

Repenser la route, entre urbanisme tactique et
expérimentations urbaines : le cas du Bergmannkiez à Berlin

Jan Hamza

Sous la direction du Dr. Julio Da Cruz Paulos et du Prof. Martin Müller



Aménagements sur la Bergmannstraße (Auteur, juillet 2021)

Ce travail n'a pas été rédigé en vue d'une publication, d'une édition ou diffusion. Son format et tout ou partie de son contenu répondent donc à cet état de fait. Les contenus n'engagent pas l'Université de Lausanne. Ce travail n'en est pas moins soumis aux règles sur le droit d'auteur. À ce titre, les citations tirées du présent mémoire ne sont autorisées que dans la mesure où la source et le nom de l'auteur.e sont clairement cités. La loi fédérale sur le droit d'auteur est en outre applicable.

Résumé

Apparu dans la dernière décennie dans le vocabulaire des urbanistes, des politiques et des activistes, l'urbanisme tactique soutient une approche nouvelle des pratiques urbaines, plus impliquantes et expérimentales. Dans un contexte d'urgence climatique, d'espaces publics sous pression et où la route est d'abord pensée pour les voitures, ces pratiques appellent à repenser les espaces urbains en remettant au centre l'humain. À travers différents exemples, des *woonerven* aux Superblocks en passant par les parklets, nous allons développer comment les villes et les citoyen.ne.s ont conçu l'espace pour remettre en question la domination de la voiture. Nous analyserons ensuite un cas d'étude, le *Modellprojekt Bergmannkiez*, pour voir comment les pratiques d'urbanisme tactique se sont institutionnalisées et comment elles ont évolué en se diffusant entre les différentes villes. À l'aide d'un travail de terrain, nous verrons comment la participation citoyenne, l'expérimentation et le processus sont constitutifs de l'urbanisme tactique.

Mots clés

Route, espace public, design urbain, urbanisme tactique, urbanisme temporaire, expérimentations urbaines, Shared-spaces, espaces de rencontre, Superblock, Woonerf, Modellprojekt Bergmannkiez, Berlin, participation publique

Abstract

Tactical urbanism is a relatively recent concept in the fields of urban planning, politics, and activism. It advocates for a more participatory and experimental approach to urban design. This approach is particularly relevant in the face of climate change, increasing demand for public spaces, and cities designed primarily for cars. Examples of tactical urbanism include "woonerven," "Superblocks," and "parklets," all of which aim to prioritize the needs of people over vehicles. The *Modellprojekt Bergmannkiez* case study will be used to examine how tactical urbanism has been implemented, institutionalized and how it has spread from other cities. Fieldwork will also be conducted to explore the role of citizen participation, experimentation, and the design process in tactical urbanism.

Keywords

Street, public space, urban design, tactical urbanism, temporary urbanism, Shared-spaces, urban experiments, Superblock, Woonerf, Modellprojekt Bergmannkiez, Berlin, public participation

Remerciements

Je remercie Dr. Julio Da Cruz Paulos et Prof. Martin Müller de m'avoir suivi et soutenu tout au long de mon travail.

Je remercie Felix Weisbrich, de m'avoir accordé du temps et un riche témoignage pour mon entretien.

Je remercie Charlotte et Tamara pour toutes les relectures et corrections.

Je remercie également tous les ami.e.s qui m'ont aidé et apporté différentes pistes de réflexion pour mon travail.

Table des matières

Introduction	9
1. Problématique et hypothèses	13
2. Etat de l'art.....	15
2.1 Penser et comprendre les espaces publics	15
2.1.1 L'espace public ou les espaces publics ?.....	15
2.1.2 Définitions des espaces publics	16
2.1.3 Usages des espaces publics et droit à la ville	18
2.1.4 Les espaces publics et les villes, lieux d'expérimentations.....	19
2.2 La route comme espace public : espace de rencontre, espaces partagés.....	20
2.2.1 Les <i>shared-spaces</i>	20
2.2.2 Superblocks	23
2.3 Urbanismes 'alternatifs' et urbanisme tactique	26
2.3.1 Émergence et définitions de l'urbanisme tactique.....	27
2.3.2 Processus de l'urbanisme tactique : l'exemple du <i>Design Thinking</i>	31
2.3.3 Exemples d'urbanisme tactique.....	33
2.3.4 Diffusion de l'urbanisme tactique, des matérialités et un langage de design homogène ?.....	35
2.3.5 Critiques de l'urbanisme tactique	37
2.4 Participation dans la planification urbaine.....	39
2.4.1 Origine et modèles de la participation publique	39
2.4.2 Participation publique et urbanisme tactique	42
3. Méthodologie.....	44
3.1 Cas d'étude.....	44
3.2 Analyse documentaire.....	45
3.3 Témoignage	48
3.4 Méthodes d'observation	48
3.4.1 Observation itinérante, balade, dérive	50
3.4.2 Grille d'observation	50
3.4.3 Cartographies et photographies de l'espace urbain.....	51
3.5 Difficultés, limites et réflexivité.....	52
3.5.1 Difficultés rencontrées.....	52
3.5.2 Limites de la méthodologie.....	52
3.5.3 Réflexivité et posture.....	53
4. Résultats	54
4.1 Contexte : Berlin et le Bergmannkiez	54
4.1.1 Histoire du district de Kreuzberg	54

4.1.2	Le Bergmannkiez	57
4.2	Le Modellprojekt Begegnungszone Bergmannstraße	58
4.2.1	Histoire et évolution du projet	58
4.3	État des lieux : aménagements actuels du Bergmannkiez	66
4.3.1	Circulation et mobilité dans le <i>Kiez</i>	66
4.3.2	Espaces publics et mobilier urbain	71
4.3.3	Usages	75
4.3.4	Cartographie qualitative	77
5.	Analyse	78
5.1	Urbanisme tactique dans le <i>Modellprojekt Bergmannkiez</i>	78
5.2	Retour sur la phase test du projet, la participation et les différentes controverses	81
5.2.1	Espace partagé ou espace de partage ?	81
5.2.2	Controverses liées à la phase test et aux parklets	82
5.2.3	Formes et rôles de la participation publique lors de la phase test	83
5.3	Analyse sensible de l'état et des aménagements actuels du Bergmannkiez	87
5.3.1	La voiture toujours dominante sur la Bergmannstraße	87
5.3.2	Un design urbain tactique ambigu	88
5.3.3	Des espaces publics en retrait	89
5.3.4	La mobilité, première fonction de la Bergmannstraße	89
5.3.5	Le réaménagement temporaire de la route et ses pratiques tactiques sont-ils finalement un échec ?	90
5.4	Le <i>Modellprojekt Bergmannkiez</i> et la diffusion des pratiques tactiques	91
6.	Discussion	92
6.1	Retour sur les hypothèses de travail	92
	Conclusion	94
	Bibliographie	96
	Ouvrages	96
	Documents officiels	100
	Articles de presse	101
	Pages Web	101
	Annexe 1	103

Tables des figures

Figure 1: Illustration des routes par Karl Jilg (Karl Jilg dans Stromberg, 2014)	8
Figure 2: Parklet sur Friedrichstrasse (Auteur, Décembre 2022)	12
Figure 3: Woonerf (Dick van Veen, dans Lydon et Garcia, 2015)	21

Figure 4: Zone de rencontre à Fribourg (Auteur, 2022)	22
Figure 5 : Structure des blocs de Barcelone (Urbano 2016)	23
Figure 6 : Principe des Superblocks (BCNEcologia dans López et al., 2020)	24
Figure 7 : Superblock de Poblenou à Barcelone (Zografos, 2020).....	25
Figure 8: Contestations face au Superblock de Poblenou (Frago et Graziano, 2021) ..	26
Figure 9 : Build a better Block (Lydon et Garcia, 2015)	33
Figure 10 : Parklet financé et installé par la ville de Berlin (Auteur, août 2022).....	35
Figure 11 : <i>Designs de parklets proposés par la ville de Berlin (raumdialog, Hendrik Weiner dans Ville de Berlin)</i>	36
Figure 12: Les 8 niveaux de la participation publique (Arnstein, 1969)	40
Figure 13: Formes de participation (ou de non-participation) dans l'urbanisme tactique (Auteur, 2022)	42
Figure 14 : Situation du Bergmannkiez et anciennes limites du Mur de Berlin (Auteur, 2022).....	54
Figure 15 : Affiche concernant une recherche d'appartement (Auteur, septembre 2022)	57
Figure 16: Architecture dans le Bergmannkiez (Auteur, octobre 2022)	58
Figure 17: Design urbain dans la phase test du projet, points vert et parklet (raumscrip t, 2020).....	60
Figure 18 : Blocs erratiques installés sur la Bergmannstraße (Corinna von Bodisco dans Perdoni, 2019)	62
Figure 19: Plan des différentes mesures du projet en 2021 (Informationsschreiben Juni 2021: Zukunft Bergmannkiez)	63
Figure 20: Processus et évolution du Modellprojekt Bergmannkiez	64
Figure 21: Photomontage : À quoi pourrait ressembler la Bergmannstraße dans le futur ?	65
Figure 22: Comparaison entre les mesures proposées et l'état actuel de la circulation dans le quartier (raumscrip 2021 et auteur, 2022)	67
Figure 23: Entrée sur la zone 10 à l'Est de la Bergmannstraße (Auteur, 2022).....	68
Figure 24: Piste cyclable à double sens et passages piétons (Auteur, 2022)	69
Figure 25: Marquages au sol sur la piste cyclable (Auteur, 2022).....	69
Figure 26: Fin de la piste cyclable et marquage au sol ambigu (Auteur, 2022)	70
Figure 27: Stationnement sur la Bergmannstraße (Auteur, 2022).....	71
Figure 28: Bac à plantes le long de la Bergmannstraße (Auteur, 2022).....	71
Figure 29: Bacs à plantes à Barcelone (SOURCE)	72
Figure 30: Aménagement temporaire au centre de la Bergmannstraße (Auteur, 2022)	72
Figure 31: Bancs sur les trottoirs de la Bergmannstraße (Auteur, 2022).....	73
Figure 32: Markeineplatz et mobilier urbain pérenne (Auteur, 2022)	74
Figure 33: Coupe de la Bergmannstraße sur la zone 10 et fonctions des voies (Auteur, 2022).....	74
Figure 34: Dos d'ânes pour limiter la vitesse sur la zone 10 (Auteur, 2022).....	76
Figure 35 : Bande de sécurité sur la piste cyclable (Auteur, 2022)	76
Figure 36: Poubelles et déchets sur les espaces publics (Auteur, 2022)	77
Figure 37: Résumé des espaces et des flux dans le Bergmannkiez (auteur, 2022)	78
Figure 38 : Real-Labor sur la Bergmannstraße (raumscrip, 2020)	84
Figure 39: Participation dans l'espace public : qualités jugées importantes pour le futur de la Bergmannstraße (raumscrip, 2020)	85
Figure 40: Exemple d'utilisation de stickers dans l'espace public pour engager les passant.e.s à donner leur avis (Lydon et Garcia, 2015).....	85
Figure 41: Empreinte des voitures dans l'espace public (Auteur, 2022).....	87

« Streets have become dangerous, unlivable environments, yet most people live on them. Streets need to be redefined as sanctuaries; as livable places; as communities; as resident territory; as places for play, greenery, and local history » (Appleyard, 1980, p.106).

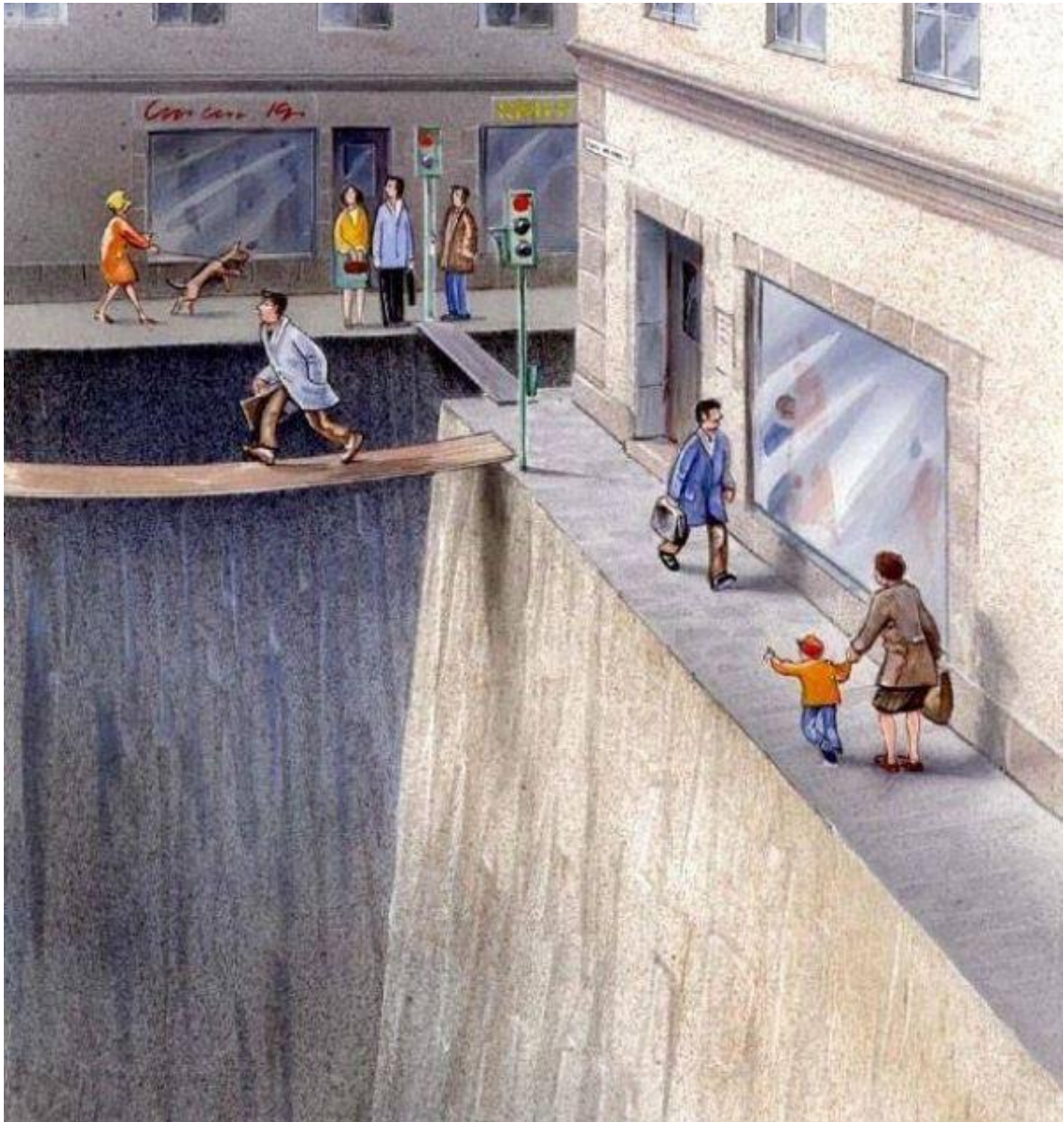


Figure 1: Illustration des routes par Karl Jilg (Karl Jilg dans Stromberg, 2014)

Introduction

La route n'a jamais eu pour seule fonction la circulation et la mobilité. Entre les marchés dans les rues des villes de la Grèce antique, les réseaux viaires si indispensables à la domination de l'Empire Romain ou la mise en spectacle et le contrôle militaire de la ville de Paris avec les boulevards haussmanniens, la route est à la fois un outil *stratégique* des autorités, du pouvoir en place et l'espace privilégié de la *tactique*, de la résistance, de la contestation et des manifestations (Paquot, 2009). C'est un espace de rencontre, d'échanges commerciaux ou sociaux, de débats, de querelles, d'imprévus, d'expression, d'art ou de jeu.

Mais depuis la révolution industrielle et surtout la banalisation de la voiture individuelle, la route remplit d'abord une fonction, celle de la circulation automobile. La voiture a transformé l'échelle de nos villes et a participé à la séparation de ses fonctions. Il n'était plus nécessaire de pouvoir travailler à courte distance de son domicile ou de se récréer dans son propre quartier, la voiture a permis de parcourir des distances bien plus grandes. Ainsi naît l'urbanisme ou la ville moderne et sa fragmentation en quatre fonctions bien distinctes : habiter, travailler, se récréer et circuler (Tribillon, 2009, p.70). En s'adaptant à l'expansion de l'automobile, la ville moderne l'a fait exploser si bien que pour s'adapter à la ville moderne, il fallait adopter la voiture.

Ce modèle de la domination de la voiture et la ville moderne, sa fonctionnalisation, sa commercialisation et sa fragmentation commençaient déjà à être remis en question dans les années 60 par les professionnels de l'architecture et de l'urbanisme, les sociologues ou les académiciens comme Jane Jacobs, Henri Lefebvre ou Donald Appleyard, mais également par les citoyen.ne.s qui désirent se réapproprier la route comme un espace public, de rencontre, de jeu pour les enfants. Ainsi ont émergé diverses interventions comme les *woonerven* aux Pays-Bas, qui redonnent l'espace de la route aux piéton.ne.s ou plus récemment les *parklets* à San Francisco qui utilisent les places de stationnement pour voitures pour former des micro-espaces publics. Ces deux exemples d'un urbanisme porté par les citoyen.ne.s ou les activistes illustrent l'apparition de nouveaux paradigmes et de moyens de *faire la ville*.

En effet, la manière de penser et de pratiquer l'urbanisme est en constante évolution et récemment, de nouvelles conceptions de la ville, des espaces publics et des routes émergent. L'*everyday urbanism*, l'urbanisme temporaire, de l'entre-deux, guérilla, pop-up ou encore DIY apparaissent comme des alternatives à un urbanisme plus traditionnel et bureaucratique. Ces différents paradigmes montrent une montée des urbanismes

alternatifs et des désirs d'expérimenter dans l'espace urbain, en réponse à la planification urbaine rationnelle et traditionnelle. Au lieu de considérer le/la citoyen.ne comme un sujet parmi d'autres en ville, il/elle devient cocréateur.rice de l'espace urbain. C'est dans ce contexte que survient l'urbanisme tactique, concept est apparu au tout début des années 2010 chez Mike Lydon, un praticien et activiste de l'urbanisme. Ce concept portera notre regard théorique. Une intervention d'urbanisme tactique est définie par son échelle, sa temporalité et les acteurs impliqués dans sa réalisation. Le plus souvent, c'est sur le terrain favori des tacticiens, à savoir la route, et de manière rapide, éphémère, expérimentale, impliquant en général une collaboration entre les citoyen.ne.s et les autorités qu'émergent les interventions tactiques.

Nous l'avons vu, si la remise en question de la politique du tout-voiture dans nos villes précède les considérations écologiques, elle devient aujourd'hui essentielle au regard de la pression environnementale et démographique des villes contemporaines. Aujourd'hui, plus de la moitié de la population mondiale habite en ville (Gehl, 2013). En Europe et aux États-Unis le taux d'urbanisation dépasse même les 70% et la contrainte sur le territoire urbain s'accroît. Le transport motorisé individuel est l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre et la majorité de l'espace entre le bâti y est dédié, pour le stationnement et la circulation. À Berlin par exemple, plus de 58% de toute la surface des routes est dédiée aux voitures contre 33% pour les piéton.ne.s et 3% pour les vélos, alors que seulement 30% des trajets sont effectués en voiture et 15% à vélo (Agentur für clevere Städte, 2014). La pression sur les espaces verts et publics est exacerbée par le changement climatique, la privatisation de certains de ces derniers et les besoins sociaux, de rencontre et d'échanges d'une population urbaine grandissante. La pandémie de COVID-19 a également accentué notre nécessité d'être à l'extérieur et de nous déplacer, tout en remettant au centre des politiques la santé physique et mentale des citoyen.ne.s. En diminuant la part modale de mobilité active et en produisant une pollution atmosphérique sonore et visuelle, la voiture participe également à la détérioration de la santé des citoyens.

Face à ces problématiques et avec les paradigmes émergents de l'urbanisme, les États et les villes expérimentent avec des nouvelles manières de considérer la route et les espaces publics. Les *woonerven* sont entrés dans la législation néerlandaise, la Suisse a créé des zones de rencontres sur certaines de ses routes, San Francisco a développé les *Park(ing) Days* avec les *parklets* et Barcelone a conçu des *Superblocks*, cellules urbaines avec un trafic fortement réduit en son cœur et des nouveaux espaces publics. Les villes empruntent ces concepts les unes aux autres et les font évoluer. Les *parklets* ont été adoptés sous d'autres formes à Paris, Londres ou encore Berlin, les zones de

rencontre se développent en Autriche, en France et en Allemagne, les *Superblocks* servent de modèles et inspirent d'autres villes et projets.

Qu'elles soient portées par les autorités, les citoyen.ne.s ou les deux, les nouvelles expérimentations urbaines essaient de répondre à des questions globales qui sont également celles qui motivent et portent notre recherche. Comment repenser les villes en remettant au centre l'humain ? Comment répondre et s'adapter à l'urgence climatique et aux incertitudes de notre monde ? Comment rendre la route et les espaces publics plus accessibles et inclusifs ? Comment intégrer les habitant.e.s dans la création de l'espace urbain ? Comment rendre la ville, ses routes et ses espaces publics plus *liveable* ? Comment repenser le rôle de l'urbanisme et la place de l'urbaniste dans la conception de la ville ?

Parmi les villes qui figurent comme terrains de jeu des expérimentations urbaines, Berlin occupe une place particulière (Masboungi & Petitjean, 2017). Après la guerre et la séparation de Berlin Est et Ouest, une forte résistance citoyenne s'est par exemple développée dans le quartier de Berlin Ouest de Kreuzberg face à une régénération urbaine traditionnelle. Le quartier a longtemps été un lieu privilégié de l'auto-organisation et du *squatting* dans l'espace urbain (Holm, 2013). Après la chute du mur, de nombreux espaces vacants à Berlin Est ont également fait l'objet de nombreuses expérimentations artistiques, architecturales et urbanistiques. Cette culture de la résistance persiste encore aujourd'hui, face à la pression foncière, l'augmentation des loyers et les enjeux qui y sont liés, contre l'éviction de squatteur.euse.s ou face à la commercialisation et à l'implémentation des multinationales dans le centre-ville (ibid.).

La domination de la voiture sur les espaces publics est aussi fréquemment remise en question à Berlin, autant par ses habitant.e.s que par les autorités. Une initiative citoyenne (*Berlin autofrei*) propose par exemple de réduire drastiquement les voitures au centre-ville en limitant la circulation à l'intérieur du *Ringbahn* (ligne de *S-Bahn*, train urbain faisant approximativement le tour du centre de Berlin). En s'inspirant du modèle des *superblocks* à Barcelone, une autre association souhaite créer des *Kiezblocks* dans toute la ville pour bloquer ou réduire le trafic automobile en leur sein tout en développant les espaces publics (Schneid, 2021).

Récemment, les politiques de ville de Berlin ont également engagé différents projets de réduction de la voiture ou du stationnement. Dans le *Gräfekiez* par exemple, quartier dans le district de Friedrichshain-Kreuzberg, toutes les places de stationnement seront supprimées et l'espace récupéré sera reconverti en espaces publics ou de jeux pour les enfants (Grünberg, 2022). La Friedrichstraße, axe central de la ville, a également été

temporairement transformée en rue piétonne et cyclable. Ce projet contient également des *parklets* et d'autres éléments de design urbain tactique. L'intervention devait initialement être temporaire, mais la Friedrichstraße pourrait prochainement redevenir piétonne et de manière pérenne.



Figure 2: Parklet sur Friedrichstrasse (Auteur, Décembre 2022)

Intégré dans la *Fußverkehrsstrategie* (stratégie pour la mobilité piétonne) du Sénat de la ville de Berlin, le *Modellprojekt Begegnungszone Bergmannstraße* aussi appelé *Modellprojekt Bergmannkiez*, rassemble plusieurs éléments de réponse face aux problématiques que nous avons identifiées. C'est un projet « modèle » qui expérimente et a testé plusieurs phases différentes du projet, avec des interventions et un design urbain « tactique ». Il montre également une évolution dans la manière de faire la ville et la manière dont ces différents urbanismes s'intègrent dans les politiques et les institutions de la ville. C'est donc ce projet que nous allons explorer plus en détail comme cas d'étude.

Nous avons donc identifié les « problèmes » et les questionnements généraux qui motivent notre recherche : la domination de la voiture dans nos villes et les enjeux climatiques et sociaux qui en résultent ainsi que des espaces publics en difficulté dans un contexte d'incertitude. Nous avons également relevé des pratiques émergentes de l'urbanisme comme l'urbanisme tactique, qui tentent, entre-autres, de résoudre ces problèmes avec des nouvelles manières de pratiquer, d'expérimenter et de concevoir les espaces publics. Nous verrons que ces paradigmes et leur évolution, ainsi que les

projets urbains qui en résultent sont également l'objet de critiques et de controverses. C'est le cas par exemple des *parklets*, ou de certains *Superblocks* à Barcelone. Pour finir, nous avons trouvé une emprise géographique, Berlin avec un projet particulier, qui cristallise ces problématiques et les urbanismes émergents : le *Modellprojekt Bergmannkiez*.

1. Problématique et hypothèses

Ainsi, la problématique s'articule de la manière suivante : *Comment l'urbanisme tactique s'intègre-t-il et s'institutionnalise-t-il dans un projet de réaménagement de la Bergmannstraße à Berlin et quel est son impact sur la création d'un espace public et piéton de qualité ?*

Différents concepts, notions et échelles sont mobilisés dans cette problématique. En premier lieu, l'urbanisme tactique apparaît comme concept central de la recherche. Nous retrouvons ensuite les notions d'intégration et d'institutionnalisation dans le contexte du projet urbain. Dans une échelle moins conceptuelle, nous étudions l'objet de la recherche : l'espace public urbain ou la route. Pour finir, la Bergmannstraße à Berlin sera le cas d'étude dans lequel se déroulera la recherche. En effet, situé au centre de Berlin, dans le district de Friedrichshain-Kreuzberg, le Bergmannkiez et ses routes vivent une mutation urbaine depuis plusieurs années avec différentes expérimentations urbanistiques de réduction du trafic automobile (Marquart et al., 2021, p.28). En s'intégrant dans les spécificités du contexte de Berlin, l'expérimentation, les matérialités et les aspects de mobilité, le projet de la Bergmannstraße se présente donc comme un cas d'étude adéquat à ma recherche.

De cette problématique et question de recherche centrale découlent plusieurs hypothèses qui vont diriger la recherche, la réflexion et apporter de nouvelles sous-questions de recherche.

Hypothèse 1 : Le projet du Bergmannkiez à Berlin dénote une évolution dans les pratiques d'urbanisme tactique.

Cette hypothèse sous-entend une évolution des pratiques d'urbanisme à la fois dans le temps, entre leur émergence et leur mise en place actuelle, mais aussi spatiale, entre les premiers exemples venus des Etats-Unis et les éléments retrouvés dans le projet du Bergmannkiez, en passant par divers exemples dans les villes européennes. L'hypothèse se focalise également sur les « pratiques » et les enjeux qui résultent de cette évolution. De cette hypothèse découlent deux sous-questions de recherche

théoriques : *Quelle est l'évolution des projets et de la conception d'urbanisme tactique dans le temps et dans l'espace ? Comment ont évolué les enjeux de gouvernance liés à l'urbanisme tactique ?*

Hypothèse 2 : La réaffectation des routes par un urbanisme tactique (ou pas) et la création de nouveaux espaces publics crée des conflits d'usage et de nouvelles problématiques sociales.

L'idée centrale mise en avant par cette hypothèse est que l'espace, les projets urbains et leur gestion produisent et sont produits par et pour la ville et ses habitant.e.s. De ce fait, de nouvelles problématiques et conflits sociaux émergent. Les sous-questions de recherche qui résultent de cette hypothèse sont les suivantes : *Comment rendre cet espace et les quartiers inclusifs autant pour les différents modes de déplacement doux que pour les habitant.es et usager.ère.s ? Comment éviter les conflits d'usages et les problématiques sociales dans l'urbanisme tactique ?*

Hypothèse 3 : La matérialité, et les formes urbaines d'urbanisme tactique sont des outils majeurs pour l'appropriation de l'espace public par les usager.ère.s

Cette hypothèse reprend certains éléments de l'hypothèse précédente à une échelle plus matérielle. Si l'espace produit les usager.ère.s, la question se pose de savoir quelles en sont les formes qui vont influencer leur appropriation. Cette hypothèse postule que le design urbain, les typologies urbanistiques, les matérialités de l'espace, et plus précisément ceux de l'urbanisme tactique favorisent une appropriation de l'espace par les usager.ère.s et sont un indicateur de leur qualité. Plusieurs sous-questions de recherche découlent de cette hypothèse : *Comment les usager.ère.s s'approprient un espace façonné par un urbanisme tactique ? Quels sont les typologies ou designs urbains qui favorisent une appropriation adaptée par les usager.ère.s ? Que faire de l'espace récupéré aux voitures ? Comment rendre cet espace liveable ?*

D'une échelle conceptuelle, théorique, à l'échelle d'une rue, d'un espace public, en passant par des enjeux politiques sociaux et de gouvernance, ces hypothèses s'articulent à la manière d'un entonnoir. Afin de pouvoir passer de l'idée à l'objet, du théorique au pratique ou du conceptuel au concret et vice-versa, différents outils méthodologiques vont être mobilisés. Dans un premier temps, la revue de la littérature va nous permettre de poser un cadre théorique : *Qu'est-ce que l'espace public ? Quels sont les exemples d'espaces publics sur les routes ? Qu'est-ce que l'urbanisme tactique et les enjeux qui y sont liés ?* Outre le cadre théorique, un cadre territorial ou plus simplement un cas d'étude nous permettra de faire un lien avec le concret. Le travail de terrain sera ensuite mené par des méthodes qualitatives complémentaires, à savoir

analyse documentaire, observations sur le terrain et un témoignage. Ces éléments seront développés dans le chapitre dédié à la méthodologie.

2. Etat de l'art

2.1 Penser et comprendre les espaces publics

Avant d'explorer les enjeux théoriques liés à l'urbanisme tactique, nous allons étudier l'objet de la recherche et le terrain favori de toute intervention tactique : les espaces publics, la route, ou plus largement, les vides, les interstices entre les immeubles. Premièrement, nous définirons l'espace public (ou plutôt les espaces publics) pour comprendre les enjeux sociaux, politiques et urbains qui en découlent. Ensuite, nous explorerons les aspects de la vie entre les immeubles et des routes comme des espaces non plus uniquement de circulation, mais aussi et surtout dans l'aspect des usages et des activités des citoyen.ne.s avec le concept des *shared spaces*. Après avoir développé quelques exemples de *shared spaces*, nous allons revenir sur les théories de l'urbanisme qui remettent en question les paradigmes dominants et traditionnels d'après-guerre. Nous allons ensuite définir l'urbanisme tactique, en montrer divers exemples pour finir sur les critiques concernant cette nouvelle approche.

2.1.1 L'espace public ou les espaces publics ?

Avant de proposer une définition de l'espace public, Boucheron (2011), distingue la notion d'espace public avec celle des lieux publics. La première apparition du terme d'espace public (traduit en français de *Öffentlichkeit*) se trouve dans un ouvrage allemand de 1795 écrit par Joseph von Sonnenfels (Birkner & Mix, 2014). Le terme *Öffentlichkeit* désignait alors « *le cadre social dans lequel s'effectue sans les entraves de la censure une communication libre, qui prend pour sujet tout ce qui concerne la culture et la collectivité et le met ouvertement en débat* » (Birkner & Mix, 2014, p.285). Boucheron explique alors que la traduction en français lui donne une spatialisation. En effet, l'espace public (dans le sens de *Öffentlichkeit*) a des « lieux », mais n'est pas un espace en tant que tel. Cette traduction rapproche donc étymologiquement le sens de l'espace public (comme la sphère publique ou un espace de débat et de citoyenneté au sein de la collectivité, conceptualisé par Habermas) avec les espaces publics au sens d'un objet urbain matériel (ibid.).

Pourtant, la distinction entre le singulier : « un espace public », et le pluriel : « les espaces publics » est fondamentale car les termes désignent d'abord deux réalités

différentes, même s'ils se rapprochent sur certains aspects (Paquot, 2009). L'espace public est une notion de philosophie politique qui comprend, comme mentionné par Boucheron, le débat politique, mais aussi une forme de communication et de *circulation* des points de vue. Les espaces publics quant à eux sont des lieux urbains accessibles au public (ibid.). Ils se matérialisent sous la forme de places, trottoirs, parcs, jardins ou encore de routes, qui sont l'objet central de notre recherche. La notion d'accessibilité du public aux lieux urbains peut toutefois être remise en cause. Pour qui les espaces publics sont-ils accessibles ? Le réseau viaire est-il accessible aux piéton.ne.s ? Existe-t-il des inégalités en termes d'usages d'un espace dit public ? Intrinsèquement liées à ma problématique, ces questions vont donc nous accompagner au long de la recherche. Par la suite, nous explorerons et définirons particulièrement les espaces publics (dans la forme au pluriel) au sens matériel pour en comprendre le sens dans le contexte urbain, puis nous mettrons en relation l'espace public et les espaces publics à travers les usages pour développer une approche transversale.

2.1.2 Définitions des espaces publics

L'expression d'*espaces publics* n'apparaît réellement qu'après les années 1960 dans le vocabulaire de certains urbanistes. Cette expression désigne d'abord les voiries, les vides, ou les espaces libres. Paquot (2009) catalogue alors les différentes définitions ou compréhensions des espaces publics dans les ouvrages et revues d'urbanisme, du début des années 1960 à nos jours. Nous allons examiner quelques-unes de ces définitions afin d'acquérir une compréhension du terme chez les professionnel.le.s et penseur.eu.ses francophones de l'urbanisme.

Dans la revue *Urbanisme* (n°75-76, 1962 dans Paquot, 2009) par exemple, les espaces publics sont définis en tant qu'espaces libres :

« Nous appellerons "espaces libres" tout ce qui n'est pas construit ou clôturé à des fins purement privées, c'est-à-dire, en fait, tout ce qui n'est pas bâtiments et jardins ou cours clôturés des habitations individuelles. Ils comprennent donc essentiellement : les voiries : voies, parkings, places, etc., les espaces verts et les autres espaces libres : cours et jardins d'écoles et de lycées, stades, terrains de sport, etc.»

Dans le dictionnaire de l'urbanisme et des aménagements (Merlin et Choay, 1988, p. 320 à p. 322 dans Paquot 2009), l'espace public est décrit comme suit :

« D'usage assez récent en urbanisme, la notion d'espace public n'y fait cependant pas toujours l'objet d'une définition rigoureuse. On peut considérer l'espace public comme la

partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. L'espace public est donc formé par une propriété et par une affectation d'usage. »

Ce dictionnaire ajoute la notion d'usage comme étant révélatrice de l'espace public, notion qui est également reprise et approfondie par le *Dictionnaire la ville et l'urbain* (Pumain, Paquot et Kleinschmager, 2006, p. 107 à p. 109, dans Paquot 2009)

« En ce qui concerne l'urbanisme, la notion d'"espace public" qui se substitue à "place publique", "lieu public" est récente (1960) et peu précise. Elle superpose à un statut juridique de propriété un usage particulier, ainsi à l'espace public correspondrait un usage public, mais comment délimiter ce qui relève du "commun", du "collectif", et pas seulement du "public" ? Et que dire des usages privés de certains morceaux de territoires publics et d'usages collectifs de certains domaines privés ? »

La notion d'espace public devient donc floue quand il s'agit d'un espace privé à usage « public », comme les centres commerciaux par exemple, où les usages sont restreints dans le temps et dans la forme. D'un autre côté, la route est un espace public mais réservé aux véhicules. Le/la piéton.ne ne peut pas s'y aventurer en toute sécurité hors des passages piétons par exemple. L'affectation ou la fonction du sol ne déterminent pas uniquement les espaces publics, mais ce sont la forme, les pratiques, les représentations et surtout la diversité des usages qui font des lieux des espaces publics (Paquot, 2009).

La conception de l'espace public ne peut donc pas se faire uniquement dans le domaine spatial, mais demande une vision plus large, transversale qui met en relation les sciences sociales et politiques avec les sciences de l'espace (architecture et urbanisme) (Zepf, 2009).

Jusqu'ici, nous avons identifié l'espace public comme un espace immatériel politique et les espaces publics comme objet matériel urbain. Ces deux concepts sont reliés par l'espace public des usages, des pratiques sociales et des représentations (Zepf, 2009, p.13.). Pour Paquot (2009), ce sont les notions de communication et de circulation qui rassemblent ces deux concepts. La communication favorise la circulation, à la fois de manière symbolique, comme celle des idées ou des opinions, et de manière plus physique comme le déplacement ou le transport dans les espaces publics (sur la voirie par exemple). Suivant le concept Habermassien de l'espace public, Collins et Stadler (2020) argumentent que les espaces publics sont encore un lieu de contestation, de débat, de manifestation, comme outils démocratiques, bien qu'une grande partie du débat se soit déplacé dans l'espace public immatériel d'Internet.

2.1.3 Usages des espaces publics et droit à la ville

La question des jeux de pouvoir et la fragmentation dans les villes et l'espace est développée dans un ouvrage majeur : *Le droit à la ville* (1967). Henry Lefebvre y décrit la décomposition et la mort de la ville traditionnelle et la naissance d'un nouvel objet, l'urbain. Cet objet est issu de « l'éclatement de la ville en périphéries, en banlieues » (Costes, 2010, p.177). La ville est devenue un produit qui se fonctionnalise, se sépare, se ségrège en détruisant toute créativité. Face à cette fragmentation, Lefebvre (1967) défend le droit à la ville ou le droit à la vie urbaine en tant que lieu de rencontre, de centralité, où la valeur d'usage a une priorité sur la valeur d'échange, où les citoyen.ne.s peuvent s'approprier ou se réapproprier l'espace. La ville doit en premier lieu satisfaire les besoins sociaux et non plus seulement les besoins de consommation.

Les théories de Lefebvre résonnent tout particulièrement dans les considérations actuelles des espaces publics, de leur faculté à être réellement publics, des usages qu'on en fait, du contrôle grandissant de l'informel, de l'imprévu et de l'indésirable. En effet, les espaces publics subissent des changements dans la manière dont ils sont gérés, changements qui influencent considérablement les usages et les usager.ère.s. Ces changements tendent vers une gouvernance urbaine favorisant la privatisation ou du moins la cogestion public-privé. Ils peuvent prendre la forme de *gated communities* ou de *Business Improvement Districts (BIDs)*, souvent avec une recherche d'efficacité concernant les impacts sociaux et la création de « *consumption-based environments* » (Littke, 2017, p.167). Alors que la société post-industrielle a fragmenté la ville, certaines politiques néolibérales de l'espace urbain n'ont fait qu'accroître cette dynamique.

Les *BIDs* par exemple sont des espaces « publics » gérés ou cogérés par des acteur.rice.s privé.es. La gestion et les services (infrastructures, sécurité, nettoyage) de ces espaces sont notamment financés par les différents commerces riverains (Schaller et Modan, 2005, p.395). Les *BIDs* sont souvent issus d'un manque de financement public dans les quartiers concernés. Or, la surveillance et la sécurisation accrues de ces espaces donnent souvent lieu à l'exclusion de certains usages et usager.ères, en particulier des habitant.e.s les plus marginalisé.es et « *it also threatens to suppress the varied expression of human interaction* » (Schaller et Modan, 2005, p.405). En limitant une partie des usages, notamment les usages informels, les *BIDs* détruisent le rôle de l'espace public comme lieu démocratique de contestation, de confrontation et intensifient les dynamiques de domination déjà présentes dans la ville.

Les usages des espaces réellement publics se doivent d'être multiples, à la fois dans la forme que dans la temporalité. Les usages comprennent la circulation, les usages

commerciaux, l'animation, les événements prévus et imprévus, les conflits, les rencontres et les échanges, les débats et les contestations, formant un tout qui constitue les espaces publics au quotidien. Si la rue est d'abord un lieu de circulation, elle peut par exemple, l'espace d'un instant, devenir un lieu de spectacle, où le public se donne à voir dans l'espace (Monnet, 2012). C'est un lieu d'interactions, où se croisent les différentes trajectoires culturelles, politiques, économiques ou sociales des individus (Cruz et al. 2018).

Si *Le droit à la ville* nous permet de prendre en considération les distinctions public/privé dans les villes de plus en plus néolibérales, les recherches plus actuelles visent à se détacher de certaines catégorisations et dualismes dans les espaces publics, comme privé/public ou inclusion/exclusion (Lehtovuori, 2011). Pour Lehtovuori (2011, p.84), «*Space, place and use are not now seen abstractly as separate 'layers' (e.g. space as background on which use occurs, sometimes creating place), but as an interwoven sociospatial process* ». La complexité des enjeux relationnels de l'espace était déjà développée chez Lefebvre dans un autre ouvrage : *La production de l'espace*, avec notamment l'importance de l'espace perçu, vécu et des émotions, de l'art et des symboliques qui en découlent. Dans cet ouvrage, Lefebvre met en avant la nécessité de comprendre comment l'espace est produit pour pouvoir le transformer. Il soutient également que l'espace est d'abord un produit social et artificiel, et que la production de l'espace fait partie d'un processus dialectique (Lehtovuori, 2011).

2.1.4 Les espaces publics et les villes, lieux d'expérimentations

L'un des aspects centraux de notre recherche concerne l'expérimentation urbaine. Elle est par ailleurs constamment mise en avant dans les théories de l'urbanisme tactique que nous développerons dans le chapitre 2.3. Si pour Karvonen et Van Heur (2014), les notions de laboratoires urbains et d'expérimentations sont probablement surexploitées dans le vocabulaire des politiques urbaines, les auteurs défendent l'importance de l'expérimentation urbaine dans les villes contemporaines. C'est en particulier dans le contexte d'incertitude, avec une vision d'un changement plus large qu'à l'échelle locale, que les expérimentations urbaines prennent leur sens. L'expérimentation a vocation à être éducative, elle doit permettre d'en sortir des enseignements. Elle est également soutenue par la théorie pédagogique du « *learn by doing* » et permet d'explorer des solutions moins conventionnelles dans un environnement incertain (Bertolini, 2020). Les expérimentations urbaines visent à tester, à retester, à transformer, à questionner et à dépasser les limites préconçues (Bertolini, 2020).

Pour Evans (2016, p.439), les nouveaux enjeux de gouvernance qui découlent des expérimentations urbaines peuvent cependant aussi servir les politiques et leur agenda néolibéral pour un développement soutenu par le marché, sans finalement créer de réels changements structurels. L'auteur rappelle que ces pratiques doivent sans cesse être questionnées, à savoir pour qui ces expérimentations profitent et quelles sont les problématiques sociales qui peuvent en résulter.

Les considérations des espaces publics et les enjeux globaux actuels comme les changements climatiques destinent la route aux expérimentations urbaines. En plus du contexte climatique, la route est largement dominée par la voiture bien qu'elle ait le potentiel de répondre à une pression croissante sur les espaces publics. Pour Bertolini (2020, p.735), « *The experimentation paradigm is also increasingly embraced by citizens and governments attempting to shift the balance of city streets away from motorised traffic* ».

En plus de potentiellement induire un changement à une échelle plus large, parfois même globale, les expérimentations urbaines peuvent questionner l'objet de notre recherche ; la route et ses différents enjeux. Dans les chapitres suivants, nous allons justement développer différentes expérimentations et manières de repenser la route, pour ensuite revenir sur les aspects théoriques de l'urbanisme tactique.

2.2 La route comme espace public : espace de rencontre, espaces partagés

2.2.1 Les *shared-spaces*

Dans la ville moderne, la route est pensée d'abord pour la circulation et la mobilité, en particulier pour les voitures. Pourtant, la route est aussi un lieu où les citoyen.e.s passent un temps considérable, non pas uniquement pour se déplacer, mais aussi pour les loisirs ou pour des activités sociales (Gehl, 1987). C'est un lieu où les enfants jouent, les voitures et les cyclistes passent, les habitants se rencontrent, discutent et débattent. Dans ce contexte, des concepts d'espaces partagés sur la route émergent en réponse à cet urbanisme moderne dominé par l'automobile.

L'idée de la route comme un espace public de partage des différents modes de déplacements et d'usages dans les villes centrées sur la voiture apparaît d'abord dans les années 60 sous la forme des *woonerven* aux Pays-Bas (Karndacharuk et al., 2014, p.190). Les *woonerven* sont des aménagements de la rue développés dans les zones

résidentielles et qui donnent notamment la priorité aux piéton.ne.s au détriment des véhicules motorisés. À travers le design urbain, les frontières entre le trottoir et la route s'effacent. L'objectif est de donner l'impression que l'intégralité de l'espace entre les bâtiments est utilisable par les piéton.ne.s et les habitant.e.s. Le trafic motorisé est contrôlé par une signalétique et un design urbain rendant les automobilistes attentif.ve.s. Le mobilier urbain, les changements de matériaux au sol et un tracé routier tortueux favorisent l'appropriation de l'espace par les piéton.ne.s. (Appleyard, 1980, p.113). Le concept des *woonerven* transforme parfois la route en aire de jeux ou en aire de rencontre pour les habitants. La route devient finalement un espace public accessible à tous.tes.



Figure 3: *Woonerf* (Dick van Veen, dans Lydon et Garcia, 2015)

Les *woonerven* représentent aussi l'un des premiers exemples d'urbanisme tactique. En effet, ce sont d'abord les habitant.e.s d'un quartier de Delft au Pays-Bas qui ont transformé le tracé d'une route en enlevant et déplaçant des pavés afin de ralentir le trafic automobile. La municipalité a ensuite adopté formellement ces mesures et après quelques années, le parlement Néerlandais a officiellement institutionnalisé les *woonerven* en créant une base juridique (Lydon et Garcia, 2015). L'utilisation du design urbain comme outil de réappropriation de la route par les piéton.e.s est également essentielle au concept de *woonerf*. Nous verrons dans les prochains chapitres que ce développement est caractéristique de l'urbanisme tactique, même si le concept en tant que tel n'est réellement apparu que dans les années 2010 dans le vocabulaire des urbanistes. Si le concept des *woonerven* s'est exporté dans les années 80 en Europe et

dans une moindre mesure aux Etats-Unis, il a dû faire face à une résistance de la part d'associations automobiles ou politiques en raison des coûts impliqués (Sauter & Huettenmoser, 2008, p.67).

Le concept est ensuite réapparu de manière plus large en Europe et également en Suisse durant les années 1990 sous la forme de zones de rencontre ou *Begegnungszonen* en allemand, en reprenant les principes des *woonerven* : circulation automobile réduite et priorité aux piétons, avec des éléments de design urbain mettant en avant la mobilité douce. Selon l'article 22b de l'ordonnance fédérale sur la signalisation (Recueil systématique 741.21):

« Le signal «Zone de rencontre» (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules. »



Figure 4: Zone de rencontre à Fribourg (Auteur, 2022)

Les zones de rencontre en Suisse sont limitées à 20 km/h pour les voitures, avec un stationnement réduit et la possibilité pour les enfants de jouer sur la route (Sauter & Huettenmoser, 2008). Pour les zones de rencontre, une signalétique spécifique est mise en avant sur les routes concernées. Le nom initial du cas d'étude de cette recherche, le *Modellprojekt Begegnungszone Bergmannstraße*, s'inspire directement du nom suisse en allemand de la zone de rencontre (*Begegnungszone*).

2.2.2 Superblocks

Plus récemment, un nouveau modèle d'espace partagé a émergé à Barcelone : les *Supermanzana*, *Superilles* ou Superblocks. Leur objectif n'est pas uniquement de réduire et de contrôler le trafic routier, mais également de créer de nouveaux espaces publics promouvant la vie commune, l'accessibilité et la santé des habitant.e.s, dans un contexte de résilience au changement climatique (Staricco et Brovarone, 2022). Les Superblocks ont été développés par l'agence Barcelona Urban Ecology dans une approche d'urbanisme écologique pour réduire la part modale de la voiture, d'abord dans une cellule urbaine (unité composée de 9 blocs) de 400x400 mètres et où vivent entre 5000 et 6000 personnes (Staricco et Brovarone, 2022, p.355), puis à l'échelle de la ville. Ils existent sporadiquement depuis les années 1990 mais se sont particulièrement développés cette dernière décennie. Le contexte urbanistique de Barcelone dans lequel s'est développé ce modèle est particulier. En effet, dans une grande partie de la ville le réseau routier est disposé sous la forme d'une grille quadrillée orthogonale, avec les coins des blocs de bâtiments coupés à 45 degrés (Urbano, 2016) (figure 5). Si la forme de la maille urbaine n'a pas été initialement pensée pour les voitures mais plutôt pour la mobilité équestre et les calèches, elle est devenue très adaptée au développement de l'automobile après la révolution industrielle.

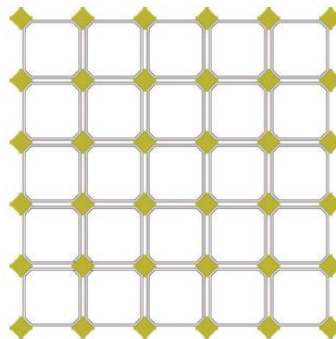


Figure 5 : Structure des blocs de Barcelone (Urbano 2016)

De manière générale, ces cellules urbaines restructurées en Superblocks sont composées principalement de deux types de routes : celles à l'intérieur de la cellule qui sont interdites au trafic routier motorisé (hors trafic résidentiel et livraisons) et celles qui entourent le bloc, qui peuvent être empruntées par tous les véhicules (López et al., 2020).

SUPERBLOCKS MODEL

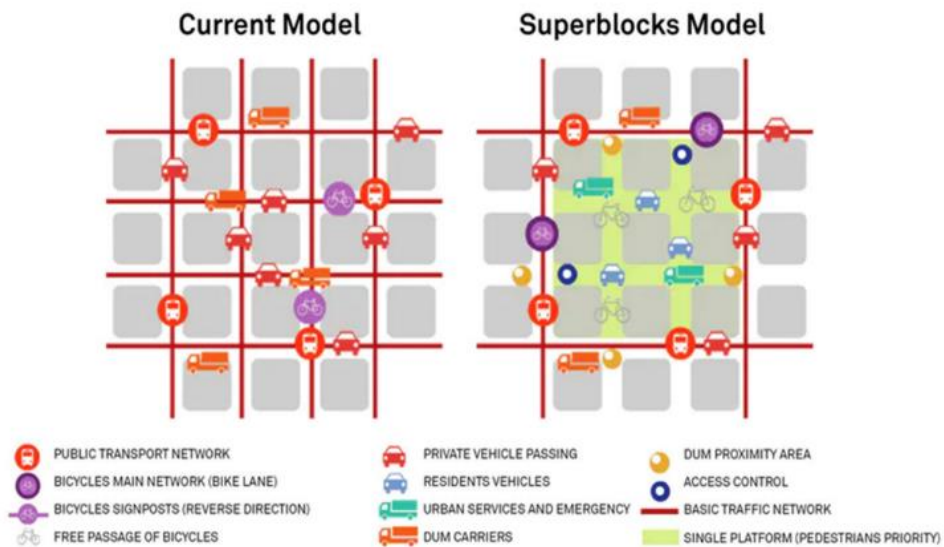


Figure 6 : Principe des Superblocks (BCNEcologia dans López et al., 2020)

Afin de détourner le trafic motorisé de transit de l'intérieur du bloc vers les routes extérieures, l'espace dédié aux voitures et au stationnement est réduit, la vitesse est limitée à 10 km/h, du mobilier urbain et des obstacles sont installés sur les routes (Staricco et Brovarone, 2022, p.356). La mobilité à vélo et le transport public de transit dans le bloc sont cependant favorisés. Ces interventions ont permis de développer et de revitaliser l'offre d'espaces publics à l'intérieur du bloc. Elles ont également permis d'améliorer la qualité de l'air et de réduire la part modale de la voiture dans la ville (Rueda, 2019). Si les premiers Superblocks sont apparus sans stratégie globale, ils font actuellement partie d'un plan de la ville de Barcelone, qui compte en développer plus de 500 dans toute la ville (Zografos et al., 2020, p.4). C'est donc un projet à l'échelle de la ville, qui compte changer radicalement le paysage urbain des espaces publics et des routes de Barcelone. Il est fortement inscrit dans la politique climatique, à la fois dans le sens de la réduction des émissions de GES, mais aussi dans le sens de l'adaptation face aux îlots de chaleurs urbains (ibid.).



Figure 7 : Superblock de Poblenou à Barcelone (Zografos, 2020)

Le cas de Barcelone est également intéressant car la ville possède des similarités avec Berlin. En effet, récemment, de nombreux.ses habitant.e.s et activistes des deux villes montrent une forte résistance face à un tourisme excessif et à la gentrification. Le Superblock de Barcelone qui cristallise les controverses liées à la gentrification est celui de Poblenou (Frago et Graziano, 2021). Ancien quartier industriel et relativement central, Poblenou est actuellement l'un des quartiers les plus branchés de la ville et fait partie d'un plan de développement des industries innovantes, créatives et culturelles appelé 22@. Ce plan a favorisé les industries tertiaires, en particulier celles des nouvelles technologies et développé le logement résidentiel dans le quartier. Plus récemment, ce sont les industries touristiques qui s'y sont développées, en raison à la fois de la proximité avec la mer, de l'offre récréative et culturelle, et de la réputation « branchée » du quartier (Frago et Graziano, 2021, p.121). Pour beaucoup d'habitant.e.s, le Superblock de Poblenou ne fait qu'accentuer la dynamique de saturation touristique et de gentrification déjà en place dans le quartier. Une partie des habitant.e.s du quartier ont formé, dans un procédé *bottom-up* et informel, une association appelée *Plataforma d'Afectats per la Superilla del Poblenou* (Plateforme des personnes affectées par le Superblock de Poblenou). Ces personnes critiquent en particulier le manque de consultation et de procédés participatifs et démocratiques dans l'implémentation du Superblock. De plus, le Superblock aurait intensifié le trafic sur les routes extérieures au bloc et n'aurait pas réellement amélioré la qualité de l'air dans le quartier. Pour une autre

partie des habitant.e.s cependant, les avantages de ce Superblock l'emportent sur les désavantages (Frago et Graziano, 2021, p.123). L'exemple de Poblenou démontre des narrations et perceptions différentes entre le gouvernement, les habitant.e.s d'un quartier ou les usager.ère.s des espaces publics.

Les Superblocks de Barcelone sont souvent cités comme des exemples d'urbanisme tactique à la fois dans la littérature académique, mais en particulier dans les médias officiels de la ville et la presse. Le site internet officiel de Barcelone par exemple, dédie une page à l'urbanisme tactique¹ et donne différents exemples de l'utilisation de cet outil, dont les Superblocks et celui de Poblenou. Nous verrons par la suite pourquoi cette désignation peut être en partie remise en question, ou du moins qu'elle montre des changements dans la manière de pratiquer un urbanisme tactique.



Figure 8: Contestations face au Superblock de Poblenou (Frago et Graziano, 2021)

Le Superblock de Poblenou fait émerger différentes questions sur les espaces publics, leur appropriation et ses ayants droit (cf. droit à la ville), et de manière plus large, sur les problématiques sociales de la production de l'espace. Dans les chapitres suivants, nous allons justement explorer certaines nouvelles pratiques de l'urbanisme qui remettent en question ce modèle dominant, *top-down* en revisitant la manière de pratiquer et de penser l'urbanisme.

2.3 Urbanismes 'alternatifs' et urbanisme tactique

En s'inspirant notamment des écrits de Lefebvre (*Droit à la ville*), De Certeau (*L'Invention du quotidien*) ou encore Jacobs (*Déclin et survie des grandes villes américaines*), de nouveaux paradigmes et pratiques de l'urbanisme ont émergé durant ces dernières

¹ <https://www.barcelona.cat/urbanismetactic>

décennies. Le *New Urbanism* par exemple, originaire des Etats-Unis, vise d'abord à remettre en question la ville moderniste et la fracture physique, sociale et écologique qu'elle a engendrée (Kelbaugh, 2007). Dans le contexte particulier des villes américaines et de certains de leurs quartiers monofonctionnels, peu denses et centrés autour de la voiture, les *New-Urbanists* défendent des quartiers et des centres multifonctionnels avec un design réfléchi et esthétique, accessibles en transports publics, souvent piétons et qui favorisent les interactions sociales (ibid.). Si le mouvement cherche à intégrer au mieux les citoyens aux différents processus de planification (Ellis, 2002), il reste encore relativement traditionnel et institutionnalisé.

Également inspiré de la fracture de la ville moderne et de la planification rationnelle et traditionnelle, l'*Everyday Urbanism* est un autre concept, plus informel et *bottom-up*, qui explore l'expérience vécue, l'ordinaire ou la routine des citoyen.e.s. Cette approche s'inspire d'abord des sociologues et philosophes français comme Lefebvre et De Certeau qui identifient et recherchent la vie de tous les jours, l'expérience vécue et les jeux de domination qui forgent le quotidien (Chase et al., 1999). Les partisans de l'*Everyday Urbanism* « support such activities as the appropriation of space on sidewalks and in parking lots (as well as on vacant lots and in private driveways) for informal commerce and festivities. » (Kelbaugh, 2007, p.15). De ce paradigme émerge la notion de tactique (mise en tension avec la stratégie) qui donnera son nom à l'urbanisme « tactique » et sera développé plus en détail dans le chapitre suivant.

De cette remise en question de l'urbanisme traditionnel et des fondements théoriques cités ci-dessus, sont issus l'urbanisme temporaire, expérimental, DIY (*Do-it-Yourself*), guerrilla ou encore tactique. Toutes ces notions sont utilisées, en fonction des auteur.e.s pour caractériser notre cadre théorique, l'urbanisme tactique.

2.3.1 Émergence et définitions de l'urbanisme tactique

C'est d'abord sous la forme d'un procédé *bottom-up*, expérimental et DIY et souvent à l'encontre des institutions et de la bureaucratie qu'a émergé l'urbanisme tactique. Pour Douay et Prévot (2016, p.2), l'urbanisme tactique « renvoie avant tout à un engagement citoyen pour lequel l'aménagement est une pratique collective qui mobilise souvent les essors de l'art et de l'évènementiel ». Actuellement, le concept évolue pour se situer entre les sphères formelles et informelles, entre l'auto-organisation et l'évolution avec les institutions (Silva, 2016). Pour Silva, l'urbanisme tactique a aussi pour particularité une temporalité éphémère, bien que le temporaire ne puisse être qu'une transition avant d'être permanent. Comment comprendre l'urbanisme tactique, pourquoi « tactique »,

dans quels cas l'appliquer, comment le concept a-t-il évolué et quelles en sont les limites ? Nous allons développer ces différentes questions dans ce chapitre.

L'urbanisme tactique est d'abord apparu comme concept au début des années 2010, en particulier dans un livre de Mike Lydon et Anthony Garcia. Les auteurs ne sont pas des académiciens, mais des professionnels et activistes de l'urbanisme, notamment dans les domaines de la mobilité cyclable et des transports publics. Dans une version plus récente de leur livre, destiné à être un manuel pour les praticien.ne.s de l'urbanisme et citoyen.ne.s, *Tactical Urbanism, Short-term Action for Long-term Change* (2015), les auteurs définissent, décrivent le concept en détail.

« *Tactical Urbanism is an approach to neighborhood building and activation using short-term, low-cost, and scalable interventions and policies. Tactical Urbanism is used by a range of actors, including governments, business and nonprofits, citizen groups and individuals. It makes use of open and iterative development processes, the efficient use of resources, and the creative potential unleashed by social interaction.* » (Lydon et Garcia, 2015, p.2)

Les notions d'échelle, de temporalité et d'acteurs constituent le concept d'urbanisme tactique. C'est une approche à court terme, à l'échelle d'un quartier et applicable par et pour une grande variété d'acteurs. Les plus grands réservoirs d'espaces mutables à la travers l'urbanisme tactique sont les espaces publics, les routes, les vides, les places de stationnement, de manière plus large : les espaces entre les immeubles (Lydon et Garcia, 2015). En s'inspirant du vocabulaire militaire, les auteurs utilisent le terme « tactique » en opposition à « stratégique » pour les appliquer à l'urbanisme. Une stratégie est pensée à une plus large échelle, en visant de manière transversale des aspects à la fois sociaux, environnementaux et économiques à travers une procédure d'aménagement traditionnelle et plutôt top-down. La tactique est une réponse des citoyen.ne.s pour combler les déficiences de la stratégie. L'opposition entre ces deux termes était déjà mise en avant par Michel De Certeau dans *l'Invention du quotidien* (1980). Pour lui, la stratégie correspond au calcul ou à la manipulation des rapports de force de manière rationnelle et cartésienne, tandis que la tactique doit « jouer avec le terrain qui lui est imposé. [...] Elle y braconne. Elle y crée des surprises. » (De Certeau, 1980 dans Proulx, 1994. p.178). L'outil du pouvoir, la stratégie, opère dans son espace, son territoire, tandis que l'outil du peuple, la tactique, opère dans le territoire de l'autre (ibid.).

Kim (2022, p.3) développe trois approches différentes de l'urbanisme tactique dans la littérature : *guerrilla urbanism*, *pop-up urbanism* et *DIY urbanism*. Ces approches ont en

commun une pratique plus ou moins transgressive, *bottom-up*, temporaire et flexible. Ces approches comprennent d'abord la tactique comme une pratique qui va à l'encontre des gouvernements et du pouvoir en place.

Cependant, pour Lydon et Garcia (2015), la tactique n'est pas réservée aux citoyen.ne.s comme la stratégie ne devrait pas être réservée aux autorités. En effet, les « *governments can- and should- work more tactically, just as citizens can learn to work more strategically. Strategies and tactics are therefore of equal value and should be used in concert with each other* » (Lydon et Garcia, 2015, p.10).

Dans cette optique l'urbanisme tactique est un outil qui combine les approches *top-down* et *bottom-up* en intégrant une pluralité d'acteur.rice.s.

Les auteurs déclinent l'urbanisme tactique en trois approches principales non exclusives (Lydon et Garcia, p.12) :

- La première est un moyen utilisé par les habitant.e.s pour s'affranchir des procédures bureaucratiques traditionnelles (souvent longues et coûteuses) en protestant et en proposant des solutions immédiates. C'est un moyen pour le public d'exprimer son droit à la ville, en écho aux théories de Lefebvre.
- La deuxième approche est un outil utilisé par les gouvernements et les différentes organisations pour intégrer le public dans les différentes phases d'un projet (planification, appropriation et développement).
- Pour finir, la troisième approche est décrite comme la phase 0 d'un projet qui permet de le tester avant de l'investir à long terme.

Ces trois approches sont liées et l'une mène le plus souvent à l'autre, comme l'est en quelque sorte le phasage d'un projet. Le degré d'institutionnalisation de l'urbanisme tactique augmente entre la première et la dernière étape.

L'urbanisme tactique se focalise aussi davantage sur le processus, sur le fait de rassembler les citoyen.ne.s autour d'un changement plutôt que sur l'objet urbain en tant que tel, la route ou les différents aménagements (Silva, 2016). Pour Douay et Prévot (2016), l'urbanisme tactique est une pratique sociale et collective qui met en avant à la fois l'art, l'événementiel et l'urbanisme.

Pour le conseil municipal de Barcelone², l'urbanisme tactique est un outil, dans ce cas utilisé par les autorités, pour développer un projet rapidement, avec peu de moyens et de manière temporaire ou réversible. Le site internet de la municipalité met d'ailleurs en

² <https://www.barcelona.cat/urbanismetactic/en>

avant 3 points qui définissent l'urbanisme tactique : changement rapide de la fonction ou de l'usage d'un espace public, approche économique/ avec peu de moyens nécessaires et intervention temporaire avec une vision pour rendre le projet pérenne.

« *For some years now, Barcelona has been committed to tactical urbanism when implementing initiatives that require functional changes to be made, quickly and economically, to the way urban space is used. This is tactical urbanism, a planning tool used in many other cities around the world to rapidly change the way a street is used. Moreover, these are changes that can easily be reversed if necessary.* » (Conseil municipal de Barcelone, s.d.).

Contrairement aux écrits de Silva (2016) ou de Douay et Prévot (2016), l'approche de la municipalité de Barcelone ne mentionne pas le processus, la participation citoyenne et les aspects sociaux/collectifs comme étant partie prenante de l'urbanisme tactique. Au contraire, ce sont plutôt les aspects de design urbain, le mobilier, les matériaux et la temporalité qui vont définir une intervention tactique.

Dernièrement, avec la pandémie de COVID-19, l'urbanisme tactique a pris de nouvelles formes, notamment pour créer des espaces adaptés à la pandémie ou au confinement. L'urgence ou l'incertitude étant un terrain fertile aux expérimentations urbaines (Evans, 2016 ; Karvonen, 2014), à l'urbanisme temporaire et tactique, de nombreuses interventions tactiques ont émergé durant la pandémie. Parmi ces dernières, nous pouvons citer les *pop-up* pistes cyclables qui ont été créées pour réduire entre autres le nombre de passagers dans les transports publics et profiter des routes désertes pour y effectuer des travaux. Pendant les confinements et la période de COVID-19, la ville de Lausanne a par exemple implémenté rapidement plus de 7 kilomètres de « coronapistes » en retirant entre autres des places de stationnement. Si ces pistes ont d'abord été construites de manière temporaire et en s'affranchissant de certaines barrières bureaucratiques, la majorité d'entre elles sont destinées actuellement à être pérennes en suivant une procédure plus traditionnelle (Rérat et al., 2022).

Autre pratique tactique institutionnelle : les *Slow Streets* aux Etats-Unis (Kim, 2022). Ce sont des projets portés dès leur début par les autorités et qui ont été développés dans différentes villes états-uniennes au printemps 2020 pour créer des espaces publics sans voitures permettant aux habitant.e.s d'un quartier de sortir, de faire de l'exercice et de socialiser.

Nous observons donc que l'urbanisme tactique évolue dans ses pratiques et qu'il existe sous plusieurs formes, en passant par des interventions transgressives de guérilla, un urbanisme DIY porté par la population, à un outil des autorités dont le but est de mettre

en place rapidement un projet en contournant les procédures bureaucratiques. Nous voyons également que la littérature sur le sujet est en partie divisée sur la définition de l'urbanisme tactique, en particulier en ce qui concerne sa légitimité dans son institutionnalisation et l'intégration des citoyen.ne.s dans les interventions. Dans les sous-chapitres suivants, nous allons développer un cadre que Lydon et Garcia (2015) proposent pour les interventions d'urbanisme tactique, avant d'explorer différents exemples et guides de design tactiques pour finir sur les critiques actuelles liées à l'urbanisme tactique.

2.3.2 Processus de l'urbanisme tactique : l'exemple du *Design Thinking*

Étant donné que l'urbanisme tactique est destiné à une large palette d'acteur.rice.s pour favoriser la création rapide de différents projets, Internet regorge de différents guides de l'urbanisme tactique en libre accès fonctionnant en quelque sorte comme des boîtes à outils pour les interventions tactiques.

Le livre précurseur de l'urbanisme tactique, par exemple, *Tactical Urbanism, Short-term Action for Long-term Change* (2015), propose tout un chapitre (*A Tactical Urbanism How-To*) destiné aux praticien.ne.s de l'urbanisme sous la forme d'un manuel et guide pour l'implémentation de pratiques tactiques. Ce chapitre reprend les fondamentaux de design, processus et outils pour favoriser les initiatives et le changement. C'est notamment la démarche *Design Thinking* qui est mise en avant par les auteurs, un concept emprunté en partie au monde des entreprises et des start-ups technologiques, mais aussi aux domaines du commerce, de la santé, et de l'éducation pour favoriser l'innovation. Si le concept a été repris et adapté dans un livre d'architecture et de design urbain, *Design Thinking* (1987), il est d'abord resté théorique et en dehors des pratiques de ces domaines (Lydon et Garcia, 2015, p.172). Le *Design Thinking* se base sur un procédé en 5 étapes clés : *Empathize, Define, Ideate, Prototype et Test*.

La première étape, *Empathize*, consiste à comprendre à qui le projet, le plan, le design est destiné. Dans le cas de l'urbanisme tactique, c'est donc souvent les usager.ère.s de l'espace public, les commerces ou restaurants aux alentours, les politiques et acteur.rice.s concernés qu'il faut consulter. Cette étape consiste également à se mettre dans la peau des autres, à se poser des questions et/ou à poser des questions aux personnes concernées. Comment me sentirais-je si j'habitais cette rue ? En tant que cycliste, quels sont mes avantages et désavantages ? Si j'étais une personne âgée, pourrais-je facilement me déplacer dans cet espace ? Ces questions permettent à l'urbaniste de déterminer différents usages afin d'ouvrir son champ de perceptions à

l'aide de l'expérience personnelle. Dans une autre mesure, ce questionnaire va également être utilisé dans la méthodologie pour la recherche et l'observation du cas d'étude du *Modellprojekt Bergmannkiez*.

Define, la deuxième étape, consiste à la fois à trouver un site d'opportunité et à définir les causes du problème à résoudre (Lydon et Garcia, 2015, p.175). Les sites d'opportunités sont les réservoirs de l'urbanisme tactique. C'est un espace qui peut concentrer différentes problématiques, avec un potentiel d'amélioration. Les auteurs conseillent également de démarrer à petite échelle, et de l'agrandir au fur et à mesure de l'avancée du projet.

Ideate est la phase de mise en commun des idées des différentes personnes concernées (habitant.e.s, activistes, politiques, etc.). Les idées se rassemblent autour des deux questions suivantes : que faire et comment faire ? Les auteurs proposent d'impliquer activement et de faire participer la population à ce stade. Ils donnent pour exemple la création de workshops, de formulaires en ligne ou de panneaux rassemblant les différentes idées sous la forme de stickers. L'idée est de rendre accessibles les moyens pour la population de s'exprimer au sujet de la planification urbaine. Selon l'échelle du projet, les coûts impliqués et les potentiels retours/dommages que le projet peut engendrer, les auteurs proposent deux approches, entre *sanctionned* et *unsanctionned* (autorisé et transgressif). La deuxième doit être favorisée lorsque l'échelle du projet est petite, les moyens pour le mettre en place sont faibles et que l'opinion publique est favorable. En effet, si les projets autorisés obtiennent plus facilement du soutien, les processus bureaucratiques dilatent et repoussent la réalisation du projet sur plusieurs années. Pour passer d'un projet temporaire à un changement sur le long terme, même les actions illégales cependant doivent passer, à un moment donné par les processus bureaucratiques. Les auteurs avancent également que pour les projets portés par les villes, il est nécessaire de traiter les citoyen.ne.s comme des co-créateurs afin d'avoir leur soutien.

La quatrième étape, *Prototype*, concerne le design et la planification de l'intervention. Garcia et Lydon (2015) mettent l'accent sur l'importance de mettre en œuvre l'idée rapidement, en écho au titre de leur ouvrage : *Short-term action for long-term change*. Après avoir identifié les potentiels partenaires et financements pour le projet, les auteurs développent les possibilités de designs et les matériaux pouvant être utilisés pour une intervention tactique. Cette partie va également pouvoir servir de base, à la fois pour une comparaison avec d'autres designs urbains des *shared-spaces*, mais également pour identifier les ressemblances (ou pas) avec les matérialités du projet du Bergmannkiez.

Les auteurs proposent d'utiliser de préférence des matériaux de seconde main ou recyclés. Ils donnent ensuite à titre d'exemple quatre matériaux fréquemment utilisés : la peinture, les plantes, les palettes et les rubans adhésifs de signalisation. La peinture ou les craies confèrent un caractère plus ludique aux espaces publics, tout en utilisant peu de moyens. Les plantes, les arbres, le bois développent également la convivialité du lieu. Pièces maîtresses du DIY, les palettes sont également présentées comme un outil clé de l'urbanisme tactique. Elles permettent en effet de créer une variété de mobilier urbain de manière peu coûteuse.

Test, la dernière étape, comprend la mise en œuvre et la construction des éléments du projet, la mesure du succès et les apprentissages pour l'évolution du projet, mais également pour la mise en place de futurs projets similaires.

Ces différentes étapes semblent en premier lieu destinées à la population, aux activistes plutôt qu'aux autorités pour développer une intervention tactique, bien que selon ces mêmes auteurs, l'urbanisme tactique peut également être utilisé comme un outil pour les gouvernements pour favoriser la participation de l'implication des habitant.e.s. Il sera donc intéressant pour la suite d'identifier les éléments du *Design Thinking* repris par les autorités pour développer un projet avec des éléments tactiques.

2.3.3 Exemples d'urbanisme tactique

Pour illustrer leur approche de l'urbanisme tactique, Lydon et Garcia (2015) proposent différents exemples issus du contexte des Etats-Unis. Parmi ces derniers, nous allons explorer plus en détail *Build a better block* et *Parkmaking* qui se retrouvent dans certains aspects du cas d'étude (le Bergmannkiez à Berlin). Tout au long de notre recherche, nous verrons aussi comment ces exemples sont repris, transformés et diffusés à travers le monde.

Build a better block



Figure 9 : *Build a better Block* (Lydon et Garcia, 2015)

Dans un quartier dominé par de larges routes, des places de parc et des commerces inexploités à Dallas au Texas, un petit groupe de citoyen.ne.s s'opère à transformer le quartier, leur îlot (*block*) pour y voir plus de pistes cyclables, des rues plus sûres et une vie de quartier animée (Lydon et Garcia, 2015). Les outils traditionnels de développement urbain n'étant pas adéquats en raison de règles désuètes comme l'obligation de proposer du stationnement pour voitures, ce groupe de citoyen.ne.s s'est approprié et a produit les nouveaux espaces en y peignant des pistes cyclables, en y ajoutant des bancs ou encore en y créant des micro-événements sur les places de parc inutilisées. Les routes ont été reconfigurées pour laisser passer les voitures tout en mettant en avant les mobilités douces et l'expression artistique dans l'espace public. L'aménagement n'était pas uniquement tactique mais également tactile, en permettant aux citoyen.ne.s de travailler directement avec les matériaux dans l'espace, en favorisant d'ailleurs une approche artistique au design urbain (ibid.).

Cette expérience et expérimentation illégale (au regard des lois sur l'aménagement du territoire de la ville) ont eu un tel succès que les autorités de la ville ont modifié les lois inadéquates et s'en sont inspiré pour revitaliser d'autres quartiers et places de la ville (ibid.).

Cet exemple illustre d'ailleurs aussi les trois approches de l'urbanisme tactique conceptualisées par Lydon et Garcia (2015), dans lesquelles la première est un mouvement initié par des citoyen.ne.s, qui est reprise et intégrée par les autorités, pour finalement être appliquée dans d'autres projets comme une expérimentation et phase 0 d'un projet.

Autant à Barcelone qu'à Berlin, nous voyons que l'échelle du bloc est fréquemment mise en avant dans les projets d'urbanisme tactique.

Parkmaking, parklets, Park(ing) Day

Avec un nombre de places de stationnement élevé et un nombre de parcs et places insuffisant, le terrain était fertile à San Francisco pour des interventions d'urbanisme tactique (Lydon et Garcia, 2015). Dans ce contexte de tension sur l'espace en ville, le studio d'art et de design Rebar aménage une place de stationnement en y installant un banc, du gazon et un arbre tout en payant la place de stationnement pour la durée de l'évènement. Au lieu d'une approche transgressive, ce studio a profité d'une lacune dans les lois pour se réapproprié et créer un espace public, donnant naissance aux *parklets*. En effet il n'était pas précisé dans la loi que les places de stationnement payantes devaient être réservées aux véhicules (Lydon et Garcia, 2015). Ce micro-événement a donné lieu à une action officielle de la ville de San Francisco : les *Park(ing) Days*, qui

avaient pour objectif de favoriser le débat sur les espaces publics (Littke, 2016, p.165). La ville de Francisco a produit un guide sur le procédé de création d'un *parklet* pour aider à la mise en place de ces derniers. Le guide développe de nombreux détails en passant du design à des indications juridiques. Cet exemple illustre également une évolution typique des interventions tactique : un projet ou une idée tactique portée par des habitant.e.s/des artistes/des activistes s'inscrit, après une première phase plus ou moins transgressive, dans l'agenda des politiques locales pour aboutir parfois à une stratégie à plus grande échelle comme c'était le cas pour les *Park(ing) Days*.



Figure 10 : Parklet financé et installé par la ville de Berlin (Auteur, août 2022)

Si les *parklets* sont nés à San Francisco, ils se sont rapidement répandus dans les grandes villes des États-Unis, en particulier dans celles ayant un faible taux d'espace verts et publics, puis également en Europe dans des villes comme Paris, Londres ou Berlin. Bien que le principe soit le même, à savoir occuper une place de stationnement pour en faire un nouvel espace public (ou pas), leur mode d'application et les acteur.e.s qui y sont liés évoluent. Entre terrasse privée d'un restaurant, nouvel espace public financé par la ville ou occupation illégale, les variantes actuelles des *parklets* sont nombreuses. Les parklets sont à l'image de la circulation des modèles et des pratiques de l'urbanisme tactique.

2.3.4 Diffusion de l'urbanisme tactique, des matérialités et un langage de design homogène ?

Certains guides de design urbain développent de manière très détaillée certaines interventions tactiques. C'est le cas par exemple du *San Francisco Parklet Manual* (2020). Dans ce guide édité par la ville de San Francisco, la création d'un *parklet* dans la ville est expliquée en détail, de la procédure légale au design du mobilier urbain. Le guide propose par exemple d'utiliser avant tout des matériaux locaux, recyclés et

recyclables et dont la production n'émet pas ou peu de gaz à effet de serre. Le plastique doit être évité et le bois favorisé, pour autant que sa production soit respectueuse de l'environnement. Les *parklets* doivent également être signalés en tant que tels et doivent toujours être accessibles au public.

La ville de Berlin a également développé un cadre pour la création de *parklets*³. Ces derniers doivent être en bois et avoir le plus de surfaces vertes possibles. Ils sont également pensés pour une large palette d'utilisations : jeu, rencontre, échanges, projets artistiques, jardinage ou encore bibliothèques urbaines. La ville propose un design qui se décline en plusieurs modules selon la taille et l'utilisation (figure 11).



Figure 11 : Designs de parklets proposés par la ville de Berlin (raumdialog, Hendrik Weiner dans *Ville de Berlin*)

Pour la ville de Barcelone, c'est même le design urbain qui va définir ce qui peut être considéré comme une intervention tactique.

« Streets with coloured sections, street furniture and planters that can be moved if necessary, painted pavement games, etc. These are just some of the recent examples that can be seen on the streets of Barcelona. They are examples of tactical urbanism, an approach that makes it possible to quickly change the way a street is used. By painting one of the traffic lanes and adding street furniture, more space can be freed up for pedestrians, for taking a stroll, for creating new squares and new leisure spaces, or for protecting the area around a school. »

Si la vision de la ville de Barcelone ne reprend tous les éléments vus dans les autres définitions, nous pouvons tout de même relever l'importance du design dans l'urbanisme tactique et la manière dont le public le perçoit.

³ <https://www.berlin.de/parklets/kiez-parklets>

Les points communs de design des différents exemples cités concernent en premier lieu l'utilisation de matériaux simples, comme le bois, les plantes ou la peinture au sol. Le mobilier urbain est le plus souvent amovible et réversible. L'idée générale serait donc de tester un projet avec des moyens accessibles, de faire avec les moyens du bord, avec un aspect DIY. Bien que ces matériaux soient accessibles à la population, ils sont également utilisés par les autorités comme c'est le cas dans les Superblocks de Barcelone. Il sera intéressant par la suite de voir comment le design d'une intervention tactique se pérennise et comment évoluent les matériaux qui y sont liées.

La pluralité des guides de l'urbanisme tactique et le fait qu'ils soient destinés à toutes et à tous montre que les auteur.rice.s des guides désirent intégrer les utilisateurs dans toutes les phases d'implémentation d'un projet, de la conception à la construction. À l'aide de ces guides, qui fonctionnent comme des boîtes à outils, les citoyen.ne.s, les utilisateur.rice.s, les habitant.e.s sont même souvent invités à investir l'espace public eux/elles-mêmes. Au lieu d'une participation publique plus traditionnelle, où les habitant.e.s discutent, débattent et font des propositions autour d'un projet, l'urbanisme tactique les incite à aller peindre la route, planter des arbres ou rassembler des palettes pour construire du mobilier urbain. Le/la citoyen.ne ne participerait pas uniquement au processus décisionnel d'un projet, mais serait directement impliqué dans la construction de ce dernier.

C'est très souvent à travers les réseaux sociaux et Internet que se diffusent ces différents guides dans un univers ultra connecté. Cette diffusion supprime les frontières entre local et global et donne une portée globale à des projets locaux (Douay et Prévot, 2016, p.6). Les *parklets* illustrent très bien cette interconnexion et la portée mondiale des interventions tactiques. Internet, les réseaux sociaux et le monde numérique de manière générale sont donc également devenus des outils clé pour l'urbanisme tactique et sa diffusion. Le nombre élevé des différents guides distribués en libre accès risque cependant de mener à une homogénéisation du design des pratiques tactiques.

Nous pouvons également relever certains « effets de mode » avec l'utilisation intensive de palettes ou de bacs à plantes. Nous observons par exemple que le langage et le design DIY est favorisé même quand les projets ne sont pas intrinsèquement du *DIY urbanism*.

2.3.5 Critiques de l'urbanisme tactique

L'institutionnalisation de l'aspect tactique de l'urbanisme ouvre de nombreuses discussions et controverses ces dernières années. En effet, les municipalités utilisent toujours plus l'urbanisme tactique dans leur communication et dans l'expérimentation

des différents projets qu'elles engagent. Les mouvements d'urbanisme temporaire deviennent des outils des villes afin de tester et d'améliorer l'acceptabilité des projets auprès des citoyen.ne.s (Douay et Prévot, 2016), plutôt que des projets portés d'abord par ces derniers. À titre d'exemple, les méthodes et processus tactiques mises en avant par Lydon et Garcia et présentées plus haut empruntent souvent un vocabulaire et des concepts venus du monde entrepreneurial, souvent tourné vers l'innovation, le retour sur investissement, en mettant peut-être parfois de côté les aspects sociaux des espaces publics et de la ville. Le cadre du *Design Thinking* est par exemple accompagné par de nombreux concepts tirés des *starts-ups* technologiques, ce qui peut donner l'impression que la manière de proposer une intervention tactique s'apparente au processus de création d'un nouveau produit *high-tech* innovant.

Le concept devient également de plus en plus prisé par les politiques néolibérales et une phrase d'accroche, une marque à la mode, créative et dans les tendances actuelles (Mould, 2014). Pour certains auteurs, l'urbanisme tactique s'avère même être une stratégie des autorités pour favoriser un développement rapidement rentable d'un quartier, ce qui peut engendrer de nouvelles problématiques sociales comme le délogement des résidents d'un quartier en raison de l'augmentation de la valeur foncière et du coût de la vie, ou par l'arrivée d'une nouvelle classe de jeunes créatifs (gentrification) (ibid.). Littke (2016) reprend les exemples des *Park(ing) Days* et des *parklets* à San Francisco pour illustrer la manière dont les interventions d'urbanisme tactique se formalisent dans les politiques urbaines d'une ville, en jouant sur des limites ambiguës entre le privé et le public ou entre le formel et l'informel. À San Francisco, la plupart des *parklets* se situaient dans des quartiers commerciaux et renommés. Ces partenariats public-privé « *[focuses on] efficiency over potential negative social impacts, including privatization of safety and the creation of consumption based environments* (Littke, 2016, p.167).

À Paris, les *Park(ing) Days* sont par exemple concentrés au Nord-Est, dans les quartiers populaires et en phase de gentrification et touchent d'abord une population moins locale et plus aisée (Douay et Prévot, 2016). De plus, les activistes et créateurs des différents mouvements du DIY et de l'urbanisme temporaire, autant aux Etats-Unis qu'en Europe, appartiennent souvent à une classe socialement et culturellement homogène, « une jeunesse urbanophile, connectée et créative » (ibid. p.17).

L'urbanisme tactique est prisé des politiques urbaines pour attirer à la fois les touristes, les investisseurs et les créateurs, tout en diffusant un langage et un design urbain standardisé et homogène (Douay et Prévot, 2016). Les différents guides et manuels de

l'urbanisme tactique ou de parklets mentionnés aux chapitres précédents dénotent d'ailleurs cette standardisation du design urbain. De ce fait, l'essence même de la tactique transgressive comme décrite par De Certeau se transforme de manière perverse en stratégie néolibérale (Mould, 2014). L'urbanisme tactique n'est-il pas en train de perdre sa tactique pour n'en devenir qu'un simple urbanisme ? En créant un mouvement assimilable à une marque, utilisée pour se différencier de l'urbanisme traditionnel tout en l'institutionnalisant pour le développement économique, l'urbanisme tactique s'intègre dans le spectre du *mainstream urbanism* (ibid.).

Ces différentes considérations se retrouvent également dans les critiques des expérimentations urbaines et des villes comme laboratoires. De manière provocative, Evans (2016) rappelle que les sujets usuels des laboratoires sont les rats, comment finalement considérer les habitant.e.s de la ville ? L'urbanisme tactique et les expérimentations urbaines doivent engager un débat citoyen, démocratique dans l'espace public, en conservant une perspective de changement radical, à grande échelle.

Si l'urbanisme tactique n'est pas fondamentalement opposé au développement néolibéral, il peut tout de même engager le débat démocratique (Webb, 2018). Cet aspect fait d'ailleurs écho à la notion d'espace public comme lieu de débat, de contestation et de construction de la démocratie. Pour Douay et Prévot (2016), l'urbanisme tactique « peut aussi être envisagé comme le levier ou le vecteur d'une démocratie "implicite" dans laquelle les habitants ne se penseraient pas comme sujets-soumis consommateurs de l'action publique mais des sujets-acteurs co-producteurs de l'intérêt général » (p. 20). L'urbanisme tactique transforme le débat verbal en action, en expérimentant de nouvelles sociabilités et matérialités dans les espaces et l'environnement (Webb, 2018).

2.4 Participation dans la planification urbaine

2.4.1 Origine et modèles de la participation publique

Les nouveaux paradigmes de l'urbanisme qui ont émergé en réponse à la ville moderne et à la planification rationnelle ont ceci en commun, qu'ils tentent, à différents niveaux, d'intégrer et faire participer au mieux le/la citoyen.ne à la construction de la ville et des espaces urbains. C'est d'abord aux États-Unis dans les années 1960 que la remise en question du rôle de l'urbaniste et de la planification rationnelle a progressivement donné lieu à des approches collaboratives. Avec son ouvrage clé, *A ladder of citizen participation* (1969), Sherry Arnstein a théorisé la participation publique et ses typologies à différents niveaux dans les programmes de planification urbaine états-uniens.

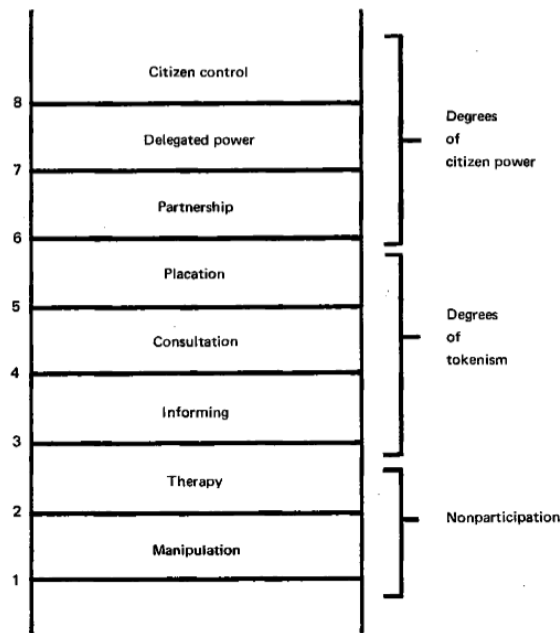


Figure 12: Les 8 niveaux de la participation publique (Arnstein, 1969)

Ces différents niveaux sont classés selon l'implication du/de la citoyen.ne dans les processus de planification urbaine. Tout en bas de l'échelle se situent la non-participation ou la participation masquée ou illusoire, sous la forme de manipulation ou de thérapie. Ils correspondent par exemple à l'utilisation malhonnête de la population pour améliorer les relations publiques et convaincre la population de soutenir des projets qui ne seraient finalement pas à leur avantage (Arnstein, 1969, p.2018). Au milieu de l'échelle se trouvent les différents degrés de tokenisation : l'information, la consultation et l'apaisement. Ces niveaux sont essentiels à la participation mais les citoyen.ne.s sont encore au second plan de la planification. C'est dans les derniers niveaux : partenariats, pouvoir délégué et contrôle citoyen que la population a un réel pouvoir dans les processus de participation (ibid.). De façon générale, nous pouvons retenir que la participation publique peut avoir plusieurs niveaux, que l'implication du/de la citoyen.ne peut être plus ou moins importante, et que le *pouvoir* est utilisé comme la variable centrale pour indiquer cette implication (Lane, 2005, p.284). Bien que les théories d'Arnstein datent de plus de 40 ans, elles restent encore particulièrement pertinentes à ce jour.

Récemment, de nombreuses nouvelles typologies qui s'inspirent du modèle d'Arnstein visent à décrire la participation dans le projet urbain, comme celle développée par l'*International Association of Public Participation* avec 5 catégories : *inform*, *consult*, *involve*, *collaborate* et *empower* (IAP2, 2007 dans Nelimarkka et al., 2014, p.3). *Inform* consiste à assister le public à comprendre la complexité d'un projet, sous la forme d'une communication transparente mais à sens unique. La consultation demande un retour de

la population sur une proposition ou idée de planification mais n'implique pas forcément de prendre en compte ces retours dans la planification. Le prochain niveau, *involve*, implique quant à lui de travailler directement avec la population afin de considérer et de comprendre son point de vue. Le/la citoyen.ne n'est cependant réellement intégré dans le processus de planification que dans les niveaux de collaboration et d'*empowerment* dans une dynamique délibératrice (ibid.). C'est d'ailleurs également le terme de *power* qui va caractériser la plus grande implication du/de la citoyen.ne dans ce modèle.

C'est donc à partir des années 1960 qu'émergent de nouvelles approches de planification prenant en compte le/la citoyen.ne, d'abord en l'informant ou en le consultant, mais également en remettant en cause la place de l'urbaniste et en donnant un réel pouvoir décisionnel à la population (*citizen power*). Lane (2005) catégorise les écoles et les approches qui se situent en haut de l'échelle de Arnstein dans « *the contemporary era* ». Ces approches reconnaissent l'importance des dimensions politiques et d'un rôle actif de la population. Elles ne considèrent plus la société de manière holistique mais plutôt comme un agrégat d'individus ou d'acteurs ayant des intérêts variés, en compétition ou contradictoires (Lane 2005, p.296). Dans ces approches, « la planification est considérée comme un processus interactif et politique au sein duquel la question de la participation apparaît centrale et déterminante. » (Bacqué et Gauthier, 2011, p.48). L'urbaniste ne travaille plus uniquement sur le territoire, le projet et le plan, mais assume donc également le rôle de médiateur.rice ou négociateur.rice, tout en réduisant la hiérarchie de la décision. Le savoir profane serait pris en considération tout autant que les savoirs professionnels ou académiques des urbanistes.

Si la participation est largement acceptée comme essentielle à la conception urbaine contemporaine, les approches collaboratives font tout de même l'objet de critiques. La recherche de consensus et l'effacement des conflits peut par exemple donner lieu à la marginalisation d'une population déjà dominée. La recherche de consensus comme but ultime de la participation est également remise en question : pour une partie des critiques, « l'objectif n'est pas d'atteindre le consensus mais l'*empowerment* des plus désavantagés » (Bacqué et Gauthier, 2011, p.51). De plus, « ces démarches participatives sont confrontées aux limites soulignées par les chercheurs travaillant sur la participation, en particulier celle de la représentation des groupes les plus marginalisés mais aussi celle de l'institutionnalisation des mouvements sociaux » (ibid.). La participation a souvent été intégrée dans les quartiers populaires ou défavorisés, ce qui a pu amener une amélioration de la vie quotidienne du quartier, mais qui souvent implique un poids sur les habitant.e.s du quartier en leur donnant une responsabilité

sans finalement réellement leur donner les moyens d’agir (Bacqué et Gauthier, 2011, p.52).

2.4.2 Participation publique et urbanisme tactique

Malgré une littérature relativement abondante sur le sujet de la participation dans les processus de planification ainsi que sur l’urbanisme tactique, peu d’ouvrages explorent directement la participation dans l’urbanisme tactique. Pourtant, dans presque tous les articles et théories sur l’urbanisme tactique, la place du citoyen et son rôle dans la conception de l’espace est largement mise en avant.

Nous l’avons relevé, la participation des citoyen.ne.s peut prendre plusieurs formes dans l’urbanisme tactique. Parmi les initiatives portées par les citoyen.ne.s, Lydon et Garcia (2015) différencient les interventions *sanctioned* et *unsanctioned* (autorisées et illégales). Les actions non-autorisées sont souvent portées par un petit groupe de citoyen.ne.s et n’impliquent pas une participation publique dans le sens classique du terme. Une intervention autorisée implique quant à elle forcément une collaboration avec les autorités. De l’autre côté du spectre, nous avons donc les interventions portées par les gouvernements, avec ou sans participation de la population. En s’inspirant donc des différents écrits et exemples de l’urbanisme tactique, nous pouvons catégoriser quatre formes de participation, de collaboration : porté par les citoyen.ne.s et transgressif, porté par les citoyen.ne.s et autorisé, porté par les gouvernements avec participation et porté par les gouvernements sans participation.

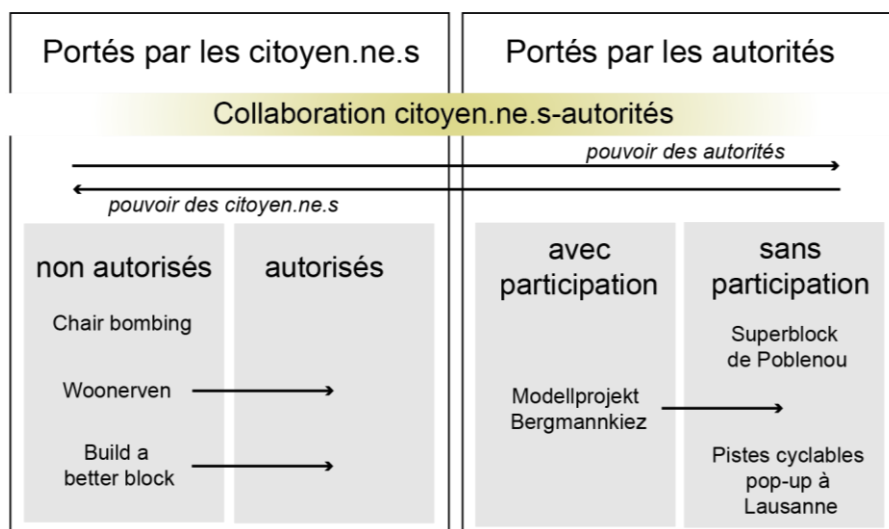


Figure 13: Formes de participation (ou de non-participation) dans l'urbanisme tactique (Auteur, 2022)

La figure 13 résume ces différentes formes sur une échelle horizontale. Contrairement à l'échelle de Arnstein, il n'y a pas de hiérarchie sous-entendue avec une échelle verticale. Les catégories ne sont pas fermées mais font plutôt partie d'un spectre avec

des limites qui s'effacent. Les exemples peuvent souvent appartenir à plusieurs catégories, en fonction de leur évolution spatiale et temporelle.

Certaines interventions comme les exemples que nous avons précédemment explorés (*Woonerven, Build a better block*) ont été initialement développés sans autorisation formelle mais ont été ensuite autorisées et ont été intégrées dans les politiques des villes. Le *chair bombing*, installation, souvent sans permission, de chaises dans l'espace public pour favoriser les interactions sociales est un exemple typique d'une intervention tactique portée par les citoyen.ne.s non autorisée (Finn, 2014, p.381). Les *parklets* ont quant à eux été exportés sous tellement de formes différentes qu'ils pourraient actuellement probablement appartenir à chacune des catégories.

Les formes de participations sont plus classiques dans les projets portés par les autorités. Les échelles de Arnstein ou de l'*International Association of Public Participation* pourraient diviser en des catégories encore plus fines la catégorie « porté par les autorités et avec participation ». Nous avons intégré dans cette catégorie la phase test de notre cas d'étude, le *Modellprojekt Bergmannkiez*, et les phases actuelles dans les interventions non-participatives, pour des raisons que nous verrons dans les chapitres suivants.

Certaines interventions comme le Superblock de Poblenou ou les *pop-up* coronapistes lausannoises n'ont pas non plus impliqué de processus de participation. La question de la participation peut également se poser de l'autre côté du spectre. En effet, une action transgressive d'urbanisme tactique ne fait pas appel à une participation publique dans le sens classique du terme. Lydon et Garcia (2015) appellent cependant à une mise en commun, à rassembler les idées et à faire participer les habitant.e.s, passant.e.s et riverain.e.s dans le cadre de leur *Design Thinking* pour la procédure d'urbanisme tactique, que ce soit un projet porté par les autorités ou non.

La participation n'est donc pas toujours intégrée dans l'urbanisme tactique. Quand un projet entend s'affranchir des longues procédures bureaucratiques, cela implique parfois d'éviter tous les processus de participation publique habituels. La tactique dans ces cas pourrait même être utilisée pour contourner la participation. Il y a peut-être une certaine dissonance entre la temporalité des processus de participation traditionnels et l'idée du *do-it now urbanism* avec l'urgence qui justifierait une intervention tactique. Pour certaines interventions temporaires, la participation démarre pendant ou même après la fin de ces dernières, pour tester et mesurer leurs effets.

3. Méthodologie

Afin de pouvoir répondre aux questions de recherche et à la problématique, plusieurs méthodes qualitatives vont être mobilisées. Cette combinaison de différentes méthodes fonctionne dans une perspective de triangulation afin d'étudier le même phénomène avec différents moyens (Bowen, 2009, p.28). En diversifiant les méthodologies, les données peuvent être liées, comparées ou mises en tension, ce qui permet de réduire les différents biais qui pourraient découler de la recherche (ibid.).

3.1 Cas d'étude

Le cas d'étude sera notre stratégie méthodologique générale pour répondre aux questions de recherche. La stratégie du cas d'étude peut être utilisée pour en faire ressortir certaines généralisations, mais elle doit dans ce cas être scrupuleusement choisie et délimitée (Flyvbjerg, 2011). En plus de déterminer comment l'étudier, la méthode du cas d'étude donne le choix au/à la chercheur.euse de trouver un exemple, un objet, un phénomène pour illustrer sa recherche (ibid.). Dans notre recherche, ce cas d'étude a une double fonction : de manière inductive, c'est un moyen d'utiliser un exemple, un cas, pour potentiellement en sortir une généralisation. C'est également un moyen d'illustrer et de comparer le cas avec les différents éléments théoriques et les exemples que nous avons développés dans notre cadre théorique. Cette méthodologie a longtemps fait les frais d'idées fausses à son sujet, comme le fait qu'il n'est pas possible d'en tirer des généralisations ou qu'elle est uniquement une méthode d'exploration préliminaire à la recherche. En réalité, elle permet de contribuer à la science en tant que telle si elle est menée de manière rigoureuse (ibid.).

Nous l'avons relevé, le choix du cas d'étude est fondamental pour cette méthodologie. Ainsi, afin de pouvoir répondre à l'objectif et aux questionnements de cette recherche, notre cas d'étude doit répondre à plusieurs conditions :

- Il doit être un exemple de l'institutionnalisation de l'urbanisme tactique.
- Il doit concerner la route, ou de manière plus large, les espaces publics.
- Il présente différentes expérimentations urbaines et aménagements tactiques sur la route.
- La durée et la temporalité de ces aménagements doivent coïncider avec celles de notre recherche.

Le *Modellprojekt Bergmannkiez*, à Berlin, remplit ces différentes conditions. En effet, c'est un projet porté par les autorités dans lequel différentes expérimentations urbaines ont eu lieu sur la route. Bien que le projet évolue en différentes phases depuis plus de 10 ans, au moment de notre recherche, des aménagements temporaires et expérimentaux sont en place sur la route. De plus, ce projet entend répondre aux questions globales qui motivent notre recherche, notamment au regard de la remise en question de la voiture et de repenser les espaces publics pour les piéton.ne.s. Nous le verrons plus en détail dans les résultats de notre recherche, il est, en effet, issu d'une stratégie de mobilité piétonne et s'intègre dans un agenda climatique.

Une variété de données qualitatives seront extraites de ce cas d'étude : documents officiels, carnets d'observations, cartographies, photographies ainsi qu'un témoignage des autorités.

3.2 Analyse documentaire

Le cas d'étude que nous avons choisi est issu de procédures qui durent depuis plus de 10 ans. Dans ce contexte, l'analyse documentaire nous offrira, entre autres, un regard sur le passé et le contexte politique du projet. De manière générale, l'utilisation de l'analyse documentaire a pour objectif de « *finding, selecting, appraising (making sense of), and synthesising data contained in documents* » (Bowen, 2009, p.28). Les documents analysés remplissent cinq fonctions spécifiques (Bowen, 2009, p.29-30) :

- Ils nous offrent un contexte et un témoignage du passé.
- Ils peuvent préparer, à l'aide des informations contenues, d'autres méthodologies comme les grilles d'observations ou les questions d'interviews.
- Ils sont une source de données de recherche en tant que telle.
- Ils permettent d'étudier une évolution dans le temps des discours et des développements.
- Ils peuvent être utilisés pour compléter et corroborer les données issues des autres méthodologies.

Ces différentes fonctions se retrouvent dans notre recherche. En effet, l'analyse documentaire a d'abord eu pour objectif de préparer le terrain de manière préliminaire, en nous offrant à la fois un témoignage du passé, et le contexte politique et urbain actuel du projet. De ce fait, elle nous a permis de développer la grille d'observation et les questions du témoignage effectué auprès des autorités. En plus d'une recherche préliminaire, l'analyse documentaire nous a donné l'occasion d'étudier l'évolution de la narrative du projet depuis ses premières esquisses au projet actuel, autant dans les

documents officiels que dans la presse locale. Les données liées à l'analyse documentaire seront également mises en tension avec les éléments de notre cadre théorique ainsi qu'avec les données liées aux autres méthodologies. Concernant les hypothèses, l'analyse documentaire aura pour principale vocation de vérifier la première hypothèse, notamment l'évolution des pratiques d'urbanisme tactique et son institutionnalisation.

Le *Modellprojekt Bergmannstraße* et son processus de participation sont documentés par les autorités berlinoises et celles du district de Friedrichshain-Kreuzberg. En effet, étant un projet modèle, son objectif est de permettre la création d'autres projets similaires à Berlin en reprenant les retours liés aux différentes phases du projet et en les documentant de sorte à faire ressortir les différents enseignements.

Le site internet du projet⁴, donne accès à de nombreux papiers qui documentent de manière détaillée les différentes phases du projet, les résultats de la participation publique et les prochaines étapes. Les résultats des enquêtes après l'implémentation de la phase test du projet seront particulièrement intéressants pour notre recherche. Étant donné la temporalité du projet, les documents officiels nous offrent un regard sur le passé et l'histoire de ce dernier, en passant par les premières idées, les phases test et les enquêtes jusqu'au projet actuel. La mise en commun des documents mis à disposition par le district s'avère particulièrement laborieuse. En effet, les documents sont nombreux, sous plusieurs formes (Powerpoint, rapports, vidéos, graphiques, etc.) et sont produits par différents organismes mandatés par la ville. Les bureaux privés mandatés pour la production de rapports liés à la participation sont raumscript et LK Argus.

Pour simplifier et résumer les documents utilisés, nous avons produit un tableau de mise en commun.

Site internet : <i>Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz</i>				
Page du site	Nom du document	Type	Date	Produit par
<i>Fußverkehrsstrategie</i>	<i>Fußverkehrsstrategie für Berlin - Vorlage beim Abgeordnetenhaus</i>	Présentation/proposition	2011	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
<i>Begegnungszonen</i>	<i>Begegnungszone Bergmannstraße - Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung</i>	Rapport	2016	LK Argus

⁴ <https://www.berlin.de/bergmannkiez/modellprojekt>

Site internet : <i>Modellprojekt Bergmannkiez</i>				
Page du site	Nom du document	Type	Date	Produit par
<i>Modellprojekt - Beteiligung im Vorfeld</i>	<i>Beteiligungskonzept "Begegnungszonen"</i>	Présentation Powerpoint	s.d. (avant 2014)	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
	<i>Auswertung 1. Phase der Online-Beteiligung</i>	Rapport	2019	raumscrip
<i>Modellprojekt-Testphase</i>	<i>Testphase Zusammenfassung der zentralen Diskussionsfelder der „Öffentlichen Werkstatt zur Zukunft der Bergmannstraße“</i>	Rapport	2019	raumscrip
	<i>Testphase - Auswertung der Beteiligung August bis September 2019 Real-Labor / Perspektiv-Werkstätten / Online-Beteiligung</i>	Rapport	2020	raumscrip
<i>Aktuelles</i>	<i>Informationsschreiben Bergmannkiez Juni 2021</i>	Note d'information	2021	raumscrip
<i>Pressemitteilungen</i>	<i>Verkehrsberuhigung Bergmannkiez: Umsetzung der dritten Phase</i>	Communiqué de Presse	2022	raumscrip

Tabelle 1: Source et type de documents utilisés

Le site internet du projet rassemble également les différents communiqués de presse⁵ et partage les communications officielles les plus récentes sur le projet.

D'autres sources documentaires issues de la presse locale et de différentes associations vont nous permettre de compléter l'analyse des documents officiels, notamment pour développer le point de vue d'une partie du public et des particuliers durant les différentes phases du projet.

L'objectif de l'analyse documentaire est à la fois, de comprendre le contexte et le processus du projet pour visualiser ses différentes étapes et situer l'implémentation actuelle du *Modellprojekt*, et de relever l'évolution narrative de ce dernier. En étudiant de manière approfondie le vocabulaire textuel et visuel utilisé, nous mettrons en avant la manière dont la vision du projet a évolué entre les premières esquisses et les

⁵ <https://www.berlin.de/bergmannkiez/aktuelles/pressemitteilungen/>

différentes phases de ce dernier. Nous verrons également comment l'ambition future du réaménagement de la Bergmannstraße est décrite et imagée.

3.3 Témoignage

Pour compléter l'analyse documentaire, un témoignage sous la forme d'un entretien semi-directif nous offrira un point de vue plus détaillé des autorités et plus précisément celui de Felix Weisbrich, à la tête du Straßen- und Grünflächenamt du district de Friedrichshain Kreuzberg, depuis fin 2019. C'est notamment ce département du district qui est responsable du *Modellprojekt Bergmannkiez*. Cet entretien permettra de compléter et combler les lacunes des communications officielles et d'avoir une perspective plus informelle et subjective sur le projet et son avancement. De ce fait, il n'a pas directement vocation à vérifier les hypothèses mais est plutôt d'ordre exploratoire.

L'entretien a été mené dans le bureau de Felix Weisbrich à Berlin et a duré approximativement une heure. La grille d'entretien a été élaborée dans l'objectif d'avoir un regard officiel sur les étapes passées et futures du projet. De plus, elle permet, à l'aide de questions ouvertes de découvrir le point de vue des porteur.euses du projet. L'entretien est volontairement informel et conversationnel ce qui permet d'éviter les réponses binaires oui/non (Clifford et al., 2016, p.145). La ligne directrice du déroulement de l'entrevue se base sur une division en trois catégories :

- Quel est le rôle, le travail de la personne rencontrée ?
- Comment situer l'avancement du projet et ses difficultés actuelles ?
- Quel est le rôle de l'urbanisme tactique dans le projet ?

Les différentes questions comprenaient également des sous-questions en fonction des réponses et de la direction que prenait l'entretien. Avec l'accord de la personne interviewée, l'entretien a été enregistré et est retranscrit dans l'annexe de ce travail de manière non-anonyme (Annexe 1).

3.4 Méthodes d'observation

Pour comprendre l'espace public, son agencement, son design, ses usager.ère.s et leur appropriation ainsi que les différentes dynamiques du lieu, l'observation se présente comme une méthode adaptée. Elle concerne principalement les hypothèses 2 et 3 de notre travail.

L'observation ne sera pas participante dans le sens classique du terme, elle n'impliquera pas forcément d'interviewer et de questionner des passant.es, mais elle implique tout de même de « participer » à l'espace public. La distinction entre les observations « participantes » ou « non-participantes » est en partie remise en question dans la littérature. Pour Laurier (2010, p.171) par exemple, l'observation sera toujours participante, même si la participation est minimale.

En effet, l'observation sera, en un sens, forcément participative pour notre recherche. En étudiant les espaces publics ou les routes, le/la chercheur.euse participe à ceux-ci. En s'asseyant sur un banc pour prendre des notes, nous devenons un.e usager.ère du mobilier urbain, en marchant, en arpentant, en dérivant nous prenons part à la mobilité et à la vie de l'espace étudié. Plusieurs niveaux de participation sont évidemment possibles mais une vraie posture d'outsider n'est ni réalisable ni désirable. L'objectif de cette méthode est de considérer le/la chercheur.euse comme partie prenante de l'environnement qu'il ou elle étudie. La méthodologie de l'observation participante consiste à délimiter et trouver le contexte social, culturel ou spatial et « *becoming intimate with the group that populates that setting* » (Laurier, 2010, p.169), en reprenant un autre terme emprunté à Lydon et Garcia (2015), il s'agit d'*empathize* avec l'environnement et la population étudiée. En écho aux théories de De Certeau et à l'*everyday urbanism*, il s'agira d'étudier le quotidien, le familier, le tenu pour acquis, d'observer les rencontres, de se déplacer dans l'espace public, de comprendre les modes d'appropriation de ce dernier. La participation sera cependant limitée et n'impliquera pas forcément de prendre part à tous les aspects de l'espace étudié ni de questionner les riverain.ne.s.

Il n'est pas possible d'être neutre ou objectif, de collecter des données standardisées car l'observation est intrinsèquement liée au/à la chercheur.euse, son genre, son âge, son ethnie, son statut social, sa faculté de mobilité, etc. Notre construction influence notre manière de nous approprier les espaces publics tout autant que l'espace nous construit en tant qu'individu. Si ces limites peuvent à première vue paraître comme des obstacles, elles offrent aussi l'opportunité de présenter un regard sensible, perceptif et subjectif sur l'espace public. Cette méthode n'est cependant pas adéquate pour confirmer ou infirmer une hypothèse de recherche de manière traditionnelle, mais est plutôt d'ordre exploratoire ou de (re)découverte et mise en avant d'aspects de la vie de tous les jours parfois pris pour acquis (Laurier, 2010).

Par définition, les projets d'urbanisme temporaires évoluent ou changent avec le temps. Dans le cas de notre recherche, l'observation nous permettra de capturer uniquement

un moment, une phase, une étape dans le projet sans englober l'intégralité de ce dernier. Les étapes précédentes du projet, en particulier la phase de test s'est terminée en 2019 et aucune observation sur le terrain n'a pu être menée sur le moment. C'est donc à l'aide de l'analyse des documents et des photos réalisés pendant cette période que nous pourrons avoir un regard sur le passé du projet.

3.4.1 Observation itinérante, balade, dérive

Pour mener l'observation, plusieurs outils seront utilisés. Dans un premier temps, une observation itinérante, mobile sera menée. De Certeau (1984 dans Streule, 2020) développe et invite à la balade ou à l'arpentage comme pratique spatiale. Pour Streule (2020), les pratiques dynamiques comme la marche modifient les représentations de l'espace à l'échelle de la route ; « *where spatial social practices are being performed, materiality is embodied and specific regulations of space are lived* » (p.5). Pour Gehl (2013) aussi, la marche est une activité forte en perceptions sensorielle. C'est une pratique qui nous ramène à l'échelle humaine face à la grandeur des métropoles. Le *Modellprojekt Bergmannkiez* vise de manière incrémentale à développer un espace piéton. Il semble donc approprié d'endosser également ce rôle dans notre observation.

3.4.2 Grille d'observation

Notre observation sera soutenue par une grille thématique qui sera problématisée à travers différentes questions. Cette grille d'observation qualitative s'articule en trois points clés :

- Le design urbain, les formes et la matérialité
 - Comment ces éléments façonnent l'espace et la manière dont nous pouvons nous l'approprier ?
 - Quels sont les éléments d'urbanisme tactique et expérimentaux que nous retrouvons sur le terrain ?
- Usages et usager.ère.s
 - Quels sont les usages de l'espace urbain étudié ?
 - Comment les différent.e.s usager.ère.s s'approprient les aménagements ?
- Place de la voiture et mobilité
 - Les interventions remettent-elles en cause la place de la voiture dans l'espace urbain ?
 - Quelles sont les autres formes de mobilité mises en avant ?
 - Comment cohabitent les différentes formes de mobilité (piétonne, cyclable et automobile) sur la route ?

Au lieu de nous en tenir uniquement à notre grille d'observation, nous allons aussi laisser place à l'improvisation, la dérive et la découverte. L'objectif étant également d'*empathize* avec l'environnement étudié, nous allons développer différentes questions ou situations d'observation. Comment se sent-on en tant que piéton.ne voulant traverser la route ? Et si nous faisons du shopping dans la rue ? Et si nous rencontrons les personnes assises sur les chaises au milieu de la route ? Comment se sent un.e cycliste qui veut se déplacer d'un point A à un point B ? Bien que nous ne puissions pas nous mettre à la place de tout le monde (personnes âgées, à mobilité réduite, etc.), nous pouvons tout de même grâce à ces questionnements supplémentaires, développer une vue globale des pratiques et usages de l'espace. À cela s'ajoute une approche plus personnelle et sensible. Comment je me sens dans cet espace, qu'est-ce qui me plaît, me déplaît, à quels éléments suis-je sensible, quelles sont les barrières physiques et sociales qui s'en dégagent ?

Un carnet de notes sera donc tenu lors des sessions d'observation. Ces sessions se dérouleront à différents moments de la journée, du soir ou de la nuit, et à différentes saisons de l'année (en particulier en été et en automne).

3.4.3 Cartographies et photographies de l'espace urbain

En plus du carnet de notes et de la grille d'observation, des cartes ainsi que des photographies vont être produites.

Les photographies sont à la fois descriptives et argumentatives. Elles ont pour fonction de montrer l'état des lieux mais également de problématiser notre diagnostic. Elles sont accompagnées du carnet de notes afin de pouvoir développer les représentations des différentes captures. Comment montrer à l'aide d'une image que la voiture prend encore une place importante dans l'espace public ? Comment représenter l'ambiguïté des espaces de repos ? Comment capturer une atmosphère en image ?

Les cartographies de l'espace auront également cette double fonction. Dans un premier temps, une cartographie « neutre » est produite pour comparer les aménagements actuels avec ceux proposés par le district. Une cartographie plus qualitative sera également produite pour caractériser l'espace et les flux en utilisant la variable de l'intensité.

3.5 Difficultés, limites et réflexivité

3.5.1 Difficultés rencontrées

La plus grande difficulté liée à la méthodologie est celle de la langue. Ayant pu travailler quelque temps dans le milieu de l'urbanisme en allemand, j'ai pu intégrer certaines notions de vocabulaire académique/professionnel lié à ce domaine, mais une partie des subtilités peuvent encore m'échapper. Si pour l'analyse documentaire, plus de temps d'analyse à ma disposition et l'utilisation d'outils de traduction combinées à mes connaissances me permettent d'obtenir une bonne compréhension globale, la tâche fut plus complexe pour le témoignage. En effet, avec l'objectif d'une conversation informelle, le déroulement se veut être le plus fluide possible et la barrière de la langue peut parfois entrecouper l'entretien ou faire baisser son niveau intellectuel/de subtilité.

Bien que mes questions soient souvent restées simples, les réponses étaient très complètes et la retranscription a été ardue, en raison de la complexité de certaines constructions de phrases et de l'inintelligibilité de certains mots.

3.5.2 Limites de la méthodologie

La majorité des données exploitées, que ce soit dans l'analyse documentaire ou le témoignage, sont de source officielle et institutionnelle, ce qui constitue une des limites de la méthodologie de ce travail. Bien que certains rapports aient été produits par des bureaux indépendants (raumscrip et LK Argus), ils ont tous été compilés sur le site officiel de la ville de Berlin et du *Modellprojekt Bergmannkiez*. Des sources issues de la presse et d'organisations indépendantes vont également être utilisées pour prendre en compte un spectre plus large de données. De plus, l'analyse documentaire ne permet pas de créer de nouvelles données. Ces dernières vont plutôt être recueillies à l'aide de l'observation. Le témoignage seul ne permet pas non plus d'être exploité comme méthodologie en tant que tel mais figure plutôt comme un complément à l'analyse documentaire.

La plus grande partie des données produites vient donc de l'observation et les outils qui y sont associés. Cette méthodologie présente également différentes limites. Pour Laurier (2010), l'observation n'est pas conçue pour en faire des généralisations, même si elle peut en donner lieu quand elle est couplée à d'autres méthodes et comparée avec d'autres cas. Elle ne permet pas non plus de standardiser un phénomène dans des contextes différents. Les données extraites sont également intrinsèquement liées à la

personne qui mène la recherche et peuvent parfois être « challenging to represent and share » (Laurier, 2010, p.179).

3.5.3 Réflexivité et posture

Nous l'avons relevé, notre posture en tant qu'urbaniste/chercheur.euse/étudiant.e nous influence fortement dans la manière dont nous allons nous approprier et étudier l'espace. De plus, notre construction en tant qu'individu, notre genre, notre âge, etc. doit être constamment pris en compte dans nos observations, notamment en raison des différents biais qu'elle pourrait nous induire.

De manière générale, nous pouvons nous demander si la procédure scientifique classique et demandée pour ce travail (établissement d'hypothèses et vérification) est réellement la plus adaptée pour notre travail, et si les méthodes utilisées, plus personnelles et expérimentales ne devraient pas plutôt avoir une fonction exploratoire.

4. Résultats

4.1 Contexte : Berlin et le Bergmannkiez

4.1.1 Histoire du district de Kreuzberg

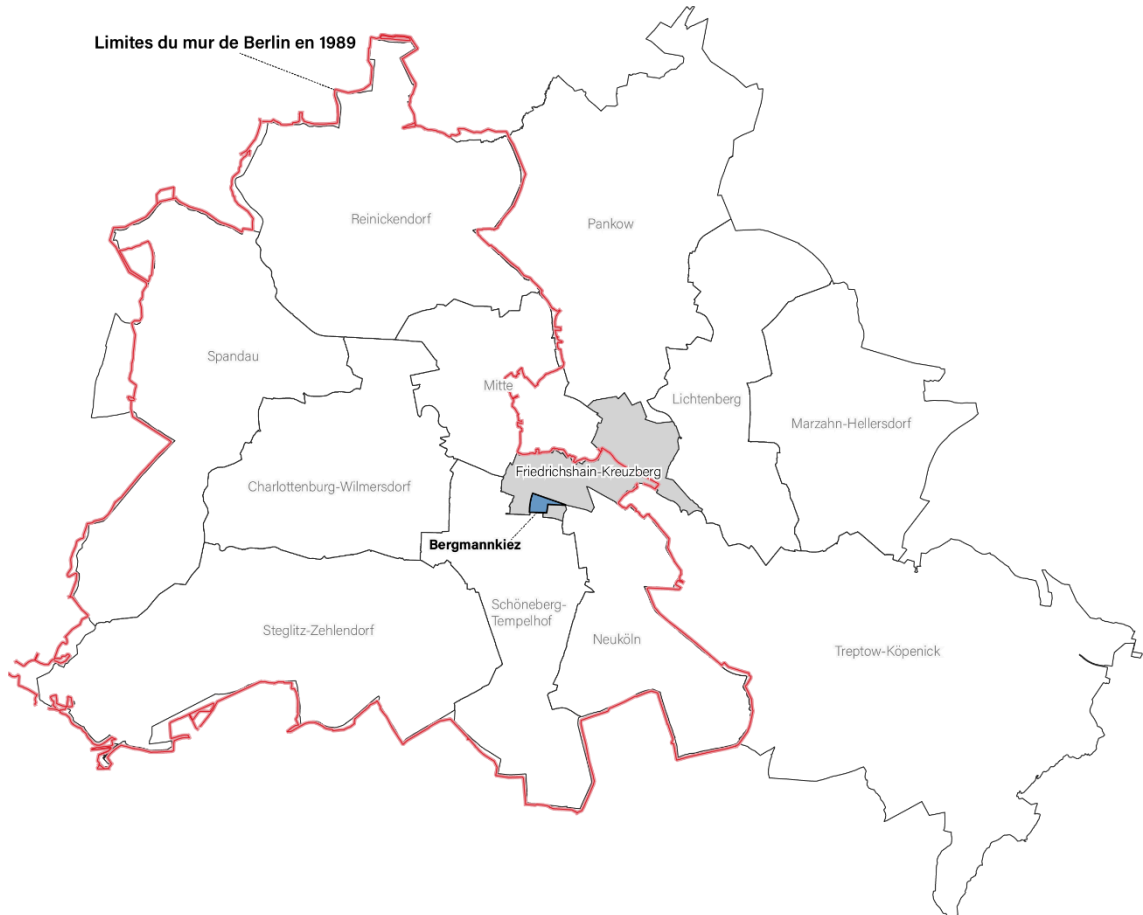


Figure 14 : Situation du Bergmannkiez et anciennes limites du Mur de Berlin (Auteur, 2022)

Le Bergmannkiez est actuellement situé dans le district de Friedrichshain-Kreuzberg, et dans le district de Kreuzberg avant la chute du mur de Berlin. C'est dans ce quartier aujourd'hui central et avec une histoire particulière qu'a été développé le *Modellprojekt Begegnungszone Bergmansstraße*. Le quartier a en effet beaucoup évolué, entre centralité et périphérie, quartier populaire, dynamique, créatif et touristique. Dans les années 1920, Kreuzberg était situé au centre-ville, et possédait de nombreuses industries liées à la presse et à l'exportation de produits haut de gamme. C'était également un quartier relativement populaire mais très dynamique, avec un grand nombre d'habitant.e.s. immigré.e.s d'Europe de l'Est. Durant la Seconde Guerre mondiale, « *more than 40% of the borough was destroyed as a result of the war* » (Hochmuth, 2017, p.471). Le Bergmannkiez fait cependant partie des zones du quartier les plus épargnées par la destruction de la guerre. Après la séparation physique de

Berlin-Ouest et Berlin-Est et la construction du mur en 1961, Kreuzberg est passé instantanément du centre-ville à une périphérie reléguée en marge de la ville. Le centre de Berlin-Ouest se situant à ce moment plutôt à Charlottenburg. C'est en particulier le quartier à l'Est de Kreuzberg longeant le mur de Berlin, SO36, qui était spécialement délaissé en raison de sa proximité avec Berlin-Est.

De plus, en raison des destructions liées à la Seconde Guerre mondiale et un manque d'investissements dans le quartier, « *skilled workers started to leave the former working-class district of Kreuzberg in order to move to large modernist suburban housing estates* » (Bader & Bialluch, 2009, p.93). Le quartier a ensuite été réinvesti par les populations immigrées, les étudiants ou les artistes qui ont donné au quartier une dynamique collective, militante et activiste. En plus d'y développer une économie locale, ces populations ont pratiqué des activités transgressives comme le *squatting* ou l'occupation des zones inexploitées par la ville et les investisseur.euse.s. Entre les jardins communautaires, les librairies alternatives ou les jardins d'enfants anti-autoritaires, les activités qui impliquaient les habitant.e.s du quartier dans la vie commune étaient nombreuses (Bader & Bialluch, 2009, p.99).

Au début des années 1970, de nombreux bâtiments vétustes et d'arrière-cour ont été détruits pour y construire du logement, sous la bannière de la régénération urbaine, ce qui a donné lieu à une forte résistance de la part des habitants de Kreuzberg et des différentes *subcultures* qui investissaient ces lieux (Bader & Bialluch, 2009, p.94). Cette résistance a débouché sur une politique de *behutsame Stadterneuerung* (Régénération urbaine prudente), en réponse à la politique de régénération urbaine traditionnelle en place, qui a favorisé à la fois la préservation des structures existantes, la mixité sociale et la participation des habitant.e.s du quartier (Holm, 2013, p.177). L'intégration de la participation publique dans la politique de *behutsame Stadterneuerung* était réellement novatrice à l'époque où l'urbanisme de manière générale avait plutôt une approche *top-down*. La participation publique s'est durablement imprimée dans l'histoire de Kreuzberg, qui conserve encore actuellement cette tradition de la participation (Weisbrich, Annexe 1). La politique de *behutsame Stadterneuerung* a fait le lien entre les locaux, les associations de quartier et les acteur.rice.s de la ville de Berlin pour une régénération urbaine menée conjointement. Elle a permis la préservation de nombreux bâtiments d'avant-guerre comme patrimoine du quartier. Pour certains, les résultats de cette politique sont cependant mitigés et auraient paradoxalement ouvert la voie à une gentrification et créé des opportunités de développement néolibéral à long terme (Holm, 2013, p.178).

En effet, après la chute du mur de Berlin, Kreuzberg est passé instantanément d'une périphérie à un quartier en plein centre-ville. Le financement public a été réduit dans le quartier, ce qui a ouvert la porte à de grandes entreprises privées qui ont investi et développé le quartier, notamment dans les domaines culturels et créatifs. Si la *behutsame Stadterneuerung* et le financement public ont d'abord permis aux classes populaires d'habiter le quartier avec des loyers abordables, les contrats de loyers arrivaient à terme et les nouveaux investissements privés ont induit une dynamique de gentrification (Holm, 2013, p.179). L'écart entre les classes populaires qui habitaient encore le quartier et les nouveaux logements et bureaux à loyer élevé s'est agrandi. Récemment, Kreuzberg est en effet devenu « *a new center of gentrification dynamics* » (Holm, 2013, p.178). Les loyers ont considérablement augmenté, ce qui a favorisé le déplacement des classes populaires.

C'est donc dans un contexte de forte pression immobilière, d'histoire militante d'auto-organisation avec une histoire ancrée de participation publique dans le projet urbain, dans un quartier central et en pleine évolution que s'inscrit le *Modellprojekt Bergmannkiez*. Le Bergmannkiez est une partie du quartier de Kreuzberg situé à son Sud-Ouest. Bien que l'histoire du quartier de Kreuzberg soit unique notamment en raison de la chute du mur de Berlin, ce quartier présente de nombreuses similarités avec celui de Poblenou à Barcelone (présenté dans la revue de la littérature). En effet, dans les deux cas, ce sont des quartiers proches du centre-ville avec une histoire populaire ou industrielle, de grands investissements dans les domaines créatifs et culturels, une dynamique de gentrification dans lesquels ont eu lieu des interventions tactiques.

Actuellement, le quartier est très prisé, à la fois par les touristes et par les berlinois, et la crise de logement qui touche tout Berlin est particulièrement forte sur le Bergmannkiez. Témoins de cette pression immobilière sont les nombreuses affiches et annonces distribuées et collées sur les poteaux dans les intersections du quartier. À titre d'exemple, cette affiche (figure 15) offre 1000 euros à toute personne aidant un couple à trouver un appartement dans le quartier.



Figure 15 : Affiche concernant une recherche d'appartement (Auteur, septembre 2022)

4.1.2 Le Bergmannkiez

En plus d'être situé dans une zone centrale de Berlin fortement connectée au reste de la ville avec deux lignes de métro qui l'entourent, une grande partie du Bergmannkiez possède un style architectural esthétique datant de la seconde moitié du 19^{ième} siècle (*Gründerzeitarchitektur*) (Portail de la ville de Berlin, 2022). Typiques de cette époque sont les constructions en bordure de bloc avec des façades fortement décorées, comme c'est le cas sur la figure 16, photo prise directement sur la Bergmannstraße, où a lieu le projet. Contrairement à d'autres quartiers de Berlin et au reste de Kreuzberg, les bâtiments du Bergmannkiez ont également mieux survécu à la Seconde Guerre mondiale, ce qui a préservé le patrimoine architectural du quartier. Avec de nombreuses possibilités de shopping, différents restaurants, cafés avec des terrasses et un patrimoine architectural, le Bergmannkiez est devenu une destination prisée des touristes.



Figure 16: Architecture dans le Bergmannkiez (Auteur, octobre 2022)

En comparaison avec la ville de Berlin, la population vivant dans le Bergmannkiez (anciennement appelé Chamissokiez) est plus jeune et a plus souvent des origines étrangères (42% dans le quartier contre 33% à Berlin). Le loyer moyen est également plus élevé que dans le reste de la ville (12,4 €/m² contre 10,15 €/m²) (Kurzprofil Chamissokiez, 2020). À noter que les données les plus récentes datent de 2017 pour le quartier et que les prix ont probablement fortement augmenté depuis (autant dans le Bergmannkiez que dans le reste de la ville de Berlin).

La Bergmannstraße est l'axe central de ce quartier, où se concentrent la majorité des restaurants, magasins et activités. Avec des larges trottoirs, les terrasses débordantes des bars et restaurants, les petites échoppes, les promenades, les touristes et les habitants.e.s, la Bergmannstraße reste dynamique et vivante peu importe la saison de l'année. C'est également une large palette d'usages qui se développent sur cet axe mais qui sont souvent tournés vers la consommation (shopping ou gastronomie). L'est de la Bergmannstraße est bordé par une halle marchande (Marheineke Markthalle) ainsi que par une place publique (Marheinekeplatz), de repos et de jeu. C'est ici que se concentrent la majorité des usages liés aux loisirs et au repos du Bergmannkiez.

4.2 Le Modellprojekt Begegnungszone Bergmannstraße

4.2.1 Histoire et évolution du projet

Les premières idées du projet émergent dans le cadre de la *Fußverkehrsstrategie* (stratégie pour la mobilité piétonne) établie en 2011 par le Sénat de la ville de Berlin. Cette stratégie établit des lignes directrices pour les politiques piétonnes et les approfondit à l'aide de mesures et de dix « projets modèles ». C'est un guide et un soutien pour les districts berlinois qui désirent promouvoir la mobilité piétonne

(Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, 2011). Les arguments et avantages de la promotion de la stratégie piétonne mis en avant dans le document sont les suivants : mobilité pour tous, quartiers urbains et vivants, santé et bien-être, développement urbain durable, renforcement des transports publics, faibles coûts d'infrastructure et développement des avantages économiques du site. Pour y parvenir, le document propose 10 projets modèles qui découlent des autres mesures proposées et sont à mettre en place rapidement après la publication de la *Fußverkehrsstrategie*. Parmi ces projets modèles, le *Modellprojekt 5* concerne les zones de rencontre et est décrit comme suit :

« *Erarbeitung von Standards, Kriterien und Gestaltungsregeln für „Begegnungszonen“ unter besonderer Berücksichtigung der Menschen mit Behinderung; Auswahl und Umsetzung von drei Pilotvorhaben dazu in stadtstrukturell unterschiedlichen Situationen, darunter ein Bereich mit herausgehobener touristischer Bedeutung* » (Élaboration de normes, de critères et de règles d'aménagement pour les "zones de rencontre" en tenant compte en particulier des personnes en situation d'handicap ; sélection et mise en œuvre de trois projets pilotes à cet effet dans des situations différentes selon la structure urbaine, dont un secteur d'importance touristique majeure [Traduction libre]) (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, 2011, p.22).

Le document précise également que si la zone de rencontre doit en premier lieu donner la priorité aux piétons, il n'est cependant pas envisagé de supprimer la séparation entre le trottoir et la chaussée (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, 2011, p.13). Nous voyons déjà que bien que le terme de *Begegnungszone* soit emprunté à l'exemple Suisse, il s'agit ici d'une approche différente.

C'est finalement deux projets pilotes de zones de rencontre qui ont résulté de cette *Fußverkehrsstrategie* : le *Modellprojekt Maaßenstraße* et le *Modellprojekt Bergmannstraße*. Le projet sur la *Maaßenstraße* a été pensé pour être pérenne, avec une focalisation sur l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, tandis que celui de la *Bergmannstraße* devait initialement être temporaire. En effet, après avoir fait candidature auprès du Sénat pour une zone de rencontre sur la *Bergmannstraße* en 2012, le district de Friedrichshain-Kreuzberg a obtenu un financement pour un projet test. Jusqu'en 2015, un diagnostic du terrain a été effectué avec différents concepts urbanistiques proposés pour un réaménagement de la route. Un procédé public de participation s'en est ensuite suivi, avec des discussions et débats sur l'avancement du projet.

Le processus de participation a une importance particulière dans ce projet. C'est à la fois un outil pour la création du projet mais aussi un modèle pour d'autres projets. La participation publique d'avant-projet s'est déroulée en trois étapes. La première a eu lieu en septembre 2015 et les idées et les objectifs d'une zone de rencontre ont été discutés. Avant de proposer un projet et une planification, cette étape avait d'abord pour objectif de rassembler les forces et faiblesses du site mises en avant par les participant.e.s. Au début de l'année suivante, la deuxième phase du processus de participation a eu lieu, dans laquelle différentes variantes découlant de la première phase ont été développées et discutées. La dernière phase qui s'est déroulée fin 2016 a débouché sur un avant-projet contenant des propositions d'aménagement de la route. En tenant compte de toutes les phases, la participation publique a pris plusieurs formes : rassemblements publics (avec en moyenne 150 participant.e.s), dialogues en ligne, ateliers avec enfants et jeunes ainsi que d'autres rassemblements plus fermés avec par exemple les commerçants du quartiers ou les collectivités locales.

À l'issue de ce premier processus de participation, les habitant.e.s ont souhaité la réalisation d'une phase de test avant le potentiel réaménagement définitif de la *Bergmannstraße*. Cette phase test a consisté en l'installation de deux parklets qui s'inscrivaient dans la continuité du trottoir, avec des bancs, tabourets et tables, ainsi qu'en d'autres micro-interventions, comme la mise en place de points verts peints sur la route (figure 17).



Figure 17: Design urbain dans la phase test du projet, points vert et parklet (raumscript, 2020)

La phase test et ses aménagements ont été mis en place en octobre 2018 et ont duré jusqu'en septembre 2019. Durant cette phase test, plusieurs sondages ou enquêtes ont

eu lieu et les habitant.e.s tout comme les commerçant.e.s ou utilisateur.rice.s pouvaient partager et participer à travers des dialogues en ligne ou des ateliers publics. Une partie de la participation de la phase test a eu lieu directement sur le terrain où étaient installés les différents aménagements, ce qui a permis de toucher un plus grand nombre des utilisateur.rice.s de l'espace public.

Les résultats de ces enquêtes ont ensuite abouti à des recommandations pour la suite du projet. Les sondages ont relevé de nombreuses controverses durant la phase test du projet. Environ la moitié des sondés ont relevé « *eine Verbesserung der verkehrlichen Situation, des nachbarschaftlichen Alltags und der Aufenthaltsmöglichkeiten.* » (raumscrip, 2020, p.8). Pour l'autre moitié, le trafic ne s'est pas amélioré et pour certain.e.s il a même empiré. Les points négatifs les plus souvent exposés sont liés à la mobilité et au trafic. En effet, les enquêtés ont relevé une augmentation des conflits sur la route et une signalétique ambiguë. Les points verts peints sur la route, leurs effets et leur esthétique ont également fait l'objet de nombreuses critiques. Pour beaucoup, il était difficile de déceler la fonction de ces derniers, si par exemple ils faisaient office de passages piétons ou non, ce qui augmenterait le risque d'accidents. Pour d'autres ils seraient inutiles, inesthétiques et une perte d'argent public. Les *parklets* ont également subi leurs lots de controverses, en particulier concernant les nuisances sonores et les déchets. Si les sondés ont majoritairement reconnu l'importance d'espaces de rencontre non commerciaux et accessibles à tous.tes, les *parklets* n'ont pas été unanimement reconnus comme la meilleure solution. Des éléments de design, les matériaux et leur utilisation par les touristes ont également été critiqués. Pour Weisbrich (Annexe 1), le contexte très urbain et routier des *parklets* était également critiqué, en particulier le fait qu'ils se situent à côté de la route « *in eine Abgas Wolke* ».

Contrairement aux *Begegnungszonen* suisses ou autrichiennes et au sens technique du terme, les sondés ont montré une autre compréhension. Plutôt qu'une route partagée librement entre les différents usager.ère.s sans délimitation précise sur la chaussée, ce qui pour les enquêtés engendre des conflits de mobilités et de trafic, une zone de rencontre serait plutôt comprise au sens de rencontres et échanges des personnes dans l'espace public séparé de la mobilité (cyclable ou motorisée). Les sondés se sont montrés très critiques face à une route partagée qui fonctionnerait uniquement avec la prudence et le bon sens de ses usager.ère.s et ont plaidé pour une claire séparation du trafic dans la suite du projet. Ils ont également mis en avant le fait que l'intégralité de la partie du quartier (ou *kiez*) doit être repensé et non pas uniquement la Bergmannstraße, pour mieux gérer les flux et éviter un débordement sur les routes voisines. La question des livraisons pour les restaurants et magasins de la Bergmannstraße était également

au centre des débats. Pour la plupart, la route doit rester accessible en tout temps aux véhicules d'urgence et une partie de la journée pour la livraison.

La phase test s'est terminée en 2019, les points verts et les parklets ont été retirés. Les différents retours et suggestions relevés par la participation et les différentes enquêtes menés ont ensuite été intégrés dans un concours d'urbanisme. La même année, des blocs erratiques (figure 18) ont été installés sur les côtés de la route par les autorités du district pour éviter le stationnement illégal et pour marquer la séparation entre les différentes fonctions de la route. Ils faisaient également office de filtres modaux, en laissant passer les piétons et les cyclistes mais pas les véhicules motorisés.



Figure 18 : Blocs erratiques installés sur la Bergmannstraße (Corinna von Bodisco dans Perdoni, 2019)

Les premières mesures de circulation ont été mises en place début 2021. Elles consistent en l'implémentation d'une zone 20 dans certaines des routes connectées à la Bergmannstraße, la création d'une piste cyclable à double sens sur une des voies de la route, l'autre étant utilisable uniquement dans un sens et pour les véhicules de livraison.

L'avant-dernière communication officielle sur le projet date de juin 2021 et annonce entre autres les prochaines étapes de ce dernier. Elles consisteraient notamment en la fermeture aux voitures d'autres routes connexes à la Bergmannstraße (en dehors des véhicules de livraison) et en la création d'une zone piétonne sur la Bergmannstraße et sur certaines routes connexes, avec notamment plus de végétation et d'autres éléments de rafraîchissement comme des fontaines ou des jeux d'eau (Informationsschreiben Juni 2021: Zukunft Bergmannkiez). Cette communication était accompagnée d'un plan qui résume spatialement les différentes mesures proposées (figure 19). Sur ce plan, une

grande partie de la Bergmannstraße et une partie de la Solmsstraße sont définies comme zones piétonnes et interdites au trafic motorisé (excepté pour les livraisons entre 6h et 11h). À l'échelle du *kiez*, la majorité des routes sont limitées à 20km/h et interdites au trafic de transit. De nombreuses voies uniques sont également mises en avant sur ce plan. Au centre du plan, la Bergmannstraße sera reliée à la Markheineplatz et « *die Idee ist die Marheinekeplatz als Stadtplatz zu entwickeln, den Platz vor der Halle ebenso und dann die Bergmannstraße weiterführen. Das würde also ein großer Stadtplatz, das wäre der echte Kern des Superblocks Bergmannkiez* » (Weisbrich, Annexe 1). Bien que le début des travaux aurait dû, selon ce communiqué, avoir commencé en 2022, nous verrons qu'en réalité, très peu des aménagements présentés ci-dessous existent actuellement.

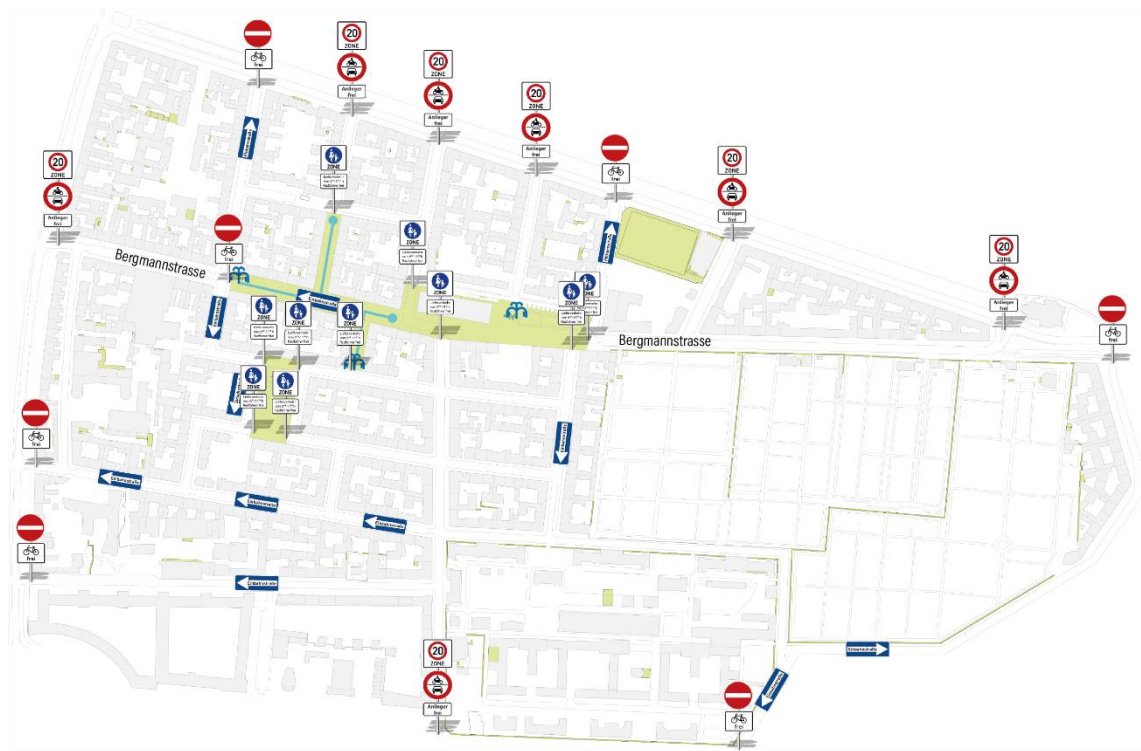


Figure 19: Plan des différentes mesures du projet en 2021 (Informationsschreiben Juni 2021: Zukunft Bergmannkiez)

En mars 2022, une dernière communication de presse, appelée *Verkehrsberuhigung Bergmannkiez: Umsetzung der dritten Phase* (Modération du trafic dans le Bergmannkiez : mise en œuvre de la troisième phase), présente de nouvelles mesures à long terme de modification de trafic dans le quartier. L'objectif clé des nouvelles mesures sera d'éviter le trafic de transit dans le quartier qui est toujours pratiqué malgré les aménagements précédents. Il s'agira également de changer le stationnement pour voitures pour le rendre diagonal à la chaussée ainsi que de rajouter du stationnement pour vélos. Entre la communication précédente (de 2021) et celle de 2022, nous

pouvons relever une certaine rupture. Les différents éléments présentés précédemment comme la zone piétonne, les éléments d'eau et les espaces de rencontre ne sont plus mentionnés dans ce communiqué.

Il est intéressant d'observer l'évolution narrative du titre du projet dans les documents et communications officielles depuis la phase test du projet. En effet, le projet s'est initialement appelé *Modellprojekt Begegnungszone Bergmannstraße*, il est ensuite passé à *Modellprojekt Bergmannkiez* après la phase de test et est appelé *Verkehrsberuhigung Bergmannkiez* dans les derniers communiqués. Le terme *Begegnungszone* ou zone de rencontre s'est progressivement effacé du vocabulaire de ce projet. Les mesures les plus récentes sont également plus largement focalisées sur la mobilité et le trafic plutôt que sur l'espace public et les possibilités de rencontre des habitant.e.s. L'échelle du projet s'est également élargie, en passant de la route, la Bergmannstraße, au quartier (ou bloc), le Bergmannkiez. En effet, les mesures ont été réparties sur l'ensemble du quartier avec un système de réduction de vitesse et de voies uniques. Cet élargissement du périmètre de projet faisait partie des éléments mis en avant par les habitant.e.s dans les différents processus de participation.

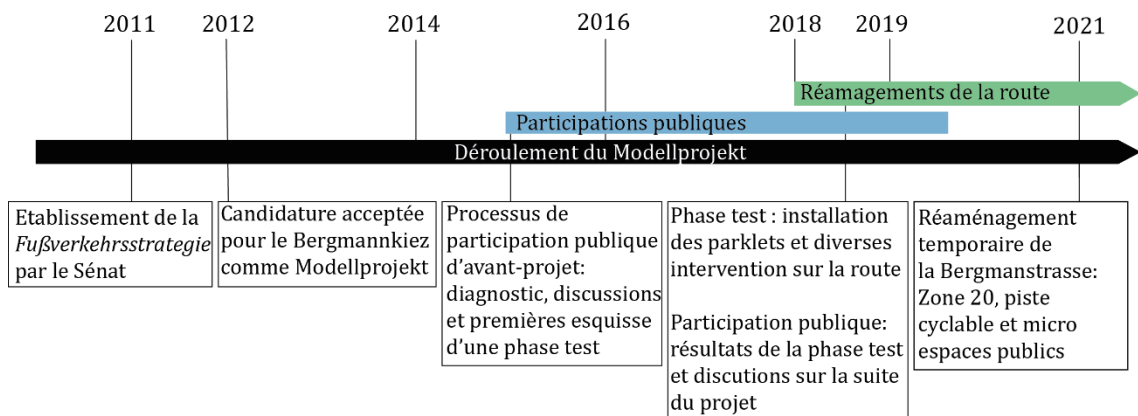


Figure 20: Processus et évolution du Modellprojekt Bergmannkiez

Ces différents éléments vont être explorés de manière plus approfondie dans le chapitre suivant. Si plus de 10 ans ont passé entre les premières idées d'un projet modèle d'une zone de rencontre et l'aménagement actuel de la zone de rencontre, les différentes phases et les expérimentations ont sensiblement transformé la route, en particulier entre 2018 et actuellement. La figure 20 résume l'évolution du projet.



Figure 21: Photomontage : À quoi pourrait ressembler la Bergmannstraße dans le futur ?

Peu d'éléments dans les documents officiels nous donnent un aperçu visuel à l'échelle humaine. Ce photomontage (figure 21) est cependant présenté sur le site internet du projet pour montrer la vision future : *Wie kann die Bergmannstraße in Zukunft aussehen?* (À quoi pourrait ressembler la Bergmannstraße dans le futur ?). Nous pouvons relever plusieurs imaginaires de ce photomontage. En premier lieu, comme sur le plan présenté par la communication de 2021, la Bergmannstraße est entièrement sans voitures. La piste cyclable à double sens occupe une partie de la route et l'autre partie ressemble à un trottoir/espace public. Parmi les usages imaginés nous retrouvons la mobilité piétonne et cyclable, le jeu (enfants qui jouent avec l'eau), le tourisme (personne qui prend une photo), la promenade et le repos/la rencontre. Les textures au sol sont divisées entre une partie minérale (trottoir et piste cyclable), une partie verte avec l'herbe et les plantes qui trament le trottoir, et une partie « bleue » avec l'eau qui longe la route. La majorité de ces éléments se retrouvent finalement dans *l'Informationsschreiben Juni 2021 : Zukunft Bergmannkiez*.

Selon Weisbrich (Annexe 1), les prochaines étapes doivent encore être discutées en 2023 avant d'être mises en place. Il manque également une expertise concernant les mesures proposées avant d'aller de l'avant.

4.3 État des lieux : aménagements actuels du Bergmannkiez

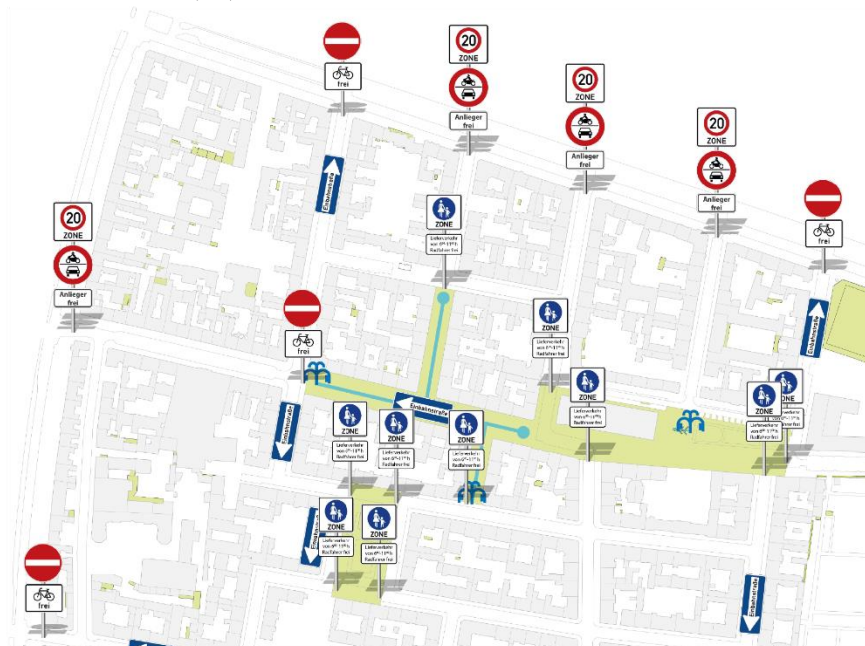
Afin d'effectuer un diagnostic de l'espace, de la route et du quartier étudié, plusieurs sessions d'observation ont été menées. La première était d'ordre exploratoire et s'est déroulée en juillet 2021. Les observations se sont ensuite intensifiées entre septembre et décembre 2022. Durant ces périodes, l'aménagement de la route et du quartier n'ont pas sensiblement changé, mais ce sont plutôt les usages et usagers qui ont évolué. Dans ce chapitre, nous allons résumer les observations et l'exploration du projet tel qu'il se présente actuellement. Nous allons comparer l'état actuel du projet avec les différentes étapes relevées dans les documents et communications officielles afin de situer son avancement dans le processus.

Comme relevé précédemment, la circulation à l'échelle du *Kiez* est devenue l'une des parties clés du projet et la majorité des mesures communiquées depuis 2021 concernent la régulation du trafic. Nous allons donc commencer par étudier cet aspect du quartier et de la route.

4.3.1 Circulation et mobilité dans le *Kiez*

Pour résumer la circulation et la fonction des routes, nous allons comparer deux cartes, une présentée brièvement plus haut qui montre les différentes mesures qui étaient prévues en 2021 et une carte issue des observations et qui présente l'état de la circulation à ce jour, avant la mise en place des dernières mesures.

Plan officiel des mesures proposées en 2021



Etat actuel de la circulation dans le Bergmannkiez

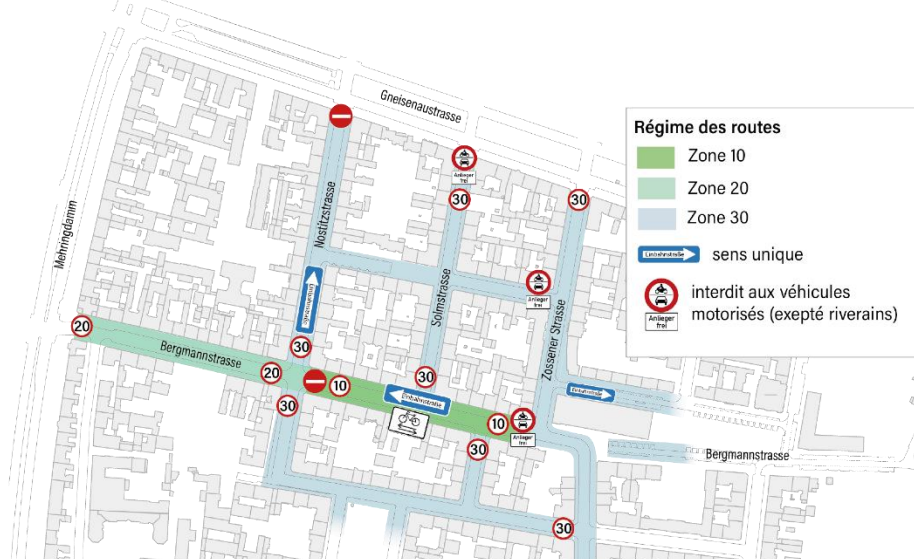


Figure 22: Comparaison entre les mesures proposées et l'état actuel de la circulation dans le quartier (raumschrift 2021 et auteur, 2022)

En premier lieu, nous observons que sur la carte officielle, une grande partie de la Bergmannstraße et deux routes connexes sont délimitées comme zones piétonnes. Actuellement, aucun tronçon de la Bergmannstraße n'est réellement une zone piétonne. Contrairement au modèle, les entrées dans le bloc depuis les routes principales ne sont en général pas interdites aux véhicules mais sont limitées à 30km/h et certaines d'entre elles sont à voie unique. Les deux cartes montrent cependant une limitation à 20 km/h pour toute la partie Ouest de la Bergmannstraße.

La partie de la Bergmannstraße entre la Zossener Straße et la Nostitzstraße est cependant interdite au trafic motorisé exceptés les riverains et les livraisons. Sur ce tronçon, la vitesse est limitée à 10km/h, autant pour les cyclistes que pour les véhicules automobiles et est à voie unique pour ces derniers. C'est également ici que se trouve le cœur du projet où avaient été mises en place les interventions de la phase test (parklets et points verts). Ce tronçon comporte également les micros-espaces publics (appelés *Aufenthaltsräumen* dans les communications officielles) et le mobilier urbain de la phase actuelle du projet, interventions que nous allons étudier plus en détail dans les chapitres suivants.



Figure 23: Entrée sur la zone 10 à l'Est de la Bergmannstraße (Auteur, 2022)

Deux panneaux signalent l'entrée sur la route (côté Est) et indiquent la limitation de vitesse et l'interdiction aux véhicules motorisés (*Anlieger frei* signifiant que les riverains y sont cependant autorisés). Sur l'autre côté de la chaussée, une piste cyclable à double voie est indiquée, également limitée à 10km/h. Contrairement à la carte officielle, aucun panneau n'indique une zone piétonne.



Figure 24: Piste cyclable à double sens et passages piétons (Auteur, 2022)

Toujours sur ce tronçon, différents passages piétons sont indiqués à la fois sur le sol et par des panneaux. Ces éléments corroborent l'idée qu'actuellement, les piétons ne sont pas les bienvenus sur la chaussée en dehors des passages, malgré l'interdiction des véhicules et la limitation à 10km/h.



Figure 25: Marquages au sol sur la piste cyclable (Auteur, 2022)

La piste cyclable à double sens est continue sur le tronçon et est indiquée par des marquages verts au sol. Sur les petites intersections du tronçon, un marquage rouge au sol avertit à la fois les cyclistes et les voitures d'un croisement.

En dehors du tronçon cependant, les marquages sont blancs et peuvent paraître ambigus (figure 26).



Figure 26: Fin de la piste cyclable et marquage au sol ambigu (Auteur, 2022)

Sur cette intersection à la sortie de la zone 10 à l'Est, la voie de droite termine brusquement et il est indiqué de tourner à gauche pour les cyclistes, les mettant directement en confrontation avec les autres cyclistes arrivant à contre-sens. Cette intersection était d'ailleurs indiquée comme zone piétonne dans le plan officiel, mais est actuellement une route avec un trafic conséquent. Elle sera transformée en zone piétonne lors de la prochaine et dernière étape du projet.

Bien que le stationnement soit interdit sur une petite partie du tronçon de la zone 10, il existe un nombre important de places de parc et de livraison. Le stationnement est majoritairement situé entre la chaussée et le trottoir du côté Nord de la route, mais peut également se trouver entre la voie unique et la piste cyclable par endroits (figure 27). Dans le reste du quartier, la quasi-intégralité des routes sont bordées, sur les côtés et parallèlement, par des voitures stationnées. Weisbrich a également relevé que de nombreuses personnes stationnent de manière illégale sur la Bergmannstraße. Bien que les places de stationnement pour vélos soient également nombreuses sur tout le long de la Bergmannstraße, leur taux d'occupation est très élevé.



Figure 27: Stationnement sur la Bergmannstraße (Auteur, 2022)

4.3.2 Espaces publics et mobilier urbain

Nous avons pu les apercevoir sur les photos précédentes, comme signature du réaménagement de la Bergmannstraße, les structures métalliques contenant des plantes disposées tout le long du tronçon, sur le trottoir et même sur la chaussée.



Figure 28: Bac à plantes le long de la Bergmannstraße (Auteur, 2022)

Ces bacs sont d'ailleurs directement inspirés de ceux qui parsèment certains Superblocks à Barcelone (Figure 29). Les structures métalliques sont extrêmement similaires, si ce n'est que celles de Barcelone sont peintes en jaune contrairement à celles de la Bergmannstraße.



Figure 29: Bacs à plantes à Barcelone (SOURCE)

Différence climatique oblige, les plantes utilisées ne sont pas non plus les mêmes. Aussi bien en été qu'en automne, les plantes de la Bergmannstraße sont restées vertes et ont gardé leurs feuilles, ce qui contribue à cet aspect de *Begrünung* qui était demandé par une partie des participant.e.s. Modulables et facilement déplaçables, les bacs à fleurs font partie des éléments de design urbain fréquemment utilisés dans les interventions tactiques et dans les exemples que nous avons pu relever lors de la revue de la littérature.



Figure 30: Aménagement temporaire au centre de la Bergmannstraße (Auteur, 2022)

Au milieu de la chaussée, les bacs délimitent et séparent la piste cyclable de la voie unique. Ils entourent également les « espaces publics » qui se trouvent par endroit au milieu de la route. Ces petits espaces de rencontre contiennent des chaises amovibles mais cadenassées aux bacs et disposées en long entre ces derniers (figure 30). Tout

comme les bacs, les chaises ont une fonction temporaire. Les éléments ne sont pas ancrés au sol et sont facilement détachables pour une retransformation de la route. Ce sont des éléments temporaires.



Figure 31: Bancs sur les trottoirs de la Bergmannstraße (Auteur, 2022)

Nous n'avons observé que très peu de mobilier urbain « public » sur les trottoirs de la Bergmannstraße. La majorité des chaises, tables et bancs appartient aux restaurants de la route et sont réservés à la consommation. Sur cette image (figure 31) nous pouvons observer deux bancs temporaires installés sur l'un des trottoirs, seule marque d'aménagements publics sur ces derniers. Ils ne semblent cependant pas faire partie du projet en tant que tel mais auraient plutôt été installés soit par les habitant.e.s soit par les propriétaires des restaurants.

Plus à l'Est de la Bergmannstraße, la Marheinekeplatz offre un espace public plus traditionnel et pérenne. Le mobilier urbain et les différents éléments de la place y sont complètement intégrés et sont inamovibles.



Figure 32: Markeineplatz et mobilier urbain pérenne (Auteur, 2022)

Nous observons donc dans les abords de la Bergmannstraße plusieurs typologies d'espaces publics. Outre les espaces plus traditionnels comme les trottoirs et les places, nous avons des micros-espaces publics temporaires et semi-modulables disposés au milieu de la chaussée. Si ces derniers sont parfois accessibles par des passages piétons, ils se présentent aussi sans réel accès depuis les trottoirs. Il faut donc traverser la voie unique et la piste cyclable en dehors des passages piétons pour les atteindre.

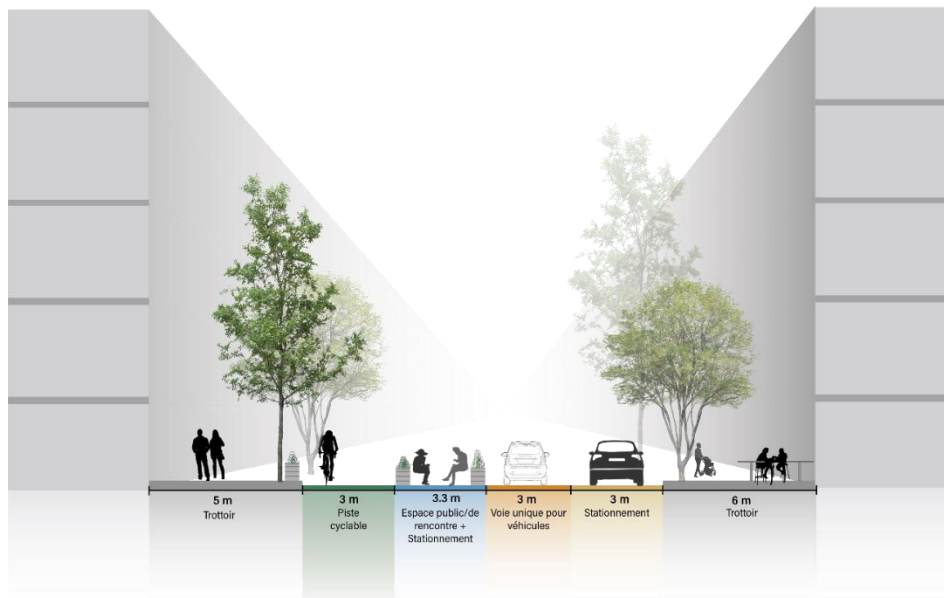


Figure 33: Coupe de la Bergmannstraße sur la zone 10 et fonctions des voies (Auteur, 2022)

Cette coupe (figure 33) résume l'aménagement actuel de la Bergmannstraße. Outre les trottoirs, nous observons donc deux voies liées à la circulation, une pour les vélos et une

pour les voitures. Au milieu nous retrouvons nos « espaces publics » ou du stationnement supplémentaire. Entre la voie unique et le trottoir de droite, nous avons également du stationnement. La chaussée est très clairement partagée et séparée entre les différents usages et ces derniers ne se « rencontrent » pas. Chaque quart de route a une fonction particulière et est réservée à cette fonction. Nous le verrons plus en détail dans l'analyse, les différents éléments comme les voitures stationnées, la piste cyclable ou même les bacs à plantes apparaissent et fonctionnent comme des barrières entre les deux trottoirs et les espaces publics.

Comparé au plan officiel présenté plus haut, nous nous trouvons donc actuellement dans une situation d'entre-deux, ou *Zwischenphase* comme décrit en allemand par Weisbrich. C'est en quelque sorte un aménagement temporaire, entre la fin de la phase test qui s'est terminée en 2019 et la prochaine étape qui consistera en la piétonnisation de la Bergmannstraße.

4.3.3 Usages

Les usages de la Bergmannstraße semblent être majoritairement tournés vers la consommation, les loisirs et la mobilité. Sur les trottoirs, les usages sont d'abord liés à la restauration ou encore au shopping dans les différents magasins bordant la route. En été, les trottoirs et terrasses sont bondés jusque tard dans la soirée.

La voie de circulation unique pour voitures est également fortement employée malgré l'interdiction concernant son utilisation en dehors des riverain.ne.s. Dans une des communications officielles, l'usage de cette route par des non-riverain.ne.s a également été relevé. De manière générale, la limite à 10km/h ne semble pas strictement respectée, ni par les cyclistes ni par les automobilistes.



Figure 34: Dos d'ânes pour limiter la vitesse sur la zone 10 (Auteur, 2022)

La vitesse des véhicules est réduite à l'aide de petits dos d'ânes disposés sur la voie de circulation. Cependant, avec un tracé entièrement rectiligne et très peu d'obstacles, il reste difficile pour les usager.ère.s de respecter la limitation de vitesse.



Figure 35 : Bande de sécurité sur la piste cyclable (Auteur, 2022)

Du côté de la piste cyclable, des bandes blanches au sol avec un léger relief indiquent un croisement ou un passage piéton et appellent également les cyclistes à réduire leur vitesse.

En dehors de la circulation, du stationnement et de la consommation, nous n'avons observé que très peu d'utilisation de l'espace public pour les rencontres ou d'usages informels. Les aménagements temporaires au centre de la chaussée étaient vides durant presque toutes les observations même si les déchets peuvent témoigner d'une certaine utilisation (figure 36). C'est uniquement en été que nous avons relevé les rares rassemblements sur ces espaces. Dans les chapitres suivants, nous pourrions nous demander pourquoi ces espaces sont si peu fréquentés alors que les trottoirs sont le plus souvent bondés.



Figure 36: Poubelles et déchets sur les espaces publics (Auteur, 2022)

4.3.4 Cartographie qualitative

Afin de résumer nos observations sur le terrain, nous avons développé de manière schématique ou chorématique une carte qui classe les espaces et les flux. La variable principale qui a été utilisée est celle de l'intensité. Nous retrouvons donc le nord de la Bergmannstraße avec une forte intensité commerciale et de consommation, avec les terrasses et les différentes échoppes ainsi que la Markthalle. Le sud de la route et une partie de la Zossener Straße ont également des activités commerciales mais leur « intensité » est plus faible. Les flux automobiles sont plus élevés autour du kiez et sur la Zossener Straße. Au croisement entre la Zossener et la Bergmannstraße se trouve le cœur du quartier, où convergent les différents flux et usages.

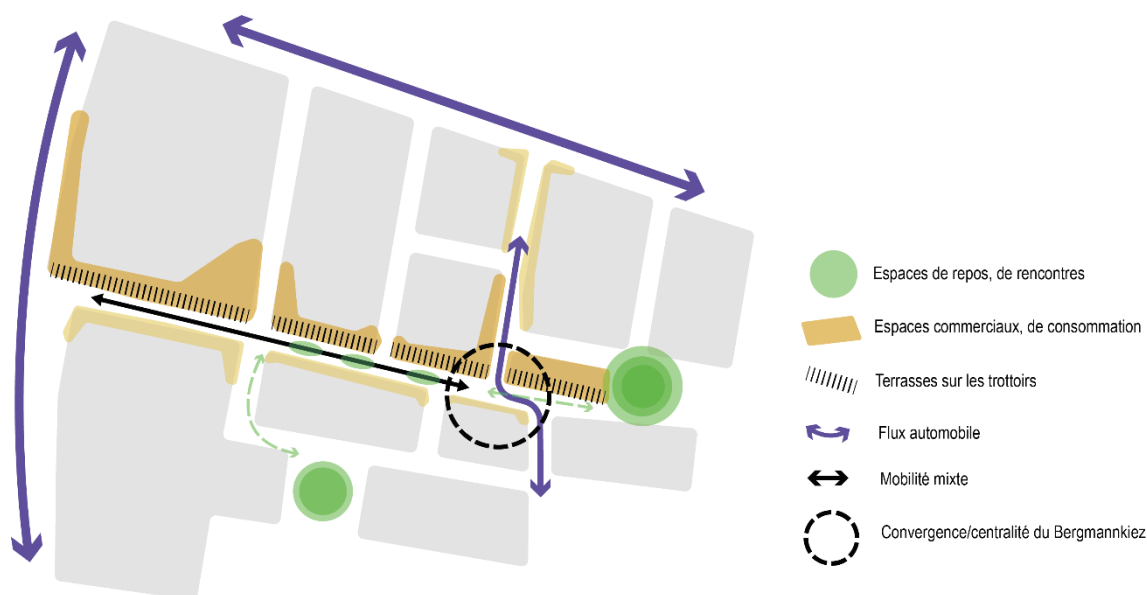


Figure 37: Résumé des espaces et des flux dans le Bergmannkiez (auteur, 2022)

5. Analyse

5.1 Urbanisme tactique dans le *Modellprojekt Bergmannkiez*

Avant de développer une analyse approfondie des aménagements, du design urbain, de la mobilité et des usages nous allons revenir sur notre regard et cadre théorique : l'urbanisme tactique. En premier lieu, nous pouvons déjà nous poser la question suivante: *le Modellprojekt Bergmannkiez est-il finalement un projet d'urbanisme tactique ?*

Selon les définitions ou les compréhensions de l'urbanisme tactique que nous avons explorées dans la revue de la littérature, la réponse peut varier. En premier lieu, nous allons voir quels arguments avanceraient que le *Modellprojekt Bergmannkiez* n'est pas un projet d'urbanisme tactique. En effet, le concept d'« urbanisme tactique » n'est jamais mentionné, ni par la ville de Berlin, ni par le district de Friedrichshain-Kreuzberg dans les communications officielles de ces derniers. Le projet fait initialement partie d'une *stratégie* (en opposition à une *tactique*) : la *Fußverkehrsstrategie* qui provient du Sénat de Berlin. Contrairement aux différents exemples d'urbanisme tactique que nous avons vus (comme *Build a Better Block* ou les premiers *parklets*), ce ne sont pas les habitant.e.s qui ont initié le projet mais bien les autorités de la ville de Berlin. Le projet n'a rien de *grassroot*, *DIY* ou *bottom-up*, concepts souvent mis en avant quand il s'agit

d'urbanisme tactique (Kim, 2022), bien que la participation ait été un aspect central du *Modellprojekt*. La temporalité du projet remet également en question son côté tactique. En effet, il dure depuis plus de 10 ans et n'est toujours pas achevé, la dernière phase devant encore être implémentée dans les prochaines. Jusqu'en 2019, le projet aurait coûté plus de 800'000 euros (Nejezchleba, 2019), et la dernière phase a également un budget conséquent qui pourrait dépasser les 12 millions d'euros (Weisbrich, Annexe 1).

Nous avançons cependant qu'une grande partie du projet, ou du moins son processus, contiennent de nombreux éléments d'urbanisme tactique et qu'ils montrent une évolution de ce concept. Le fait que la notion de « *tactical urbanism* » ne soit pas utilisé dans la communication officielle pourrait avoir différentes raisons. Pour Weisbrich (Annexe 1), l'administration berlinoise et allemande évitent d'utiliser des anglicismes, et la version allemande (*Taktischen Urbanismus*) est un peu « *gewöhnungsbedürftig* » (il faut s'habituer à l'utilisation de ce terme). De plus, le terme « *tactic* » est, comme nous l'avons vu, emprunté au vocabulaire militaire et au conflit. Une opération tactique est une action en territoire ennemi dans un contexte de guerre. Bien que de manière métaphorique, le contexte du projet pourrait relever des conflits entre usagers, ou d'une guerre contre le réchauffement climatique et la voiture, pour Weisbrich, l'utilisation du terme « *tactic* » pourrait sembler trop fort ou lourd pour les communications officielles. Dans un projet avec autant de controverses, l'utilisation d'un vocabulaire lié à la guerre et aux conflits ne serait donc pas adéquate. Pour Lydon et Garcia (2015, p.10) cependant, les gouvernements peuvent bel et bien utiliser la tactique étant donné qu'elle n'est pas réservée aux citoyens.

Weisbrich avance aussi que la tactique du projet provient de son procédé itératif et incrémentiel. Dans leur définition, Lydon et Garcia (2015, cf. chapitre 2.3.1) mentionnent également que l'urbanisme tactique « *makes use of open and iterative development processes* ». En effet, le *Modellprojekt Bergmannkiez* est passé par différentes étapes d'aménagement, entre les premières participations, la phase test et la phase d'entre-deux du projet actuel. Par rapport aux trois approches de l'urbanisme tactique développées par Lydon et Garcia (2015, p.12) (cf. chapitre 2.3.1 de ce travail), le *Modellprojekt Bergmannkiez* se situe probablement entre la deuxième et la troisième approche. La participation publique a permis d'intégrer et d'engager les citoyens dans le projet, sans que les citoyen.ne.s portent directement le projet. Les différentes phases, en particulier la phase test, est directement issue de ce processus de participation. Cette phase a été utilisée comme un outil par les autorités pour tester les différents aménagements avant qu'« *a long-term investment is made* » (Lydon et Garcia, 2015, p.12).

Pour l'actuel projet « d'entre deux » (*Zwischenphase*), les aménagements tactiques n'ont pas impliqué de processus de participation. Dans ce contexte, la notion d'« d'urbanisme tactique » est plus proche de celle comprise par la ville de Barcelone, c'est-à-dire comme un outil des autorités pour « *rapidly change the way a street is used [...] that can easily be reversed if necessary* ». L'inspiration des Superblock, bien qu'elle ne soit pas mentionnée dans les documents officiels a été relevée par Weisbrich lorsqu'il a nommé le « Superblock Bergmannkiez ». Depuis la fin de la phase test et dans l'attente de ressources financières et humaines pour l'implémentation de la dernière phase, le district s'est impliqué dans l'installation des interventions tactiques que nous avons pu observer sur le terrain. Ce sont des aménagements peu coûteux, modulables et réversibles qui sont actuellement en place. Ils sont également itératifs et les différentes micro-interventions de *Verkehrsberuhigung* auront encore lieu jusqu'à la phase finale. Ces interventions ont une double fonction selon Weisbrich ; elles sont un moyen de réduire le trafic de manière incrémentale dans le quartier tout en améliorant la sécurité routière. Ces aménagements sont typiques de l'urbanisme tactique, autant dans leur design que dans leur temporalité. C'était également le cas des aménagements de la phase test, qui ont pu être rapidement démontés à la fin de cette étape.

Le *Modellprojekt Bergmannkiez* est donc à la fois issu des *stratégies*, stratégie piétonne, stratégie globale face aux enjeux climatiques et à la voiture, stratégie de rendre la ville plus résiliente, plus *liveable*, mais il est aussi un lieu de la *tactique*. Cette tactique a pris plusieurs formes, en passant par une collaboration avec les citoyen.ne.s sur le terrain, des interventions de la phase test comme les *parklets* ou les points verts sur la route, l'installation des blocs erratiques comme filtres modaux et les aménagements actuels temporaires de la Bergmannstraße. Cette « tactique » prend au premier abord un autre sens que celui développé par De Certeau dans *l'Invention du quotidien* (1984) que nous avons vu dans la revue de la littérature : elle n'est pas « l'outil du peuple », elle n'est pas la réponse des citoyen.ne.s pour combler la stratégie. En revanche, elle « joue avec le terrain qui lui est imposé », c'est-à-dire la route, la circulation et les conflits qui y sont liés, elle « braconne » elle crée des « surprises » avec par exemple l'installation des blocs erratiques pour contrer le stationnement illégal (cf. chapitre 2.3.1).

5.2 Retour sur la phase test du projet, la participation et les différentes controverses

5.2.1 Espace partagé ou espace de partage ?

Si les idées initiales du projet avaient pour objectif de créer un espace sous le concept des *shared-spaces* que nous avons pu explorer dans la revue de la littérature, les résultats de la phase test ont montré que les habitant.e.s souhaitaient garder une séparation entre les différents usages de la mobilité. Le district avait également mis en œuvre une séparation du trafic en utilisant les blocs erratiques comme filtres modaux. Actuellement, les différents usages et fonctions de la chaussées sont très clairement séparés par un marquage au sol et le mobilier urbain (comme les bacs à plantes). Pour Weisbrich (Annexe 1), « *in der total chaotischen Verkehrssituation von Berlin, in dem hohen Druck, den hier die Autos auch in den öffentlichen Raum bringen, ist das [die Begegnungszone] unrealistisch* » (dans la situation totalement chaotique de la circulation à Berlin, et avec la pression qu'exercent ici les voitures aussi sur l'espace public, cela [la zone de rencontre] n'est pas réaliste [traduction libre]). Plutôt qu'un espace partagé entre les différents usages de la mobilité, les habitant.e.s et les autorités désiraient un espace de partage pour les piéton.ne.s.

Même avec les mesures actuelles de *Verkehrsberuhigung*, le Bergmannkiez est très prisé des voitures. Les deux routes qui entourent le quartier, la Gneisenaustraße et Mehringdamm sont des axes centraux à Berlin et sont fortement utilisées. Lors des observations, nous avons relevé une forte circulation sur la Zossener Straße et, bien que la Bergmannstraße soit fermée aux voitures en dehors des riverain.ne.s, elle était fréquemment traversée par des voitures ou des véhicules de livraison.

Le contexte urbain et de circulation des espaces partagés que nous avons étudié est en effet différent de celui du Bergmannkiez. Les woonerven sont par exemple situés dans des zones résidentielles avec un faible trafic et densité. En Suisse également, les zones de rencontre se situent souvent dans des quartiers avec une plus faible circulation. L'intervention tactique *Build a better block* s'est développée elle aussi dans un quartier plus calme, avec de larges routes relativement inutilisées. Les Superblocks barcelonais ont quant à eux un contexte urbain plus proche de celui de Berlin et du Bergmannkiez. Une partie des Superblocks se situent également dans le centre-ville et dans des zones à forte fréquentation automobile. L'échelle considérée pour le projet est aussi semblable aux Superblocks. Au lieu de prendre en compte uniquement une route, la circulation est modifiée à l'échelle du Kiez tout comme elle l'est à l'échelle de la cellule urbaine à

Barcelone. La typologie urbaine et en particulier la grille routière est cependant différente entre les deux villes. Si le Bergmannkiez est aussi entouré par deux routes majeures, la maille viaire n'est pas disposée de la même manière dans les deux cas, étant beaucoup plus rangée et rectiligne à Barcelone. L'effacement progressif de l'utilisation du terme « *Begegnungszone* » a finalement tout de même laissé place à la terminologie du Superblock ou au Kiezblock en raison des nombreuses similarités et de l'inspiration du projet.

5.2.2 Controverses liées à la phase test et aux parklets

Les documents officiels que nous avons explorés le montrent, la phase test a donné lieu à de nombreuses controverses, sur la question du partage et de la séparation de la chaussée, mais également sur les *parklets* et leur usage. Une partie de la presse locale met un fort accent sur ces différentes controverses et les conflits liés à la phase test. Le *Berliner Morgenpost* (2019) décrit même la Bergmannstraße comme « *zurzeit wohl umstrittensten 500 Straßenmeter Berlins* » (les 500 mètres actuellement les plus controversés de Berlin). Dans ce même article, l'auteur écrit comment l'utilisation des *parklets* était vue par une partie des habitants : « *Partytouristen und Obdachlose hätten sie [die Parklets] als Einladung zur Ruhestörung verstanden, berichten Anwohner.* » (Les touristes fêtards et les sans-abris auraient pris les *parklets* comme une invitation à troubler la paix, rapportent les riverains [traduction libre]). D'autres journaux montrent une vision plus contrastée, toujours en mentionnant des conflits et des controverses. Le *taz* (2019) décrit les *parklets* comme « *auch wenn es nicht alle schön finden, nutzen bei schönem Frühlingwetter doch eine ganze Menge Menschen die Sitzgruppen* » (même si tout le monde ne les trouve pas beaux, par beau temps printanier, un grand nombre de personnes utilisent les chaises et les *parklets* [traduction libre]). Dans un autre article du *Tagesspiegel* (2019), la controverse autour de la phase test et des *parklets* été décrite comme suit :

« *in der Kritik stehen besonders die Parklets [...]. Sie würden dazu einladen, sich nachts auf ihnen niederzulassen und Lärm zu erzeugen sowie Müll zu hinterlassen, klagen Anwohner. [...] Andere wiederum erfreuen sich an den Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, gerade bei Sonnenschein.* » (Les *parklets* sont particulièrement critiqués [...]. Ils inviteraient à s'y installer la nuit, à faire du bruit et à y laisser des déchets, se plaignent les riverains. [...] D'autres, en revanche, se réjouissent des places assises dans l'espace public, notamment lorsque le soleil brille. [traduction libre]).

Pour pallier les problèmes liés aux usages des *parklets*, des *Kiezläufer* ont d'ailleurs été engagés pour attirer l'attention des usagers sur certains comportements importuns,

notamment pour réduire le bruit et les déchets liés aux parklets. Ce sont des personnes engagées par la ville de Berlin et le district, à qui les autorités ont d'abord donné pour devoir de veiller sur les parcs du quartier, mais qui ont également été assignés à la surveillance de la Bergmannstraße (Portail de la ville de Berlin, 2019).

Les différents articles de presse d'une part et les documents officiels d'autre part montrent donc une narration et un discours différent de la controverse. Tous les articles et les documents officiels mentionnent néanmoins la problématique des déchets et du bruit. Les usagers informels ou les « indésirables », notamment les touristes et les sans-abris n'ont été que rarement mentionnés. Certains retours de la part des riverain.e.s s'apparentent à un sentiment NIMBY (Not-In-My-Backyard), qui correspond à une attitude qui s'oppose à un développement dans le quartier en raison de conflits personnels ou de communauté liés par exemple au bruit ou à l'esthétique (Dear, 1992). Cette problématique avait également été relevée par Koue (2013), où la création d'un parklet a donné lieu à des contestations de la part des riverain.e.s. La problématique de la gentrification quant à elle, contrairement au Superblock de Poblenou où elle cristallisait les controverses, n'a que très peu été mentionnée par les habitant.e.s. Pour Weisbrich (Annexe 1), le quartier est actuellement beaucoup plus riche, et la dynamique de gentrification en place après la chute du mur est déjà passée.

Les parklets étaient les seuls endroits qui, directement sur la Bergmannstraße, permettaient de s'asseoir sans consommer, les trottoirs étant principalement utilisés par les terrasses des restaurants. Ils permettaient donc un usage libre qui n'est pas uniquement lié à la consommation et la restauration. Pourtant, la présence des *Kiezläufer* montre tout de même une volonté du district de contrôler certains usages sur les parklets, et peut-être bien également certain.e.s usager.ère.s. Pour Littke (2015), « *even though parklets are part of a tactical urbanism movement, the institutionalized management structures risk contesting moments of creativity and alternative urban practices.* » (p.173).

5.2.3 Formes et rôles de la participation publique lors de la phase test

La phase test du projet est issue d'une participation collaborative entre les autorités et la population. Elle provenait d'un compromis entre les différent.e.s acteur.rices pour tester temporairement une zone de rencontre (ou *Begegnungszone*) avant un aménagement pérenne (raumscrip, 2020). Les citoyen.ne.s ont eu un réel pouvoir dans la décision de l'avancement du projet sous la forme d'une collaboration, forme que l'on retrouve dans l'échelle d'Arnstein ou de l'*International Association of Public Participation*.

Durant la phase test, la participation s'est poursuivie mais plutôt sous la forme d'une consultation. Elle a d'abord eu lieu avec des sondages et dialogues en ligne et cherchait à obtenir des retours et des feedbacks sur les aménagements de la phase test. À la fin de cette phase, 100 personnes habitant dans le quartier ont été sélectionnées aléatoirement en fonction de certains attributs démographiques, pour participer à deux ateliers : les *Perspektiv werkstätten*, dont l'objectif était de développer différentes perspectives possibles pour l'aménagement futur de la route. Ces « perspectives » ont ensuite été présentées dans l'espace public et même directement sur les parklets pendant 3 semaines (raumscrip, 2020). Des commentaires concernant les perspectives pouvaient ensuite être postés en ligne. À l'issue de cette exposition en plein air, une journée a été dédiée pour tester ces perspectives : le *Real-Labor*.



Figure 38 : *Real-Labor* sur la Bergmannstraße (raumscrip, 2020)

Les utilisateur.rice.s de l'espace public pouvaient répondre et évaluer les idées directement sur le terrain. En plaçant des points rouges dans les différentes catégories, les participant.e.s ont pu déterminer quelles qualités d'une future Bergmannstraße leur semblaient les plus importantes.

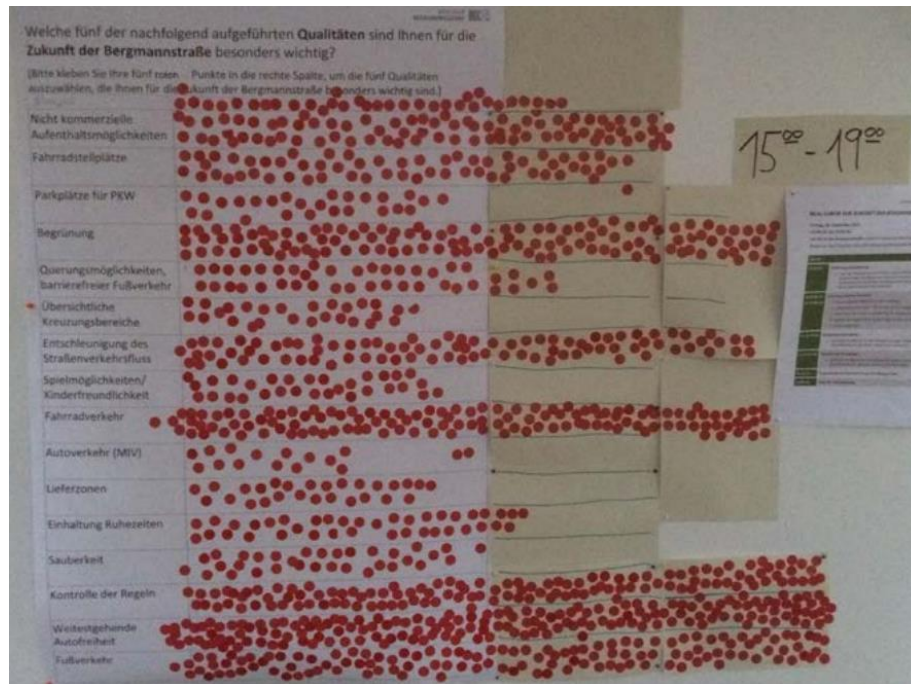


Figure 39: Participation dans l'espace public : qualités jugées importantes pour le futur de la Bergmannstraße (raumscrip, 2020)

Cette forme de participation, directement dans l'espace public et accessible à tous.tes a également été décrite dans le cadre du *Design Thinking* de Lydon et Garcia (2015). Elle est présentée dans la partie *Ideate* et correspond à la phase de mise en commun entre les différent.e.s acteur.rice.s du projet.



Figure 40: Exemple d'utilisation de stickers dans l'espace public pour engager les passant.e.s à donner leur avis (Lydon et Garcia, 2015)

Pour l'exemple de Lydon et Garcia, des idées pouvaient être directement proposées, alors que dans le cas du Modellprojekt Bergmannkiez, il s'agissait surtout d'évaluer à la

fois les idées et concepts pour le futur de la route, mais également les éléments de la phase test du projet.

La participation publique s'est ensuite arrêtée à ce moment. L'aménagement actuel de la Bergmannstraße n'a pas fait l'objet d'une participation. Weisbrich (Annexe 1) relève en effet une certaine frustration face la participation, en particulier les très longs processus et le statut quo qui en résulte parfois. Il explique : « *ich nehme häufig inzwischen Beteiligung als etwas Bremsen* » (je prends souvent la participation comme un frein), et donne pour exemple : « *bei Pop-up Radwege war es genau richtig, dass wir gar nicht beteiligt haben* » (dans le cas des pistes cyclables pop-up, nous avons eu raison de ne pas faire du tout de participation publique). Comme nous l'avons vu, les pistes cyclables pop-up (comme celles aménagées à Lausanne) sont souvent un exemple de pratiques d'urbanisme tactique qui entendent s'affranchir des procédures bureaucratiques et qui sous-entendent par conséquent parfois également de s'affranchir des processus de participation.

Le *Modellprojekt Bergmannkiez* illustre bien la prise en compte ou non de la participation dans l'urbanisme tactique dans ses différentes étapes. En commençant avec un urbanisme tactique qui intègre et travaille activement avec une participation citoyenne, la tactique est ensuite devenue en quelque sorte un moyen d'agir rapidement sans participation, en contrastant avec les longues procédures de participation publique. Cela s'est fait par exemple sous la forme des blocs erratiques déposés ou encore par les aménagements temporaires actuels de la Bergmannstraße.

Si pour les pistes cyclables pop-up aménagées durant la pandémie nous pouvions justifier la tactique par l'urgence sanitaire, ne pourrions-nous finalement pas également justifier des aménagements tactiques non-participatifs sur les routes par l'urgence climatique ?

Toutefois, nous pouvons argumenter qu'un effacement total de la participation ne serait pas réellement compatible avec l'urbanisme tactique. Une intervention tactique est souvent incrémentale, temporaire ou expérimentale. Comment évoluer par petits pas sans une évaluation de ces derniers par la population et les usager.ère.s de l'espace public ? Comment tirer les enseignements d'une expérimentation sans la faire mesurer, étudier et tester par les personnes qui en sont impactées ? En comparaison avec la phase test, beaucoup moins de débats et d'articles de presse sont parus concernant les aménagement actuels. Si le projet et ses espaces publics étaient un sujet de débat, ils ont également été le lieu de beaucoup de ces débats. Cet aspect des espaces publics comme lieux de débats s'est effacé avec le manque de participation publique.

5.3 Analyse sensible de l'état et des aménagements actuels du Bergmannkiez

Après avoir fait l'état des lieux et l'inventaire photographique des aménagements, nous allons dans ce chapitre développer une analyse de ces derniers de manière plus critique, personnelle et subjective, à travers différentes thématiques problématisées.

5.3.1 La voiture toujours dominante sur la Bergmannstraße

Bien que la présence de la voiture sur la Bergmannstraße ait été réduite grâce à ces aménagements temporaires, son empreinte reste marquée sur le territoire. En tenant compte du stationnement le long du trottoir et parfois au milieu de la chaussée là où se situent les *Aufenthaltsräumen* et la voie unique, plus de la moitié de la largeur de la chaussée y est encore dédiée.



Figure 41: Empreinte des voitures dans l'espace public (Auteur, 2022)

En plus d'une empreinte au sol importante, les voitures stationnées occupent également l'espace vertical de cette route, et accentuent le côté très urbain ou urbanisé de la Bergmannstraße. Elles fonctionnent comme des barrières entre les espaces séparés et fonctionnalisés de la route. Cette notion de « barrières » a été relevée comme étant centrale lors des différentes sessions d'observation et sera discutée tout au long de ce chapitre. Les voitures stationnées accentuent l'inaccessibilité de la chaussée pour le/la piéton.ne. La voiture exerce donc encore sa domination dans cet espace et agit comme un repoussoir pour les piéton.ne.s.

5.3.2 Un design urbain tactique ambigu

Le design urbain tactique des aménagements de la Bergmannstraße est composé de deux éléments principaux : les bacs à fleurs et les chaises disposées au milieu de la chaussée.

En revenant sur cette notion de barrières, nous avons relevé qu'outre les lignes au sol traditionnelles permettant de partager la chaussée, les bacs avaient également la fonction de créer une séparation physique entre les usages. Ils sont situés le plus souvent entre le trottoir et la chaussée, autour des chaises au milieu de la chaussée et pour séparer la piste cyclable de la voie unique. Disposés sur tout le long du tronçon de la Bergmannstraße, ces bacs amovibles agissent également comme des filtres modaux, et sont placés comme l'étaient les blocs erratiques. Ces structures métalliques, probablement composées d'aluminium, ne sont d'ailleurs pas sans rappeler les carrosseries grises des voitures. Contrairement à Barcelone, où ils ont été peints en jaune, leur donnant un aspect plus ludique, les bacs de la Bergmannstraße gardent un aspect très industriel. Ces matérialités métalliques contrastent avec les plantes et les fleurs que ces bacs contiennent, qui eux contribuent, avec les arbres, à rendre la route plus verte.

Les chaises amovibles disposées et regroupées au centre de la chaussée entre ces bacs rappellent la pratique tactique et DIY de *chair bombing*. Les poubelles posées à côtés de ces espaces ont aussi un aspect très DIY, étant donné qu'il s'agit simplement de sacs accrochés aux bacs. Même si les chaises semblent être posées de manière aléatoire par des habitant.e.s, elles font partie des aménagements de la route et sont cadenassées aux bacs. Bien qu'elles aient elles aussi une structure en métal, leurs sièges ainsi que leurs dossiers sont composés de bois.

De manière générale, nous avons observé un langage de design DIY utilisé sur ce tronçon, probablement inspiré des Superblock ou d'autres interventions tactiques, bien qu'en réalité, tous les éléments aient été aménagés par les autorités. Ce qui contraste avec cette notion de DIY est l'homogénéisation des installations tactiques de la route. En effet, tous les bacs et les chaises sont les mêmes, à l'image d'une production industrielle. Les plantes utilisées sont également très similaires d'un bac à l'autre. De plus, le bois, matériau le plus souvent cité pour une intervention tactique dans les différents guides n'est que peu utilisé dans les aménagements de la Bergmannstraße.

Lors des observations nous avons donc ressenti une certaine ambiguïté entre un design homogène qui viserait à être harmonique, et un design DIY, qui viserait à être ludique

ou artistique, alors que finalement, ce n'est aucun de ces attributs qui pourraient, selon nous, caractériser la Bergmannstraße actuellement.

5.3.3 Des espaces publics en retrait

Difficile de définir ces espaces au milieu de la chaussée où sont disposées les chaises, appelés *Aufenthaltsräumen* en allemand. Ni parklet, ni place, ni trottoir, ces lieux destinés à être des « espaces de repos » n'y ressemblent pas vraiment. Coincés entre la voie unique pour les voitures et la piste cyclable, ils sont difficilement accessibles. Pour certains d'entre eux, un passage piéton les traverse, pour d'autres, rien ne nous y invite. Ils sont aussi relativement étroits et entourés par les bacs qui renforcent cette barrière, cette impression d'espace fermé, de couloir. Bien que ces espaces soient au milieu de la route, ils sont plus facilement accessibles depuis le sud de la route, la piste cyclable étant plus aisément traversable que la voie unique. C'est toutefois sur le trottoir du nord de la route que se concentrent la plupart des usages de la Bergmannstraße, en particulier ceux liés à la gastronomie. Les *Aufenthaltsräumen* se retrouvent finalement mis de côté, délaissés de l'ambiance vivante de cette route.

Pourtant, ces espaces remplissent une fonction que nous ne retrouvons presque nulle part ailleurs sur la Bergmannstraße : un endroit où s'asseoir en dehors des terrasses des restaurants, un espace où la consommation n'est pas obligatoire. S'ils sont parfois, en été ou les weekends, utilisés par des personnes souhaitant discuter, lire, dessiner, se rencontrer, débattre autour d'une bière achetée au kiosque (ou *Spätkauf*) du coin, ils sont restés très souvent vides alors même que les terrasses du trottoir étaient souvent pleines jusqu'en automne, aussi bien le weekend ou la semaine.

Ces espaces « d'entre-deux », entre la voie unique et la piste cyclable, entre ces barrières physiques et psychologiques de la route, rappellent allégoriquement cette phase du projet, la *Zwischenphase* ou la phase « d'entre-deux ».

5.3.4 La mobilité, première fonction de la Bergmannstraße

La route conserve sa fonction d'antan ; la circulation. Avec un tracé qui, sur l'ensemble du tronçon, est entièrement rectiligne, peu de barrières se mettent dans le chemin de l'automobile, malgré la limitation de la vitesse et l'interdiction aux non riverain.ne.s. Contrairement aux *woonerven*, où le design et la structure urbaines de la route rendaient volontairement le chemin tortueux pour les voitures, le design de la Bergmannstraße semble envoyer des messages contradictoires, entre une vitesse limitée à 10 km/h et un tracé sans obstacles et sans détours.

C'est également le cas pour la piste cyclable, qui appelle aussi à dépasser la limitation de la vitesse. La traversée en long de la Bergmannstraße à vélo est réellement aisée, et la très claire séparation avec la voie pour voitures rend le trajet sécurisant, jusqu'à la fin du tronçon, où les marquages au sol ambigus que nous avons identifiés rendent la sortie inconfortable. Finalement, malgré une vitesse et un flux fortement réduit et limité, c'est pour le piéton.ne que la route reste la moins accueillante, lui qui doit la traverser pour accéder aux « espaces de repos » et au côté opposé de la Bergmannstraße, en se frayant un chemin à travers les « barrières » et les obstacles.

5.3.5 Le réaménagement temporaire de la route et ses pratiques tactiques sont-ils finalement un échec ?

Au contraire. Ces aménagements temporaires, bien qu'imparfaits, répondent à cette fonction clé de l'urbanisme tactique qui est d'expérimenter, de tester, de travailler par incrémentation. Au lieu de laisser la route telle qu'elle était avant l'obtention des ressources nécessaires pour l'aménagement de la phase finale, cette phase de « l'entre-deux » s'essaie à des nouvelles matérialités, à de nouveaux espaces publics et à de nouvelles manières de se déplacer, et elle est elle-même issue de la phase test qui a également été expérimenté dans l'espace public. Son nom le témoigne, le *Modellprojekt Bergmannkiez* se veut être un modèle. Ce ne sera toutefois pas uniquement la phase finale qui servira de modèle, mais également tout le processus, de la phase test à la phase actuelle et leurs enseignements, leurs expérimentations, leurs échecs et leurs réussites. Pour Lydon et Garcia (2015), lors de l'implémentation d'une intervention tactique, « *failure is a real option, or at least some thing may not go as planned, and that's okay -in fact that's the point!* » (p.199).

Toutefois, les imperfections des projets dépassent ce qui a été aménagé et expérimenté, et appellent à questionner également ce qui ne l'a pas été. Ce sont en particulier les dimensions ludiques, artistiques, créatives qui nous ont manqué lors de nos observations. Pour Douay et Prévot (2016, p.5), ce sont pourtant ces dimensions couplées avec la temporalité qui définissent l'urbanisme tactique. Ces dimensions participent à rendre l'espace appropriable et compréhensible pour différentes communautés (ibid). En plus de rendre l'espace plus inclusif, ces aspects peuvent changer l'image et la perception de la route dans la population. De manière stéréotypique, la figure 1 présentée au tout début du travail illustre cette perception de la route inaccessible et dangereuse, qui pourrait à travers le jeu, la fête, l'interaction ou l'art se transformer en un espace de vie de qualité, ou selon Appleyard, en un

« sanctuaire ». Pour Merker (2010) le changement de la perception de l'espace fait justement partie des objectifs à long terme d'un urbanisme tactique.

5.4 Le *Modellprojekt Bergmannkiez* et la diffusion des pratiques tactiques

L'urbanisme tactique doit son succès en partie à la démocratisation d'internet. En effet, les manuels dont celui de Lydon et Garcia et la variété des différents guides des pratiques urbaines tactiques sont accessibles à tous.tes et diffusés sur internet et les réseaux sociaux, en faisant passer le savoir et la profession des urbanistes aux mains des citoyen.ne.s. Il n'a jamais été autant simple, dans un monde aussi connecté, de partager et de diffuser les expériences, les projets ou les idées.

Exemple le plus évident de cette diffusion de pratiques, les *parklets* n'ont pas manqué dans le *Modellprojekt Bergmannkiez*. Les *parklets* illustrent également l'évolution des pratiques dans leur diffusion. Commencés comme un projet transgressif d'un groupe d'artistes, ils sont devenus un outil des villes pour créer des nouveaux espaces publics. À Berlin, ils sont à l'image d'un urbanisme tactique qui s'y est fortement institutionnalisé. D'abord inspiré par les zones de rencontre, le *Modellprojekt Bergmannkiez* s'est ensuite tourné vers les Superblock comme source d'inspiration motrice, pour se devenir des Kiezblock, leur équivalent berlinois. Le design et le langage urbain de *Modellprojekt Bergmannkiez* s'inspire des pratiques DIY et des différents exemples que nous avons cités. Projet modèle, il a également vocation à être diffusé, partagé et reproduit dans d'autres quartiers de la ville de Berlin et au-delà.

Néanmoins, le projet a aussi montré l'importance du contexte urbain et social qui s'est avéré être une limite dans la reproduction des exemples. La zone de rencontre a échoué en raison, entre-autres, du contexte beaucoup plus dense et urbain et de la circulation trop élevée du quartier, contexte qui a aussi été jugé comme un obstacle pour les *parklets*. Ces différents éléments posent donc la question de la reproductibilité des interventions tactiques entre les différentes villes étudiées.

Nous avons vu que l'urbanisme tactique, DIY, *guerilla*, expérimental ou encore pop-up font partie d'une palette de notions utilisées pour décrire des pratiques urbaines émergentes dans un contexte d'incertitude, d'austérité budgétaire ou de crise, qui visent de répondre à petite échelle à des questions globales. Parfois utilisées dans une narrative commerciale et inventive pour attirer à la fois touristes, classe créative et

investisseurs, ces notions n'ont pas été intégrées dans le discours des autorités de la ville de Berlin.

6. Discussion

6.1 Retour sur les hypothèses de travail

Hypothèse 1 : Le projet du Bergmannkiez à Berlin dénote une évolution dans les pratiques d'urbanisme tactique.

La majorité des premières interventions d'urbanisme tactique que nous avons étudiées suivent une dynamique semblable : face à une problématique dans l'espace public et des autorités laxistes, les citoyen.ne.s aménagent eux-mêmes l'espace public avec de petits moyens pour répondre temporairement à cette problématique. Les autorités en prennent connaissance et travaillent ensuite directement avec les citoyen.ne.s pour rendre ce changement structurel. Cette narration, poétique et idéalisée, est fortement mise en avant par Lydon et Garcia pour exemplifier l'urbanisme tactique, et concerne autant les *woonerven*, que *Build a Better Block* ou les premiers *parklets*.

Que ce soit à Paris, avec la diffusion institutionnalisée des *Park(ing) Days*, où à Barcelone avec des Superblocks aménagés, portés par la ville et inscrits dans une stratégie, l'urbanisme tactique s'est aujourd'hui transformé et est devenu « un nouvel élément essentiel des politiques urbaines contemporaines de métropoles ». (Douay et Prévot, 2016, p.19).

Le *Modellprojekt Bergmannkiez* dénote également un urbanisme tactique entièrement institutionnalisé et intégré dans les politiques de la ville. Si contrairement à Paris ou à Barcelone, la notion d'urbanisme tactique n'est pas directement utilisée par les autorités pour ses communications officielles, la pratique et le langage DIY du design urbain fortement inspiré des exemples tactiques transgressifs montre une appropriation par la ville des codes d'un urbanisme alternatif et citoyen. Le *Modellprojekt Bergmannkiez* indique également cette évolution dans son processus et les différentes étapes, en passant par un urbanisme participatif à un urbanisme tactique qui remet en question la participation. En plus d'une évolution dans le temps, le projet du Bergmannkiez démontre une évolution spatiale des pratiques, des États-Unis à Berlin en passant par Barcelone. Ces différents éléments nous permettent donc de confirmer cette hypothèse.

Hypothèse 2 : La réaffectation des routes par un urbanisme tactique (ou pas) et la création de nouveaux espaces publics crée des conflits d'usage et de nouvelles problématiques sociales.

Nous l'avons particulièrement relevé lors du retour sur la phase test, le réaménagement de la Bergmannstraße a engendré à la fois des conflits d'usages et des problématiques sociales. L'espace partagé, comme idée et objectif initial du projet, aurait, selon de nombreux participants, accentué les conflits sur la route, en mettant en confrontation directe les automobilistes, les piétons et les cyclistes. Les parklets ont aussi engendré de nombreuses controverses, liées à des conflits de voisinages (bruits, déchets), esthétiques ou encore sociales avec leur surveillance et leur contrôle par les *Kiezläufer*.

Si nous pouvons confirmer cette hypothèse, elle mérite toutefois d'être nuancée. En effet, les conflits dans l'espace public ont toujours existé. Dans notre recherche, nous avançons que l'un des conflits majeurs qui est ancré dans nos villes est d'abord lié à la domination de la voiture dans l'espace public. Si la résolution, ou la tentative de résolution de ce conflit engendrent de nouveaux, ces derniers ne créent pas forcément de nouveaux jeux de pouvoir hégémoniques dans l'espace public. Bien que les rapports de force de la voiture dans l'espace public du Bergmannkiez aient pu être partiellement renversés pour donner d'avantage d'importance aux piétons et aux cyclistes, le pouvoir est en revanche toujours resté dans les mains des autorités.

Finalement, l'urbanisme est fait de conflits, l'espace public est un espace de conflits. Toutefois cette confrontation mène également à l'interaction, à la rencontre, au jeu, au mélange culturel et social, au débat. L'espace public est constitué d'un tout qui rassemble tous ces usages. Pour remplir ses fonctions essentielles d'espace public que nous avons identifiées, il se doit donc également d'accueillir les conflits. Pour Lehtovuori (2011, p.73), « conflicts are no exception but rather a constitutive part of 'urbanity' as a positive, qualitative criterion of metropolitan space ». La coexistence des pratiques, usages et acteurs conflictuels sont finalement créatrices du public contemporain (ibid.).

Hypothèse 3 : La matérialité, et les formes urbaines d'urbanisme tactique sont des outils majeurs pour l'appropriation de l'espace public par les usagers (influence la qualité)

Lors de nos observations, nous avons pu examiner comment les aménagements temporaires de la Bergmannstraße influencent la manière dont nous pouvons nous approprier l'espace. Leur design tactique a été un moyen de rendre l'espace plus *liveable*

pour le/la piéton.ne et les usages qui ne sont pas liés à la mobilité, mais a également constitué des « barrières » à son appropriation. La matérialité et le mobilier urbain ont été identifiés comme des éléments essentiels à la perception et à l'appropriation de l'espace public.

Bien que nous puissions également en partie confirmer l'hypothèse 3, nous argumentons que ces éléments (la matérialité et les formes urbaine) ne sont pas les seuls éléments qui offrent un pouvoir d'appropriation. Nous avançons que pour créer, à l'aide de l'urbanisme tactique, un espace de qualité, nous devons considérer également les aspects non matériels de l'espace : le processus, l'art, l'évènement, et le ludique. Les dimensions urbaines sont intrinsèquement liées aux dimensions de la perception et des usages.

Conclusion

Avant de revenir sur notre problématique, reprenons les questions générales qui ont motivé et porté notre recherche : comment repenser la route, largement dominée par la voiture, en un espace d'avantage public et d'avantage piéton ? Comment *faire la ville* dans un contexte d'urgence climatique et d'incertitude ? Des *woonerven* aux Superblocks en passant par les parklets, nous avons exploré comment les villes et les citoyen.e.s expérimentent et s'essaient à des nouvelles manières de concevoir la route comme un espace de vie. Nous avons également relevé comment certaines de ces pratiques émergentes, comme l'urbanisme tactique, peuvent correspondre à un agenda néolibéral qui n'implique pas toujours de réel changement, mais qu'elles ont la faculté de favoriser le débat à propos des considérations des espaces publics, de la place de voiture et du/de la citoyen.ne.

Notre cas d'étude, le *Modellprojekt Bergmannkiez*, illustre cet urbanisme tactique parfois ambigu, entre son institutionnalisation, ses enjeux citoyens et de participation et les différentes controverses qui en découlent. Le projet est à l'image d'un urbanisme tactique qui évolue et des pratiques qui se diffusent, entre les zones de rencontres, les parklets ou l'aspect DIY des aménagements actuels. L'institutionnalisation de l'urbanisme tactique, son intégration dans les agenda politiques des villes défait le dualisme *stratégie* et *tactique* en les faisant s'entremêler. Le *Modellprojekt Bergmannkiez* a également montré comment la routes et les espaces publics sont des lieux de conflits, de médiations, mais également de débat et de démocratie.

La difficulté qu'ont les aménagements actuels de la Bergmannstraße à renverser la domination de la voiture et à remettre au centre le/la piéton.ne démontre que la conception des espaces publics dépasse les aspects matériels et de design. Les outils d'appropriation de l'espace doivent être multiples pour permettre la diversité des usages et des usager.ère.s. Pour permettre un urbanisme plus impliquant, les expérimentations urbaines doivent donner de la place à l'expression, au jeu et à l'œuvre des citoyen.ne.s. Le laboratoire urbain doit se détacher d'un environnement limité et contrôlé, il doit laisser place à l'improvisation et à la découverte. Finalement, l'absence de ces éléments est peut-être symptomatique d'un urbanisme tactique qui s'est institutionnalisé.

De manière générale, le *Modellprojekt Bergmannkiez* nous a montré comment le processus est constitutif de l'urbanisme tactique. Ce sont les différentes étapes, les formes de participations, les divers aménagements, les controverses, les conflits et les débats, qui ont tout au long du projet, posé la question de la place de la voiture, du/de la cycliste, du/de la piéton.ne et du/de la citoyen.ne. Cependant, nous avons aussi relevé comment la circulation des concepts et leur application dans des contextes différents peuvent échouer. Au lieu de reprendre et de reproduire les aménagements, le design et les formes des autres interventions, nous argumentons que ce sont d'abord les concepts, sous leur forme abstraites qui doivent être réadaptés. Si le *Modellprojekt Bergmannkiez* se veut être un « modèle », alors c'est aussi dans les enseignements de ses échecs, de ses essais, et surtout des questions globales qu'il vise à répondre, que le projet doit s'exporter.

Nombre de mots (avec bibliographie, sans annexe) : 30'894

Bibliographie

Ouvrages

Appleyard, D. (1980). Livable streets: protected neighborhoods?. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 451(1), 106-117. <https://doi.org/10.1177/000271628045100111>

Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of planners*, 35(4), 216-224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>.

Bacqué, M. H., & Gauthier, M. (2011). Participation, urbanisme et études urbaines. *Participations*, (1), 36-66. <https://doi.org/10.3917/parti.001.0036>.

Bader, I., & Bialluch, M. (2009). Gentrification and the creative class in Berlin-Kreuzberg. In *Whose urban renaissance?*, 93-102. London: Routledge.

Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility?. *Transport reviews*, 40(6), 734-753. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>.

Birkner, N., & Mix, Y.-G. (2014). Qu'est-ce que l'espace public ? *Dix-huitième siècle*, 46(1), 285-307. <https://doi.org/10.3917/dhs.046.0285>.

Chase, J., Crawford, M., & Kaliski, J. (éds). (1999). *Everyday Urbanism*. New York: Monacelli Press.

Chelkoff, G. & Thibaud, J. (1993). L'espace public, modes sensibles : le regard sur la ville. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 57-58, 7-16. <https://doi.org/10.3406/aru.1992.1694>.

Clifford, N., Cope, M., Gillespie, T., & French, S. (éds). (2016). *Key methods in geography* (3^e éd.). Thousand Oaks: Sage.

Collins, D., & Stadler, S. L. (2020). Public Spaces, Urban. In A. Kobayashi (éd.), *International Encyclopedia of Human Geography* (2^e éd.), 103-111. Amsterdam : Elsevier.

Cruz, S. S., Roskamm, N., & Charalambous, N. (2018). Inquiries into public space practices, meanings, and values. *Journal of Urban Design*, 23(6), 797-802. <https://doi.org/10.1080/13574809.2018.1525289>.

- Dear, M. (1992). Understanding and overcoming the NIMBY syndrome. *Journal of the American planning association*, 58(3), 288-300. <https://doi.org/10.1080/01944369208975808>.
- Douay, N., & Prévot, M. (2016). Circulation d'un modèle urbain" alternatif" ? Le cas de l'urbanisme tactique et de sa réception à Paris. *EchoGéo*, 36(1). <https://doi.org/10.4000/echogeo.14617>.
- Ellis, C. (2002). The new urbanism: Critiques and rebuttals. *Journal of Urban Design*, 7(3), 261-291. <https://doi.org/10.1080/1357480022000039330>.
- Evans, J. (2016). Trials and tribulations: Problematizing the city through/as urban experimentation. *Geography Compass*, 10(10), 429-443. <https://doi.org/10.1111/gec3.12280>.
- Finn, D. (2014). DIY urbanism: implications for cities. *Journal of Urbanism: International research on placemaking and urban sustainability*, 7(4), 381-398. <https://doi.org/10.1080/17549175.2014.891149>.
- Flyvbjerg, B. (2011). Case study. In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (éds) *The Sage handbook of qualitative research* (4^e éd.) (pp. 301-316). Thousand Oaks: Sage Publications.
- Frago, L., & Graziano, T. (2021). Public space and the green city: Conflictual narratives of the superblock programme in Poblenou, Barcelona. *Journal of Urban Regeneration & Renewal*, 15(1), 113-128.
- Gehl, J. (1987). *Life between buildings. Using public spaces*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Washington: Island press.
- Hochmuth, H. (2017). The return of Berlin-Kreuzberg. Brought back from the margins by memory. *Journal of Contemporary European Studies*, 25(4), 470-480. <https://doi.org/10.1080/14782804.2017.1361817>.
- Holm, A. (2013). Berlin's gentrification mainstream. In M. Bernt, B. Grell, & A. Holm (éds), *The Berlin reader: A compendium on urban change and activism*. 171-188. Bielefeld: transcript Verlag. <https://doi.org/10.1515/transcript.9783839424780>.
- Karndacharuk, A., Wilson, D. J., & Dunn, R. (2014). A review of the evolution of shared (street) space concepts in urban environments. *Transport reviews*, 34(2), 190-220. <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2014.893038>.

- Karvonen, A., & Van Heur, B. (2014). Urban laboratories: Experiments in reworking cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(2), 379-392. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12075>.
- Kelbaugh, D. (2007). Toward an integrated paradigm: Further thoughts on the three urbanisms. *Places*, 19(2), 12-19.
- Kim, J. (2022). COVID-19's impact on local planning and urban design practice: focusing on tactical urbanism and the public realm with respect to low income communities. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 1-7. <https://doi.org/10.1080/17549175.2022.2146155>.
- Koue, C. (2013). *Sustainable implementation of emerging infrastructure in cities: A case study of parklets* (mémoire de master). Georgetown University, Faculty of the Graduate School of Arts and Sciences, United States of America. Repéré à <https://repository.library.georgetown.edu/handle/10822/707413>.
- Lane, M. B. (2005). Public participation in planning: an intellectual history. *Australian geographer*, 36(3), 283-299. <https://doi.org/10.1080/00049180500325694>.
- Laurier, E. (2010). Participant observation. In N. Clifford, S. French, & G. Valentine, *Key methods in geography* (2^e éd.), 116-130. London: Sage.
- Lefebvre, H. (1967). Le droit à la ville. *L'Homme et la société*, 6(1), 29-35. <https://doi.org/10.3406/homso.1967.1063>.
- Lehtovuori, P. (2011). Towards experiential urbanism. *Critical Sociology*, 38(1), 71-87. <https://doi.org/10.1177/0896920511407222>.
- Littke, H. (2016). Revisiting the San Francisco parklets problematizing publicness, parks, and transferability. *Urban forestry & urban greening*, 15, 165-173. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2015.12.010>.
- López, I., Ortega, J., & Pardo, M. (2020). Mobility infrastructures in cities and climate change: an analysis through the superblocks in Barcelona. *Atmosphere*, 11(4), 410. <https://doi.org/10.3390/atmos11040410>.
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical Urbanism. Short-term action for long-term change* Washington: Island Press. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-567-0>.
- Marquart, H., Schuppan, J., Heldt, B., Buchmann, L., Jarass, J., Berg, S., ... Drews, F. (2021). Mobilität in Stadtquartieren. Maßnahmen, Perspektiven und Potentiale autofreier

- Konzepte am Beispiel Berlin (recueil de travaux liés à un séminaire). Humboldt-Universität zu Berlin, Deutschland, <https://doi.org/10.18452/22930>.
- Masbounji, A., & Petitjean, A. (2017). *Berlin. Le génie de l'improvisation*. Marseille : Parenthèses.
- Merker, B. (2010). Taking place: Rebar's absurd tactics in generous urbanism. In J. Hou, (éd), *Insurgent public space: guerrilla urbanism and the remaking of contemporary cities*, 57-70. London: Routledge.
- Mould, O. (2014). Tactical urbanism: The new vernacular of the creative city. *Geography compass*, 8(8), 529-539. <https://doi.org/10.1111/gec3.12146>.
- Nelimarkka, M., Nonnecke, B., Krishnan, S., Aitumurto, T., Catterson, D., Crittenden, C., ... Goldberg, K. (2014). *Comparing Three Online Civic Engagement Platforms using the Spectrum of Public Participation*. University of California, Berkeley: Center for Information Technology Research in the Interest of Society (CITRIS), United States of America. Repéré à <https://escholarship.org/uc/item/0bz755bj>.
- Paquot, T. (2009). *L'espace public*. Paris : La Découverte.
- Proulx, S. (1994). Une lecture de l'œuvre de Michel de Certeau : l'invention du quotidien, paradigme de l'activité des usagers. *Communication. Information Médias Théories*, 15(2), 170-197. <https://doi.org/10.3406/comin.1994.1691>.
- Rérat, P., Haldimann, L., & Widmer, H. (2022). Cycling in the era of Covid-19: the effects of the pandemic and pop-up cycle lanes on cycling practices. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 15. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100677>.
- Rueda, S. (2019). Superblocks for the design of new cities and renovation of existing ones: Barcelona's case. In M. Nieuwenhuijsen, K. Haneen (éds), *Integrating human health into urban and transport planning. A framework*, 135-153. Cham : Springer.
- Sauter, D., & Huettenmoser, M. (2008). Liveable streets and social inclusion. *Urban Design International*, 13(2), 67-79. <https://doi.org/10.1057/udi.2008.15>.
- Schaller, S., & Modan, G. (2005). Contesting public space and citizenship: Implications for neighborhood business improvement districts. *Journal of Planning Education and Research*, 24(4), 394-407. <https://doi.org/10.1177/0739456X04270124>.
- Staricco, L., & Brovarone, E. V. (2022). Livable neighborhoods for sustainable cities: Insights from Barcelona. *Transportation Research Procedia*, 60, 354-361. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.046>.

Streule, M. (2020). Doing mobile ethnography: Grounded, situated and comparative. *Urban Studies*, 57(2), 421-438. <https://doi.org/10.1177/0042098018817418>.

Tribillion, J. F. (2009). *L'urbanisme* (3^e éd.). Paris : La Découverte.

Urbano, J. (2016). The Cerdà Plan for the Expansion of Barcelona: A Model for Modern City Planning. *Focus*, 12(1), 46-51. Repéré à <http://hdl.handle.net/20.500.12328/54>.

Webb, D. (2018). Tactical urbanism: Delineating a critical praxis. *Planning theory & practice*, 19(1), 58-73. <https://doi.org/10.1080/14649357.2017.1406130>.

Zografos, C., Klause, K. A., Connolly, J. J., & Anguelovski, I. (2020). The everyday politics of urban transformational adaptation: Struggles for authority and the Barcelona superblock project. *Cities*, 99. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102613>.

Documents officiels

Agentur für clevere Städte. (2014, 14 août). *Wem gehört die Stadt? Der Flächen Gerechtigkeits-Report*. https://www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg. (2020). *Neues miteinander in der Bergmanstrasse – Auswertung der Beteiligung August bis September 2019*.

LK Argus. (2016). *Begegnungszone Bergmannstraße - Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung*.

raumscripT. (2019). *Auswertung 1. Phase der Online-Beteiligung*.

raumscripT. (2019). *Testphase Zusammenfassung der zentralen Diskussionsfelder der „Öffentlichen Werkstatt zur Zukunft der Bergmannstraße“*.

raumscripT. (2020). *Testphase - Auswertung der Beteiligung August bis September 2019 Real-Labor I Perspektiv-Werkstätten I Online-Beteiligung*.

San Francisco Planning Department. (2020). *San Francisco Parklet Manual*. <http://groundplaysf.org/wp-content/uploads/San-Francisco-Parklet-Manual.pdf>.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. (s. d.). *Beteiligungskonzept "Begegnungszonen"*. Präsentation Powerpoint.

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. (2011). *Fußverkehrsstrategie für Berlin - Vorlage beim Abgeordnetenhaus*.

Articles de presse

Grünberg, K. (2022, 30 octobre). Verkehrswende in Berlin : Wem gehört die Straße?. *Die Zeit*. <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2022-10/verkehrswende-berlin-parkplaetze-graefekiez>.

Hofmann, L. (2019, 9 mai). Parklets in Berlin-Kreuzberg: Evaluation in der Bergmannstraße wird vorgezogen. *Tagesspiegel*. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/evaluation-in-der-bergmannstrasse-wird-vorgezogen-3123964.html>.

Nejezchleba, M. (2019, 20 mai). Begegnungszone Bergmannstraße kostet über eine Million Euro. *Berliner Morgenpost*. <https://www.morgenpost.de/bezirke/friedrichshain-kreuzberg/article218396759/Begegnungszone-Bergmannstrasse-kostet-ueber-eine-Million-Euro.html>.

Nejezchleba, M. (2019, 20 mai). Wie der Ärger in die Begegnungszone Bergmannstraße kam. *Berliner Morgenpost*. <https://www.morgenpost.de/bezirke/friedrichshain-kreuzberg/article218100283/Wie-der-Aerger-in-die-Begegnungszone-Bergmanstrasse-kam.html>.

Perdoni, S. (2019, 27 juin). Findlinge gegen Falschparker: Steinzeit in der Bergmannstraße. *Tagesspiegel*. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/steinzeit-in-der-bergmannstrasse-6138004.html>.

Prösser, C. (2019, 7 mai). Zoff um Begegnungszone in Kreuzberg: Schmidts ungebührliches Beharren. *taz*. <https://taz.de/Zoff-um-Begegnungszone-in-Kreuzberg/!5593522/>.

Scheid, L. (2021, 1 avril). Wenn Kieze die Autos verdrängen. *Die Zeit*. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-04/superblocks-berlin-barcelona-wohnviertel-verkehrswende-kiezblocks>.

Stromberg, J. (2014, 18 novembre). This brilliant illustration shows how much public space we've surrendered to cars. *Vox*. <https://www.vox.com/xpress/2014/11/18/7236471/cars-pedestrians-sidewalks-roads>.

Pages Web

Conseil municipal de Barcelone (s.d). Tactical urbanism in Barcelona. <https://www.barcelona.cat/urbanismetactic>. Repéré le 19 décembre 2022.

Portail de la ville de Berlin (2019, mai). Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin: Kiez-läufer. <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/bezirksticker/2019/park-und-kiezlaeufer-814273.php>. Repéré le 15 décembre 2022.

Portail de la ville de Berlin (2022, novembre). Spaziergänge & Touren : Streifzug durch den Bergmannkiez. <https://www.berlin.de/tourismus/touren/5175170-956960-bergmannkiez.html>. Repéré le 15 décembre 2022.

Portail de la ville de Berlin (s. d.). Parklet-Förderung : Kiez-parklets. <https://www.berlin.de/parklets/kiez-parklets/>. Repéré le 3 décembre 2022.

Annexe 1

Entretien avec Hr. Weisbrich: 13.12.2022 – 1h

[Hors enregistrement : salutations et courte présentation de l'étudiant et de sa recherche]

Jan Hamza: Könnten Sie sich kurz vorstellen?

Hr. Weisbrich: Ich bin hier Leiter Straße und Grünflächenamt. Kreuzberg, das ist eins der zwölf Bezirksämter, bekannt als Bezirk. Berlin, hat zwölf Bezirke, davon einer. Und wir sind über Straße und Grünflächenamt mit 170 Leuten [inintelligible] für 290.000 Leute, die hier im Bezirk wohnen. 210 Kilometer Straßenbahn, 380 Hektar Grünanlagen, 44.000 Straßenbäume. Das ist sozusagen das, was unser Verantwortungsbereich ist. Oder 24.000 Stadt Bäume insgesamt. Wir sind Straßenverkehrs Behörde, wir sind Straßenbau Behörde. Also wir ordnen an, aber wir planen und bauen auch. Und wir sind Grünanlagen Behörde. Wir sind für den gesamten öffentlichen Raum zuständig, bis auf die Hauptstraßen dort ordnet die Senatsverwaltung. Das ist eine Besonderheit in Berlin.

Jan Hamza: Was ist Ihre Rolle im Modellprojekt Bergmannstraße?

Hr. Weisbrich: Also meine Rolle ist. Na ja, also das Projekt Bergmannstraße ist schon ein besonderes Projekt, weil es so in dieser Art erst mal einmalig ist, sozusagen für uns als Amt eine Neuheit darstellt. Also bin ich zuständig für Leistungsfähigkeit, Organisation und Haushaltsführung, aber auch zuständig für inhaltlich neue Projekte also, zumindest ist das mein Verständnis als Amtsleiter. Es ist auch nicht immer selbstverständlich, aber in meinem Verständnis ist es so, dass ich als Leiter hier im Amt auch bestimmte moderne Projekte oder moderne Methoden vorleben muss. Und dann habe ich mich des Projektes Bergmannkiez sehr aktiv angenommen. Das hatte neben dem, dass wir hier neue Methoden ausprobiert haben, aber auch noch eine andere Bewandnis. Und zwar, dass es eine ausgewachsene politische Kontroverse über das sehr, sehr lange Beteiligungsverfahren gab. Das haben Sie sich auf der Homepage schon gesehen, der ist ja fast ein Jahrzehnt gelaufen. Das ganze Verfahren nach den vielen politischen Brüchen, auch in dem Prozess, weil der letzte Bruch ja im Jahr 2019, da war ich gerade wenige Monate hier im Amt und eigentlich war ich erst wenige Wochen im Amt, das war am 30. Januar 2019, da war ich genau vier Wochen im Amt. Da hat die Versammlung beschlossen, dass das die Testphase Bergmannstraße beendet ist. Ja, und das war der Punkt, wo ich verstanden habe, ich bin da als diese Schnittstelle zum politischen Betrieb hier im Bezirk und hier auch aus diesem Grund muss ich mich da jetzt offensichtlich besonders einbringen, weil wir mussten und das war zumindest mein Amt, mein

Anspruch, dieses Projekt irgendwie zum Erfolg bringen und können nicht einfach zehn Jahre Beteiligung dann sagen und dann ist es halt so! Also diese Verpflichtung, diese Verdamnis, wie man auch sagen würde zum Erfolg, die gab es dann aufgrund dieses politischen Bruches, die habe ich zutiefst empfunden. Damals war ich auch frisch da und habe dann auch gesagt, das packen wir es an, hätte auch sagen können Lassen wir liegen, hat die Politik beschlossen, hat die Politik abgeordnet. Es ist halt so, dann hätte ich das auch nicht machen müssen. Aber wir haben dann als Amt gesagt Nee, wir gehen bewusst sehr stark rein, weil wir auch den Grundansatz hier für richtig halten und die hohen Aufwendungen, die wir als Bezirk gemacht haben, jetzt am Ende, mit dem Ergebnis stehen müssen. Ja, genau.

Jan Hamza: Ja, also, wie sieht das Projekt jetzt? in einer Mitteilung wurde die Straße als Fußgängerzone dargestellt? aber das ist noch nicht der Fall

Hr. Weisbrich: Es gibt jetzt. Es gibt die Beschlüsse Beschlusslage aus dem Jahr 2020 und 2021 und ist die Bergmannstraße eine Fußgängerzone mit begleitendem Radweg werden sollen. Warum begleitende Radwege? Weil wir im Rahmen der Beteiligung festgestellt haben, dass durch diese Straße Zehntausende Fahrräder. Und bei der Menge kann man jetzt nicht einfach eine Fußgängerzone anordnen und sagen, auch Fahrradfahrer frei. Das würde nicht gehen, das würde ständige Konflikte mit sich bringen. Das haben wir gesagt. Es muss ein begleitender, engerer, aber ein begleitender sozusagen, der ist auch bewusst enger wegen Geschwindigkeit, Reduktion. Alles ist zum Schutz der Fußgänger da und deshalb soll er langsamer gefahren werden. Deshalb gibt es regelmäßige Bewegungsmöglichkeiten und deshalb ist der Radweg auch ein bisschen enger als Richtungsangabe. Das ist bewusst so, das ist jetzt nicht irgendwie, sondern das gibt auch viel Kritik deswegen. Aber insgesamt gibt es nicht so viel Kritik, es gibt nur eine Klage vor Gericht dagegen, dass es eigentlich für das Projekt von der Größenordnung, von der Wahrnehmung, die es hatte, eigentlich recht wenig. Aber wir sind eigentlich zufrieden, dass wir momentan das einfach so als Situation Status Quo haben. Gleichzeitig im Umfeld war auch immer klar Beruhigen wir den Verkehr weiter, damit es keine rein [*inintelligible*]. Wir haben ja Einbahnstraßen angeordnet, damit einfach nicht ausgewichen werden kann. Was jetzt noch fehlt, ist das Stück, dass wir eine Fußgängerzone machen als nächsten Schritt. Und wir reden immer in diesen Iterationen, also immer in diesen kleinteiligen Anpassungsmaßnahmen und machen schon mal was. Das, was als nächstes ansteht, ist, dass wir die Straße aus den sogenannten Hauptstraßen jetzt abmelden. Wenn wir das gemacht haben, dann sind wir in der Lage, diese Straßen zu sperren für den Durchgangsverkehr. Und dann das um den um die Markthalle würde dann ein Platz Situation entstehen und das wäre dann

auch wie Einbahnstraße geschaffen zur Bergmannstraße an der Stelle. Und dann wäre Bergmannstraße Fußgängerzone und die Idee ist die Marheinekeplatz als Stadtplatz zu entwickeln, den Platz vor der Halle ebenso und dann die Bergmannstraße weiterführen. Das würde also ein großer Stadtplatz, das wäre der echte Kern des Superblocks Bergmannkiez, und das wäre dann das, was wir schaffen wollen. Dafür die flankierenden Maßnahmen der Einbahnstraßen. Das haben wir im Vorfeld gemacht und es ist eine Zwischenphase, weil wir, um das tun zu können, ein Verkehrs Gutachten anfertigen müssen. Deutschland hat ja ein sehr strenges Verkehrs Ordnungsrecht, die Straßenverkehrsordnung, und die schreibt uns eben vor, dass wir die verkehrlichen Auswirkungen untersuchen müssen und dies nur dann machen dürfen, so eine Hauptstraße sperren, wenn diese Maßnahme keine oder nur unverhältnismäßig oder verhältnismäßig geringe Auswirkungen auf andere Situationen in anderen Straßen hat. Was schreibt uns die Straßenverkehrsordnung vor? Kann man sich vorstellen, dass das schwer zu belegen ist? Wir operieren mit etwas moderneren Verkehrs Untersuchung Annahmen, indem wir nicht die Rein Verlagerung Effekte betrachten. Also die 12.000 Autos, die derzeit durch die Bergmannstraße und Zossener strasse durch diese Straße fahren, die fahren dann über den Mehringdamm, sondern wir sagen, es gibt ja auch Leute, die sagen, wenn ich diese Wege nicht mehr habe, steige ich vielleicht auf andere Verkehrsträger um. Also Verkehrsfluss wird häufig in der Verkehrs Diagnostik, in der Verkehrsplanung betrachtet wie ein Wasserstrom. Aber Verkehr ist nicht Wasser, sondern Verkehr sind Menschen, die in Fahrzeugen oder auf Fahrzeugen sitzen oder zu Fuß gehen. Und diese treffen ihre alltäglichen Entscheidungen. Und wenn ich bestimmte Verkehrssysteme unbequemer mache wie das Auto, dann hat das Auswirkungen auf deren Verkehrsverhalten. Das heißt, wir sind auch immer soziologisch psychologisch unterwegs und nicht rein technisch. Und diese modernere Art von Gutachten, das wollen wir, das machen wir derzeit, das wird es in den nächsten Wochen hoffentlich dann kommen und uns hoffentlich die Machbarkeit zeigen. Und dann können wir nächsten Schritt umsetzen. Warum haben wir den ersten Schritt getan? Weil wir wissen, dass das alles lange dauert. Und weil wir immer so viel machen, wie man schon umsetzen kann. Das ist genau die taktische. Ja, das ist genau der Punkt. Als nächstes steht dann der Umbau an und darf. Der wird einfach, wenn wir diesen gesamten Bereich nach einiger Platz zulassen, Bergmannstraße, wenn wir den umbauen wollen. Wir wollen das ja sehr modern machen. Plan Ebene, Ausbau in siedelte Bereiche, neue Bäume, Pflanzen, Wasserspiele sozusagen gute Aufenthaltsqualität, gerade auch Hitze im Sommer Element Wasser und so sehr aufwendige Planung, die wir vorhaben, die auch entsprechendes Freiraum Konzept noch benötigt. Wir wissen, dass ist einfach. Wir haben es geschafft mit um die 12 Millionen Kosten würde vor der Inflation sukzessive

teurer und wir wissen auch, dass diese Gelder ad hoc nicht vorhanden sind. Also der nächste Schritt, ein dauerhaftes Umbauen. Das ist ja eine Grundfrage der Infrastruktur. Der wird einfach noch mal lange auf sich warten lassen, bis wir das Geld haben. Und gleichzeitig haben wir aber auf dem Weg dahin schon eine Idee, wie wir es machen wollen. Und wir haben Beteiligungsprozess gemacht. Jetzt kommen wir zu der Kernfrage: Warum wollen wir taktischen Urbanismus machen? Aus zwei Gründen: Der eine ist, wenn wir umfangreich beteiligen, so wie in der Bergmannstraße, dann wäre es aus der Erwartungshaltung, die wir damit wecken, ja fahrlässig. Wenn wir da einfach sagen, wir haben eine Beteiligung, wir hatten Ergebnisse aus dem Bericht, Geld haben wir nicht so, und das ist ja häufig so und dann würden wir ewig warten und irgendwann würden wir anfangen, irgendwas umzusetzen, wenn Geld da ist. Jahre später würde sagen das warum macht sie das? Ja, wir haben eine Beteiligung. Dann kann sich schon kaum jemand erinnern. In der Bergmannstraße ist ja so, dass das Verfahren seit 2012 ging. Da gibt es jetzt viele Leute, die sich gar nicht mehr an die Anfänge erinnern können. Die auch gar nicht dabei waren, nachweise ich mir. Ich bin Amtsleiter seit 2019. Ich weiß auch nicht, was in der Vergangenheit 2012 passiert ist. Das heißt, die die Erwartungshaltung in Beteiligungsverfahren ist wichtig und es ist wichtig, dass zwischen einem Ergebnis eines Beteiligungsverfahrens und zumindest einer teilweisen Umsetzung ein verantwortlich kurzer Zeitraum ist. Und der sollte kurzgehalten werden. Und wenn wir eben sagen, wir schaffen es mit dem richtigen Umbau erst viel später, dann muss man überlegen, welche Teilschritte man machen kann. Der zweite Grund ist, warum wir das machen, ist, dass wir der festen Überzeugung sind, dass wir damit eine auch als gefährlich, was Unfälle anbelangt, in der Bergmannstraße erkannt, die Situation verbessern. Das heißt auch hier zu sagen Wir warten, bis wir das ganze Geld haben und eine Untersuchung fertig sind und wir lassen dann die Teilschritte aus. Würde uns der Frage aussetzen Ihr wisst, was zu tun ist. Ich habe sogar beteiligt. Ihr könnt es jetzt machen. Warum macht ihr nicht so viel, wie ihr jetzt rechtlich finanziell könnt? Und das ist die Frage, die wir mit dem aktuellen Status Quo beantwortet haben. Wir tun so viel wie wir mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen, finanziell und personell und in der bestehenden rechtlichen Situation. Das ist die Frage des Gutachtens, was noch nicht vorliegt, jetzt umsetzen zu können. Das ist eigentlich die taktische Variante, aus zwei Gründen, verantwortlich kurzer Zeitraum zum Beteiligungsergebnis Erwartungshaltung und Erwartungsmanagement. Das zweite ist Sicherheit dadurch schaffen, dass man die Situation sukzessive sicherer macht.

Jan Hamza: Nicht genug Geld, nicht genug Personal, deshalb gibt es jetzt kleine taktische Interventionen?

Hr. Weisbrich: Genau. Nicht genug Geld, nicht genug Ressourcen. Und da war die Frage Wir haben eine Verantwortung, Situationen sicherer zu machen. Es ist fahrlässig, etwas das, was man schon tun kann, nicht zu tun, weil man sagt, wir warten solange, bis wir alles machen.

Jan Hamza: Okay, dann gibt es jetzt noch ein weiteres Beteiligungsprozess?

Hr. Weisbrich: Nein, alles muss irgendwann abgeschlossen werden.

Jan Hamza: Das Wort "Begegnungszone" wird in offiziellen Mitteilungen nicht mehr verwendet. Es wurde von Modellprojekt Begegnungszone zu Modellprojekt Bergmannkiez zu Verkehrsberuhigung geändert. Wurden die ursprünglichen Ambitionen nach unten korrigiert?

Hr. Weisbrich: Na ja, also das ist die Frage, was man als Ambitionen sieht. Also, wir haben uns am Ende nicht für ein Mischverkehrskonzept entschieden.

Jan Hamza: Weil es hat auch viele Kontroverse gab?

Hr. Weisbrich: Das Beteiligungsergebnis hat sehr klar gesagt, wir wollen kein Mischverkehrskonzept. Warum hat es das gezeigt? Weil die Leute, die sagen, wir wollen eine Fußgängerzone haben, die eine Sache nicht viel weniger haben, gesagt, wir wollen aber, dass der Radverkehr bleibt, ja, und haben gesagt, also Fußgängerzone und Radverkehr. Und die Leute haben gesagt, weniger Autos. Das ergibt sich logischerweise aus den ersten beiden Dingen wie in der Fußgängerzone mit Autos, keine Fußgängerzonen, Fußgängerzonen, Radverkehr zusammen stellt sich die Frage: Wo soll da überhaupt noch Autoverkehr stattfinden? Eben nur zu bestimmten Zeiten, was Lieferzeiten anbelangt, ansonsten gar nicht mehr. Also das heißt die Antwort: Wir machen jetzt damit Schluss! Also dann muss jetzt Autoverkehr rausgenommen werden. Das ist dann schon die Antwort und das ist dann aber eben dann mit Radverkehr drinnen. Alles keine Mischverkehr, Systeme, Autos sind raus, Fußgängerzone, Fußgänger und Radfahrer werden nicht zusammen auf eine Fläche geführt, sondern getrennt. Ja, weil die Leute gesagt haben, wir wollen keine Konflikte zwischen Fuß und Rad. Eine andere Art der Mitteilung, die hätte man auch. Man könnte sagen, wir machen eine Begegnungszone, die ist beschlossen. Und ihr dürft jetzt auch sagen, was ihr dabei zu beachten hat. Und das Ergebnis war keine Begegnungszone, aber eben auch keine normale Straße mit Autoverkehr.

Jan Hamza: Eigentlich mehr Ambition, also mehr für Fußgänger als Mischnützung?

Hr. Weisbrich: Auf eine Art, könnte man sagen. Ist mal eine schöne Idee [*die Begegnungszone/Mischnützungszone*], aber in der total chaotischen Verkehrssituation von Berlin, in dem hohen Druck, den hier die Autos auch in den öffentlichen Raum bringen, ist das unrealistisch. Wir leben eben hier nicht in einer Gegend, wo wenig Autos sind. Ich sage jetzt nicht auf dem Land, auf dem Land sind ja meistens mehr Autos als in der Stadt. Pro Kopf zumindest. Ja. Aber wir sind hier nicht in einer Idylle. Und die Frage Die acht Autos, die wir haben, was machen die? Sondern wir sind einfach riesen im Druck an und KFZ im öffentlichen Raum und daher zu sagen, man hat so eine schicke Begegnungszone, das funktioniert nicht. Und das ist auch ein wenig Ergebnis der Testphase, die man 2018 gemacht hat, dass eigentlich das Konzept nicht aufgeht, weil man hat gesagt, wir wollen diese Testphase an und die Testphase bestand darin, dass man im Wesentlichen die Kreuzung sicherer, wie man sie auch geplant hat, da gesagt, wir dürfen kein Auto mehr tragen. Man hat ansonsten Tempo 20 angeordnet, auch gut, aber man hat dann weiterhin nichts relevantes getan, um tatsächlich die Situation wirklich zu entspannen, weil die Idee immer die Begegnungszone war. Man hat dann nämlich gesagt So, und jetzt, um den Fuß und Radverkehr zu fördern, heben wir so ein bisschen den Charakter der typischen Straße auf. Das waren diese grünen Punkte, die man auf die wir auf die Straße gemalt haben. Und man kann man im öffentlichen Raum auch irgendwo sitzen. Das waren die Parklets. Am Ende blieb es aber bei der Park, weil es wie beim Durchgangsverkehr von Autos und bei diesem hohen Druck und Chaos, dass Autos auch zwei, drei parke und diese ganzen unregelmäßigen Situationen. Und die Leute haben gesagt, warum soll ich mich in einem Abgas, in eine Abgas Wolke setzen in so einem Parklet? Das ist ja gar keine entspannte Situation. Das heißt, die Testphase war auch nicht vollständig, weil man einfach dieser dieser in diese Situation fahren eine entspannte Begegnungszone war, auch ein Paulus durchfahren gar nicht zur Realität passt. Sozusagen, muss man einfach sagen. Und da war die Antwort: Nein. Solange die Zulassungszahlen von Autos so hoch sind, solange der Druck des KFZ auf den öffentlichen Raum so groß ist, muss man eigentlich klarere Antworten geben als solche an sich schön gedachten Konzepte. Alle kommen miteinander klar, verständigen sich per Handzeichen, wie sie miteinander im Verkehr, sich sozusagen im Konflikt begegnen. Aber das passt eben nicht zu Berlin und nicht zur aktuellen Situation.

Jan Hamza: Ja, es macht Sinn.

Hr. Weisbrich: Also eine Begegnungszone passt nicht in Situationen, die einen starken Regelungsbedarf haben, eine passende Situation, wo man sagt, man kann es ja auch entspannter regeln. Aber wir haben vor Ort massive Falschparker Situation, die Leute parken, wo sie wollen und wie wollen sie dann und machen, wenn die Leute alle

zupacken? Ja, wir haben ja 2019. Als ich hier war, habe ich dann gegen Falschparker diese Steine, also die Findlinge, eingesetzt. Ich habe da auf bestimmte Plätze so ausparken, habe ich Findlinge setzen lassen. Es gab ein riesen Aufschrei, was das sein soll usw aber es war sehr effizient, weil wir haben damit bestimmte Flächen, die wir frei von Autos halten, sind einfach frei von Autos gehalten und sagen das war eine Notwehr, weil die Polizei Ordnungsamt kommt nicht hinterher. Es war ein bisschen provokant, war auch so gemeint oder so, es war auch, aber es war unser erster als Verwaltung auch gleichzeitig unser erster Schritt, wie wir in diesem sehr festgefahrenen Kontext der Bergmannstraße weitergehen können, was uns trauen können. Es ist kontrovers, es ist immer kontrovers. Aber wir müssen auch mutig sein. Ich sage immer Verkehrsplanung ist Konflikt, Planung, also die Planung von Konflikten neben dem technischen Plan. Das ist immer auch die Planung eines mit absoluter Sicherheit kommenden Konfliktes Verkehrsplanung. Wenn man einen Raum verändert, dann geht es darum, dass es Gewinner und Verlierer gibt. Ja, das ist einfach so und der Verlierer wird in diesen Zeiten der Klimakrise und der der Verkehrssicherheit gefährdenden Situation immer heißen Das Auto muss abgeben, und zwar Fläche. Man muss immer die Leute sagen Das will ich aber nicht. Und das ist eines sehenden Auges in der Bergmannstraße ist genauso wie ein Konflikt, und der muss ebenso geplant werden. Und das tun wir, indem wir taktische Elemente verwenden.

Jan Hamza: Eigentlich habe ich sehr wenig über Taktik auf die Webseite, also nirgendwo gesehen oder gelesen. Auch wenn es ganz viele taktische Elemente gibt. Die Idee ist taktisch, aber es ist nicht so als Kommunikation, oder?

Hr. Weisbrich: Also ja, der Begriff ist ein bisschen gewöhnungsbedürftig. Also, das ist eine interessante Frage. Wir haben immer davon gesprochen, dass wir schrittweise vorgehen. Das schrittweise Vorgehen ist ja Tactical urbanism, und es gibt, glaube ich, zwei, drei Gründe. Der eine Grund wäre, dass, wenn wir es einfach beschreiben, sagen, wir sind schrittweise, iterativ und inkrementelle, also mit kleinen Schritten und mit probe Schritten unterwegs. Dann beschreiben wir eine agile Vorgehensweise, haben wir mal gesagt. Also habe ich auch eher in öffentlichen Ansprachen gesagt, dass sich auf unseren Homepages, was wir sagen, was wir gelernt haben, ist, dass wir schrittweise vorgehen. Und das ist taktisch eine zweite Erklärung, warum wir das nicht verwenden. Es ist wirklich interessant, dass, weil ich sag das auch öffentlich nicht. Es ist, wenn ich mir etwas intellektueller sprechen ist, es tactical urbanism. Der zweite Schritt ist vielleicht, dass es ein englischer Begriff ist und wir ihn hier in Deutschland immer noch auf die Formate immer sehr deutsch führen. Ja, das ist so eine zweite Überlegung. Die dritte Überlegung ist: Es fällt mir bei dem Wort immer wieder auf, warum ich etwas nicht

verwende, ist. Das ist gewöhnungsbedürftig in dem Kontext von Beteiligung ist, weil taktisch ist nun eigentlich etwas, was man eher sozusagen mit ... Also es gibt eine taktische und strategische Ebene, es beschreibt eigentlich eher Maßnahmen, die man im Rahmen von Kriegsführung sozusagen. Und es stimmt, es stimmt ja auch ein bisschen, wir sind ja in einer. Ich habe gesagt, in einer Konfliktlage. Wir sind eigentlich wie gesagt kriegerisch, aber wir sind schon in einem Konflikt Kontext unterwegs. Und wenn wir das sagen, dann machen wir das sehr kenntlich. Wenn wir sagen, schrittweise beschreiben wir etwas, das wir klug und Stück für Stück vorgehen. Und dieses Taktische ist ja immer so. Wir sind so eine Einheit im feindlichen Land. Ja, zumindest kann man uns das gegenfragen. Sage ich mal also, indem wir schrittweise sagen Ich sage, machen wir es sowohl was den Anglizismus anbelangt als auch was die Möglichkeit des feindlichen Fragments anbelangt, etwas schwerer. Wir sagen die schrittweise vorher schon so gewesen. Und es ist interessant, dass Sie fragen. Ich habe das nie so reflektiert.

Jan Hamza: Wie unterscheiden Sie die Begriffe Taktik und Strategien von dem Projekt?

Hr. Weisbrich: Das ist also an der Stelle sage ich immer, wir brauchen beides. Also man kann sagen, dass Mobilität das beschreibt, zumindest in Ansätzen eine strategische Ebene, wie wir nach Berlin zum Beispiel Radwege ausbauen wollen. Und es beschreibt auch gar nicht, mit welcher Methode wir es machen wollen und dass wir zum Beispiel pop-up Radwege gebaut haben, für die wir ja auch als die man auch als taktische Maßnahme sehen muss. Ich habe, seit ich hier anfang, habe ich erst über den Kottbusser Damm irgendwann mal einen Radweg anlegen müssen. Und da haben wir gesagt Ja, wir müssen einen Beteiligungsverfahren durchführen. Ja, dann habe ich damals gesagt Das muss aber sehr kurz sein, weil wir können das gar nicht schaffen, sie umfangreich machen. Also wir hatten schon so Vorüberlegungen und da haben wir einfach die Möglichkeit Fenster genutzt, in der Pandemie, und haben gesagt, wir ziehen es einfach durch. Das haben wir viele Kommunen gemacht und das haben wir auch getan. Wir waren die ersten in Europa. Und wir haben das, wenn ich sage, Notwehr. Da meine ich damit, dass wir ja als Verwaltung eingezwängt sind zwischen einem wachsenden Bedarf, sage politisch, aber auch von Zivilgesellschaft, Verkehrssicherheit, Situation, lebenswerte Städte als Fragezeichen, Klimawandel, Notwendigkeit von Anpassungsmaßnahmen, also der Druck auf den öffentlichen Raum steigt immer mehr. Auch die Anforderung, so dass dieser Raum zu transformieren ist, steigt immer mehr. Und die Verwaltungen sind aber eigentlich nicht so beschaffen, dass sie das umsetzen können. Also zumindest nicht in Deutschland. Ja, das kann ich sagen, weil wir sind unterwegs auf ein Niveau, wo wir gerade mal die Bestandserhaltung, also wir können

eigentlich diese ganzen Neubauprojekte, die von uns verlangen, eigentlich nur schwer umsetzen. Ich bin jemand, der bewusst das Amt angestrebt als Amtsleiter, weil ich etwas verändern möchte. Und ich sehe selbst, wie wenig Leuten ich das tun kann und wie wenig wir auch Methodenkompetenz haben, bestimmte Dinge zu tun. Und deshalb ich habe es gesagt, ich bin da. Ich sehe mich auch in der Verantwortung, bestimmte neue Dinge auszuprobieren. Deshalb waren die pop-up Radwege, aber auch der Bergmannstraße Notwehr Reaktion. Wir sagen okay, wir haben eine riesige Erwartungshaltung politisch in der Zivilgesellschaft. Wir haben viel zu wenig Leute und viel zu wenig Budget, um das umzusetzen. Und da müssen wir trotzdem was tun. Taktische Maßnahmen ist die Ebene von Maßnahmen, die man auch ergreifen kann. Ja, da ist übrigens ein Zitat, nicht wörtlich, aber inhaltlich habe ich es letzte Woche von Philipp Villeneuve gehört, dass der Vizebürgermeister von Gent hat genau das gesagt. Er hat gesagt, als er antrat Juni 2014, glaube ich, hat er wenig Zeit. Er wusste, dass er vier Jahre hat, wenig Geld, wenig Leute. Und er hat sich dann Gent ist ja bekannt dafür, dass die in sehr kurzer Zeit den gesamten Innenstadtbereich als Super Block definiert haben. Also unterschiedliche Blocks. Ja, mehrere. Und hat gesagt, ich mache das nur mit Einbahnstraßen mit Poller und hat dann damit erreicht, dass innerhalb kürzester Zeit der Modal schift sich geändert hat.

Jan Hamza: Am Anfang war das Projekt Teil der Fußverkehrstrategie. Es gab also, ich habe gelesen, es sollte drei Modellprojekte geben. Es gibt auch ein anderer Modellprojekt in Maßenstraße. Ja, wie sieht es dort aus?

Hr. Weisbrich: Da ist ein relativ breiter Bereich geschaffen worden, wo man sitzen kann und der Rest fehlt auf einer Fahrbahn daneben. Ich finde unser Ansatz besser. Ich meine also, auch da ist es am Ende keine, keine echte Begegnungszone worden, aber eine Art Mischverkehr als Konzept ist einfach nur nicht mit dem nächsten Schritt, dass es am Ende eine Fußgängerzone bleiben soll, sondern eine Straße, die an ein Aufenthaltsrecht verengt ist zugunsten des Aufenthalts. Und das ist jetzt, man könnte sagen, es ist so ähnlich, wie es ja doch ist, vielleicht ein bisschen so ähnlich wie aktuell, was wir jetzt als Status quo haben bei der Straße, weil es ja noch keine Fußgängerzone ja, nur wir haben ja das Ziel, dass es bei uns ja der eine Zwischenschritt ist.

Jan Hamza: Aber man weiß noch nicht, wann die nächsten Schritte für die Bergmannstraße umgesetzt werden?

Hr. Weisbrich: Wir werden nächstes Jahr entscheiden können, wann wir es umsetzen müssen. Es hängt dann auch davon ab, wie dann... Das ist ja das nächste. Wir haben hier neben unserem Plan Prozessen, die immer noch sehr lange dauern, auch das

Bergmanstrasse, das dauert alles ewig. Wir haben auch politische Prozesse und da gibt es ja auch immer wieder die Frage: Gewinnt man mit Verkehrs Maßnahmen Wahlen? Oder verliert man? Es gibt immer die Angst, dass man Wahlen damit verliert? Offensichtlich. Es ist einfach so, man muss halt immer damit klarkommen, dass es Ärger gibt. Ja, es gibt immer Ärger.

Jan Hamza: Auch generell Stadtplanung, vielleicht noch mehr mit Verkehrsplanung ?

Hr. Weisbrich: Verkehr ist es noch extremer, weil beim Verkehr haben wir alle. Bei Stadtplanung haben sie vielleicht im Hochbau Bereich, da haben sie ja nicht die Betroffenheit. Bei allen Menschen ist es egal, die haben gar keinen Blick dafür.

Jan Hamza: Aber die Straßen benutzen alle.

Hr. Weisbrich: Alle! Also 1 % oder anderthalb Prozent der Bevölkerung sind schwerst eingeschränkt. Die benutzen den öffentlichen Raum nicht, aber es sind nur 1,5 %. 99 Komma oder 98,5 % benutzen den öffentlichen Raum jeden Tag oder fast jeden Tag und sind darauf angewiesen, wie er beschaffen ist. Und deshalb hat es diese extrem hohe Betroffenheit bei allen. Und deshalb haben sich auch manche zum Ärger aber auch um den Erfolg. Und der Erfolg stellt sich, indem Maßnahmen eindeutig sind und nicht zu Kompromiss, sozusagen nicht zu viel gleichzeitig gedacht. Die Begegnungszone, so gesehen, ist für meine Begriffe ähnlich wie der verkehrsberuhigte Bereich. Im deutschen Verkehrsrecht gibt es einen verkehrsberuhigten Bereich. Der sieht auch vor, dass es eigentlich keinen Unterschied mehr gibt, ist eigentlich eine Begegnungszone, es soll kein Unterschied geben mehr zwischen Gehweg, Park Bereich und Fahrbahn, das heißt ausgebaut werden und man darf dort sich überall aufhalten. Es ist eigentlich aber auch nicht so, es ist eigentlich eine Art von Begegnungszone. Das heißt bei uns verkehrsberuhigte Bereich. Da darf nur Schrittgeschwindigkeit fahren und es gibt keine Schilder. Es ist eigentlich open space und das funktioniert nicht so richtig, weil man gar nicht alles ausgebaut hat und das ist eigentlich ähnlich wie in der Bergmannstraße. Man behauptet etwas, was weder baulich noch vom Verhalten der Leute herangenommen wird. Also ich sage Begegnungszonen erwarten, dass alle jetzt auf einmal ganz nett zueinander sind. Aber ich hab eigentlich nichts verändert. Die Straßen sind die gleichen, Leute sind die gleichen. Der Druck des Autos ist der gleiche. Das heißt, das ist eine schöne Idee, aber sie passt nicht zur Wirklichkeit.

Jan Hamza: Fahren eigentlich leute durch das Bergmannstraße, ausser Anlieger, noch ?

Hr. Weisbrich: Einige fahren durch, aber es ist wirklich nicht sehr bequem, weil es gibt ja die ja, die Schwellen auch. Es gibt eigentlich keine Parkplätze.

Jan Hamza: Aber als nächste Schritt auch für Anlieger gesperrt, außer für Lieferungen ?

Hr. Weisbrich: Ja genau. Der nächste Schritt ist eine Fußgängerzone, wo dann zwischen sechs und elf angeliefert werden darf. Wir haben es ja an dieser Stelle ganz praktisch gelöst. Jetzt haben wir es als Einbahnstraße gemacht, dass wir wollen, dass dann Wir haben ja kein Poller mehr auf beiden Seiten, sondern nur auf einer Seite. Und das heißt, ich kann immer rausfahren.

Jan Hamza: War die Gentrifizierung auch ein Thema oder ein Problem in der Bergmannstraße ?

Hr. Weisbrich: Also es gibt ja immer die Logik. Es gibt zwei Logik, mein Argument bzw erste die Feststellung: Es stimmt. Natürlich, Verkehrsberuhigung gentrifiziert ein Stück weit. Nur es kann keine Antwort sein, dass wir es nicht tun. Also es ist so, ja. Ja, natürlich. Die, die auch für die Auflösung des öffentlichen Raumes hat Auswirkungen darauf, ob man da gerne lebt und aussuchen darf, ob die Mieten steigen. Natürlich gibt es da eine Verbindung sozusagen. Ich sage mal was, wenn, wenn wir das tun, wir sozusagen die Beschaffenheit des öffentlichen Raumes als das Instrument gegen die Gentrifizierung sehen würden, wenn es ein ganz einfaches Mittel, wie wir es mit der Gentrifizierung beenden können: Wir rufen bei der BSR an (die Berliner Straßenreinigung) und sagen ihnen: Macht euren Job, bitte in Brandenburg und nicht mehr in Berlin, haut ab! Dann haben wir hier innerhalb kürzester Zeit überall riesige Müllberge und alle sagen ich will nicht mehr hier wohnen. Ich mache es bewusst sehr provokant, um deutlich zu machen: Das ist doch keine Lösung. Ein schlechter Stillstand der öffentliche Raum kann doch nicht ein Planungsziel sein. Die Antwort muss sein zweierlei. Bei Gentrifizierung. Und so ist es auch hier. Erstens, Ich muss das überall tun. Es muss überall gemacht werden. Und ich muss sehen, dass ich nicht nur den Bergmannkiez, wir nutzen es jetzt als Modellprojekt. Man kann sich auch überlegen, warum man da angefangen hat. Das ist bestimmt nicht der Kiez, der es am meisten nötig hätte, sondern hier die südliche Friedrichstraße zum Beispiel. Das ist eine sozial prekäre Gegend, wo arme Leute wohnen. Ja, die brauchen öffentlichen Raum viel mehr, weil die die in der Bergmannstraße wohnen können, mit ihrem Auto schicken, ihre brandenburgischen Zweitwohnsitz fahren und dort die Natur genießen sozusagen. Aber die Leute hier im [inintelligible] rumliegen wie in Hochhäusern, die brauchen den öffentlichen Raum viel dringender. Da müssen wir hier anfangen. Wir müssen da auch, das ist ja das, was wir

gelernt haben, dort anwenden ist notwendig. Die Leute dort haben noch viel weniger Verständnis dafür, weil die ganz anderen Probleme haben. Aber egal, ist noch eine andere Frage. Das ist die erste Antwort. Die erste Antwort ist Wir müssen es überall tun. Und dann haben wir auch kein Problem, weil wir es überall machen. Das dauert aber noch. Die zweite Antwort ist: Wir können nicht in einem Sektor, der eine ganz anders Politikfeld meint, die Probleme des anderen Sektoren lösen. Also wir können nicht mit Mitteln der Verkehrsplanung in der öffentlichen Gestaltung das Thema der zu hohen Mieten in Berlin angehen. Das ist also das zweite, ja.

Jan Hamza: Aber war es eigentlich eine Sache, die die Leute im Beteiligungsprozess gesagt haben, oder war es nicht so geäußert?

Hr. Weisbrich: Das hatten wir im Bergmannkiez nicht so viel. Was ich ganz am Anfang sagte Es interessiert eigentlich keinen, weil alle wissen, dass der Bergmannkiez eher schon gentrifiziert ist. Wir werden ja im Rahmen der Verkehrsplanung auch die und andere Stadtteile angehen und da wird das massiv der Fall sein, aber nicht im Bergmannkiez. Ich kann Ihnen da zum Beispiel nennen, ich war genau deswegen grad zwei Wochen in Brüssel noch im Verwaltungsausschuss in der Region Brüssel und es war sehr interessant, die Kollegen setzen dort sich um, also den guten Plan, den so haben wir es für die gesamte Region Brüssel genannt und die sind bewusst zu Anfang in prekäre Gebiete gegangen, mit einer schlechten Sozialstruktur, mit armen Leuten zuzusagen. Und die Erfahrung da war, dass sie extrem hohen Widerstand bekamen. Genau mit dem Argument der Gentrifizierung, also mit dem Argument, dass es nicht Was soll das? Die Leute haben es gar nicht verstanden. Wir haben diese Debatten auch in Berlin, aber wir haben noch nicht so ernsthaft begonnen, Verkehrsberuhigung so umzusetzen. Flächen haben wir jetzt an einem Punkt begonnen haben. Wenn wir das Flächen auch umsetzen, werden wir massive Kontroversen haben. Und das wird wieder genau das Ergebnis der Gentrifizierung wird immer wieder kommen. Und die Antworten, die habe ich ja schon genannt, die werden immer gleich sein, die werden sagen macht Mietendeckel oder was auch immer. Und wir, wir setzen auch bewusst, dass wir auch sagen, wir haben ein Konzept zur Verkehrsberuhigung und das heißt bei uns flächendeckende Verkehrsberuhigung. Wir sagen ja, wir gehen nicht mehr über einzelne Kiez Blocks oder Super Blocks, sondern wir sagen, es muss für den gesamten Bezirk gelten, ist genau das, was ich sage, alles. Das ist unsere konzeptionelle Antwort. Ja, wir können jetzt nicht anfangen, überall da oder dort, wo sich mit Historie, Initiative oder machen wir was, so wie es der Bergmannstraße angefangen und die Bergmannstraße war so gesehen ein unlogisch so, weil wir haben etwas getan, was wir eigentlich nicht mehr für richtig erachten. Ja, das wir bestimmt mit bestimmten Inseln anfangen sollen.

Wir müssen jetzt konzeptionell denken an der Stelle übrigens, wir waren schon bei dem intellektuellen Vergleich zwischen Taktik und Strategie. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir bei Infrastrukturmaßnahmen, Rad, Fußwege, Infrastruktur vielleicht noch mehr taktisch vorgehen können müssen. Da wissen wir in etwa, wo wo die Radwege angelegt sind, also auch natürlich bauen. Wir brauchen immer einen strategischen Überbau, aber da dort ist das Element der Taktik noch mal noch wichtiger, weil Verkehrsberuhigung zu fragen, angefangen beim Argument der Gentrifizierung, aber auch bei anderen Fragen. Auch da müssen wir da betrachten über die gesamte Fläche. Das heißt, wir müssen bei Verkehrsberuhigung, wie wir individuelle Cities schaffen und Ähnliches, müssen wir immer ein Konzept haben und können das Konzept dann taktische Maßnahmen einpassen. Es braucht immer das Konzept, weil wenn wir das nicht haben, dann verfallen sie, dann sprechen die Maßnahmen nicht sogar, dann sind sie nicht deckungsgleich. Dann fangen wir an in irgendeinem Kiez, wie der Bergmannkiez, das ist eigentlich ein unlogischer Fall. Wir haben in einem sehr schönen Kiez angefangen, eigentlich müssten wir mit einem hässlichen anfangen. Wir müssen es konzeptionell erwägen und dann taktisch vorgehen. Aber von ihm lernen wir sehr viel für die Zukunft von Nutzen wir die Erkenntnisse.

Jan Hamza Ja und es heißt auch Modellprojekt. Also die Idee ist, dass man dann weitermacht in andere Stadtteile.

Hr. Weisbrich: Also die Lernens nutzen, Verkehrssünder, so habe ich gesagt. Besondere Verkehrsuntersuchung, schrittweise vorgehen. Die konkrete Gestaltung ausprobieren. Trennverkehr ist auch eine Lösung. Da sind so alle so Wir haben ganz viele Learnings aus dem Prozess, von denen wir zehren und die uns für andere Prozesse helfen. Also ich sage mal so, also ich bin froh darüber, dass wir den Bergmannkiez haben, auch wenn der Prozess viel zu lange dauerte, wenn er eigentlich für sich genommen furchtbar ist und eigentlich fast ein schlechtes Beispiel. Aber man kann sich nicht immer die Beispiele aussuchen, an dem man trotzdem bestehen muss, an die man erfolgreich sein muss. Das ist häufig politische Kontroverse. Wir als Amt sind ja auch nicht frei. Unsere Entscheidungen, auch unsere politische Ebene ist nicht frei. Die Entscheidung manchmal gibt es Kampagnen, Prozesse wie den Bergmannkiez der erst langsam auf Senats Ebene beschlossen wurden. Dann hat man gesagt ja gut, dann machen wir es halt, da muss man das Beste draus machen. Wir nehmen das Beste draus ist, dass wir sagen, wir würden es an dieser Stelle nicht noch mal machen. Also an dieser Stelle schon gar keinen 10-jährigen Prozess. Aber wir nutzen das jetzt als Modell, das wir haben. Wir formen es so, dass wir das Beste für uns rauskriegen, nämlich Modellprojekt für anderes. Und dafür ist es super. Ja, man kann am Ende sich immer

trefflich darüber streiten. Ist die Kontroverse der ganzen Zeit: Ja der Bergmannkiez und das ist doch gar nicht da am nötigsten. Das stimmt, aber das ist ja nicht meine Entscheidung gewesen vor meiner Zeit. Und jetzt lasst uns mal machen. Und genau das als Modellprojekt muss das sein. Dann logischerweise dazu. Weil Kommunalpolitik besteht immer darin, dass man teilweise Dinge mit Priorisierung zur falschen Zeit tut, sozusagen. Das ist immer ein Teil von Kommunalpolitik. Man muss da pragmatisch sein.

Jan Hamza: Ist es eine Besonderheit von Kreuzberg oder ist es jetzt generell in Berlin, dass die Projekte viel mehr mit Beteiligung zu tun haben?

Hr. Weisbrich: Ja, es ist eine Besonderheit von Kreuzberg, es ist ein Stück weit Folklore. Es ist negativ, aber positiv kann man sagen. Es ist gehört zur Geschichte von Kreuzberg dazu. Hier ist ein Stadtteil wie viele Stadtteile, in dem die autogerechte Stadt im wahrsten Sinn des Wortes mit dem Vorschlaghammer eingehämmert wurde. Hier ist die Autobahn A 100 ist durch bestehende Quartiere gebaut worden. Sie sollte weitergebaut werden, mitten durch Kreuzberg. Und das war ein Ort und ein Zeitpunkt des Widerstands, wo man gesagt hat Wir wollen nicht das ehemalige Bahngelände am Görlitzer Bahnhof, dass das bebaut, wird mit einem Autobahnzubringer, das sollte da gebaut werden. Sondern wir wollen, dass ein Park heute sein soll. Und das hat man erkämpft als Widerstand gegen die, gegen das Bezirksamt. Ja, und Beteiligung hat damals, ich weiß noch die Stellungnahme 1980 war das glaube ich, meines Amtsvorgängers vor irgendwas. Das war damals brutal und brauchen wir nicht, weil wir wissen, also als dann beschlossen war, es wird keine Autobahn. Dann hat das Amt hier gesagt, wir bezahlen, brauchen wir nicht, wir wissen ja, was zu tun ist, also lasst uns in Ruhe. Das und auch das muss erkämpft werden, das ist eine Beteiligung, hat immer erkämpft, immer im Widerstand, immer sozusagen: Ihr müsst was anfangen. Und häufig merke ich jetzt, dass auch Beteiligung jetzt nicht mehr etwas im Widerstand gegen schlechte Entwicklung oder im Einfordern von guten Regelungen ist, sondern ich nehme häufig Beteiligung wahr als Argument. Wir wollen keine Änderung zum Guten, wir wollen Beteiligung und erst mal alle Fragen und dann muss man erst mal gucken und dann sind die Gewerbetreibenden dagegen. Und ich nehme häufig inzwischen Beteiligung als etwas Bremsen. Das war wirklich mal ganz hart. Zumindest wird es häufig so missbraucht. Ja, gute Beteiligung muss sehr klar definieren. Also viel mehr die Mitbestimmung, dass ich am Ende so abstimmen darf, das sagt das Parlament. Und das ist eine gute, eine gute Beteiligung ist klar. Welche Stufe, welche Entscheidungskompetenzen gibt es

überhaupt? Und wie verhält sich das zu den Dingen, die in welcher Zeit zu erledigen sind? Bei Pop-up Radwege war es genau richtig, dass wir gar nicht beteiligt haben. Und dann kam Ihr müsst beteiligen! Das ist illegal! Da wurde teilweise absurde Dinge gesagt, es wurde gesagt, ja, es ist ein illegaler Radweg, weil ich habe nicht beteiligt. Es gibt kein Gesetz in Deutschland, was uns eine informelle Beteiligung vorschreibt. Das gibt es gar nicht. Es gab die Befassung im Abgeordnetenhaus, da wurde gesagt, jeder Hauptverkehrsstraße kriegt ein Radweg. Was haben wir getan? Das ist das Ergebnis. Und es muss damit leben, dass wir es umsetzen, was wir tun. Wir fragen uns, ob wir irgendwas beachten müssen. Das heißt Beteiligung auch heute und heute darf man nicht vergessen: Kreuzberg hat sich ja seit der Zeit, die ich erwähnt habe, das war eine Zeit der Hausbesetzer. Da war Sozialstruktur. Heute ist es viel gesetzter, viel wohlhabender. Heute ist häufig auch Beteiligung, wird missbraucht. Ich sage klar missbraucht als Widerstand gegen Veränderung. Es kann auch im Guten angewandt werden, als eine Legitimation zur Veränderung. In der Bergmannstraße ist das geglückt. Da haben sie am Ende so gedreht. Es war ein reines Veränderungs instrument. Zehn Jahre lang ist gar nichts passiert. War nur geredet. Na ja, und eigentlich ist sie ist die hohe Kunst dieses typisch Kreuzberger, was sich gewandelt hat, ein Stück weit die hohe Energie, die darin besteht, dass Leute doch am Ende eine bessere Stadt haben wollen und nutzen, um das in Beteiligungsverfahren in kurzen, effizient geführten, schön klar definierten beteiligungs zusammenhängen. Dass wir schneller ergebnisse bringen. Das ist ja der benefit.

Jan Hamza: Wird die Taktik nicht dazu benutzt, die öffentliche Beteiligung irgendwie zu umgehen?

Hr. Weisbrich: Ja, natürlich. Also, in meiner Idealvorstellung ist es so, dass wir Beteiligung mit temporär taktischen Maßnahmen machen. Also ich habe die Idee oder das setzt sie auch teilweise um, dass wir hier sogenannte real Beteiligungen machen, dass wir sagen, wir sperren eine Straße für eine Woche und fragen Leute, wie sie das finden. Das ist nicht die optimale Vorstellung. Wir haben dann eine Beteiligung am Ort. Das haben wir in der Bergmannstraße übrigens das erste Mal gemacht. Da haben wir über den Ort, also im Ort, über den Ort gesprochen, wie er zukünftig stand. Das ist das Beste, was es gibt, weil ja diese ganzen wir haben ja gerade gesagt, 98 % der Bevölkerung nutzen den öffentlichen Raum immer und täglich wöchentlich, also sehr, sehr viel. Wenn Sie das schaffen, in diesem Raum die Beteiligung zu machen, ist das die beste Bühne. Das geht genau. Es gibt noch. Was machen wir? Bestehen. Das heißt, Sie erreichen erst mal potenziell alle und Sie intervenieren. Das heißt, Sie haben auch den Ärger schon. Also das, was wir erst nach der Beteiligung haben. Haben Sie eigentlich eine Mitteilung, nämlich die Aufregung darüber? Was soll das, wenn Sie eine

Abendveranstaltung online veranstalten, eine Befragung, wenn Sie nur einen geringen Prozentsatz von interessierten Leuten, nie alle, wenn Sie provozieren im öffentlichen Raum über die Gestaltung, wie Sie sagen. Dann ist es genau das Richtige.

Jan Hamza: Und auch, dieser Prozess ist Teil der Taktik.

Hr. Weisbrich: Das ist auch und das ist es. Wir wollen das machen, aber wir merken das immer wieder, ist eine sehr klare Haltung von den Leuten vor Ort. Man muss das wollen, das ist wirklich. Das ist. Das ist schon Taktik im Sinne von Kampf. Ja, das ist schon echt.

Jan Hamza: Letzte frage, kommen die taktischen Vorschläge für das Projekt von den Bewohnern oder von der Stadt? Oder kamen alle Ideen von Anfang bis Ende aus dem Bezirk?

Hr. Weisbrich: Ja, und es ist eigentlich also ja, das ist so und ich halte auch nicht viel davon von diesem tactical urbanism, der das sozusagen selbst in die Hand nimmt. Ich finde es auch sympathisch, das kann ich sagen, aber es geht so nicht, weil ein bisschen... **b**Na ja, weil weil am Ende es braucht auch Leute, die am Ende verantwortlich dafür sind, dass das gemacht wird. Ja, und wenn sie eine Initiative haben, die einfach etwas tut, ist das erst mal illegal. Und es muss entfernt werden, sozusagen. Und wenn man und Sie brauchen dann genau das, was passiert. Ihr müsst das annehmen, sozusagen. Sie brauchen aber die Verantwortung von Leuten wie mir und anderen, die sagen, ich vertrete das. Und die müssen sie gewinnen. Und ich kenne es heute, dass Initiativen sagen: Ach, die Siedlung der Parkplätze machen wir selber, wir haben Spitzhacken, die Spitzhacke ist das einfachste, das zu bauen oder die Steine raus zu nehmen. Das ist also, um dann Bethaus zu machen, wo ein Parkplatz war. Das ist ganz einfach, das kostet nicht so viel Geld. Aufwendig ist die Planung und dann die Übernahme der Verantwortung, sprich die rechtssichere Begründung, die man finden muss, damit es in unserem Rechtssystem, in unserer so wie wir als Rechtsstaat geschaffen sind, damit es Bestand haben kann, damit es nicht einfach weg geklagt wird. Und dieser Prozess ist das eigentlich Aufwändige, dieses Verhandeln. Wir reden über den Raum, der allen gehört. Wie soll er gestaltet werden? Beteiligung, Rechtssicherheit? Das sind Fragen. Und für die muss es dann Verkehrssicherheit, für die muss es eine verantwortliche Person geben. Und da kann ich eine Initiative sagen machen Und wenn was ist, dann sind wir verantwortlich. Sobald dann ein ernsthafter Unfall passiert, sind die über Schadensersatzforderungen. Die können sie nicht leisten nachfragen. Es muss eine öffentliche Verantwortung für die öffentliche Gestaltung geben. Das heißt, der Gedanke, die Leute machen das quasi selber, der Markt in so einem Anfangspunkt zu

zeigen, vielleicht mal ein bisschen provozieren, interessant sein, bestimmt. Aber das kann kein Regeln sein. Es gibt ja, es muss öffentlich sein. Und man kann bewusst sagen, dass Verwaltung, die unsere Sicht taktische Austausch das will ich auch unbedingt an Hand haben. Ja, das muss so sein. Ja, okay.

Jan Hamza: Sehr gut, Vielen Dank, dass Sie meine Fragen beantwortet haben.