotterdam fait revivre un modèle de marché alimentaire traditionnel à nouveau en vogue. Le Centquatre propose d'utiliser son terrain comme raccourci tout en favorisant l'éclosion d'événements culturels.

En s'inspirant de ces modèles, peut-on imaginer un passage axé sur des programmes autres que commerciaux ainsi qu'un réintérêt à la vie sociale dans l'espace public ? Quel espace public est aujourd'hui encore offert par les acteurs du développement urbain ? En comparaison aux riches propriétaires romains, habitant les *domus*, et à la bourgeoisie parisienne, instigatrice des passages, avons-nous perdu un certain bon sens de construction urbaine humaniste ? Ce sont sur ces questions que je souhaite achever mon énoncé, en ouvrant des perspectives sur un futur projet de Master. L'archétype du passage avait la qualité honorable de générer un espace d'utilité publique supplémentaire dans la ville et, par ailleurs, un espace de la plus grande qualité qu'il soit en terme d'architecture.

*« Le passage, créé au XIX^e siècle comme système de libre communication n'interférant pas avec le système de circulation, pourrait, libéré du vice de la spéculation privée, redevenir un élément de l'organisation urbaine ».*⁸⁶ (GEIST 1982)

BIBLIOGRAPHIE

BENJAMIN Walter, *Paris, capitale du XIX^e siècle: le livre des passages*, 3^e éd., Paris, Les Éd. du Cerf, 2002.

CULOT Maurice, DESMOULINS Christine et Atelier Novembre (éd.), *104: reconversion des anciennes pompes funèbres de Paris en centre de création artistique, le 104*, Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne, 2009.

GARCEZ Cristina et MANGIN David (éd.), *Du Far West à la ville: l'urbanisme commercial en questions*, Marseille, Parenthèses, 2014.

GEIST Johann Friedrich, *Le passage un type architectural du XIX^e siècle*, Liège, Pierre Mardaga éditeur, 1989.

KOOLHAAS Rem, *Junkspace: repenser radicalement l'espace urbain*, Paris, Payot & Rivages, 2011.

_____, *New York délire: un manifeste rétroactif pour Manhattan*, Marseille, Parenthèses, 2011.

_____, *Mutations*, Barcelona, Actar, 2000.

LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes: suivi de Entretien avec les étudiants des écoles d'architecture*, Paris, Editions Points, 2016.

_____, *Vers une architecture*, Paris, Flammarion, 2016.

LEVY Jacques (éd.), *The city: critical essays in human geography*, Aldershot, Ashgate, 2008.

LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Belin, 2013.

LUCAN Jacques, *Précisions sur un état présent de l'architecture*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2016.

_____, *Où va la ville aujourd'hui? Formes urbaines et mixités*, Paris, Éditions de la Villette, 2012.

_____, *Composition, non-composition: architecture et théories, XIX^e - XX^e siècles*, 1. éd., réimpr., Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2010.

MALFROY Sylvain, *Un modèle de passage piétonnier : les galeries du commerce à Lausanne (1909)*, 1977. En ligne: <https://doi.org>

MIALET Frédéric, *Mixité fonctionnelle et flexibilité programmatique*, Paris, Plan Urbanisme Construction Architecture PUCA, 2011.

MINNAERT Jean-Baptiste, *Henri Sauvage*, Gollion, Infolio, 2011.

MONCAN Patrice de, *Les passages couverts en Europe*, Paris, Ed. du Mécène, 2003.

_____, *Les passages couverts de Paris*, Paris, Les Editions du Mécène, 1995.

PELLETIER André, *L'urbanisme romain sous l'Empire*, Paris, Picard, 1982.

VENTURI Robert, *De l'ambiguïté en architecture*, Paris, Dunod, 1999.

VENTURI Robert, BROWN Denise Scott et IZENOUR Steven, *L'enseignement de Las Vegas*, Wavre, Mardaga, 2017.

WEHRLE Cédric, *Dépasser l'autoroute*, énoncé théorique, Lausanne, 2019. En ligne: <https://archivesma.epfl.ch/2019>.

NEUMANN Stan et COPANS Richard, *La Galleria Umberto I*, film documentaire, Arte Distribution, 2016.

BAILLOT Marion et LEISINK Claire, *Les passages de Paris*, film documentaire, France TV5, 2016.

Utiliser le potentiel de densification du milieu bâti: une des thématiques clés du développement territorial, <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques>, 2013, consulté le 2 décembre 2019.

L'Histoire de Volubilis, <http://volubilis.ma/fr/lhistoire-de-volubilis>, consulté le 4 décembre 2019.

MVRDV - Markthal, <https://www.mvrdv.nl/projects/115/markthal>, consulté le 2 janvier 2020.

SOURCES DES ILLUSTRATIONS

| 1 | Le Corbusier, projet Viaduc-habitation. En ligne: [pinterest.com](https://www.pinterest.com) | 2 | William Robinson Leig, New York futuriste. En ligne: [pinterest.com](https://www.pinterest.com) | 3 | Cedric Price, The City as an Egg. En ligne: [pinterest.com](https://www.pinterest.com) | 4 | Volubilis. En ligne: whc.unesco.org | 5 | Bazar d'Ispahan. En ligne: [pinterest.com](https://www.pinterest.com) | 6 | Galeries de Bois. Publication: J.F. Geist | 7 | City of London Arcade. Publication: J.F. Geist | 8 | Joseph Paxton, Crystal Palace. En ligne: urbannext.net | 9 | Plan de situation, Panoramas, Jouffroy, Verdeau. Publication: J.F. Geist | 10 | Plan, Panoramas. Publication: J.F. Geist | 11 | Plan de situation, Vivienne, Colbert. Publication: J.F. Geist | 12 | Plans, Vivienne, Colbert. Publication: J.F. Geist | 13 | Plan de situation, Saint-Hubert. Publication: J.F. Geist | 14 | Plan 0, Saint-Hubert. Publication: J.F. Geist | 15 | Plan 1, Saint-Hubert. Publication: J.F. Geist | 16 | Plan de situation, El Tergesteo. Publication: J.F. Geist | 17 | Plan 0, El Tergesteo. Publication: J.F. Geist | 18 | Plan 1, El Tergesteo. Publication: J.F. Geist | 19 | Plan de situation, Vittorio Emanuele II. Publication: J.F. Geist | 20 | Plan contexte, Vittorio Emanuele II. Publication: J.F. Geist | 21 | Plan axe, Vittorio Emanuele II. Publication: J.F. Geist | 22 | Plan 0, Vittorio Emanuele II. Publication: J.F. Geist | 23 | Coupe longitudinale, du Commerce. En ligne: | 24 | Plan 0, du Commerce. En ligne: doi.org | 25 | Plan 3, du Commerce. En ligne: doi.org | 26 | Coupe transversale, du Commerce. En ligne: doi.org | 27 | Starrett & Van Vleck, Downtown Athletic Club. Publication: R. Koolhaas | 28 | Jacques Adrien Lavielle, Les cinq étages du monde parisien dans un immeuble des boulevards. En ligne: [pinterest.com](https://www.pinterest.com) | 29 | Plan passage, redessin à partir de, Vittorio Emanuele II. Publication: J.F. Geist | 30 | Plan

cours, redessin à partir de, Galleria Vittorio Emanuele II. Publication: J.F. Geist | 31 | Plan limites, redessin à partir de, Galeries Saint-Hubert. Publication: J.F. Geist | 32 | Plan façade, redessin à partir de, Galeries Saint-Hubert. Publication: J.F. Geist | 33 | Plan partitions, redessin à partir de, Galeries Saint-Hubert. Publication: J.F. Geist | 34 | du Caire. En ligne: passagecaire.canalblog.com | 35 | Vittorio Emanuele II. En ligne: pinterest.com | 36 | Plan, Projet Edimbourg. Publication: J.F. Geist | 37 | Principal, redessin à partir de, El Tergesteo. Publication: J.F. Geist | 38 | Secondaire, redessin à partir de, El Tergesteo. Publication: J.F. Geist | 39 | Coupe, redessin à partir de, Colbert. Publication: J.F. Geist | 40 | Coupe, redessin à partir de, Vittorio Emanuele. Publication: J.F. Geist | 41 | Rem Koolhaas, Bar à huîtres. Publication: R. Koolhaas | 42 | Charles Fourier, Phalanstère. En ligne: fr.wikipedia.org | 43 | Immeuble autoroute, Henri Sauvage. Publication: Henri Sauvage | 44 | Coupe, Piscine des Amiraux. Publication: Henri Sauvage | 45 | Plan 3, Piscine des Amiraux. Publication: Henri Sauvage | 46 | Coupe, Markthal. En ligne: archdaily.com | 47 | Plan 0, Markthal. En ligne: archdaily.com | 48 | Photo, Centquatre. En ligne: novembre-architecture.com | 49 | Coupe transversale, Centquatre. En ligne: novembre-architecture.com | 50 | Coupe longitudinale, Centquatre. En ligne: novembre-architecture.com | 51 | Plan rez, Centquatre. En ligne: novembre-architecture.com

Achevé d'imprimer en janvier 2020
par la Repro, EPFL
CH-1015 Lausanne

