

La ville à l'essai ?

**Potentiels des expérimentations pour la
transformation sociale et écologique des
espaces publics en France et en Allemagne**

Auteurs

**Thomas Spinrath
Arthur Frantz
Julia Plessing**

Potsdam
Juin 2025

RIFS Study

Résumé

Le dérèglement climatique et les évolutions socio-économiques imposent de repenser les espaces publics urbains pour plus de mobilités actives, d'espaces verts et de convivialité. Les collectivités locales se heurtent jusqu'à présent à la difficulté d'opérer ces transformations avec la rapidité et la flexibilité nécessaires. Dans ce contexte, les approches expérimentales, comme l'urbanisme transitoire, suscitent un intérêt croissant. À partir de quatre projets en France et en Allemagne, le Forum pour l'avenir franco-allemand analyse dans quelle mesure les expérimentations peuvent accélérer les réaménagements durables de l'espace public, favoriser leur appropriation par les citoyens et renforcer les possibilités d'adaptation des solutions proposées. Pour exploiter pleinement ces potentiels, les administrations doivent être prêtes à fonctionner de manière plus souple et audacieuse. Les gouvernements nationaux peuvent les y aider en mettant en place des conditions plus favorables.

Summary

Climate change and socio-economic developments require a rethinking of public spaces in urban areas: more urban greenery, more space for active mobility, more communal spaces. Local authorities have found it difficult so far to quickly and flexibly implement the necessary changes. Against this backdrop, experimental solutions of urban development, such as Pop-Ups are gaining increasing attention. Using four case studies from Germany and France, the Franco-German Forum for the Future analyses the extent to which experimental solutions help to accelerate urban development, promote the appropriation of public spaces by the population and increase the adaptability of spatial design. These potentials certainly exist. Yet, administrative processes need to become more flexible and daring. The national governments in Germany and France could create better framework conditions for municipalities to do this.

Remarque

Le Ministère fédéral de la Recherche, de la Technologie et de l'Espace soutient le Forum pour l'avenir franco-allemand dans le cadre de la stratégie gouvernementale « Recherche pour la durabilité » (FONA) axée prioritairement sur la recherche sociale et écologique – n° de référence 01US2001. Le contenu de cette publication n'engage que ses auteurs.

With funding from the:



Remerciements

Les auteurs souhaitent remercier chaleureusement les participants aux échanges franco-allemands organisés et animés par le Forum pour l'avenir, qui ont alimenté les réflexions autour de cette étude. Un grand merci également à Anaïs Picart pour sa contribution au cadrage intellectuel et son soutien aux recherches, à Aurélie Marsano pour son appui ainsi qu'à Marie Millot-Courtois pour sa relecture attentive.

Sommaire

1 INTRODUCTION	4
2 L'EXPERIMENTATION EN PRATIQUE : QUATRE PROJETS EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE	7
2.1 Berlin, coronapistes – des pistes cyclables tracées du jour au lendemain	9
2.2 La Roche-sur-Yon, rue Clémenceau – un laboratoire à ciel ouvert redonne des couleurs au centre-ville	11
2.3 Munich, Grünspitz – un « salon élargi » à destination de tous apparaît sur la carte de façon participative	13
2.4 Rouen, rue Jeanne d'Arc – les piétons invités à prendre leur place dans la ville	15
3 ANALYSE : LES POTENTIELS DE L'EXPERIMENTATION POUR LA TRANSFORMATION DES ESPACES PUBLICS	17
3.1 Accélération des transformations de l'espace public	17
3.2 Appropriation citoyenne des projets	19
3.3 Possibilités d'adaptation	22
4 DISCUSSION : SOUS QUELLES CONDITIONS LES COLLECTIVITES PEUVENT-ELLES ETRE CAPABLES D'EXPERIMENTER ?	25
4.1 S'octroyer un droit à l'erreur	26
4.2 Mobiliser audacieusement les marges de manœuvre	26
4.3 Renforcer la capacité de mise en réseau	27
4.4 Une agilité renforcée pour les administrations qui expérimentent ?	29
4.5 Recommandations à destination des gouvernements	30
5 CONCLUSION	32
Tableau récapitulatif des entretiens	34
Tableau récapitulatif des dialogues	35
Bibliographie	36
Auteurs	41

1 Introduction

Berlin, arrondissement de Kreuzberg, un petit matin d'avril 2020 : à partir de 6h30, environ 130 personnes vêtues de gilets de sécurité se rassemblent au Kottbusser Damm, un axe majeur du quartier, pour tracer une piste cyclable provisoire avec des bandes jaunes sur environ 1,5 kilomètre. Dans ce but, la mairie de Friedrichshain-Kreuzberg avait convoqué différents acteurs de l'arrondissement, notamment une entreprise de construction, le service municipal d'entretien des espaces verts et le service municipal d'ordre public. Berlin a été la première ville d'Europe où, pendant la pandémie de Covid-19, un total de 27 kilomètres de nouvelles pistes cyclables provisoires sont apparues presque du jour au lendemain – les fameuses coronapistes¹. De nombreuses villes européennes ont suivi cet exemple. À Paris, 50 kilomètres de pistes cyclables provisoires ont ainsi vu le jour en 2020 (Deutsche Umwelthilfe 2021b). Les municipalités ont perçu le potentiel du moment : grâce à une interprétation créative des règles et procédures existantes ainsi qu'à un passage en « mode commando² » (BER 03)³, les administrations ont réussi à adapter rapidement les espaces publics à la situation de crise.

La nécessité de repenser l'affectation et l'aménagement des espaces publics ne date toutefois pas de la pandémie de Covid-19. Face à la pollution aux particules fines, à l'intensification du dérèglement climatique et au risque de dévitalisation des centres-villes, les villes doivent avancer vers de nouveaux modèles durables sur le plan écologique et social. Cette tendance est affirmée par un nombre croissant d'accords internationaux, comme le Nouvel Agenda Urbain des Nations Unies (2017) et la Nouvelle Charte de Leipzig de l'Union européenne (2020). Parmi les défis concrets auxquels les villes doivent répondre, l'importance des surfaces dédiées à la voiture ainsi que la vulnérabilité aux phénomènes d'îlots de chaleur imposent d'augmenter la place dédiée aux espaces verts et à la mobilité active. Par ailleurs, pour contrer les effets sociaux et économiques de l'étalement urbain, les centres-villes doivent redevenir des lieux de rencontre et de convivialité (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2024 ; Cerema 2024 ; Forczek-Brataniec et Jamioł 2024 ; Jacobi et al. 2024).

Dans ce contexte, les municipalités doivent agir avec réactivité et flexibilité. Cependant, elles sont fortement freinées par les procédures classiques liées à des fonctionnements administratifs souvent rigides et caractérisés par une haute technicité : les processus de concertation et de décision sont longs, de sorte qu'il n'est pas rare, par exemple, que la planification d'une piste cyclable dure plusieurs années (Kerléo 2020 ; Kuscher 2023). Par ailleurs, la coopération entre les acteurs internes et externes à l'administration manque souvent de fluidité, empêchant de pouvoir intégrer rapidement les idées de la société civile, par exemple pour le réaménagement des espaces publics (Bierwirth 2021). De plus, les marges de manœuvre financières restreintes limitent la capacité d'initiative des collectivités (Schneidewind et al. 2020).

C'est pourquoi certaines collectivités se tournent vers des approches expérimentales, sous la forme de réaménagements progressifs et d'abord provisoires des espaces publics. Ce faisant, elles s'approprient des méthodes issues à l'origine d'initiatives informelles comme le *guerilla-gardening* (Nédélec 2017). Des expériences locales prometteuses dans les deux pays – comme les coronapistes à Berlin, parmi de nombreux autres exemples – démontrent le potentiel de pareilles expérimentations : elles accélèrent la transformation soutenable des espaces publics, encouragent la participation citoyenne sur la base de transformations concrètement visibles et restent adaptables en tenant compte des retours d'expérience. Ces expérimentations trouvent également un écho dans la recherche, qui se consacre de plus en plus aux potentiels de l'urbanisme temporaire et expérimental (Meinherz et al. 2023 ; Nédélec 2017), ce qui s'accompagne toutefois d'une « diversité opaque d'approches et de termes utilisés pour [les] décrire⁴ » (Glock 2024, p. 3).

Nous comprenons les expérimentations (en allemand *Experimentierlösungen*) comme des transformations légères et réversibles de l'espace public qui s'inscrivent dans la perspective d'une pérennisation au moyen d'une transformation progressive et itérative. Nous excluons donc explicitement de notre analyse les mesures prévues pour être démontées définitivement après un certain délai. Dans une première partie, nous

¹ En allemand, il est question de *Pop-up-Radwege*, un terme qui insiste sur la matérialité légère et réversible des aménagements cyclables tracés.

² « *Einsatzbetrieb* » (traduction par les auteurs)

³ Un tableau récapitulatif des entretiens et des codifications utilisées est à consulter en page 34.

⁴ « *undurchsichtige Vielfalt von Ansätzen und zu deren Beschreibung verwendeter Begriffe* » (traduction par les auteurs)

présentons quatre exemples concrets en France et en Allemagne correspondant à cette définition : les coronapistes à Berlin, la transformation d'une rue commerçante dans le centre-ville de La Roche-sur-Yon, un espace libre dédié à une utilisation collective à Munich et des marquages de rue créatifs dans le cadre de la création d'une zone de rencontre à Rouen. La diversité des cas étudiés est volontaire : elle vise à offrir des sources d'inspiration à d'autres collectivités et aux chercheurs.

En pratique, de nombreuses attentes et objectifs sont associés aux expérimentations en matière d'urbanisme (Meinherz et al. 2023). Dans ce cadre, nous souhaitons analyser plus en profondeur, dans une deuxième partie, trois potentiels associés à ce mode de conduite des transformations de l'espace public. Les questions centrales que nous posons sont les suivantes : Dans quelle mesure les expérimentations permettent-elles d'accélérer ces transformations ? Peuvent-elles favoriser une appropriation des projets par la population ? Et offrent-elles des possibilités d'adaptation aux impératifs climatiques et sociaux évolutifs au cours du temps ?

Au fil de notre analyse, nous sommes toujours revenus à la question des facteurs liés au fonctionnement de l'administration qui permettent la réussite des expérimentations, et des apprentissages que ces projets fournissent en vue de repenser les processus administratifs. Car, malgré leurs potentiels, les expérimentations restent marginales : leur mise en œuvre se heurte à de nombreux obstacles institutionnels et nécessiteraient un véritable changement de culture politique et administrative pour se diffuser largement. Une troisième partie de cette étude proposera donc une discussion autour de ces questions : Quelles conditions liées aux méthodes de travail dans l'administration sont nécessaires pour mettre en œuvre des transformations expérimentales de l'espace public ? Et, inversement, les expériences que les villes font en expérimentant peuvent-elles contribuer à ce que l'administration dans son ensemble travaille de manière plus agile ?

Ainsi, outre de nouvelles connaissances empiriques, cette étude peut également enrichir le discours académique sur les approches expérimentales en matière d'urbanisme et sur les structures administratives agiles. Enfin, la perspective binationale ouvre d'une part de nouvelles perspectives et inspirations issues de la pratique locale. D'autre part, elle offre la possibilité de comparer deux cadres structurels nationaux différents et de comprendre leur influence sur l'action locale.

Approche transdisciplinaire

Le focus thématique et la problématique de cette étude ont émergé dans le cadre du travail du Forum pour l'avenir sur l'urbanisme durable. Dans un premier temps, nous avons étudié les leviers et les défis des collectivités françaises et allemandes dans la mise en œuvre de projets d'aménagement urbain durable par le biais de recherches sur le terrain et de dialogues entre pairs. Sur la base des connaissances ainsi récoltées, nous avons élaboré, au cours d'un processus de sept mois, sept recommandations de politique publique à l'attention des gouvernements, en collaboration avec 50 experts de France et d'Allemagne issus de collectivités partenaires, de la société civile, de l'administration centrale et du monde scientifique. L'une des sept recommandations¹ formule des propositions d'action concrètes sur la manière de renforcer le cadre national en faveur des expérimentations dans les deux pays (→ encadré). En outre, une discussion autour des propositions contenues dans cette recommandation, conduite avec des chercheurs, des agents de collectivités et des organisations de la société civile lors de la conférence *Reallabor* à Dresde en avril 2024, a permis d'affiner notre définition et notre compréhension des expérimentations. Elle a également mis en évidence la nécessité de rendre les expériences pratiques locales plus accessibles aux autres collectivités conduisant de tels projets.

L'approche choisie ici est donc transdisciplinaire, en ce qu'elle se consacre à des questions ayant une grande pertinence pratique et qu'elle contribue aussi bien à enrichir les connaissances scientifiques qu'à accompagner la pratique par des procédés qui placent ces deux champs sur un pied d'égalité (Lang et al. 2012). La recherche transdisciplinaire est particulièrement adaptée pour orienter les responsables politiques dans la réponse à des défis socio-écologiques complexes (Renn 2021).

Nous avons ensuite sélectionné quatre expérimentations mises en œuvre récemment, afin de les analyser plus en profondeur individuellement et dans le cadre d'une mise en perspective comparée. Onze entretiens semi-structurés avec les responsables des projets

¹ Nos recommandations sont consultables sur notre site web : <https://forumpourlavenir.eu/redistribuer-utiliser-lespace-urbain>

constituent la base de cette analyse empirique. Les entretiens sont partiellement anonymes pour permettre une liberté de parole pour les personnes interrogées issues de l'administration. Nous avons également effectué plusieurs visites de terrain dans les deux villes allemandes.

SESSION DE TRAVAIL TRANSDISCIPLINAIRE FRANCO-ALLEMANDE



Lyon 2023 : Groupe de travail sur les expérimentations © Forum pour l'avenir franco-allemand

Notre recommandation de politique publique

Le Forum pour l'avenir recommande aux gouvernements de renforcer le cadre juridique permettant aux collectivités locales d'expérimenter et de les inciter à recourir plus largement à ces expérimentations.

→ <https://forumpourlavenir.eu/promouvoir-lexperimentation-solutions-transitoires-en-matiere-durbanisme>



2 L'expérimentation en pratique : quatre projets en France et en Allemagne

Urbanisme transitoire, urbanisme tactique, *Reallabore* (laboratoire en vie réelle), pop-up ou *Verkehrsversuche* (expérimentation routière)... La littérature fait état d'une grande diversité de termes et de concepts (Glock 2024 ; Meinherz et al. 2023 ; Horn 2022 ; Nédélec 2017), reflétant une nouvelle orientation en matière d'urbanisme face à des approches classiques dont les limites sont de plus en plus manifestes. Cette diversité indique également l'intérêt croissant du monde académique et des praticiens pour les expérimentations, qui ne sont toutefois pas encore répandues à grande échelle (Glock 2024). En comparant les contextes français et allemand, il est frappant de constater que certains termes se sont forgé une signification d'un côté ou de l'autre du Rhin, comme par exemple « *Reallabor* » en allemand ou « urbanisme transitoire » en français, sans trouver de traduction directe dans les débats de l'autre pays.

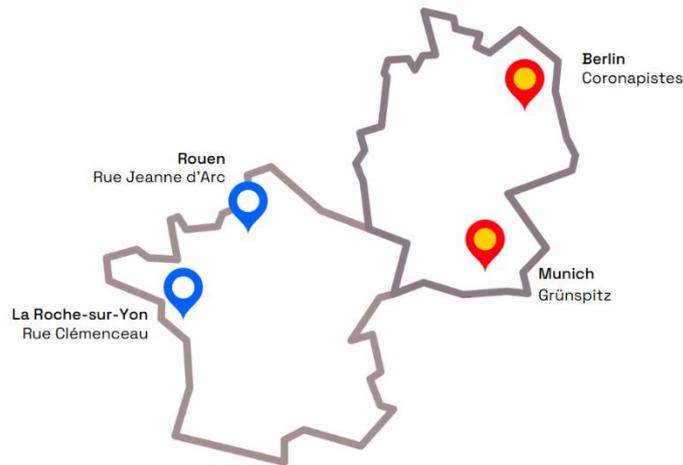
Sur la base d'échanges poussés avec des agents des collectivités en charge de l'urbanisme ainsi que des chercheurs, nous avons choisi d'employer le terme « expérimentations » (en allemand *Experimentierlösungen*). Dans notre approche, nous n'envisageons pas les expérimentations comme clairement limitées dans le temps – tel que c'est le cas dans les expérimentations routières¹ allemandes – mais plutôt comme des possibilités de « test » qui ouvrent la voie à des transformations à long terme des espaces publics. Pour cause, les projets qui n'ont pas de perspective de pérennisation dès le départ peuvent représenter une charge supplémentaire pour le budget de la collectivité, sans offrir de valeur ajoutée pérenne pour un urbanisme durable. Ainsi, Meinherz et al. (2023, p. 2) affirment également que « malgré leur ambition transformatrice, les expérimentations ne [produisent] que dans de rares cas un effet qui perdure au-delà de l'expérimentation. C'est notamment le cas des expérimentations qui suivent une logique de projet et qui sont par conséquent clairement délimitées dans le temps et dans l'espace² ». Les expérimentations telles que nous les comprenons se réfèrent à des transformations et à des réaffectations de l'espace public légères et provisoires, qui visent explicitement à créer des modifications durables. Cette conception trouve un écho dans le terme français d'urbanisme temporaire. Selon Ginez (2018, p. 41), il désigne une méthode de planification urbaine qui utilise la flexibilité temporelle dans la mise en œuvre pour une « transformation de l'espace à long terme ».

Dans ce chapitre, nous allons introduire quatre exemples de projets en France et en Allemagne qui répondent à cette définition. Dans le chapitre suivant, nous analyserons leur potentiel en faveur d'un urbanisme durable. Dans trois cas étudiés, les réaménagements de l'espace public visent à promouvoir la mobilité active : à Berlin, nous nous sommes penchés sur la mise en place de coronapistes au début de la pandémie de Covid-19 ; à La Roche-sur-Yon, nous avons examiné la transformation d'une rue commerçante en zone piétonne avec de nouveaux aménagements modulables provisoires ; à Rouen, il s'agit d'une initiative de la collectivité visant à réduire la place de la voiture dans le centre-ville. Ces deux derniers exemples ont en outre pour objectif de revitaliser le centre-ville et de le renforcer en tant que lieu de rencontre et de convivialité. Dans le cas de Munich, le Giesinger Grünspitz constitue un projet de création d'un nouvel espace de rencontre et de détente pour les habitants du quartier. Ce dernier projet, ainsi que le réaménagement de la rue Clémenceau à La Roche-sur-Yon, ont, entre autres, pour perspective de contribuer à la végétalisation des villes.

¹ La clause d'expérimentation définie dans le code de la route allemand (à l'article 45, paragraphe 1, alinéa 2, numéro 6), appelée *Verkehrsversuch* (expérimentation routière), permet aux gestionnaires de voirie de réaffecter les espaces de circulation routière. Cette démarche est nécessairement limitée dans le temps et doit faire l'objet d'une évaluation. La mise en place d'une expérimentation routière doit à ce jour être rigoureusement justifiée ; des débats existent en Allemagne pour flexibiliser leur déploiement, notamment pour qu'elles contribuent à favoriser des adaptations sociales et écologiques (Spinrath 2024).

² « *Experimente trotz ihres transformativen Anspruchs nur in wenigen Fällen eine Wirkung [entfalten], welche das Experiment überdauert. Dies ist insbesondere der Fall bei Experimenten, die einer Projektlogik folgen und dementsprechend zeitlich und räumlich klar eingegrenzt sind.* » (traduction par les auteurs)

PROJETS ÉTUDIÉS



© Forum pour l'avenir franco-allemand (2025)

Les projets sélectionnés se distinguent par deux caractéristiques centrales. Premièrement, comme évoqué à l'instant, ils poursuivent un objectif clair de transformation écologique et sociale des villes. Cette visée fait écho au concept de *Reallabor* (laboratoire en vie réelle), très présent dans le débat allemand. Il définit « un environnement d'expérimentation et d'apprentissage cocréatif et participatif visant à comprendre, à soutenir et à accélérer les changements fondamentaux vers la durabilité¹ » (Schäpke et al. 2024, p. 4). Ces lieux d'expérimentation « en action », mis en place pour une longue durée, sont généralement conçus avec un accompagnement scientifique et académique important, parfois à la faveur de clauses juridiques d'expérimentation. Contrairement à ces *Reallabore*, les exemples présentés ici concernent des modifications opérées sans cadre scientifique lourd et sans situation juridique exceptionnelle. Notre compréhension se rapproche ainsi de la notion de *pop-up* : elle décrit des interventions dans l'espace public à la matérialité souple, faciles à installer et réversibles. Ce type d'installations ne doit pas être compris comme uniquement temporaire, mais aussi comme préfiguratif (Glock 2024).

Deuxièmement, les expérimentations considérées ici ont été initiées par les municipalités elles-mêmes. Cela semble à première vue en contradiction avec la genèse historique des interventions type « guérilla » caractérisées par leur radicalité, qui trouvent leur origine dans les cercles activistes de la société civile et s'opposent au développement urbain institutionnalisé (Nédélec 2017). Ces actions sont motivées par une forte volonté transformative, notamment contre la place importante accordée à la voiture (Baudelle et Marrec 2023). Récemment, certaines municipalités se sont toutefois approprié cette approche, par exemple en mettant en place les coronapistes.

Le débat sur le rôle de la société civile et des municipalités se reflète dans la notion d'urbanisme tactique, par laquelle Lydon et Garcia décrivent « les changements à petite échelle et temporaires² » (2015, p. 16). Même si l'initiative des projets vient le plus souvent de la société civile, les auteurs soulignent que « les tacticiens se trouvent à tous les niveaux de l'administration et de la société civile » (ibid., p. 11). La valeur ajoutée et l'efficacité des interventions tactiques augmentent lorsque les collectivités les prennent en charge et les soutiennent. À ce titre, Ginez (2018) postule également que l'urbanisme temporaire est renforcé lorsque les collectivités s'approprient cette forme de planification urbaine, lancent des projets et coordonnent la mise en œuvre et les réseaux d'acteurs. Les expérimentations portées par des collectivités impliquées pour des transformations ambitieuses ne sont donc pas en contradiction avec l'urbanisme tactique issu de la société civile. Au contraire, elles peuvent offrir aux municipalités des marges de manœuvre complémentaires pour une transformation plus efficace des espaces publics.

¹ « an environment for co-creative, participatory experimentation and learning aimed at understanding, supporting, and accelerating fundamental change towards sustainability. » (traduction par les auteurs)

² « small-scale and temporary changes » (traduction par les auteurs)

2.1 Berlin, coronapistes – des pistes cyclables tracées du jour au lendemain

Quoi ? Mise en place d'infrastructures cyclables provisoires
Où ? Berlin
Quand ? 2020, puis pérennisation

Au printemps 2020, la pandémie de Covid-19 a brusquement modifié les habitudes de mobilité à Berlin. Les transports en commun ont été fuis par de nombreux habitants, tandis que la marche et le vélo ont gagné en importance. L'arrondissement de Friedrichshain-Kreuzberg a été le premier en Europe à mettre en place des pistes cyclables sur les grands axes au moyen d'un marquage provisoire et sans procédures lourdes de planification. L'administration s'est inspirée des voies réservées au vélo que la ville de Bogotà a aménagées durant le week-end sur certaines routes fortement utilisées pour quitter la ville. L'idée qui a émergé au niveau de l'arrondissement a été bien accueillie par le Sénat de Berlin, l'administration de la cité-État : « Nous avons dit que nous devons redistribuer les surfaces sans passer par des processus de planification de plusieurs années, mais par quelque chose de rapide. Sinon, l'effet bénéfique serait tombé à l'eau¹ » (BER 02).

CORONAPISTE SUR LE HALLESCHES UFER À BERLIN EN 2020



© Arrondissement de Friedrichshain-Kreuzberg

Le Sénat et l'arrondissement ont mis en place les premières pistes cyclables en l'espace de quelques jours seulement après que l'idée initiale ait germé. Pour ce faire, ils ont utilisé l'outil, prévu dans la réglementation administrative, de l'ordonnance verbale. Sur le Hallesches Ufer, un des premiers sites traités, tous les services municipaux nécessaires à l'obtention d'une autorisation et à la mise en place directe d'un projet de travaux se sont alors réunis en personne : les autorités routières supérieures et inférieures (Sénat et arrondissement), le chef de chantier de l'arrondissement ainsi que les représentants de l'arrondissement faisant office de maître d'ouvrage. S'y sont ajoutées les forces de l'ordre, consultées oralement afin que l'autorisation puisse être donnée et qu'une entreprise de construction puisse directement poser les marquages sur la route. Sur la base d'un ordre verbal qui n'a été mis à l'écrit qu'ultérieurement, ainsi que d'un plan de circulation dessiné sommairement, une piste cyclable de 100 mètres de long marquée provisoirement en jaune a été créée. La disposition de la nouvelle infrastructure a ensuite été consignée par écrit.

La piste cyclable a ensuite été prolongée, et a été suivie d'autres réalisations : entre mars et mai 2020, 27 kilomètres de voies cyclables jaunes réservées aux cyclistes ont vu le jour dans de nombreux axes principaux de Berlin (Deutsche Umwelthilfe 2021b). Toutes n'ont

¹ « Wir haben gesagt, wir müssen die Flächen umverteilen ohne jahrelange Planungsprozesse, sondern durch irgendetwas Schnelles. Sonst wäre der Effekt [für die Pandemiesituation] vorbei gewesen » (traduction par les auteurs)

pas été créées en une seule matinée, mais toutes ont été planifiées, ordonnées et mises en œuvre sur une période allant de un jour à deux semaines. Pour y parvenir et en s'inspirant de l'expérience du Hallesches Ufer, le Sénat de Berlin a adopté un schéma de signalisation pour « l'aménagement temporaire et l'extension des aménagements cyclables¹ » (Stadt Berlin - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 02/04/2020). Sur la base de ce plan, d'autres coronapistes ont été créées, par exemple celle de la Kantstraße, d'une longueur de 3,5 kilomètres.

La rapidité de ces réalisations a aussi été permise par des coûts relativement bas : alors qu'il faut compter environ 300 000 à 600 000 euros pour des pistes cyclables classiques, les coronapistes ont coûté environ 10 000 euros par kilomètre. Ces pistes se sont inscrites dans un contexte législatif favorable à leur développement : l'administration a ainsi pu s'appuyer sur la loi berlinoise sur la mobilité, qui prévoyait déjà l'aménagement de pistes cyclables sur toutes les routes principales (§43 MobG BE). En outre, pour certaines rues comme au Hallesches Ufer, il existait une décision préalable en ce sens, qui n'avait cependant pas encore été suivie d'effets.

Le trafic cycliste en augmentation démontre que la population berlinoise s'est approprié les nouvelles coronapistes (Deutsche Umwelthilfe 2021a). Par la suite, de nombreuses autres villes comme Londres, Lisbonne ou Paris ont repris l'idée de ces pistes provisoires en réaction à la pandémie (Deutsche Umwelthilfe 2021b). Une grande partie des aménagements cyclables provisoires de Berlin ont été pérennisés sous forme de marquages blancs permanents, parfois accompagnés d'éléments de protection. Ce projet est un exemple de la façon dont des solutions provisoires peuvent être utilisées pour redistribuer l'espace routier en faveur du vélo de façon rapide et durable.

PISTE CYCLABLE PÉRENNISÉE SUR LE KOTTBUSSE DAMM EN 2021



© Arrondissement de Friedrichshain-Kreuzberg

¹ « Temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen » (traduction par les auteurs)

2.2 La Roche-sur-Yon, rue Clémenceau – un laboratoire à ciel ouvert redonne des couleurs au centre-ville

Quoi ? Piétonnisation et animation expérimentale d'une rue commerçante en centre-ville

Où ? La Roche-sur-Yon, rue Clémenceau

Quand ? 2020 à 2024, projet définitif en préparation

Quoi de pire qu'un centre-ville en travaux pour faire fuir la fréquentation ? Les nuisances liées à la transformation complète de l'îlot de la Poste, démarrée en 2018 pour y accueillir un nouvel Hôtel de Ville, confrontent la collectivité yonnaise à ce risque. La rue Clémenceau est une artère commerçante adjacente à l'îlot de la Poste. Le maire Luc Bouard, qui lui trouvait un « côté stalinien » (Le Journal du Pays Yonnais 08/07/2021), résume bien son manque d'attractivité initial. En 2020, la rue grise et minérale est certes déjà réservée aux mobilités douces et collectives, mais les bus à cadence rapide empêchent la bonne circulation piétonne.

RUE CLÉMENCEAU À LA ROCHE-SUR-YON



© Ville et agglomération de La Roche-sur-Yon

Saisissant ce moment clé, la collectivité a décidé la piétonnisation complète de la rue pour trois ans, appuyée sur un processus de participation citoyenne. Un processus participatif animé par la cheffe de projet a permis de coconstruire avec les habitants les modules, installés de façon adaptable. En parallèle, leurs usages ont été évalués selon une démarche continue et des critères prédéfinis, faisant du projet un véritable « laboratoire urbain » (Monono, Esopa Productions, Antoine Fleury 2021). Les résultats sont parlants : la rue a bénéficié d'un regain d'attractivité, généralement perçue dans une consultation en 2022 comme plus végétale et accueillante. 86 % des usagers interrogés alors se déclaraient satisfaits par la piétonnisation, tandis que les comptages piétons confirmaient une fréquentation plus importante de la rue, ayant doublé entre octobre 2020 et 2021¹. « Dans cette rue, des personnes âgées vont se poser pour regarder les passants et des jeunes enfants vont jouer sur des poutres ludiques, et puis les parents viennent faire prendre le goûter des enfants à l'ombre à la sortie d'école pour peut-être après faire le tour des boutiques » (RSY 01) : la rue est devenue, selon la chargée d'opérations à la direction des espaces publics, un lieu de rencontres à caractère intergénérationnel. Ce succès alimente les réflexions vers un projet de requalification lourde de la rue en cours d'élaboration.

Dès le départ, le réaménagement expérimental a été développé de manière participative. Entre octobre et novembre 2020, un premier questionnaire a été diffusé auprès de la

¹ Malgré les effets des restrictions liées à la pandémie de Covid-19, les agents de la collectivité considèrent cette augmentation significative et la relient aux effets de l'expérimentation.

population de l'agglomération pour poser un diagnostic et recueillir les attentes concernant la rue. En parallèle, des ateliers avec les habitants animés par la collectivité ont permis de dessiner collectivement une dizaine de modules démontables, répondant aux besoins identifiés par le diagnostic. Ces modules végétalisés, qui comprennent notamment un parcours artistique, une guinguette, une bibliothèque et des espaces détente, ont été réalisés en bois avec une entreprise locale dès janvier 2021, dans un processus itératif, nourri d'allers-retours entre les propositions des ateliers habitants et les solutions techniques de l'entreprise. Ils ont été installés en juillet 2021, de manière amovible, tout au long de la rue Clémenceau.

Ces modules ont pu être déplacés et ajustés au fil des trois années de l'expérimentation. Un processus d'évaluation de l'expérimentation sur plusieurs étapes, selon des critères objectifs et des outils définis (questionnaires, mesures de fréquentation par comptage piéton), a été décidé dès 2020, en amont de la mise en œuvre. Un premier temps d'évaluation s'est tenu en fin d'année 2022, après une utilisation sur une année entière, donnant lieu à des premières rectifications. Les ajustements matériels ont été facilités par l'utilisation du marché accord-cadre comme mode de contractualisation avec l'entreprise ayant produit les modules.

L'expérimentation, portée en régie, a été dirigée par une cheffe de projet et a nécessité une coopération de nombreux services de la ville, comme la direction du développement économique, celle des espaces publics ou le service nature en ville. D'autres services encore ont joué un rôle dans l'animation de la rue une fois les aménagements installés, comme la direction de la culture ou la direction des sports qui ont organisé des événements en se servant des modules, mais aussi les services d'entretien et de propreté. Au total, 300 000 euros ont été alloués au projet, soit trois fois moins que le coût minimal d'une requalification complète (RSY 01).

La phase de laboratoire urbain s'est conclue en juillet 2024 – l'animation par la collectivité a cessé, mais les modules sont encore positionnés dans la rue, et les plantations entretenues par la collectivité. Une évaluation finale de la phase temporaire est prévue, mais est arrêtée actuellement ; celle-ci devait nourrir un projet définitif, envisagé par la collectivité mais suspendu en raison du contexte budgétaire national (RSY 01).

MODULES EN BOIS INSTALLÉS DANS LE CADRE DU LABORATOIRE URBAIN



© Ville et agglomération de La Roche-sur-Yon

2.3 Munich, Grünspitz – un « salon élargi » à destination de tous apparaît sur la carte de façon participative

Quoi ? Aménagement et occupation d'un nouvel espace libre à dimension collective par expérimentation
Où ? Munich, Quartier d'Obergiesing
Quand ? 2014 – 2024 puis projet définitif

Entre deux axes routiers se rejoignant en pointe, à l'est de Munich, un espace libre triangulaire d'environ 1 500 mètres carrés se déploie à l'ombre de vieux marronniers : le Grünspitz. Sur la place, on trouve des sièges colorés, des parterres surélevés et un petit kiosque. Cet espace libre à usage collectif et sans obligation de consommation se distingue par sa localisation, inhabituelle pour un lieu de loisirs et de convivialité : il est en effet entouré de constructions denses, animé par une circulation bruyante et la proximité immédiate d'un stade de football. Le fait que des personnes issues de milieux sociaux différents fréquentent et utilisent ce lieu tient à son émergence sur un mode participatif. Le Grünspitz a d'abord été utilisé de façon temporaire et expérimentale, son animation ayant été assurée par une étroite coopération entre la municipalité munichoise et l'association Green City, engagée pour un réaménagement durable de l'espace public munichois via des méthodes participatives. Selon un agent de la municipalité, le Grünspitz est devenu un « point de rencontre, un lieu événementiel et un salon élargi¹ » (MUC 02). Cet exemple illustre le potentiel d'une expérimentation pour faire émerger un lieu de convivialité sur un site a priori peu attrayant, alors que le besoin de tels espaces se fait sévèrement ressentir à Munich (Landeshauptstadt München 2023). Après dix ans d'occupation temporaire, la partie sud de la zone sera transformée en espace vert urbain à partir de l'automne 2024 et deviendra un espace libre permanent. Sur la partie nord, où se trouve le kiosque, l'animation temporaire sera poursuivie pour une durée initiale de cinq ans.

MARCHÉ AUX PUCES SUR LE GRÜNSPITZ



© KulturVERSTRICKUNGEN e.V.

Cette animation temporaire a été initiée dans le cadre d'un projet de rénovation urbaine financé par des fonds fédéraux et du Land de Bavière. Entre 2005 et 2020, le quartier d'Obergiesing était inclus dans le projet de rénovation de la zone « Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße » : l'un des objectifs était d'augmenter l'offre déficitaire d'espaces libres dans le centre du quartier, densément peuplé et traversé par de larges voies routières. Pour cela, le Grünspitz a été vu comme un site idéal : à l'époque loué et

¹ « Treffpunkt, Veranstaltungsort und erweiterten Wohnzimmer » (traduction par les auteurs)

utilisé par un concessionnaire automobile, il a été racheté par la puissance publique municipale en 2010 pour environ 660 000 euros. Convaincue par le projet de réhabilitation et les subventions promises pour réaliser la transformation du site, celle-ci a résilié le contrat de bail avec le concessionnaire automobile en 2014 (Ville de Munich, communication personnelle en date du 30 juillet 2024).

Par la suite, la société munichoise pour la rénovation urbaine (*Münchner Gesellschaft für Stadtsanierung*, MGS) a loué la surface à la municipalité. L'association Green City s'est vue confier la mission de mettre en place une participation des habitants et d'opérer le réaménagement participatif de la place. Ainsi, l'association a organisé à partir de 2015, entre autres, des manifestations culturelles, des ateliers d'idées et la construction d'un mobilier varié (par exemple des chaises longues en bois et une piste de curling), ainsi que celle d'un pavillon en bois pouvant être utilisé comme kiosque. Ces événements et activités divers, qui ont coûté environ 40 600 euros par an (auxquels s'ajoutent 10 000 euros pour le kiosque), ont été financés aux deux tiers par les subventions fédérales pour la rénovation urbaine, et pour le reste par le budget municipal et des dons. Lorsque le projet de rénovation urbaine a pris fin en 2021, l'occupation temporaire a été poursuivie sous forme de bail accordé à Green City, au moyen d'un financement d'environ 33 000 euros par an par plusieurs services de la municipalité et par le conseil d'arrondissement (Ville de Munich, communication personnelle en date du 30 juillet 2024). À partir de 2024, le Grünspitz fait l'objet de travaux de requalification : la partie sud est transformée en un espace vert, capitalisant sur de nombreuses idées issues de la phase temporaire. L'aménagement est quelque peu allégé par rapport à cette période, afin que le site puisse être entretenu à long terme avec les ressources des services municipaux en charge des espaces publics. La partie nord, dans la continuité de l'espace vert et désormais louée par le gérant du kiosque, reste utilisée de façon temporaire.

KIOSQUE DANS LA PARTIE NORD DU GRÜNSPITZ



© Green City e.V.

2.4 Rouen, rue Jeanne d’Arc – les piétons invités à prendre leur place dans la ville

Quoi ? Requalification d’une artère du centre-ville dans le cadre d’une stratégie piétonne globale

Où ? Rouen, rue Jeanne d’Arc

Quand ? Depuis 2022

À Rouen, la rue Jeanne d’Arc est emblématique des problèmes causés par la prépondérance de la voiture en centre-ville. Artère commerçante majeure reliant stratégiquement plusieurs zones piétonnes, la rue était en 2019 de plus en plus empruntée par les voitures du fait d’un report du trafic lié aux évolutions routières antérieures dans la zone. Son état se dégradant rapidement, la Métropole de Rouen y a identifié un besoin urgent de réduire la circulation automobile, qui ne pouvait attendre une requalification lourde, donc longue et coûteuse.

La rue a ainsi été ciblée pour tester une démarche légère visant à y marginaliser la voiture. Par la requalification en zone de rencontre et différentes interventions légères et ludiques, la collectivité a tenté de changer les usages pour remettre le piéton au centre. Résultats : une appropriation par les piétons en demi-teinte, mais une réduction significative du trafic à hauteur de 30 % dans la rue Jeanne d’Arc entre 2019 et 2023 (Métropole Rouen Normandie 2023). Et surtout, beaucoup d’apprentissages pour la collectivité, résolument lancée dans une stratégie en faveur du piéton à plus vaste échelle.

LA RUE JEANNE D’ARC À ROUEN



© inkOj

L’expérimentation s’inscrit dans le cadre de la requalification de la rue en zone de rencontre¹ en mars 2022. Elle se matérialise d’une part par la suppression provisoire d’un feu tricolore à l’aide d’une simple bâche, pendant six mois à partir de fin 2021 – l’objectif étant de forcer les voitures à ralentir. D’autre part, par la réalisation d’un marquage d’animation par un artiste local, visant à décloisonner les voies de circulation et donner aux carrefours des allures de placettes. Ce marquage a été effectué par étape sur cinq à six semaines, entre juin et juillet 2022. En parallèle, des places de parkings ont été supprimées et des parklets² installés sur certaines d’entre elles pour étendre la place des piétons et créer des espaces de pause. Le but général de ces mesures était de favoriser l’appropriation de la rue par les piétons et cyclistes. Un agent de la collectivité impliquée dans le projet résume : « On n’avait pas vraiment de projet, c’est à dire qu’on n’est pas

¹ En agglomération, les zones de rencontre cherchent à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules, mais également à permettre le développement de la vie locale (Ministère de l’écologie, de l’énergie, du développement durable et de la mer 2009).

² Le parklet désigne une unité de mobilier urbain disposée sur une ancienne place de parking.

partis d'une volonté figée de piétonniser la rue Jeanne d'Arc. On voulait apaiser la rue, et on se demandait comment faire » (ROU01).

Ce projet fait partie d'une stratégie plus large de la Métropole rouennaise en faveur de la marchabilité, initiée en 2017. La collectivité traite de la sorte différents espaces dans la Métropole, dont la rue Jeanne d'Arc, par des interventions légères comprenant notamment des marquages d'animation. Pour concevoir et réaliser les projets sur l'ensemble des sites, un marché accord-cadre a été passé avec un groupement autour d'une agence d'urbanisme qui accompagne les collectivités sur la production des espaces urbains. Sur la rue Jeanne d'Arc, l'agence a été missionnée en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour « définir les principes d'aménagements et formuler des préconisations visant à optimiser la marchabilité de la rue » (Monono 2025). Le projet de la rue Jeanne d'Arc doit par conséquent être compris comme un démonstrateur à même d'insuffler des changements d'usages de l'espace public dans toute la Métropole.

En juillet 2024, une piétonnisation à raison de deux jours par mois a été décidée par le maire. Cette décision n'est pas fondée sur des éléments d'évaluation de l'expérimentation. Simultanément à l'expérimentation s'est dessiné un projet à long terme de rénovation lourde de la rue, à l'horizon 2027, qui pourrait être lancé dans l'exercice budgétaire 2025. Dans ce cadre, la piétonnisation est envisagée à long terme.

LES MARQUAGES D'ANIMATION DONNENT DES ALLURES DE PLACETTES



© inkoJ

3 Analyse : les potentiels de l'expérimentation pour la transformation des espaces publics

Les expérimentations sont perçues comme porteuses de nombreuses promesses – implication démocratique, flexibilité, dynamisme des transformations – au service de la transformation durable des villes. « Les expérimentations doivent encourager l'innovation technique, enclencher des transitions sociales, générer des processus d'apprentissage et opposer aux procédures administratives rigides des stratégies adaptables et porteuses de solutions¹ » (Meinherz et al. 2023, p. 1). Sur la base des quatre exemples locaux présentés ici, nous allons nous demander dans quelle mesure les expérimentations constituent une approche permettant de réagir de manière appropriée aux défis multiples auxquels les municipalités sont confrontées en matière d'urbanisme. Quels sont les potentiels de l'expérimentation au service d'une transformation écologique et sociale des espaces publics ? Pour ce faire, nous postulons, sur la base d'échanges transdisciplinaires, trois potentiels de l'expérimentation : premièrement, l'accélération des transformations de l'espace public ; deuxièmement, le renforcement de l'appropriation citoyenne de ces transformations ; troisièmement, l'adaptation possible des projets qui renforce la pertinence des solutions mises en œuvre. Pour les quatre cas présentés, nous allons examiner dans quelle mesure ces potentiels ont pu être exploités.

3.1 Accélération des transformations de l'espace public

En Allemagne, l'achèvement d'une piste cyclable prend souvent jusqu'à quatre ans, voire dix ans dans les cas extrêmes (Kuscher 2023) – une temporalité emblématique de la lourdeur des procédures de planification et de la longueur des transformations des espaces publics. La vitesse avec laquelle l'administration berlinoise a planifié, ordonné et mis en œuvre les coronapistes en 2020, dans un délai d'un à quinze jours, contraste fortement avec cet ordre habituel. La ville a ainsi fourni en un temps record une réponse aux modifications soudaines des mobilités, liées aux risques de contagion et aux bouleversements du quotidien en période pandémique.

Au moins depuis la pandémie de Covid-19, les expérimentations sont perçues comme hautement réactives et dotées du potentiel de permettre l'accélération nécessaire de la transformation urbaine durable face aux défis posés par le changement climatique ou les pandémies (Meinherz et al. 2023 ; Lejoux et Paulhiac Scherrer 2023). Nous examinons ici dans quelle mesure les expérimentations permettent concrètement une telle accélération, en tenant compte du fait que celle-ci peut être interprétée de différentes manières. Premièrement, les expérimentations rendent possibles des modifications immédiates et directement visibles des espaces publics – même si celles-ci restent provisoires dans un premier temps – offrant la possibilité de changements d'usages immédiats de ces espaces. Le concept d'urbanisme transitoire, tel que défini notamment par Pradel (2019), contient cette idée qu'un projet futur peut être enrichi par le fait qu'un réaménagement provisoire constitue une réalisation immédiate, tout en produisant déjà une impression concrète de la transformation à long terme. Deuxièmement, des changements provisoires rapides peuvent potentiellement accélérer les transformations définitives qu'ils préfigurent. Dans quelle mesure ces potentiels ont-ils été exploités dans les cas étudiés ?

Le cas de Berlin confirme la thèse selon laquelle l'approche expérimentale contribue à agir avec réactivité en temps de crise. En outre, même en dehors d'une situation de pandémie, les expérimentations ont offert, dans les trois autres villes étudiées, la possibilité de mettre

¹ « Experimente sollen technische Innovation fördern, gesellschaftliche Transitionen anstoßen, Lernprozesse generieren, und rigiden Verwaltungsprozessen anpassungsfähige und lösungsorientierte Strategien gegenüberstellen. » (traduction par les auteurs)

en œuvre des transformations de l'espace public ou une régulation de la circulation plus rapidement que par des démarches habituelles. À La Roche-sur-Yon, la collectivité a pu faire produire et installer les modules dans les neuf mois suivant la première enquête citoyenne. Une requalification lourde de la rue aurait nécessité au moins deux ans de travaux (RSY 01). À Munich, l'ameublement et l'occupation provisoires de la zone du Grünspitz ont permis de faire apparaître un nouvel espace libre sur la carte quelques mois seulement après la résiliation du contrat de location avec le concessionnaire automobile, et ce sans aucune transformation ni réaffectation officielle en espace vert par la ville. À Rouen, la collectivité a fait recouvrir le feu de signalisation d'une simple bâche, tandis que les marquages d'animation ont été achevés en moins de six semaines.

Les quatre expérimentations ont en commun une matérialité souple et légère des installations, rendant possible une transformation provisoire immédiate et évitant (dans un premier temps) des travaux de construction longs et coûteux : marquage de chantier à Berlin, modules en bois adaptables à La Roche-sur-Yon, mobilier bricolé avec les habitants et les étudiants à Munich, simples couvertures et peintures de rue à Rouen. De plus, à Berlin, l'administration n'a pas seulement profité de la simplicité matérielle des marquages de chantier, mais a également utilisé cette démarche pour simplifier la planification : après l'installation de la première coronapiste, le Sénat a ainsi mis au point un schéma de signalisation (*Regelplan*), soit un outil administratif courant, mais jusqu'alors surtout utilisé pour sécuriser les tranchées creusées lors de travaux routiers. L'administration a utilisé ce document pour installer les coronapistes sur de nombreux autres axes principaux sans grand effort de planification. La réversibilité des matériaux utilisés et l'accélération de la planification vont ici de pair : un moindre degré de perfection dans la planification peut suffire, car les erreurs potentielles peuvent être rapidement corrigées sur le terrain (voir également le chapitre suivant).

Dans les quatre projets étudiés, l'accélération ne se limite pas à la simple transformation des espaces traités. Ces réaménagements provisoires ont en effet aussi entraîné, de façon très rapide, un changement des pratiques dans ces espaces par leurs usagers. À Berlin, une augmentation du trafic cycliste a été mesurée sur toutes les rues équipées de coronapistes (Deutsche Umwelthilfe 2021a). À La Roche-sur-Yon, des comptages piétons confirment un doublement de la fréquentation dans la rue Clémenceau entre octobre 2020 et octobre 2021 (voir chapitre précédent). À Munich, le Grünspitz, au lieu d'être utilisé par un concessionnaire automobile, a pu offrir un lieu propice à l'organisation de manifestations culturelles, qui ont débuté dès la première année d'animation provisoire. À Rouen, si la couverture du feu de signalisation a d'abord provoqué quelques embouteillages, ceux-ci se sont rapidement résorbés. Un an après la mise en place, les comptages du trafic routier ont permis de constater une réduction du trafic automobile d'environ 30 % par rapport à 2019 (Métropole Rouen Normandie 2023).

Par ailleurs, comme développé précédemment, nous considérons les expérimentations comme une étape vers une pérennisation des transformations durables de l'espace public. C'est pourquoi l'on peut se demander si, dans les cas étudiés, les expérimentations ont permis de réduire les délais conduisant à des transformations définitives, notamment sous forme d'interventions lourdes. À Berlin, une grande partie des aménagements cyclables provisoires ont été pérennisés en 2021, soit un an plus tard, sous forme de marquages blancs permanents, parfois complétés par des éléments de protection. Entre la mise en place des coronapistes et le réaménagement permanent, il s'est écoulé dans ces cas moins de temps que la ville n'en a mis pour réaliser d'autres projets cyclables par une approche classique (BER 02). Les agents interrogés expliquent cela en premier lieu par le fait qu'une modification provisoire a déjà pu être effectuée grâce à un effort de planification minimal et que les apprentissages pratiques de la mise en œuvre des coronapistes ont considérablement accéléré et simplifié la planification durable (BER 02, 03 ; voir aussi chapitre suivant). Ce constat souffre toutefois d'une exception notable : la plus longue coronapiste berlinoise, située sur la Kantstraße dans l'arrondissement de Charlottenburg-Wilmersdorf existe toujours sous sa forme provisoire au moment de la rédaction de cette étude. En l'espace de cinq ans, le Sénat et l'arrondissement ne sont pas parvenus à mettre en place de solution durable. Un désaccord persiste en effet sur la manière dont la piste cyclable permanente devrait être tracée afin de ne pas gêner les opérations de sauvetage des pompiers (Dobberke 2025). Cet exemple montre donc que la flexibilité de l'approche expérimentale ne garantit pas à elle seule que les différentes unités administratives parviennent ensemble à une solution rapide. L'avantage des coronapistes pour les usagers reste au moins le fait que, pendant la période de battement, la place allouée au vélo est provisoirement maintenue.

Pour Rouen, on constate une accélération de la pérennisation en demi-teinte. La réduction effective du trafic automobile a constitué une expérience positive, conduisant une concrétisation plus rapide de la réflexion sur la fermeture complète de la rue à la circulation

automobile à raison d'un week-end par mois, comme le décrit un responsable du département espaces publics et mobilités durables au sein de la collectivité : « La décision était déjà présente dans l'esprit de nos élus auparavant, ils ont saisi ce moment pour la mettre en place » (ROU 02). Concernant un réaménagement définitif de la rue Jeanne d'Arc, la réflexion est entamée, mais non aboutie au moment de la rédaction de cette étude. Un projet de requalification avec une zone piétonne permanente existe à l'horizon 2027, comprenant l'idée de supprimer dans la rue les marqueurs matériels qui définissent actuellement les couloirs de circulation (piste cyclable, trottoirs...).

Dans le cas de La Roche-sur-Yon, une requalification lourde à l'issue de la phase d'expérimentation reste en suspens, ce qui ne permet pas de conclure sur l'accélération de la pérennisation. Au départ, le « laboratoire urbain » mis en place constituait une solution provisoire et peu coûteuse, permettant de délayer les coûts nettement plus élevés d'un chantier lourd. Si elle était belle et bien prévue initialement, la réflexion autour d'une requalification lourde est actuellement à l'arrêt, en raison des répercussions de la situation budgétaire au niveau national (RSY 01). À Munich enfin, on ne peut en aucun cas parler d'une accélération de la transformation pérenne : l'occupation temporaire est en effet restée en place pendant plus de dix ans – les nombreuses expériences tirées de la longue phase d'expérimentation ont même augmenté la complexité des exigences pour un réaménagement durable du site.

Dans trois exemples sur quatre, on ne peut pas parler d'accélération des transformations pérennes. Toutefois, on peut se demander si cette pérennisation accélérée est vraiment nécessaire, alors que le réaménagement provisoire produit immédiatement des effets et a conduit dans les quatre cas à un changement d'usages durable. Ainsi, Mallet et Mège (2021) considèrent que la grande force des expérimentations réside dans le fait qu'elles s'affranchissent des temporalités prédéfinies en urbanisme : elles permettent une mise en œuvre rapide, sans pour autant clore la réflexion autour d'un projet. Dans le cas d'expérimentations clairement limitées dans le temps dès le départ, le risque, selon Wentland et Jung (2021), est que les effets et impacts ne soient pas visibles assez rapidement, car les changements d'usages par la population se heurtent parfois à une certaine inertie. C'est ce que l'on constate dans le cas de Munich : même si l'administration avait identifié un besoin d'espaces verts supplémentaires pour Obergiesing, il n'était pas assuré que la population s'approprierait le site du Grünspitz, ni vers quels usages un aménagement devrait être orienté. La longue période d'expérimentation a laissé beaucoup de place pour observer les usages ayant émergé, ainsi que pour trouver des solutions aux conflits qui n'ont pas manqué de survenir avec ces nouveaux usages. Nous soutenons donc que les expérimentations apportent un changement rapide par le biais d'un premier aménagement provisoire et donnent ainsi aux collectivités suffisamment de temps pour trouver et financer des solutions durables pertinentes.

3.2 Appropriation citoyenne des projets

La Charte de Leipzig élaborée par l'Union européenne affirme la nécessité pour les villes d'utiliser de nouvelles formes de participation pour la transformation des espaces publics, afin de mieux composer avec des intérêts divergents et de trouver de nouvelles solutions (Union Européenne 2020). Cela est d'autant plus important que les processus de transformation sont de plus en plus considérés comme des projets élitistes, et s'accompagnent de débats sociaux virulents (Eversberg et al. 2024). Contrairement aux formes plus classiques de participation citoyenne, les expérimentations offrent aux collectivités, grâce à leur flexibilité temporelle, de nombreuses possibilités de concevoir la transformation des espaces urbains en collaboration avec la société urbaine (Mallet et Mège 2021). La participation et l'implication peuvent se faire sur la base de modifications dans l'espace qui sont directement visibles, ce qui permet d'intégrer une expérience concrète du projet aux débats qu'il suscite (Meinherz et al. 2023). Cette forme d'implication peut renforcer l'appropriation et l'identification de la population au projet et au lieu (Räuchle 2021). L'acceptation et le vivre-ensemble sur le terrain sont renforcés par le sentiment d'une « l'action collective immédiate » (Mallet et Mège 2021).

L'appropriation par la population dont parle Räuchle met le doigt sur un point crucial : un réaménagement durable de l'espace public n'est réussi que s'il entraîne un réel changement d'usages de la population et donne lieu à la mise en place de nouvelles habitudes durables – par exemple en matière de mobilité. Dans les quatre exemples considérés, nous examinons dans quelle mesure la population s'est effectivement approprié la transformation des espaces publics et dans quelles conditions une telle appropriation peut avoir lieu.

À La Roche-sur-Yon, en plus du doublement de la fréquentation piétonne constaté entre 2020 et 2021, une enquête menée en 2022 a révélé que 86 % des personnes interrogées se déclaraient satisfaites de la piétonnisation (voir chapitre précédent). À Berlin également, l'augmentation du nombre de cyclistes témoigne de l'appropriation des coronapistes. Les chiffres sur la Kantstraße sont parlants : en trois ans, le nombre de cyclistes y est passé d'une moyenne de 1 542 vélos à 5 125 vélos par jour, soit une augmentation de 232 % (Deutsche Umwelthilfe 2021a). De plus, des enquêtes scientifiques – réalisées à Berlin indépendamment de la municipalité – confirment ici aussi la forte acceptation des pistes cyclables provisoires par les cyclistes et les piétons (Götting et Becker 2020). À Munich, tous les responsables de projet que nous avons interrogés ont expliqué le succès du Grünspitz par la grande diversité des usages culturels et de loisirs qui y ont vu le jour pendant la phase d'expérimentation, ainsi que par la grande variété des groupes sociaux qui fréquentent la place. Dans ce contexte, des conflits ont pu survenir, par exemple entre les supporters de football et les habitants du quartier (MUC 01, 02, 03). Les conflits d'usages peuvent être un indice de la forte demande, mais nécessitent de bonnes solutions, ce dont nous discutons dans la dernière partie de ce chapitre sur le potentiel d'adaptation des projets.

À Rouen, la tendance est moins évidente que dans les trois autres cas. Même si le trafic automobile a, comme indiqué, diminué sur la rue Jeanne d'Arc, le Cerema, qui a produit un rapport d'évaluation sur la zone de rencontre, n'observe pas de changement notable dans le comportement des usagers de la route. Au contraire, les couloirs de déplacement habituels des différents modes de transport ont persisté (Subirats et Courtois 2024). Cette appropriation timide peut notamment s'expliquer par le fait que le réaménagement expérimental n'a pas retiré les éléments structurels qui délimitent les pistes cyclables et les trottoirs ; malgré les marquages artistiques, ceux-ci invitent à conserver les habitudes préalables. Cela indique les limites auxquelles peuvent se heurter les modifications provisoires de l'espace public sans transformation plus profonde.

Les quatre communes ont tenté de favoriser l'appropriation citoyenne des réaménagements expérimentaux par différents moyens : la coconstruction du projet avec les habitants, des formats de participation classiques avant et pendant la phase d'expérimentation, ou l'adaptation de l'aménagement sur la base des usages observés. Nous nous demandons donc par quelles approches concrètes les expérimentations ont le potentiel de favoriser l'appropriation des espaces publics vers des comportements soutenables sur le plan social et écologique.

Le projet du Grünspitz à Munich montre comment un processus de cocréation peut favoriser l'appropriation d'un espace public, même lorsque son attractivité initiale est incertaine – comme c'était le cas ici, du fait de sa situation enclavée entre plusieurs grands axes routiers. L'association Green City a été mandatée pour conduire un réaménagement participatif du site. Dès 2015, elle a organisé une première fête estivale, accompagnée dans les années suivantes d'ateliers d'idées et de nombreux événements culturels. Lors de ces ateliers, les habitants ont exprimé des souhaits précis : la mise en place de jardins urbains, la présence d'un kiosque, mais sans obligation de consommation sur l'ensemble du site. Ces demandes ont pu être rapidement prises en compte grâce à une mise en œuvre progressive, à l'aide de moyens simples. L'association a coordonné l'aménagement et le mobilier urbain par étapes : les riverains ont parrainé des bacs de plantation surélevés, construit avec des étudiants des structures variées comme des chaises longues en bois, une piste de curling ou encore un pavillon en bois servant de kiosque. Un gérant a été trouvé pour exploiter ce kiosque, tout en respectant le principe d'un usage libre de l'espace, sans incitation systématique à la consommation. Cette appropriation par une diversité de groupes sociaux s'explique notamment par la démarche itérative suivie par la ville : elle a saisi l'opportunité de la subvention pour la rénovation urbaine afin de prendre le temps d'expérimenter, de construire des aménagements provisoires sur plusieurs années, et d'intervenir en médiation lorsque des conflits d'usages sont apparus. Cette temporalité longue et ouverte, conjuguée à une grande attention portée aux conflits potentiels et aux usages émergents, a été déterminante pour faire du Grünspitz un espace partagé et investi durablement.

Le succès de l'appropriation citoyenne du projet de la rue Clémenceau à La Roche-sur-Yon tient aussi à la démarche évolutive et itérative sur le temps long mise en place par la collectivité, reposant sur des instruments de participation et d'évaluation précis. Concrètement, entre octobre et novembre 2020, un premier questionnaire a été diffusé auprès de la population de l'agglomération pour poser un diagnostic et recueillir les attentes concernant la rue. En parallèle, des ateliers avec les habitants volontaires, animés par la collectivité, ont permis de dessiner collectivement une dizaine de modules démontables, répondant aux besoins identifiés par le diagnostic. Ces modules végétalisés, qui comprennent notamment un parcours artistique, une guinguette, une bibliothèque et

des espaces de détente, ont été réalisés en bois avec une entreprise locale dès janvier 2021, selon une démarche d'allers-retours avec les ateliers habitants. Ils ont été installés en juillet 2021 tout au long de la rue Clémenceau. Ces modules ont donné lieu à une évaluation continue dans le cadre d'un processus aux modalités fixées dès 2020, en amont de la mise en œuvre : il compte plusieurs étapes et s'appuie sur des données recueillies par questionnaires et par comptages piétons. Une nouvelle consultation a eu lieu en fin d'année 2022, après une utilisation sur une année entière.

Ces retours ont fait évoluer les aménagements. De fait, un module (guinguette) jugé trop imposant, a été scindé en deux puis déplacé ; un autre module (parcours artistique) perçu comme trop opaque pour les deux commerçants à proximité, a été progressivement « déshabillé ». La capacité de la collectivité à intégrer rapidement les retours est primordiale : « Si on est lent, si on n'est pas réactif, on est tout à fait dans le faux : déjà ça va énerver, ça va crispier, il y aura de l'incompréhension, et on ne sera pas dans l'évolution du test » (RSY 01). Cette réactivité des adaptations a été permise par l'outil du marché accord-cadre, grâce auquel la collectivité a pu commander des ajustements par simple passage d'un bon de commande. Devant l'impossibilité de prévoir avec certitude tous les usages en amont, les agents qui ont piloté le projet rue Clémenceau décrivent ainsi avoir cherché à laisser l'espace aux usagers pour susciter une appropriation passant par des usages non prévus et qu'il faut accompagner. La réversibilité du projet permet aussi de rassurer les craintes liées aux transformations, comme celles de commerçants préoccupés de voir la rue Clémenceau périlcliter faute de desserte de bus. Une chargée de projet affirme : « On a pu faire passer ce test parce que c'était un test » (RSY 01).

Ces deux premiers exemples témoignent que la coconception du projet avec les habitants ainsi qu'une démarche itérative d'évolution du projet sur le temps long sont des facteurs essentiels d'une appropriation citoyenne aboutie. À Rouen, aucune de ces deux conditions n'était réunie sur le projet de la rue Jeanne d'Arc : les marquages et la zone de rencontre ont été pensés par la collectivité et appliqués verticalement, tandis qu'aucune modalité d'évolution du dispositif n'a été prévue ni communiquée avec les habitants. Ces éléments peuvent au moins en partie expliquer l'évaluation critique du Cerema quant aux changements d'usages effectifs liés à la zone de rencontre. Face à ce bilan, un agent de la Métropole rouennaise émet ainsi l'hypothèse que les habitants, n'ayant pas été associé à l'expérimentation et n'ayant pas pu en proposer d'évolution, ne l'ont pas entièrement comprise : « Il y a encore une forme de frilosité actuellement de la part des usagers, qui ne comprennent pas ce qu'on teste sur l'espace public » (ROU 02). L'opportunité de faire participer les citoyens sur la base d'une expérience concrète des transformations provisoires n'a donc pas été activée à Rouen.

Le cas particulier des coronapistes s'inscrit aussi dans une démarche verticale, condition de sa mise en œuvre rapide (Lejoux et Paulhiac Scherrer 2023). Dans le cas berlinois, les responsables ont délibérément choisi de ne pas faire participer la population à la planification des pistes. Pour eux, la loi sur la mobilité, votée au préalable, fournissait une légitimation politique claire. En outre, une consultation ne semblait pas être un processus participatif approprié dans ce contexte – selon un responsable au sein de l'administration du Sénat de Berlin ayant porté le projet : « Il ne peut pas y avoir de participation citoyenne pour cela, parce que les mesures que nous prenons servent à prévenir les dangers routiers et relèvent de notre obligation explicite en tant qu'autorité routière¹ » (BER 02).

Pour autant, le caractère provisoire et visible du marquage des pistes cyclables envoyait un message clair à la population : ces aménagements étaient réversibles, et des ajustements restaient possibles en cas de problème. Dans ce contexte, l'augmentation du trafic cycliste peut être interprétée comme une forme de « vote avec les pieds », dans la mesure où la population a massivement adopté cette nouvelle offre de mobilité. Selon cette lecture, l'administration n'a fait que répondre, dans un contexte de crise, à une demande qui existait déjà avant la pandémie de Covid-19 et qui avait d'ailleurs été inscrite dans des cadres législatifs. Dans d'autres villes européennes ayant mis en place des pistes cyclables temporaires en 2020, on observait également une hausse du trafic cycliste bien avant la pandémie (Meinherz et al. 2023). Pour Baudelle et Marrec (2023), la réversibilité des coronapistes justifie d'ailleurs le fait que les collectivités se soient dispensées, dans ce cadre, des procédures habituelles en matière d'implication citoyenne pour les projets urbains. Durant la phase temporaire, l'administration berlinoise a suivi de près les évolutions du trafic avant de pérenniser les bandes cyclables : « Aucun problème majeur n'est survenu sur aucun des sites, le nombre d'accidents n'a pas augmenté et il n'y a pas

¹ « Es kann dafür keine Bürgerbeteiligung geben, weil die Maßnahmen, die wir anordnen, der Gefahrenabwehr dienen und als eine Amtspflicht der Straßenverkehrsbehörde wahrgenommen werden. » (traduction par les auteurs)

eu de situation de congestion inacceptable¹ » (BER 02). Les statistiques policières sur les accidents ont même fait état d'une baisse du nombre d'accidents, rapportée à l'intensité du trafic cycliste sur l'ensemble des coronapistes (BER 02, BER 03). Des études indépendantes ont également démontré une amélioration de la qualité de l'air attribuable à ces mesures (Becker et al. 2022).

Pour conclure sur ce point, les exemples montrent qu'il n'existe pas de modèle unique pour favoriser l'appropriation par la population. À Munich, sur le Grünspitz, la cocréation a très bien fonctionné ; à La Roche-sur-Yon, la participation citoyenne a également renforcé le projet. À Berlin, en revanche, la participation des habitants n'était ni une condition préalable ni un facteur de réussite. C'est plutôt la réversibilité des aménagements qui s'est révélée décisive pour encourager l'acceptation et l'appropriation. À La Roche-sur-Yon également, la réversibilité et la modularité des installations ont permis de répondre aux préoccupations exprimées.

3.3 Possibilités d'adaptation

La transformation des espaces publics doit répondre à de multiples exigences écologiques et sociales. Les collectivités doivent être en mesure de réagir de manière flexible, par exemple aux phénomènes extrêmes dus au changement climatique ou encore à l'apparition soudaine de pandémies. Au cours de la dernière décennie, des places et des zones piétonnes ont pourtant souvent été planifiées et réalisées sans tenir compte de l'adaptation au climat ; à ce titre, le Gendarmenmarkt de Berlin est un exemple de réaménagement qui n'intègre aucun espace végétalisé ni zone ombragée. Dans ce contexte, les expérimentations offrent une possibilité d'assouplir les processus d'aménagement des espaces publics. Hardinghaus et al. (2023) voient en elles le potentiel d'adapter les modifications matérielles des espaces sur la base des usages observés et de pouvoir mettre en œuvre progressivement des transformations durables de l'espace urbain. Meinherz et al. (2023, p. 2) considèrent que « le mode itératif de définition des objectifs et de conception des solutions est mieux adapté [...] que les approches de gouvernance traditionnelles pour gérer l'incertitude, la complexité et les visions hétérogènes dans le processus de planification² ». Dans quelle mesure les collectivités ont-elles procédé à des adaptations dans les exemples étudiés ici et quel impact ces adaptations ont-elles eu sur les transformations définitives des espaces publics ?

Dans les quatre cas étudiés, les municipalités ont utilisé de différentes manières la capacité d'adaptation permise par l'approche expérimentale. Sur le Kottbusser Damm, l'une des principales artères du quartier berlinois de Kreuzberg dotée d'une coronapiste, il est vite apparu qu'il était plus judicieux de positionner les places de stationnement entre la voie réservée aux voitures et la nouvelle piste cyclable. Dans un premier temps, les voitures avaient en effet rapidement cassé les éléments de protection entre la voie réservée aux voitures et celle réservée aux cyclistes ; le déplacement de la bande de stationnement s'est imposé comme la solution la plus durable pour garantir la sécurité des cyclistes. Dans ce cas, les marquages de chantier provisoires et les éléments de protection ont effectivement offert la possibilité d'une adaptation rapide. À La Roche-sur-Yon, comme décrit précédemment, des modules ont été modifiés et déplacés afin de ne pas gêner l'activité commerciale. À Munich, le besoin de raccordement à l'eau s'est avéré nécessaire pour les usages qui ont vu le jour au Grünspitz, comme le kiosque, les toilettes et l'entretien des jardins : ce raccordement a d'abord été effectué de manière provisoire. À Rouen, aucune modification des marquages d'animation n'a eu lieu pendant la période que nous avons observée ; cependant, la fermeture de la rue à la circulation automobile une fois par mois peut aussi être considérée comme une forme d'extension et d'adaptation de l'expérimentation.

Par la suite, les adaptations éprouvées peuvent ouvrir la voie à des solutions pérennes sous forme d'interventions structurelles plus profondes. Dans ces cas, les responsables des projets interrogés jugent supérieure la qualité de ces projets définitifs par rapport aux mesures de transformation qui n'ont pas été précédées d'un réaménagement provisoire et expérimental. Un responsable de projet à Berlin décrit ainsi l'expérience des coronapistes comme suit : « Grâce à une première étape provisoire audacieuse, nous parvenons au bout du compte à une meilleure planification durable, car elle est plus proche de la

¹ « An keiner der Örtlichkeiten sind größere Probleme aufgetreten, die Unfallzahlen haben sich nicht erhöht und es gab keine inakzeptable Stausituation. » (traduction par les auteurs)

² « iterative Art der Zielfindung und Lösungsgestaltung besser geeignet [...] als traditionelle Governance-Ansätze, mit Unsicherheit, Komplexität und heterogenen Wertevorstellungen im Planungsprozess umzugehen. » (traduction par les auteurs)

pratique¹ » (BER 03). Un responsable impliqué dans le projet de la rue Jeanne d'Arc à Rouen arrive à une conclusion similaire : « On a un travail qui est fait in situ qui nous évite de commettre des erreurs et d'avoir des reprises à moyen terme » (ROU 02). Les observations faites dans nos exemples sont donc en accord avec la thèse de Hardinghaus et al. (2023), selon laquelle les approches provisoires avec des possibilités de participation basées sur des transformations concrètement perceptibles augmentent la qualité d'une intervention durable élaborée sur cette base.

Ces constats permettent aux administrations de justifier l'addition des coûts d'une expérimentation à ceux du réaménagement définitif qui peut lui succéder. Grâce aux apprentissages tirés de la phase d'expérimentation et aux adaptations facilement réalisables, les fonds publics peuvent être dépensés de manière plus efficiente. À La Roche-sur-Yon, il est par exemple prévu de ne produire sous une forme plus solide que les modules qui ont effectivement été les plus utilisés en pratique. Cela permet également d'éviter les erreurs qui sont difficiles à réparer lors de travaux de construction directement plus profonds. En outre, à Berlin et à Rouen, où nous disposons de chiffres comparatifs, les coûts de la phase d'expérimentation ne représentent qu'une fraction des coûts des travaux définitifs entrepris ou prévus². Une phase d'expérimentation préalable n'entraîne donc pas une explosion des coûts.

Néanmoins, le passage de la phase d'expérimentation à la pérennisation ne se fait pas toujours sans heurts. À Munich, la transformation de la partie sud du Grünspitz en un espace vert, déjà prévue dans le plan d'urbanisme de 1994, a débuté à l'automne 2024 (Landeshauptstadt München 1994). Dans l'aménagement de l'espace vert, il a été possible de reprendre certaines idées issues de la phase d'expérimentation – par exemple en ce qui concerne le mobilier. La possibilité de pérenniser le raccordement à l'eau, jusqu'ici provisoire, est longtemps restée en suspens ; celui-ci se trouve sur la partie nord, qui n'est pas concernée par ces travaux de pérennisation en raison d'une incompatibilité liée à son zonage dans le plan d'urbanisme. L'association Green City et le conseil d'arrondissement ont réussi, au prix d'un long travail de persuasion auprès de différents services municipaux, à obtenir que l'occupation temporaire se poursuive avec le kiosque pendant cinq années supplémentaires dans un premier temps, et qu'un raccordement permanent à l'eau puisse être installé dans la partie nord dans le cadre de la transformation de la partie sud. En définitive, l'exemple de Munich montre néanmoins combien la diversité des usages, que la municipalité était encore relativement capable de suivre par des adaptations pendant l'expérimentation, dépasse dans une certaine mesure les ressources dont dispose durablement la ville pour développer et entretenir le site.

Cela soulève la question de savoir si une partie du potentiel de l'expérimentation n'est pas neutralisée par la pérennisation qui la suit. Certes, la pérennisation permet de gagner en qualité sur les infrastructures : le Grünspitz, par exemple, verra son accessibilité aux personnes à mobilité réduite renforcée grâce à la transformation ; dans la rue Clémenceau, le confort urbain se verra renforcé si le projet durable inclut la plantation d'arbres en pleine terre. Pour autant, au moment de la pérennisation, les lieux perdent en flexibilité et en adaptabilité et la transformation pensée à long terme ne peut pas – comme à Munich – intégrer toutes les expériences positives de l'expérimentation.

Dès lors, nous en venons à remettre en question notre conception des expérimentations, jusqu'à présent comprises dans l'esprit de l'urbanisme temporaire selon Pradel (2019), soit en deux phases – une phase expérimentale qui préfigure une deuxième phase de transformation plus profonde en vue de la pérennisation, s'appuyant sur les apprentissages de l'expérimentation. Ne pourrait-on pas également envisager la pérennisation des transformations non pas comme des travaux figés à long terme, mais comme une pérennisation de l'approche souple de l'expérimentation ? Peut-on penser l'urbanisme sur un mode souple, pour conserver ce potentiel d'adaptabilité dans le temps ?

À ce titre, le réaménagement de la rue Jeanne d'Arc à Rouen s'affranchit de bornes temporelles définies. Le projet ne se résume pas à une fin déjà prévue, en ce sens qu'il serait considéré comme achevé après un réaménagement durable. Le directeur de l'agence qui accompagne la collectivité sur sa stratégie en faveur des piétons explique : « En fait, il n'y a pas de début, il n'y a pas de fin. On va essayer de faire des choses tous les ans, on va intervenir par petites touches, mais en se disant qu'en fait, il

¹ « Wir können durch den mutigen ersten provisorischen Schritt am Ende eine bessere dauerhafte Planung hinbekommen, weil sie praxisnäher ist. » (traduction par les auteurs)

² À Rouen, l'aménagement de la zone de rencontre a coûté 970 000 euros (hors taxes), dont 110 000 euros ont été consacrés au marquage au sol et à l'étude d'accompagnement. Une reconfiguration lourde de la voirie aurait coûté au moins 6 millions d'euros (ROU 02). À Berlin, les coronapistes coûtent environ 10 000 euros par kilomètre, tandis que les infrastructures pérennes avec marquages blancs, incluant le renouvellement du revêtement de la chaussée, coûtent entre 300 000 et 600 000 euros par kilomètre.

n'y a pas de finalité à ça, que le projet s'adaptera » (ROU 03). Il affirme en outre qu'un réaménagement en profondeur figerait l'espace pour une durée minimale de 20 à 30 ans, alors que « l'usage, la pratique qu'on a de l'espace public, les réponses qu'on formule, ce sont des choses qui évoluent beaucoup plus vite » (ROU 03). Dans la littérature, on trouve également des appels à ce que « l'urbanisme [soit] encore plus considéré comme un processus d'apprentissage qui peut être continuellement adapté aux circonstances¹ » (Hardinghaus, Cyganski et Wolf 2023, p. 90).

En conclusion, le débat sur le potentiel de l'adaptation est emblématique des constats posés par notre analyse : les projets étudiés à Berlin, La Roche-sur-Yon, Munich et Rouen illustrent le fait que le mode de transformation des espaces publics par expérimentations peut contribuer à ce que celle-ci soit accélérée, mieux appropriée par les citoyens et plus adaptable. Mais ces exemples montrent tout aussi clairement que des difficultés et des contradictions apparaissent naturellement en pratique. Les expérimentations ne constituent donc pas une garantie que les trois potentiels que nous avons postulés seront effectivement exploités. Le déploiement des potentiels dépend bien plutôt de nombreux facteurs de contexte, tels que l'existence d'une impulsion et d'un soutien politique, ou encore les processus de travail au sein des administrations. Nous souhaitons à présent ouvrir une discussion sur les conditions qui permettent aux collectivités d'être capables de conduire avec succès des projets expérimentaux.

LE KOTTBUSSE DAMM À BERLIN



© Arrondissement de Friedrichshain-Kreuzberg

¹ « Stadtentwicklung noch stärker als Lernprozess zu verstehen, der fortwährend an die Gegebenheiten angepasst werden kann. » (traduction par les auteurs)

4 Discussion : sous quelles conditions les collectivités peuvent-elles être capables d'expérimenter ?

Les expérimentations sont souvent perçues comme une approche s'inscrivant en réaction au fonctionnement traditionnel des administrations, qui serait inadapté pour conduire avec succès des transformations sociales et écologiques. Lejoux et Paulhiac Scherrer (2023) observent qu'avec des infrastructures pop-up, les collectivités sortent des procédures institutionnalisées au long cours afin de se rendre aptes au changement. Par ailleurs, la discussion dans la littérature autour du terme français d'expérimentation met également l'accent sur le droit à l'erreur (Delfavero 2023), ce qui impliquerait un changement de perspective radical pour de nombreux porteurs de projets (Mallet et Mège 2022). Les expérimentations constituent donc en elles-mêmes une pratique innovante, mais que peut-on en déduire concrètement pour les processus administratifs qui y participent ? Bulkeley et Castán Broto postulent, sur la base de l'analyse des expérimentations en matière de politique climatique, que les approches expérimentales donnent naissance à de « nouvelles formes d'innovation institutionnelle¹ » (2013) qui peuvent être désignées comme une forme de *governing by experiment*. Dans le même sens, Lydon et Garcia décrivent l'urbanisme tactique comme une réponse à des « politiques et processus de planification dépassés² » (2015, p. 5).

Quelles sont les conditions qui doivent être remplies pour que les collectivités soient en mesure de mettre en œuvre des projets expérimentaux de transformation de l'espace public ? Lorsque nous avons commencé à travailler sur cette étude, les questions relatives aux méthodes administratives innovantes ne figuraient pas au premier plan de notre analyse, qui se concentre sur les potentiels des expérimentations pour un urbanisme durable. Mais les quatre exemples que nous avons analysés en France et en Allemagne montrent effectivement qu'une dynamique innovante et audacieuse est nécessaire au sein des administrations pour que les potentiels d'accélération, d'appropriation et d'adaptation puissent se déployer – même s'il serait prématuré de parler réellement de *governing by experiment* dans ces quatre villes. En effet, même au sein des collectivités étudiées, la démarche expérimentale reste l'exception. La conduite des projets analysés a toutefois exigé, comme l'illustre un responsable au pôle équipement et espaces publics de la collectivité yonnaise, « d'être prêt à faire un peu différemment de ce qu'on fait d'habitude » (RSY 02).

La manière dont les administrations peuvent mettre en œuvre des expérimentations ne peut ici être appréhendée que de façon partielle, sur la base des données empiriques récoltées. Nous nous heurtons notamment à un biais important de cette étude, à savoir que nous avons sélectionné des exemples qui ont été conduits par des collectivités déjà disposées, de fait, à expérimenter. Nous ne pouvons donc pas tirer de conclusions générales sur les raisons pour lesquelles d'autres collectivités décident de ne pas expérimenter. Les entretiens menés et les sessions de travail transdisciplinaires animées avec des experts français et allemands donnent cependant un aperçu éclairant de certains leviers incontournables : une culture administrative tolérante aux erreurs et ouverte à l'expérimentation, l'exploitation audacieuse des marges de manœuvre juridiques et politiques, ainsi que la capacité des collectivités à travailler en réseau. Nous souhaitons à présent mettre en lumière ces trois leviers en les illustrant à partir des expériences issues des quatre exemples de cas et des enseignements tirés de la littérature. Nous observons également, ponctuellement, que les expérimentations peuvent en retour contribuer à faire évoluer l'administration vers des logiques et des modes d'action plus agiles. Pour finir, nous nous pencherons sur les limites que le cadre institutionnel existant fait peser sur la

¹ « *new forms of institutional innovation* » (traduction par les auteurs)

² « *outdated policies and planning processes* » (traduction par les auteurs)

capacité d'expérimentation des administrations. Sur la base de notre recommandation de politique publique, nous formulons des propositions sur la manière dont le niveau national peut, d'une part, soutenir et accompagner cette capacité d'expérimentation des collectivités et, d'autre part, créer un cadre juridique plus propice.

4.1 S'octroyer un droit à l'erreur

La condition première pour le succès des expérimentations réside dans la capacité de l'administration à s'ouvrir à la nouveauté et à être tolérante face aux erreurs. Le cadre même de l'expérimentation constitue un levier pour susciter cette ouverture, tant auprès des décisionnaires politiques que de l'administration. À La Roche-sur-Yon, la municipalité a fait preuve de transparence en reconnaissant que les modules n'étaient pas parfaits dès le départ, tout en faisant preuve de réactivité pour les adapter. Un agent de la collectivité résume ainsi l'approche de l'administration pour le réaménagement de la rue Clémenceau : « On est capable de changer, on est capable de revenir dessus et on met l'utilisateur au cœur de la décision » (ROU 02). Leprêtre (2019, p. 10) vient appuyer cette thèse en soulignant que l'expérimentation « répond à une incertitude avouée par les acteurs publics et privés eux-mêmes, qui constatent une difficulté à percevoir les tendances à venir et invoquent la nécessité d'une évolution par tâtonnement pour pouvoir innover, où le bricolage et l'erreur font partie du champ des possibles ».

À Berlin, les agents ont été confrontés à des procédures de planification des mobilités qui reposent – comme dans de nombreuses autres villes allemandes – sur une approche très minutieuse et détaillée. Pour les coronapistes, un autre état d'esprit a prévalu. « *Perfection is the enemy of the good* », résume un responsable au sein de l'administration du Sénat de Berlin (BER 02). Dans le contexte de la pandémie, il s'agissait de trouver des solutions efficaces, mais surtout rapides. Travailler avec des marquages de chantier offrait les meilleures conditions techniques pour cela, car les erreurs qui n'avaient pas été anticipées lors du tracé et qui ne sont apparues qu'en pratique ont pu être corrigées très rapidement. Les premières pistes mises en œuvre par cette approche ont contribué à instaurer davantage de tolérance à l'erreur dans la planification des mobilités :

« Lorsqu'un espace est reconfiguré à l'aide de moyens provisoires, on peut, en tant que planificateur, constater que cela fonctionne plutôt bien, même avec des moyens simples. On n'a pas toujours besoin d'atteindre un degré de planification absolument abouti. Autrement dit, on peut en partie s'extraire de cette angoisse des 20 % finaux qui visent à une planification parfaite¹ » (BER03).

En somme, les solutions expérimentales montrent combien l'ouverture à la remise en question de ses propres processus est une condition préalable au travail agile.

4.2 Mobiliser audacieusement les marges de manœuvre

Une attitude fondamentale de tolérance à l'égard des erreurs et d'ouverture à de nouvelles procédures est particulièrement pertinente lorsqu'il s'agit d'évoluer en terrain inconnu sur les plans juridique et administratif. Dans certains cas étudiés, la démarche expérimentale de l'administration reposait sur l'audace des acteurs, qui ont osé exploiter des marges d'appréciation juridique ou réglementaires qui n'avaient pas encore été testées.

L'exemple du réaménagement de la rue Jeanne d'Arc à Rouen illustre bien ce phénomène. Par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, le Code de la route précise que les couleurs des marques d'animation dans les zones de rencontre doivent être différentes de celles des marquages officiels sur la chaussée – mais les teintes concrètement autorisées ne sont pas clairement définies. L'objectif étant de ne pas « entraîner de confusion chez les usagers » (Instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963, de Version modifiée du 8 janvier 2016, p. 52). L'administration rouennaise y a vu la possibilité de jouer avec différentes nuances de rouge, de jaune et de bleu. Il s'agit d'une lecture audacieuse, comme l'explique un responsable d'opération impliquée dans le projet : « Il y a encore des collectivités en France, malgré le fait que le dispositif [de marquage d'animation] soit prévu dans le Code

¹ « Wenn ein Raum mit provisorischen Mitteln neu aufgeteilt ist, kann man als planende Person zur Kenntnis nehmen: Das funktioniert sogar mit so einfachen Mitteln schon ganz gut. Ich muss nicht diese absolute Planungstiefe erreichen. Das heißt, man kann ein Stück weit diese Angst vor den letzten 20 Prozent Planungsreife nehmen. » (traduction par les auteurs)

de la route, qui ne veulent pas se lancer simplement parce que la peinture de couleur n'est pas homologuée » (ROU 01).

Si un cadre discrétionnaire a été éprouvé pendant des années et, dans certains cas, déjà validé par la jurisprudence, la procédure est claire et le risque d'échec ou de devoir répondre des dommages apparaît comme faible aux yeux des administrations. Un projet de recherche de l'Institut allemand d'urbanisme (difu), qui a examiné les obstacles à la mise en œuvre de l'aménagement de pistes cyclables dans dix-huit communes allemandes, arrive à la conclusion que « les réglementations et les directives sont souvent interprétées de manière conservatrice [...] et que les idées innovantes sont donc rarement mises en œuvre¹ » (Stein, Klein et Lindner 2022, p. 21). Les expérimentations exigent à l'inverse un état d'esprit propice à l'exploration constante de nouvelles marges d'appréciation : « Les codes et les lois recèlent des marges d'interprétation ouvrant de nombreux possibles. Le permis de faire, c'est l'idée qu'une loi peut être vivante, confrontée à la vie et mise en application comme une jurisprudence pour des cas à venir » (Notre Atelier Commun 2024).

Une action créative et agile dans le cadre des dispositions légales et procédurales existantes a également été la clé de la mise en œuvre rapide des coronapistes à Berlin. L'ordonnance verbale de la toute première piste cyclable provisoire sur le Hallesches Ufer en est un exemple emblématique. Selon l'article 45 du Code de la route allemand (*Straßenverkehrsordnung*, StVO), une consultation de la police et du responsable de la construction, dans ce cas l'administration de l'arrondissement. Légalement possible, mais totalement inhabituelle dans la pratique, cette consultation a eu lieu directement sur place avec tous les acteurs concernés, plutôt que par de longs échanges écrits. L'administration berlinoise a poursuivi cette approche innovante en utilisant des plans de référence plutôt que des plans de signalisation sur-mesure pour chaque rue. Jusqu'à présent, les plans de référence n'étaient utilisés que pour sécuriser les tranchées creusées lors de travaux routiers (BER 02). Par ailleurs, les administrations des collectivités à La Roche-sur-Yon et Rouen ont utilisé les possibilités offertes par l'outil des accords-cadres pour pouvoir mettre en œuvre une transformation progressive et expérimentale, sans avoir recours à des processus d'attribution longs et fragmentés.

Les expériences de ces trois collectivités montrent qu'une interprétation audacieuse et innovante des cadres juridique et administratif constitue un levier essentiel pour que les expérimentations puissent déployer pleinement leur potentiel d'accélération, d'agilité et d'adaptabilité. Un constat auquel aboutit aussi le projet de recherche du difu, qui identifie dans cette interprétation progressive des règlements et directives un levier décisif pour accélérer le développement des infrastructures cyclables (Stein, Klein et Lindner 2022).

4.3 Renforcer la capacité de mise en réseau

Mettre en œuvre des solutions expérimentales en utilisant des marges d'appréciation peut relever de l'initiative individuelle des agents. Toutefois, leur concrétisation relève bien d'une tâche collective. Fischer (2019, p. 68) a observé dans les approches expérimentales et culturelles adoptées par les communes allemandes dans le cadre de la requalification urbaine : « De l'avis de la plupart des responsables, il est décisif de mieux utiliser les marges d'appréciation dans son propre cadre de conception. Concrètement, cela signifie tolérer, encourager et initier davantage. Pour cela, il faut une action interservices plutôt qu'une stricte exécution des procédures² ». Dans les quatre villes que nous avons étudiées, divers acteurs – services administratifs de la collectivité, élus, initiatives citoyennes, entreprises et associations – ont également coopéré étroitement. Tous ont dû accepter de s'engager dans une démarche de travail en partie inédite et expérimentale. Dans quelles conditions cela a-t-il été possible dans les quatre cas ?

Les responsables de La Roche-sur-Yon ont choisi de réaliser la transformation expérimentale de la rue commerçante en régie. La commune ne s'est donc pas contentée d'initier le projet, mais a également piloté la coordination entre les acteurs et a planifié et mis en œuvre la participation des citoyens. La direction du projet, au sein de la direction des espaces publics, est parvenue à mettre en place un réseau solide : « Des trois grandes familles d'acteurs de l'espace public, que sont un, et d'abord les usagers, deux, les élus et trois, les sachants, soit les experts et techniciens » (RSY 02). Ce projet concret a permis

¹ « *Regelwerke und Richtlinien oft konservativ ausgelegt [...] und damit innovative Ideen kaum umgesetzt.* » (traduction par les auteurs)

² « *Nach Auffassung der meisten Verantwortlichen ist es entscheidend, innerhalb des eigenen Gestaltungsrahmens Ermessensspielräume besser zu nutzen. Das heißt konkret mehr dulden, fördern, initiieren. Dazu ist ämterübergreifendes Handeln statt Dienst nach Vorschrift gefragt.* » (traduction par les auteurs)

d'ancrer dans la collectivité des méthodes de travail innovantes et transversales (RSY 02). Dans les trois autres cas étudiés, des réseaux transversaux bien coordonnés ont également constitué un socle essentiel à la mise en œuvre des expérimentations.

À Berlin, le succès de la mise en œuvre rapide des coronapistes est étroitement lié à la relation de confiance et la coordination fluide entre les responsables de l'administration du Sénat de Berlin et des arrondissements. Afin d'impliquer d'autres acteurs dans la dynamique, l'approche par ordonnance verbale, où toutes les personnes concernées se retrouvent sur place, s'est révélée particulièrement judicieuse. Ce faisant, ils ont rompu avec la procédure classique au sein de l'administration, souvent conçue « comme une chaîne dont les maillons sont traités l'un après l'autre. Lorsque plusieurs agents sont impliqués, ils interviennent successivement — jamais simultanément sur un même maillon de la chaîne¹ » (Steinbrecher 2018, p. 230). Pour surmonter cette approche très lente, l'attribution claire d'une responsabilité de pilotage a joué un rôle décisif : « Le temps se perd le plus souvent dans les processus de coordination entre les parties prenantes. Et cela peut être corrigé en désignant des responsables de processus qui ont un fort intérêt personnel à mener leur mission à terme, et qui n'ont pas intérêt à mettre le processus de côté parce qu'ils ont tellement de choses à faire² » (BER 02). En outre, un soutien clair de la part des élus locaux a facilité la mise en place d'un réseau. Face à la situation de crise, la maire de l'arrondissement a en effet lancé à son chef de service : « Sortez-moi des kilomètres !³ » Devant un mandat aussi franc, les responsables se sont retrouvés ensemble devant une carte de l'arrondissement et ont pu avancer rapidement (BER 03).

Kuscher (2023) observe que, dans de nombreuses communes allemandes, le manque de coopération et de capacité à travailler en réseau entre les services et en interaction avec des acteurs externes freine la planification du réseau cyclable. Il explique cela par le fait que la logique de compétences strictement définies et le fonctionnement en silos remplissent, pour les agents, une fonction de légitimation et de sécurisation. Les expérimentations sortent de cette logique, exigent une nouvelle capacité à travailler en réseau et doivent, pour s'imposer, construire leur propre légitimité. Un facteur de légitimation peut être une situation de crise comme la pandémie dans le cas de Berlin, ou un centre-ville en perte de vitesse comme à La Roche-sur-Yon. À Munich, c'est le programme de rénovation urbaine qui a servi de déclencheur à l'approche innovante mise en œuvre sur le site du Grünspitz : il a permis de formuler un mandat politique clair, de désigner une responsabilité de pilotage au sein de l'administration municipale, et d'allouer les moyens financiers nécessaires à la mobilisation de ressources humaines pour encadrer localement les processus expérimentaux, assurés par l'association Green City et la cellule de gestion de la rénovation. Un employé de l'association Green City témoigne : « Sans le programme de subvention Ville sociale, le Grünspitz n'aurait jamais vu le jour. Créer un espace public sans obligation de consommation, uniquement sur la base d'une démarche *bottom-up*, c'est quasiment impossible⁴ » (MUC 01).

Lorsque le programme de rénovation urbaine a pris fin en 2021, la ville de Munich n'est pas parvenue à entamer immédiatement la transformation en un espace vert permanent, comme prévu initialement. Cela a conduit à une situation où, faute de compétences clairement réparties au sein de l'administration, l'expérimentation risquait de prendre fin : en tant que projet d'occupation temporaire, le Grünspitz ne relevait pas de la compétence du département de la construction, qui construit et entretient les espaces verts. Le département en charge du patrimoine public, quant à lui, n'était en charge que de la gestion locative du terrain municipal. Ainsi, l'expérimentation s'est soudain à nouveau heurtée à la rigidité des silos administratifs. Sa poursuite n'a finalement été rendue possible que grâce à un nouvel instrument de planification, par lequel la ville expérimente une collaboration agile et pluridisciplinaire dans des « terrains d'action » définis au sein de quartiers munichois. Le gestionnaire du terrain d'action de la zone du Grünspitz a pu assumer la responsabilité du processus et réunir tous les acteurs autour de la table. Cela a permis de poursuivre l'occupation intermédiaire par Green City via un bail, tout en assurant un financement conjoint par plusieurs services municipaux et le conseil d'arrondissement (Spinrath et Plessing 2023). Une nouvelle structure de pilotage a donc dû voir le jour pour rétablir une capacité de travail en réseau. Cette observation se reflète dans d'autres études empiriques sur les formes de collaboration agile dans les communes. Zalas (2021, p. 217), par exemple, souligne que « les fonctions transversales (chefs de

¹ « am liebsten als Kette gedacht [wird], bei de[m] Glied für Glied abgearbeitet wird. Wenn mehrere Sachbearbeiter beteiligt sind, arbeiten sie nacheinander – nie gleichzeitig an einem Kettenglied. » (traduction par les auteurs)

² « Die Zeit geht meistens verloren in den Abstimmungsprozessen zwischen den Beteiligten. Und das lässt sich dadurch heilen, dass [...] ich Prozessverantwortliche habe, die ein hohes eigenes Interesse haben, ihren eigenen Prozess abzuschließen und die nicht das Interesse haben, den Vorgang zur Seite zu legen, weil sie so viel zu tun haben. » (traduction par les auteurs)

³ « Macht einfach Strecke! » (traduction par les auteurs)

⁴ « Ohne das Förderprogramm Soziale Stadt wäre der Grünspitz nicht entstanden. Allein bottom-up einen Freiraum ohne Konsumzwang zu errichten, wird kaum gelingen. » (traduction par les auteurs)

projet, animateurs de réseau, chargés de coordination ou cellules stratégiques) jouent un rôle important¹ ».

Par ailleurs, il peut être pertinent pour les collectivités de faire appel à des porteurs de projets externes disposant déjà d'une forte capacité à travailler en réseau et d'une solide expérience. À Munich, la collaboration avec l'association Green City a joué un rôle important dans la mise en œuvre opérationnelle. La Métropole de Rouen a, quant à elle, choisi de travailler avec une agence d'urbanisme spécialisée dans les approches expérimentales pour l'ensemble de sa stratégie piétonne. Pour certains projets ciblés, comme dans la rue Jeanne d'Arc, l'agence a joué un rôle central dans la planification, la mise en œuvre, l'adaptation et l'évaluation de l'utilisation. Pour Pinard et Pradel (2021), ce type d'acteurs urbains de l'animation transitoire, dont certains se spécialisent sur des projets d'espace public, participent d'une refonte des pratiques de production de la ville. Ils amènent d'une part des compétences différentes et transversales, issues notamment des milieux artistiques, culturels et de la communication ; ils peuvent d'autre part prendre en charge l'ensemble des étapes du projet, de l'aménagement à l'animation en passant par la concertation, l'implication citoyenne et la médiation entre les parties prenantes.

4.4 Une agilité renforcée pour les administrations qui expérimentent ?

Les quatre exemples présentés illustrent de manière emblématique : les expérimentations nécessitent un fonctionnement agile au sein de l'administration – une disposition à l'essai-erreur, une utilisation audacieuse des marges de manœuvre, le développement d'une collaboration agile en réseau avec une diversité d'acteurs. Dans les quatre villes étudiées, on observe ponctuellement que les expériences positives sur le terrain peuvent également, en retour, stimuler davantage d'innovation et initier un changement culturel au sein de l'administration.

Rouen est un exemple qui met en lumière comment les expériences positives sur une zone de la ville peuvent convaincre des décideurs politiques locaux de se lancer dans des projets à d'autres endroits. Un agent décrit l'effet de signal que l'expérience de la rue Jeanne d'Arc a eu sur les élus locaux : « Ils se disent : si c'est possible sur cette rue-là, ça peut être possible ailleurs » (ROU 02). Ce projet joue ainsi un rôle important de démonstrateur dans la stratégie de mobilité piétonne à l'échelle de la Métropole. À La Roche-sur-Yon, c'est au sein de l'administration que les agents témoignent d'un changement de mentalité issu de l'expérience faite lors de la conduite du laboratoire urbain : « Ce travail d'expérimentation, on l'a dupliqué sur pas mal d'autres choses » (RSY 02).

L'expérience faite par la ville de Berlin soutient l'idée que le changement culturel dans le sens d'une action administrative moins perfectionniste et plus tolérante aux erreurs peut également s'appliquer à des planifications autres que celles des projets expérimentaux spécifiquement concernés. Depuis 2021, une unité de projet a ainsi mis en place de larges pistes cyclables dans certains arrondissements de Berlin, dont la planification et la mise en œuvre ont duré moins d'un an par tronçon, au lieu des deux à trois ans habituels. « L'unité de projet a développé des planifications immédiatement permanentes, mais selon une méthodologie similaire à celle des coronapistes, c'est-à-dire sans interventions lourdes, seulement des ajustements strictement nécessaires aux feux de signalisation » (BER 02). À Munich aussi, l'expérience du Grünspitz a suscité une réflexion au sein de l'administration sur la manière dont elle doit s'organiser à l'avenir pour permettre la planification et la gestion d'espaces libres atypiques. Un responsable de projet formule cela ainsi : « Au-delà du processus de participation avec les gens sur place, nous avons également enclenché un processus au sein de l'administration. Nous avons délibérément osé quelque chose pour montrer que la ville évolue. Nous avons besoin de nouvelles règles, de nouveaux regards² » (MUC 03).

Il n'est pas surprenant que ce soit précisément ce type d'expérimentations qui puissent déclencher de telles réflexions. Pour Fischbach (Fischbach 2024, p. 321) : « Ce n'est qu'en expérimentant de manière ciblée aux limites du système que l'on parvient à faire

¹ « Den Querschnittsrollen (Kümmerern, Netzwerknern, Projektleitenden und Stabsstellen) kommt eine bedeutende Rolle zu. » (traduction par les auteurs)

² « Neben dem Prozess der Beteiligung mit den Leuten vor Ort haben wir auch einen Prozess in der Stadt ausgelöst. Wir haben bewusst etwas gewagt, um aufzuzeigen: Die Stadt verändert sich. Wir brauchen ein anderes Reglement, andere Ansichten. » (traduction par les auteurs)

évoluer les dynamiques du système dans une autre direction. Travailler de manière agile ne signifie donc pas seulement faire des choses. Il s'agit aussi toujours d'apprendre¹ ».

L'expérience dans les quatre villes montre néanmoins que, malgré les processus enclenchés dans les administrations, les expérimentations restent globalement des exceptions. Pour cause, tant que les expérimentations demeurent ponctuelles et qu'elles reposent principalement sur l'initiative de quelques individus, les approches agiles restent fragiles et susceptibles de ne pas perdurer. Aulagnier et al. (2023) affirment en ce sens que l'implication d'agents ou d'élus particulièrement volontariste est un aspect essentiel de la réussite des projets expérimentaux, tout en constituant en même temps son talon d'Achille : lorsque la capacité d'une collectivité à expérimenter ne repose sur rien de plus structurel, les dynamiques positives s'éteignent avec le départ de ces éléments moteurs. Un changement de paradigme plus large au sein de l'administration apparaît donc comme une condition indispensable.

4.5 Recommandations à destination des gouvernements

Toutes les collectivités françaises et allemandes ne prennent pas spontanément l'initiative de s'essayer à des formes innovantes d'action administrative. Dans nos sessions de travail entre experts, la marginalité des démarches expérimentales a sans cesse été pointée du doigt ; en outre, une discussion sur la création d'une assurance pour les agents de l'administration, qui a eu lieu lors de notre atelier à Dresde en avril 2024 entre des chercheurs, des praticiens et des personnes engagées dans la société civile, fournit également un indice de la grande incertitude qui règne dans l'utilisation de marges d'appréciation non testées jusqu'à présent. La question se pose donc de savoir comment les expérimentations peuvent être multipliées. Sur la seule base des quatre cas issus de collectivités ouvertes aux approches expérimentales, nous ne sommes certes pas en mesure de formuler de réponse définitive à cette question.

Dans les sessions de travail transdisciplinaires, des idées et des propositions concrètes ont cependant émergé de l'échange avec des agents de collectivités locales, des représentants de l'administration centrale, du monde académique et de la société civile, sur la manière dont les gouvernements des deux pays peuvent aider les collectivités à recourir davantage aux expérimentations pour transformer leurs espaces publics.

L'État fédéral et les Länder peuvent soutenir les municipalités en leur transmettant leur savoir-faire et en les aidant à mettre en œuvre leurs projets ; nous proposons pour cela de mettre en place une plateforme destinée aux collectivités, pour leur permettre de clarifier et de visualiser les marges de manœuvre dont elles disposent. Cette plateforme devrait contenir un manuel évolutif, facilement actualisable, qui recense de manière exhaustive les possibilités d'expérimentation existantes dans les cadres juridique et réglementaire existant. Parallèlement, elle aurait vocation à renforcer le transfert de connaissances entre les municipalités en présentant des exemples de bonnes pratiques et en encourageant la mise en réseau des municipalités entre elles.

De manière concrète, nous recommandons de compléter ces plateformes nationales par des points de contact et des services de conseil au niveau régional, qui soutiennent les municipalités dans la mise en œuvre pratique des expérimentations et des démarches participatives. Cet accompagnement pourrait inclure la production de supports de visualisation, un soutien logistique dans le réaménagement temporaire d'espaces publics ou encore la mise en place de formats de participation².

En proposant ce type de mesures de soutien, les gouvernements peuvent favoriser un véritable changement de culture au sein des collectivités, vers un recours plus large aux expérimentations via une mobilisation audacieuse des marges de manœuvre juridiques et administratives. Toutefois, les exemples de Rouen et de Berlin montrent aussi les limites de cette approche : même si les collectivités utilisent courageusement des marges de manœuvre discrétionnaires, elles restent contraintes par le cadre juridique en vigueur. Le directeur de l'agence qui a accompagné la ville de Rouen dans son expérimentation

¹ « Nur durch gezieltes Experimentieren an den Systemgrenzen gelingt es, die Systemdynamiken in eine andere Richtung zu bringen. Agiles Arbeiten bedeutet also nicht nur, Dinge zu erledigen. Es geht auch immer um das Lernen. » (traduction par les auteurs)

² Le Land de Bade-Wurtemberg a mis en place à cet effet le centre de services « Ortsmitten ». Plus d'informations : <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/lebendige-ortsmitten-fuer-bw>.

formule cette tension persistante : « Il n'y a pas d'un côté la loi et de l'autre l'expérimentation pirate. Ça, c'est du romantisme, ça n'existe pas » (ROU 03).

À Rouen, en septembre 2024, lors de la présentation de ses premiers résultats d'évaluation aux responsables du projet, le Cerema a ainsi estimé que certaines des peintures choisies pour les marquages d'animation étaient « limite » (ROU 01). Elles rappellent un passage piéton – alors que l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, comme cela a été évoqué, interdit toute confusion avec les éléments de marquage routier officiels. Si cette appréciation n'a pas eu de suites juridiques à Rouen, l'administration berlinoise a au contraire été confrontée à des conséquences juridiques nettement plus lourdes. Un plaignant y a contesté la légalité de la motivation de l'ordonnance de circulation prise pour le Hallesches Ufer, arguant de l'absence de preuve d'une situation de danger, exigée alors par le Code de la route. « C'était très compliqué [du fait de la plainte], parce que nous devons ensuite prouver juridiquement que les rues, justement sur la rive du canal, où il n'y avait pas encore d'aménagements cyclables, constituaient aussi un point noir pour le trafic cycliste¹ » (BER 01). En deuxième instance, le plaignant a finalement retiré sa plainte après que l'arrondissement a amélioré l'ordonnance de circulation.

En Allemagne, le gouvernement fédéral pourrait soutenir considérablement ce changement culturel et élargir la marge de manœuvre en réformant le Code de la route (StVO) vers plus de souplesse et moins d'importance accordée à la voiture individuelle. Depuis la parution de notre recommandation, le StVO a été amendé en 2024 : les associations de collectivités telles que l'Association des villes allemandes ont, à cette occasion, salué des progrès, comme l'ancrage d'objectifs liés à la protection du climat et certaines avancées concernant les pistes cyclables. Elles déplorent cependant le fait que la marge de manœuvre des communes continue de faire défaut à de nombreux endroits, par exemple pour les limitations de vitesse (Deutscher Städtetag 2024). Les adaptations du Code de la route demandées dans notre recommandation de politique publique, à savoir l'introduction d'une clause d'innovation et l'assouplissement du dispositif d'expérimentation routière, n'ont pas non plus été intégrées jusqu'à présent.

¹ « Es war sehr aufwendig [durch die Klage], weil wir dann im Nachgang nochmal rechtlich nachweisen mussten, dass die Straßen, gerade am Kanalufer, wo es vorher noch keine Radverkehrsanlagen gab, auch ein Unfallschwerpunkt waren für den Radverkehr. » (traduction par les auteurs)

5 Conclusion

Les projets conduits à La Roche-sur-Yon, Berlin, Rouen et Munich illustrent la « force de l'expérimentation », (*Kraft des Experimentierens*) comme l'a formulé Uwe Schneidewind, chercheur en transformation et maire de Wuppertal (2024, p. 120). Les expérimentations peuvent en effet accélérer la transformation durable des espaces publics et offrent ainsi une réponse constructive à l'urgence d'agir liée aux changements climatiques. Grâce à leur évolutivité et leur réversibilité, elles permettent à la population de participer directement à ces réaménagements. Ce mode d'action engendre des changements immédiats et provisoires, ouvrant directement la voie à de nouveaux usages. La collectivité gagne ainsi la marge de manœuvre nécessaire pour préparer une éventuelle pérennisation des projets, tout en adaptant plus efficacement les solutions élaborées aux conditions sociales et climatiques en rapide évolution.

Nous avons également pu constater que la « force de l'expérimentation » n'a pas seulement un impact sur la population et les espaces urbains, mais aussi sur l'administration de la collectivité. À ce titre, une question demeure : dans quelle mesure ces expérimentations ponctuelles ont-elles un véritable pouvoir de transformation à large échelle ? Steinbrecher (2018) affirme que si le passage à un fonctionnement agile dans le cadre de la mise en œuvre des expérimentations ne remplace pas les méthodes de travail traditionnelles dans les administrations, il contribue néanmoins à ce que les processus classiques soient moins rarement acceptés sans remise en question. Selon lui, la démonstration de la faisabilité et du potentiel d'une approche plus agile permet de susciter une réflexion sur les projets pour lesquels une approche expérimentale semble plus judicieuse.

Le changement de culture dans les quatre collectivités que nous avons étudiées – et qui mettent déjà en œuvre des expérimentations de manière ponctuelle – est confronté à un double-défi. Pour exploiter à grande échelle le potentiel des expérimentations pour une transformation durable de l'espace public, il faut pérenniser et institutionnaliser l'approche expérimentale, sans que cette institutionnalisation ne fasse perdre l'agilité et la tolérance à l'erreur qui en constituent les atouts clés. Pour reprendre les termes de Lejoux et Paulhiac Scherrer (2023), il s'agirait d'une étape centrale vers un « urbanisme de transition ». La question se pose donc de savoir comment promouvoir au mieux cette transformation. « Il faut passer d'un modèle où l'État réglemente de manière exhaustive à un modèle qui offre davantage de liberté aux citoyennes et citoyens pour expérimenter et coconstruire l'avenir¹ », appelle Schneidewind (2024, p. 120). Les gouvernements nationaux et les Länder allemands ont une responsabilité importante à cet égard. D'une part, ils peuvent aider les collectivités à mieux exploiter les marges d'expérimentation existantes ; d'autre part, ils peuvent élargir significativement ces marges par le biais de réformes législatives. Même si notre étude se limite à l'analyse d'une sélection de villes désireuses de se transformer dans les deux pays et que nous ne pouvons donc pas tirer de conclusions représentatives, cette étude et notre recommandation d'action offrent des points de repère utiles pour identifier les leviers d'action de la politique nationale.

Au-delà de l'étude que nous proposons, d'autres axes de recherche pourraient être approfondis. Par exemple, la question de la capacité d'une collectivité à tolérer une certaine dose de provisoire se pose : quelle charge de travail supplémentaire les expérimentations représentent-elles pour l'administration ? Combien d'expérimentations peut-elle mener simultanément ? Et quelles conditions-cadres sont requises pour éviter que ces expérimentations ne deviennent une charge excessive pour les services ? Par ailleurs, le lien entre participation et expérimentation demande à être davantage exploré : de quel degré d'implication citoyenne une expérimentation a-t-elle besoin ? Dans quelle mesure un processus expérimental permet-il de mieux gérer les attentes des habitants qu'une procédure de participation classique ? Et comment, enfin, les municipalités peuvent-elles éviter que ces démarches participatives ne soient accaparées par des intérêts élitistes ou particuliers ?

Dans le cadre de nos dialogues et des entretiens menés pour cette étude, nous avons rencontré de nombreuses personnes inspirantes et audacieuses qui ouvrent des espaces de créativité au sein de leurs communes et qui n'hésitent pas à initier des transformations, y compris dans des zones juridiques encore floues. À travers cette étude, nous espérons

¹ « Es braucht den Übergang von einem staatlichen Modell, das umfassend reguliert, zu einem, das mehr Freiraum für Experimente und offene Zukunftsgestaltung an Bürgerinnen und Bürger überträgt. » (traduction par les auteurs)

pouvoir transmettre une part de cette énergie à tous ceux qui, dans les sphères politique, administrative et au sein la société civile, travaillent à la transformation sociale et écologique des villes.

Laissons-nous gagner par la « force de l'expérimentation » !

Tableau récapitulatif des entretiens

Code	Ville	Date	Description
MUC 01	Munich	02/2023	Employée de l'association Green City
MUC 02	Munich	03/2023	Agent au sein du département de l'urbanisme et de la construction de la Ville de Munich
MUC 03	Munich	04/2023	Agent au sein du département de l'urbanisme et de la construction de la Ville de Munich
BER 01	Berlin	07/2024	Ancien collaborateur du service des voiries et des espaces verts de l'arrondissement de Friedrichshain-Kreuzberg
BER 02	Berlin	07/2024	Responsable au sein de l'administration du Sénat de Berlin en charge de la mobilité, des transports, de la protection du climat et de l'environnement
BER 03	Berlin	07/2024	Directeur du service des voiries et des espaces verts de l'arrondissement de Friedrichshain-Kreuzberg
RSY 01	La Roche-sur-Yon	06/2024	Chargée d'opérations à la direction des Espaces Publics de la Ville de La Roche-sur-Yon et La Roche-sur-Yon Agglomération
RSY 02	La Roche-sur-Yon	07/2024	Pôle Équipements et Espaces Publics de la Ville de La Roche-sur-Yon et La Roche-sur-Yon Agglomération
ROU 01	Rouen	06/2024	Responsable d'opérations Ville apaisée et Marchabilité à la Métropole Rouen Normandie
ROU 02	Rouen	08/2024	Responsable au sein du Département Espaces Publics et Mobilité Durable de la Métropole Rouen Normandie
ROU 03	Rouen	06/2024	Directeur de l'agence Monono, agence de fabrique des espaces publics

Tableau récapitulatif des dialogues

Date	Lieu	Description	Nombre de participants
26-28/04/2023	Munich	Session de travail du Forum pour identifier les leviers et obstacles à la conduite des projets d'aménagement urbain par les collectivités	50, répartis en 4 groupes de travail
Juin 2023	En ligne	Session de travail du Forum, en ligne, pour prioriser les axes à mettre en avant dans les recommandations de politique publique	50, répartis en 4 groupes de travail
05/09/2023	Munich	Table-ronde avec des experts sur le sujet de l'expérimentation lors de la conférence IAA Mobility	4 (table-ronde)
20-21/09/2023	Lyon	Session de travail du Forum pour l'élaboration de recommandations de politique publique concrètes, avec un groupe de travail dédié aux expérimentations	50, répartis en 5 groupes de travail
11/04/2024	Dresde	Atelier lors de la conférence <i>Reallabore</i>	30

Bibliographie

Aulagnier, Alexis; Compagnon, Daniel; Smith, Andy (2023) Dossier : « La recherche au défi de la crise des temporalités » : Urgence climatique et temporalités locales : la territorialisation contrariée des politiques de lutte contre le changement climatique. In : *Natures Sciences Sociétés*, vol. 31, n° 4, p. 490–501. DOI : 10.1051/nss/2024012.

Baudelle, Guy; Marrec, Sébastien (2023) L'impact de la crise sanitaire et de l'urbanisme tactique sur l'aménagement cyclable des villes françaises. *L'Espace géographique*, Tome 51, n° 2, p. 176–191. DOI : 10.3917/eg.512.0176.

Becker, Sophia; Schneidmesser, Dirk von; Caseiro, Alexandre; Götting, Katharina; Schmitz, Seán; Schneidmesser, Erika von (2022) Pop-up cycling infrastructure as a niche innovation for sustainable transportation in European cities: An inter- and transdisciplinary case study of Berlin. *Sustainable Cities and Society*, vol. 87, p. 1–11. DOI : 10.1016/j.scs.2022.104168.

Bierwirth, Anja (2021) Resilient, nachhaltig und zukunftsfähig: Leitlinien für die Stadtentwicklung von morgen. in brief. *Wuppertaler Impulse zur Nachhaltigkeit*, n° 10, p. 1–7. DOI : 10.48506/opus-7876.

Bulkeley, Harriet; Castán Broto, Vanesa (2013) Government by experiment? Global cities and the governing of climate change. *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 38, n° 3, p. 361–375. DOI : 10.1111/j.1475-5661.2012.00535.x.

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, éd. (2024) Öffentlichen Raum integriert denken. 5 Thesen zur Transformation von öffentlichen Räumen, Grün- und Freiflächen. En ligne : https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Downloads/DE/Post-Corona-Stadt_Thesenpapier_Oeffentlicher-Raum.pdf;jsessionid=5160F9A1DE54AF310E2754630F0F9E1F.live21321?__blob=publicationFile&v=2, consulté le 23 octobre 2024.

Cerema (2024) Adapter la voirie urbaine au changement climatique. Recueil d'exemples de solutions d'adaptation. Rapport d'étude. En ligne : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596755/adapter-la-voirie-urbaine-au-changement-climatique-recueil-d-exemples-de-solutions-d-adaptation>, consulté le 23 octobre 2024.

Delfavero, Sébastien (2023) L'urbanisme transitoire : carewashing ou jeu de dupes dans la fabrique de la ville ? *Pensée plurielle*, vol. 56, n° 2, p. 112–126. DOI : 10.3917/pp.056.0112.

Deutsche Umwelthilfe (2021a) Beschreibung der Untersuchungsgebiete des Projekts „Pop-up-Republik: Mobilitätswende Berlin“. Analysebericht. En ligne : https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Mobilitaetswende/Analysereport_Mobilit%C3%A4tswende_Berlin.pdf, consulté le 1 août 2024.

Deutsche Umwelthilfe (2021b) Pop-up-Radwege. Zahlen und Daten. En ligne : https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Pop-up-Radwege/Infografik_Pop-up-Radwege.pdf, consulté le 31 juillet 2024.

Deutscher Städtetag (2024) Novelle Straßenverkehrsgesetz. "Nicht der ganz große Wurf". Communiqué de presse du 14 Juin. En ligne : <https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2024/reform-strassenverkehrsgesetz-nicht-der-ganz-grosse-wurf>, consulté le 8 novembre 2024.

Dobberke, Cay (2025) Radweg und Brandschutz in der Berliner Kantstraße. In : Tagesspiegel, 1 mars 2025. En ligne : <https://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/radweg-und-brandschutz-in-der-berliner-kantstrasse-zwangsumzuge-doch-noch-nicht-vom-tisch-13294678.html>, consulté le 30 avril 2025.

Eversberg, Dennis; Fritz, Martin; Faber, Linda von; Schmelzer, Matthias (2024) Der neue sozial-ökologische Klassenkonflikt. Frankfurt am Main : Campus Verlag.

Fischbach, Jan (2024) Warum ist das Thema agile Transformation für die Verwaltung wichtig? Dans : Peter Bauer, Christiane Büchter, Jan Fischbach, Alexander Joedecke et Wolf Steinbrecher, coord.: Agile Verwaltung 2040. Visionen, Methoden, Erfahrungen. Erste Auflage. Heidelberg: Carl-Auer Verlag GmbH (Management/Organisationsberatung), p. 318–323.

Fischer, Thomas (2019) Stadtumbau und Kultur. Dans : Uwe Altröck, Detlef Kurth, Ronald Kunze, Holger Schmidt et Gisela Schmitt, coord.: Programmatik der Stadterneuerung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Jahrbuch Stadterneuerung), p. 49–72.

Forczek-Brataniec, Urszula; Jamiol, Katarzyna (2024) The Role of Public Space in Building the Resilience of Cities: Analysis of Representative Projects from IFLA Europe Exhibitions. Sustainability, vol. 16, n° 12, p. 5105. DOI : 10.3390/su16125105.

Ginez, Cécile (2018) Définir l'urbanisme temporaire au sein du projet urbain : un outil institutionnel innovant ? Au prisme des collectivités locales aménagement transitoire du square Augereau à Albi (81). Architecture, aménagement de l'espace. En ligne : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01870163>, consulté le 2 juin 2025.

Glock, Jan Peter (2024) Reallabor, Real-Labor, Intervention oder Verkehrsversuch? Konzeptionelle Aufarbeitung der Begriffsvielfalt um Ansätze des Wandels im Kontext der Umwandlung städtischen Verkehrsraums. Journal für Mobilität und Verkehr, n° 19, p. 2–14. DOI : 10.34647/jmv.nr19.id122.

Götting, Katharina; Becker, Sophia (2020) Reaktionen auf die Pop-Up-Radwege in Berlin. Ergebnisse einer explorativen Umfrage zur temporären Radinfrastruktur im Kontext der Covid-19 Pandemie. Potsdam (IASS Study). En ligne : https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6000142_7/component/file_6000157/content, consulté le 2 juin 2025.

Hardinghaus, Michael; Cyganski, Rita; Wolf, Christian (2023) Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen. Abschlussbericht. Umweltbundesamt, éd. Dessau-Roßlau.

Horn, Burkhard (2022) Vom Wissen zum Tun. Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene. Deutscher Städtetag, éd. Berlin, Köln.

Jacobi, Nikolai; Jäger, Andreas; Rothballer, Carsten; Reitemeyer, Fabian; Kropp, Jürgen; Lexer, Wolfgang et al. (2024) Klimaorientierte Stadtentwicklung. Treibhausgasminderungspotenziale in synergetischen Handlungsfeldern. Umweltbundesamt, éd. En ligne : <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/klimaorientierte-stadtentwicklung>, consulté le 23 octobre 2024.

Kerléo, Jean-François (2020) L'administration de projet : pérenniser le provisoire et l'agilité dans les structures publiques. Revue française d'administration publique, vol. 175, n° 3, p. 721–734. DOI : 10.3917/rfap.175.0721.

Kuscher, Philipp (2023) Beschleunigung von öffentlichen Planungsverfahren. Verwaltung & Management, vol. 29, n° 2, p. 81–89. DOI : 10.5771/0947-9856-2023-2-81.

Landeshauptstadt München (1994) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 46 der Landeshauptstadt München: Martin-Luther-Straße, Zehentbauernstraße, Tegernseer Landstraße. En ligne : https://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/p_8492_46.pdf, consulté le 30 avril 2025.

Landeshauptstadt München (2023) Mensch im Mittelpunkt. Nutzungsmuster öffentlich zugänglicher Freiräume im Zuge des soziodemografischen Wandels in München. En ligne : https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:72988e98-fdfb-4841-b12b-f1fd3cc827f0/Abschlussbericht_Studie_Nutzungsmuster.pdf, consulté le 30 juillet 2024.

Lang, Daniel J.; Wiek, Arnim; Bergmann, Matthias; Stauffacher, Michael; Martens, Pim; Moll, Peter et al. (2012) Transdisciplinary research in sustainability science: practice, principles, and challenges. *Sustainability Science*, vol. 7, n° S1, p. 25–43. DOI : 10.1007/s11625-011-0149-x.

Le Journal du Pays Yonnais (08/07/2021) La Roche-sur-Yon : la rue Clemenceau est-elle devenue dangereuse pour les cyclistes ? En ligne : https://actu.fr/pays-de-la-loire/la-roche-sur-yon_85191/la-roche-sur-yon-la-rue-clemenceau-est-elle-devenue-dangereuse-pour-les-cyclistes_43319521.html.

Lejoux, Patricia; Paulhiac Scherrer, Florence (2023) Covid-19 et émergence d'un « urbanisme de transition » en faveur des mobilités actives à Lyon et à Montréal. In : *Espaces et sociétés*, vol. 189, n° 2, p. 23–38. DOI : 10.3917/esp.189.0023.

Leprêtre, Nicolas (2019) Innover dans la ville par l'expérimentation. In : *Gouvernement et action publique*, vol. 8, n° 3, p. 9–33. DOI : 10.3917/gap.193.0009.

Lydon, Mike; Garcia, Anthony (2015) *Tactical Urbanism. Short-term Action for Long-term Change*. Washington, DC : Island Press/Center for Resource Economics.

Mallet, Sandra; Mège, Arnaud (2021) Le temps en urbanisme ? Récits d'expériences. *Revue Sur-Mesure* [En ligne]. En ligne : <https://www.revuesurmesure.fr/contributions/le-temps-en-urbanisme-recits-dexperiences>, consulté le 15 août 2024.

Mallet, Sandra; Mège, Arnaud (2022) Une analyse des discours sur le rôle d'une expérimentation dans la production urbaine : le projet Darwin à Bordeaux. In : *Développement durable et territoires*, vol. 13, n° 2. DOI : 10.4000/developpementdurable.21546.

Meinherz, Franziska; Mögele, Michael; Nitschke, Luca; Marquardt, Editha; von Schneidmesser, Dirk (2023) Die experimentelle Stadt: Ent- oder (Re)politisierung städtischer Transformationen? Dans : *Polarisierte Welten. Verhandlungen des 41. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Bielefeld 2022*, vol. 41. En ligne : https://publikationen.sozioologie.de/index.php/kongressband_2022/article/view/1629.

Métropole Rouen Normandie (2023) Comptages et enquêtes sur le réseau routier de la Métropole Rouen Normandie. En ligne : <https://data.metropole-rouen-normandie.fr/explore/dataset/comptages-et-enquetes-sur-le-reseau-routier/table/?sort=annee&refine.commune=Rouen&refine.type=Comptage+permanent+n+section&refine.annee=2023>, consulté le 30 avril 2025.

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (2009) La zone de rencontre. En ligne : https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-02/zone_de_rencontre_cle2c61c5.pdf, consulté le 2 mai 2025.

Monono, éd. (2025) *Rouen Métropole Marchable. AMO marchabilité, apaisement et partage de l'espace public*. En ligne : <http://monono.fr/projets/marchabilite-apaisement-espaces-publics-rouen/>, consulté le 2 mai 2025.

Monono, Esopa Productions, Antoine Fleury, éd. (2021) Et ailleurs ? Missions places et placettes. Comparatif dans le cadre de l'expérimentation "places et placettes" de Nantes Métropole. Nantes Métropole.

Nédélec, Pascale (2017) De nouveaux mots pour de nouvelles modalités de fabrique de la ville ? Initiatives citoyennes d'aménagement des espaces publics. *L'Information géographique*, vol. 81, n° 3, p. 94–107. DOI : 10.3917/lig.813.0094.

Notre Atelier Commun (2024) La Preuve par 7. À propos. En ligne : https://lapreuvepar7.fr/a_propos/.

Pinard, Juliette; Pradel, Benjamin (2021) Les acteurs de l'urbanisme temporaire et leurs champs d'action dans la fabrique de la ville. *Millénaire 3*. En ligne : <https://www.millenaire3.com/ressources/2021/les-acteurs-de-l-urbanisme-temporaire-et-leurs-champs-d-action-dans-la-fabrique-de-la-ville>, consulté le 15 août 2024.

Pradel, Benjamin (2019) L'urbanisme temporaire, transitoire, éphémère, des définitions pour y voir plus clair. *Medium*. En ligne : <https://medium.com/anthropocene2050/lurbanisme-temporaire-transitoire-%C3%A9ph%C3%A9m%C3%A8re-des-d%C3%A9finitions-pour-y-voir-plus-clair-4a94f7916dfb>, consulté le 15 août 2024.

Räuchle, Charlotte (2021) Zum Verhältnis von Reallabor, Realexperiment und Stadtplanung am Beispiel kooperativer Freiraumgestaltung. *Raumforschung und Raumordnung / Spatial Research and Planning*, vol. 79, n° 4, p. 291–305. DOI : 10.14512/rur.41.

Renn, Ortwin (2021) Transdisciplinarity: Synthesis towards a modular approach. *Futures*, vol. 130, p. 1–18. DOI : 10.1016/j.futures.2021.102744.

Schäpke, Niko; Wagner, Felix; Beecroft, Richard; Rhodius, Regina; Laborgne, Pia; Wanner, Matthias; Parodi, Oliver (2024) Impacts of real-world labs in sustainability transformations: Forms of impacts, creation strategies, challenges, and methodological advances. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, vol. 33, n° 1, p. 4–9. DOI : 10.14512/gaia.33.S1.2.

Schneidewind, Uwe (2024) Transformation in der Komfortfalle. Zeit für neue Zukunftserzählungen. Dans : Bundeskanzleramt, coord.: Zwischen Zumutung und Zuversicht. Transformation als gesellschaftliche Aufgabe. Berlin, p. 116–121.

Schneidewind, Uwe; Baedeker, Carolin; Bierwirth, Anja; Caplan, Anne; Haake, Hans (2020) „Näher“ – „Öffentlicher“ – „Agiler“. Eckpfeiler einer resilienten „Post-Corona-Stadt“. *Diskussionspapier*. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, éd. Wuppertal.

Spinrath, Thomas (2024) Fiche de synthèse - Loi sur les bacs à sable règlementaires (Reallabore) et expérimentations routières (Verkehrsversuche). Un cadre juridique innovant pour les solutions expérimentales en Allemagne. Forum pour l'avenir franco-allemand. En ligne : https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6004265_1/component/file_6004266/content, consulté le 14 mai 2025.

Spinrath, Thomas; Plessing, Julia (2023) Der Münchner Handlungsraumansatz: Transformation durch agile Verwaltung gestalten. Potsdam (RIFS Study). En ligne : https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6003155_2/component/file_6003430/content, consulté le 2 juin 2025.

Stadt Berlin - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (02/04/2020) Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen. En ligne : https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/regelpl_aene_radverkehrsanlagen.pdf, consulté le 13 juin 2024.

Stein, Thomas; Klein, Tobias; Lindner, Sandra (2022) Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung? Erste Ergebnisse aus dem laufenden BMBF-Forschungsprojekt „KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten“. Difu Sonderveröffentlichung. Berlin.

Steinbrecher, Wolf (2018) Agilisierung einer kommunalen Verwaltung – das Beispiel Ängelholm (Schweden). Dans : Martin Bartonitz, Veronika Lévesque, Thomas Michl, Wolf Steinbrecher, Cornelia Vonhof et Ludger Wagner, coord.: Agile Verwaltung. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, p. 221–234.

Subirats, Peggy; Courtois, Jérémy (2024) Evaluation d'aménagement au niveau des deux carrefours et d'une section courante situés sur la rue Jeanne d'Arc commune de Rouen. Etude réalisée pour le compte de la Métropole Rouen Normandie. Céréma, éd.

Union européenne (2020) New Leipzig Charter. The transformative power of cities for the common good. Adopted at the Informal Ministerial Meeting on Urban Matters on 30 November. En ligne : https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/EN/eu-presidency/gemeinsame-erklarungen/new-leipzig-charta-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=8, consulté le 10 juin 2025.

United Nations (2017) New Urban Agenda. Adopted at the United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development (Habitat III) in Quito, Ecuador, on 20 October 2016. En ligne : <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>, consulté le 23 octobre 2024.

Wentland, Alexander; Jung, Manuel (2021) Der asynchrone Weg zur urbanen Mobilitätswende. Zeitlichkeit und verantwortungsvolle Intervention in öffentlichen Räumen. TATuP - Zeitschrift für Technikfolgenabschätzung in Theorie und Praxis, vol. 30, n° 1, p. 23–28. DOI : 10.14512/tatup.30.1.23.

Zalas, Lucyna Joanna (2021) Mehr Gestalten als Verwalten. Administrative Akteur:innen als Gestalter:innen multilateraler Kommunikationsprozesse in integrierter Stadtentwicklung. Dissertation. Aachen.

Auteurs

Thomas Spinrath

Thomas Spinrath est chargé de mission au Forum pour l'avenir franco-allemand depuis 2022. Il accompagne les communes des deux pays sur la voie de la transition écologique et sociale par le biais de la recherche transdisciplinaire et de l'organisation de dialogues. Pendant son master en études de transformation, il a étudié les politiques de protection du climat dans les communes, en particulier dans le domaine de la mobilité.

Arthur Frantz

Arthur Frantz est chargé de mission au Forum pour l'avenir franco-allemand depuis 2023. Porté par l'objectif de faire avancer les projets de transformation écologique et sociale dans les deux pays, il facilite la recherche de terrain et la mise en dialogue transdisciplinaire avec les partenaires français du Forum pour l'avenir. Il est diplômé d'un Master en Stratégies Territoriales et Urbaines de Sciences Po Paris.

Dr. Julia Plessing

Julia Plessing est directrice scientifique du Forum pour l'avenir franco-allemand depuis avril 2021. Elle est docteure en science politique et travaille sur les questions de démocratie locale et de participation, d'innovation des administrations locales ainsi que de transition juste.

L'Institut de recherche sur la durabilité (RIFS) mène des recherches visant à mettre en évidence, à promouvoir et à organiser les processus de transformation vers une société durable, en Allemagne comme dans le reste du monde. L'Institut est rattaché au GFZ Helmholtz Centre for Geosciences comme partie intégrante de la communauté Helmholtz. Son approche scientifique est transdisciplinaire, transformative et co-créative : la compréhension des enjeux, le développement de solutions adaptées et le soutien à la mise en œuvre s'effectuent dans le cadre de coopérations entre les sphères scientifique, politique, administrative, économique et la société civile. Les principaux thèmes de recherche sont la transition énergétique, le changement climatique, les technologies émergentes, les cultures de la transformation, la gouvernance et la participation. Un solide réseau de partenaires nationaux et internationaux ainsi qu'un programme de bourses soutiennent l'Institut.

RIFS Study

Juin 2025

Contact :

Thomas Spinrath : thomas.spinrath@rifs-potsdam.de
Arthur Frantz : arthur.frantz@rifs-potsdam.de
Julia Plessing : julia.plessing@rifs-potsdam.de

Adresse :

Berliner Straße 130
14467 Potsdam
T : +49 (0) 331-28822-340
media@rifs-potsdam.de
www.rifs-potsdam.de

Responsable de la publication :

Prof. Dr. Doris Fuchs,
Directrice scientifique, conférencière

DOI : [10.48481/rifs.2025.023](https://doi.org/10.48481/rifs.2025.023)

