

# 01/05 steeldoc

Espaces de transit



## Passages – flâneries sous un ciel de verre

Axel Simon

**Espaces de transit : les aéroports relient des pays et des continents, les gares permettent aux villes de se joindre, et les passages conduisent d'une rue à l'autre. Pourtant, à la différence des deux premiers, un passage ne sert pas au stationnement temporaire de véhicules – il est le lieu même du mouvement. Voici un abrégé de l'histoire mouvementée de ce type d'ouvrages.**

Le passage – ou galerie marchande – recouvert de verre et menant à travers un groupe de maisons est simplement un espace de transit. Déjà ce nom évoque de multiples associations qui ne se limitent pas à la seule architecture : traversée, croisière, voyage, une figure mélodique, un bout de texte tiré d'une oeuvre littéraire, le mouvement d'une constellation à travers le méridien – un passage a toujours quelque chose à faire avec le mouvement. L'étymologie du terme est révélatrice : «passage» vient du latin «passus» qui veut dire «pas».

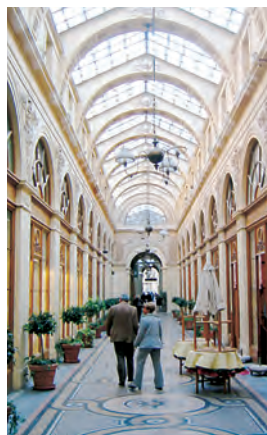
Il n'est dès lors pas étonnant que les passages aient suscité l'intérêt des écrivains et des philosophes, plus que tout autre type de constructions. Le passage est l'oeuvre par excellence du XIXe siècle, peut-être aussi parce que – du moins sous sa forme originelle – il a décliné avec ce dernier. Partant des passages, Walter Benjamin voulait dresser le portrait du XIXe siècle. Dans le fragment qu'il nous a laissé après sa mort volontaire, il écrit à leur sujet : «ils révèlent ce que l'époque est devenue et ce qu'elle deviendra encore».

Le début de l'ère des passages est lié à un mouvement d'une autre nature : c'est dans les couloirs du Palais Royal qu'a retenti l'appel à l'assaut de la Bastille, soit à proximité immédiate du premier passage parisien, les Galeries des Bois. Ceci n'est pas un hasard : le Palais Royal était le premier espace urbain public préservé du trafic frénétique des carrosses et des cavaliers ainsi que de la saleté et des immondices des rues étroites de l'époque – promenade et marché de luxe,

lieu de l'agitation et des divertissements à la fois. La Révolution française a libéré la couche sociale qui allait bientôt peupler les passages créés autour du Palais Royal : la bourgeoisie. En 1799, l'expédition de Bonaparte en Egypte n'a pas seulement apporté, aux Parisiens, la mode égyptienne mais également l'adoption du bazar oriental. Dans les passages, les boutiques se succèdent, le passant se trouve à l'extérieur mais aussi à l'intérieur, il peut observer les étals sans être gêné par les intempéries et sentir en même temps l'anonymat protecteur de la rue.

Pour créer cette illusion, on a utilisé des moyens rencontrés dans presque tous les passages : une liaison entre deux rues animées, un accès sans seuil, autant que possible, pour permettre la fusion entre l'espace des rues et celui du passage, et l'expression architecturale d'une atmosphère d'extérieur à l'intérieur du passage au moyen de façades de maisons et d'un toit aussi transparent que possible, tel une peau. Comme dans le cas des gares et des grandes halles du XIXe siècle, on rencontre ici un mélange étonnant d'éclectisme architectonique et de sobriété ingénieuse. En effet, on ne considérait pas les fins éléments de fer et de verre comme des oeuvres d'art mais simplement sous l'angle utilitaire. Ainsi, Manfred Sack pouvait l'écrire : «le fer froid donnait des frissons aux âmes». Illusion et réalité se mélangeaient dans ces espaces recouverts de verre du commerce et de l'activité sociale. Leur particularité est, comme l'écrivait Siegfried Kracauer : «d'être des lieux de passage traversant la vie bourgeoise, logée à leurs débouchés et au-dessus d'eux» – donc des espaces de transit.

Aussi poétiques que ces passages aient pu paraître à certains de leurs contemporains, comme encore à nous, ils étaient les purs produits du capitalisme naissant, le «premier fruit de la spéculation mercantile», comme remarquait un guide touristique de Paris en



Dans les passages, les boutiques se succèdent, le passant peut observer les étals sans être gêné par les intempéries et sentir en même temps l'anonymat de la rue. Ici : la Galerie Colbert.

1815 déjà. Grâce à l'aménagement de ces passages, la spéculation foncière a pu s'étendre sur des arrières-cours jusqu'alors inexploitées. La floraison des passages parisiens a commencé après 1850. Ils poussaient comme des champignons, ils apportaient de nouveaux revenus, ils raccordaient des vieux quartiers sans devoir montrer les immeubles délabrés et couvraient les besoins financiers de l'Etat privatisant de plus en plus de terrains de sa capitale. Ce marché foncier ainsi que la bourse naissante étaient à l'origine de ces premiers centres du commerce de détail et des articles de luxe.

En 1850, Ludwig Börne, un émigré allemand, a trouvé ces mots enthousiastes pour la nouvelle Galerie d'Orléans : «Elle est large et couverte d'un ciel de verre. Les rues en verre, que nous avons pu voir il y a quelques années et qui nous plaisaient tant, sont, en comparaison, des caves lugubres ou des vils galetas. Elle est une vaste salle des miracles digne de ce peuple de magiciens.» Désormais, les passages étaient en vogue. Grâce à des méthodes de fabrication nouvelles, la portée des toits en verre avec leur ossature gracieuse en fer augmentait, la forme des toits devenait plus variée, les passages devenaient plus larges, plus hauts et plus luxueux. Ils étaient éclairés au gaz à une époque où les rues étaient encore laissées dans l'obscurité. Munis de sols en marbre, de miroirs, de décorations dorées et des premiers panneaux publicitaires, ils étaient devenus le support de la vie publique, la scène d'une société nouvelle née de la fusion de couches auparavant strictement séparées.

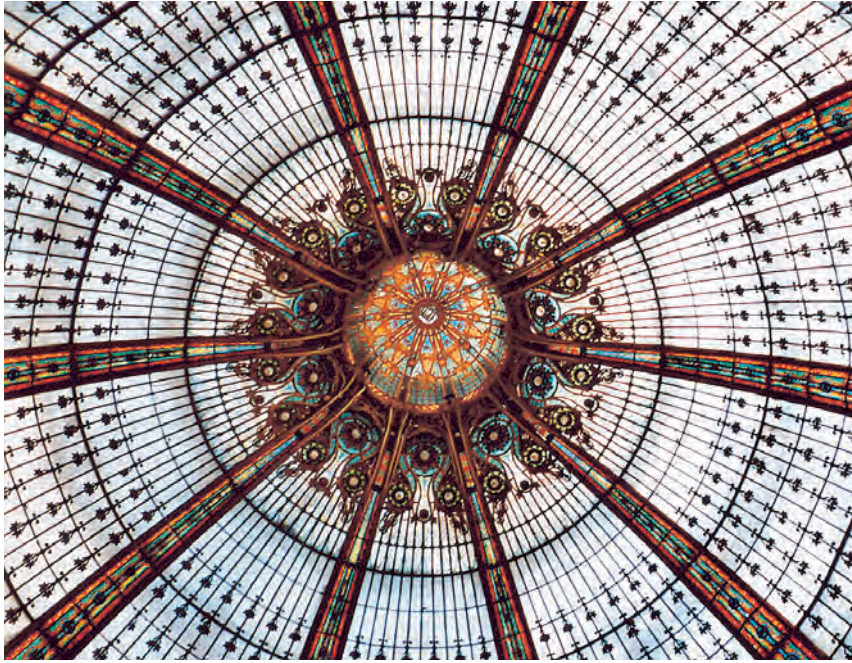
Mais beaucoup de lumière jette aussi beaucoup d'ombre. Un passage pouvait devenir le lieu d'habitation et de promenade préféré pour le poète Heinrich Heine. Mais dans les romans d'Emile Zola ou d'Honoré de Balzac, il pouvait également devenir le sombre théâtre de tragédies sociales. Alors qu'à Paris commençait bientôt le déclin des passages, pour les hommes de



La coupole centrale en verre de la Galleria Vittorio Emanuele II à Milan affiche exactement les dimensions de celle de Saint-Pierre de Rome.



Avec ses aménagements luxueux, la Galleria Vittorio Emanuele II à Milan reflétait en 1867 les ambitions de l'Italie unifiée – encore aujourd'hui, la garde y ajoute une note de patriotisme.

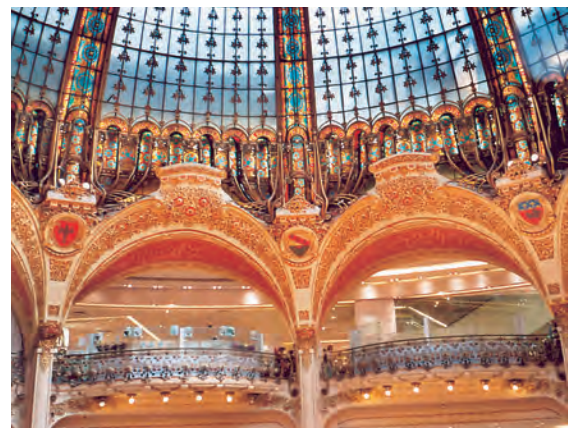


Décoration luxueuse de la coupole vitrée de la Galerie Lafayette à Paris.

lettres le «ciel de verre» devenait une «galerie de taupes» et le «palais de cristal» un «cercueil de verre». Les premiers passages disparurent rapidement car ils ne répondaient plus aux exigences des flâneurs. Ou simplement parce qu'ils se trouvaient au mauvais endroit. A Paris, cela s'appelait «rive gauche» – loin des centres du luxe et de la mode, les passages menaient une existence d'ombre – ce qui est souvent encore le cas aujourd'hui.

Au milieu du XIXe siècle, le baron Haussmann a doté Paris de boulevards élégants, et ses rues de trottoirs et de canalisations. A la même époque, un nouveau type de bâtiments a fait son apparition, reléguant les passages au second plan : le premier grand magasin, «Le Bon Marché», a ouvert ses portes en 1852. Si les passages étaient l'expression de l'émancipation de la bourgeoisie après la Révolution, les grands magasins sont celle de l'industrialisation, de la production et de la consommation de masse. Le commerce a subi une mutation, de même que les locaux qui lui étaient consacrés. D'immenses coupoles vitrées ont remplacé les toits à deux pans ou en voûte des passages et de vastes étages donnaient par leurs balcons sur un espace central. Pour Benjamin, les grands magasins étaient «la dernière conquête du flâneur. D'abord, la rue devenait son intérieur, puis, cet intérieur devenait pour lui la rue, il déambulait à travers le labyrinthe des marchandises comme jadis à travers celui de la ville.» Le mouvement, élément constitutif des passages, creusait à présent leur tombe : le chemin de fer a doté les marchandises et les acheteurs d'une grande mobilité, a permis une circulation rapide et des transactions à travers le monde. Le flâneur est devenu consommateur.

Pourtant, alors qu'à Paris, les passages entamaient leur déclin, ils jouissaient, dans d'autres pays, d'un renouveau – comme symboles nationaux. Ainsi, en 1873, la



D'immenses coupoles vitrées ont remplacé les toits des passages, ici : la Galerie Lafayette à Paris.

magnificence de la Kaisergalerie de Berlin témoignait de la fierté de la nouvelle métropole allemande du commerce et de la politique. Six années auparavant s'était ouverte à Milan la Galleria Vittorio Emanuele II avec une croisée des passages dont les dimensions dépassaient de loin celles des galeries marchandes alors connues. Avec ses aménagements luxueux, elle reflétait les ambitions de l'Italie unifiée – avec un coup de griffe dans la direction du Vatican : la coupole centrale en verre affiche exactement les dimensions de celle de Saint-Pierre de Rome. Un tel espace n'est plus tributaire des aléas de passants à la recherche d'un raccourci, il constitue en lui-même un événement suffisant pour attirer du monde. La motivation qui a conduit à ce sommet du développement des passages procédait, elle-même, moins d'un mouvement social que d'une impulsion : la naissance d'une nation.

Les modernes du XXe siècle avaient peu d'affection pour les passages. Il a fallu attendre les années 80 pour qu'on les redécouvre et qu'on assiste alors à une véritable renaissance des passages : beaucoup d'anciens passages ont été soigneusement restaurés, et encore davantage ont été nouvellement créés. On a essayé, avec plus ou moins de bonheur, de transposer le principe des passages par des moyens et des taux de rendement actuels. Quant au ciel de verre, il fallait y croire. Ce n'est toutefois pas un hasard si nombre de nouveaux «passages» se trouvent à des endroits liés aux transports : dans les gares ou les aéroports. Ils tirent profit des cheminements obligés – le Shop-Ville de la gare centrale de Zurich enregistre le plus fort rendement par mètre carré en Suisse. Ce centre commercial souterrain, aménagé en 1970 déjà, a été récemment transformé pour l'adapter aux exigences actuelles : ceux qui veulent se rendre de la Bahnhofstrasse à la gare doivent nécessairement l'emprunter. D'autres passages dont l'emplacement est moins favorable connaissent aujourd'hui souvent des difficultés pour con-

server leurs locataires – trop peu d'acheteurs potentiels s'aventurent dans leur halles et couloirs plus ou moins accueillants.

Le mall, ce rejeton tardif des galeries marchandes, érigé devant la porte des villes, a trouvé sa propre solution à cette carence de passage : il attire les passants des agglomérations, devenus entre-temps des automobilistes, vers des terrains bon marché pour déployer son spectacle spatial. Ici, l'espace des illusions de jadis trouve une nouvelle naissance comme le lieu des événements et des animations. Les toits en verre des malls ne paraissent pas avoir, aujourd'hui, de limitations techniques, mais seulement des restrictions dues à la police du feu. L'espace qu'ils recouvrent doit inciter le visiteur à l'achat et à la consommation. Il est inondé d'une «musique» et deux «aimants» opposés – le plus souvent un grand magasin vaste et un temple du fast-food – l'entraînement, apparemment sans le vouloir, à travers les promenoirs à étages multiples. Ce n'est pas par hasard que le cinéaste A. Romero a choisi, en 1977, un des premiers shopping malls pour y tourner son premier film de zombie. Ici se vérifie tardivement ce que R. M. Schaper écrivit après 1900 sur les passages. Sur ceux-ci, «on peut étudier le vieillissement physiognomonique des modernes : là où l'architecture, avec le fer et le verre, entreprend les premiers essais dans la direction d'une sociabilité démocratique, on ne voit à présent que des chemins qui mènent vers un passé que le progrès croyait avoir dépassé.»

Pourtant, nombre d'exemples dans les centres de ville permettent d'espérer : ils entretiennent la vie urbaine, dans la mesure où ils accompagnent et concentrent le mouvement pendulaire des citoyens. Ils offrent – souvent de façon peu spectaculaire – des espaces de la vie quotidienne où l'événement est offert par les gens et leurs déplacements. Comme sous le ciel de verre, il y a 200 ans.



Les stands luxueux de la Galerie Lafayette à Paris ne rappellent guère leur origine lointaine de bazar oriental.

# Impressum

steeldoc 01/05, mars 2005  
Construire en acier  
Documentation du Centre suisse de la construction métallique

Editeur :  
SZS Centre suisse de la construction métallique, Zurich  
Evelyn C. Frisch, Directrice

Conception graphique :  
Gabriele Fackler, Reflexivity AG, Zurich

Rédaction et layout :  
Evelyn C. Frisch, Zurich

Textes :  
Evelyn C. Frisch (ef)  
Axel Simon (Essai)

Traduction française:  
Pierre Boskovitz, Sainte-Croix

Photos :  
Titre : Ralph Bensberg (bild@bensberg.ch)  
Essai : Axel Simon (p. 4), Pierre Boskovitz  
Airsider Center : Ralph Bensberg  
Passerelle Bâle : Ruedi Walti  
Aménagement Chiasso : Enrico Cano, Como

Sources :  
Les plans et informations sur les projets nous parviennent des  
planificateurs.

Administration :  
Andreas Hartmann, SZS

Impression :  
Kalt-Zehnder-Druck AG, Zoug

ISSN 0255-3104

Abonnement annuel CHF 40.–  
Numéros isolés CHF 15.–  
Changement de tarif réservé

Construire en acier / steeldoc® est la documentation d'architecture du SZS Centre suisse de la construction métallique et paraît quatre fois par an en allemand et en français. Les membres du SZS reçoivent l'abonnement ainsi que les informations techniques du SZS gratuitement.

Toute publication des ouvrages implique l'accord des architectes, le droit d'auteur des photos est réservé aux photographes. Une reproduction et la traduction même partielle de cette édition n'est autorisée qu'avec l'autorisation écrite de l'éditeur et l'indication de la source.