



**HAL**  
open science

# Une expérimentation urbaine en temps de pandémie : les coronapistes à Paris

Jérôme Denis, Nolwenn Garnier

► **To cite this version:**

Jérôme Denis, Nolwenn Garnier. Une expérimentation urbaine en temps de pandémie : les coronapistes à Paris. Hervé Dumez, Benjamin Loveluck, Alexandre Mallard. Innover en temps de crise. Réactions et adaptations face à la crise du Covid-19, Presses des Mines, pp.165-174, 2022. hal-03609658

**HAL Id: hal-03609658**

<https://minesparis-psl.hal.science/hal-03609658v1>

Submitted on 15 Mar 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Une expérimentation urbaine en temps de pandémie. Les coronapistes à Paris

Jérôme Denis et Nolwenn Garnier

Centre de sociologie de l'innovation - Mines Paris

2022, in: H. Dumez, B. Loveluck, & A. Mallard (Eds.), *Innover en temps de crise. Réactions et adaptations face à la crise Covid-19*, Paris, Presses des Mines, p. 165-174.

## Introduction

Le 13 mai 2020, la Ville de Paris annonçait avoir créé en quelques semaines 50 kilomètres de pistes cyclables temporaires destinées à accompagner le processus de déconfinement de la population à l'issue de la première vague de la crise sanitaire, dans l'optique d'un bouleversement des pratiques de transport jugé inquiétant, comme l'expliquait Christophe Najdovski, alors maire-adjoint en charge des transports, dans un entretien à TV5 Monde : « Seulement 20% du nombre habituel de voyageurs pourra prendre les métros, trains et bus en région parisienne. Mais la voiture n'est pas une option. (...) Le report vers la voiture, même marginal, entraînerait la thrombose de la ville<sup>1</sup>. »

Pièce maîtresse d'un ensemble d'aménagements temporaires parmi lesquels se trouvaient notamment la piétonisation de certaines rues et l'autorisation pour les restaurants et les bars d'étendre la surface de leur terrasse sur la voirie, ces pistes provisoires ont transformé la physionomie de l'espace public parisien en multipliant sur la chaussée des objets jusque-là réservés aux sites en travaux (des milliers de « balisettes », des centaines de glissières en béton armé et des litres de peinture jaune), et en reconfigurant les circulations sur l'ensemble du territoire. Quelques critiques se sont fait entendre contre Anne Hidalgo, alors fraîchement réélue maire de Paris, pointée du doigt comme la responsable de ce que certains ont désigné comme une défiguration de la ville<sup>2</sup> aux conséquences à long terme confirmées par l'annonce, quelques mois plus tard de la volonté de pérenniser l'essentiel de ces aménagements temporaires.

Ces arguments laissent toutefois de côté deux aspects importants de ce déploiement. Tout d'abord, loin d'être exclusivement parisien, il avait déjà été initié ailleurs en France avant l'annonce du 13 mai, et était pour le cas de Paris étroitement lié à un programme territorial coordonné par un « plan vélo » mis en place par le Préfet de région. Par ailleurs, de Bogotà à Berlin, de Seattle à Barcelone, de Milan à Oakland, de très nombreuses villes dans le monde se sont lancées dans des initiatives similaires au sortir de la première période de confinement<sup>3</sup>, au premier rang desquelles les villes membres du *Cities*

---

<sup>1</sup> <https://information.tv5monde.com/info/coronavirus-le-deconfinement-annonce-un-retour-en-force-du-velo-en-ville-358334> (consulté le 3.12.2021).

<sup>2</sup> Voir par exemple l'interview d'Antoine Sigwalt sur BFM : [https://www.bfmtv.com/paris/ca-fait-tache-les-coronapistes-accusees-d-enlaidir-paris\\_AV-202009140209.html](https://www.bfmtv.com/paris/ca-fait-tache-les-coronapistes-accusees-d-enlaidir-paris_AV-202009140209.html). (consulté le 3.12.2021) Sur Twitter, le hashtag #SaccageParis a aussi été utilisé pour vivement critiquer les aménagements cyclables provisoires.

<sup>3</sup> Voir le dossier Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement publié par le Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-cyclables-provisoires-tester-amenager> (consulté le 3.12.2021).

*Climate Leadership Group (C40)* qui a publié en ce même mois de mai 2020 un guide pour faire de la pratique cycliste un « instrument efficace et sûr de retour à la normale »<sup>4</sup>.

Loin de se résumer à un « coup » local et isolé, l'installation massive des pistes cyclables provisoires à Paris participe donc d'une transformation significative des espaces urbains dans le monde. Mais comment caractériser cette installation ? Que peut-elle nous apprendre de ce que la pandémie de COVID-19 a fait aux villes, à leurs infrastructures et à leurs modalités de gouvernement ?

Pour répondre à ces questions, nous nous appuyons sur une série d'entretiens menés au sein de la Direction de la voirie et des déplacements de la ville de Paris, de la Direction de l'Urbanisme, du service des affaires juridiques, et auprès d'une membre de l'association « Paris en selle », ainsi que sur l'analyse d'articles de presse, et de documents publiés par différentes instances (la ville de Paris, le préfet de Région, les associations cyclistes, etc.).

## **Des pistes à l'essai**

Même s'il n'affecte pas la forme des villes dans les mêmes proportions, ce mouvement n'est pas sans rappeler les mutations que l'implémentation d'infrastructures techniques et juridiques dédiées à la circulation automobile a générées au début du XXe siècle dans les villes d'Amérique du Nord puis en Europe. Pour promouvoir l'usage de la voiture, il a fallu en effet lui faire une place en modifiant profondément les lieux publics et leurs usages : inventer une séparation nette entre des sites réservés à l'évolution des piétons et d'autres réservés à celle des automobiles, chasser les enfants de la rue, ou encore interdire de traverser la chaussée hors d'espaces restreints dédiés... [Norton, 2008]. De manière similaire, c'est une place nouvelle qui a été faite au vélo à l'occasion des premiers déconfinements dans le monde, tandis que s'installaient de nouvelles démarcations destinées à fournir aux cyclistes des zones réservées, protégées du reste de la circulation.

Une chose toutefois diffère fortement entre les deux situations. Tandis que les transformations massives mises en place au profit de la voiture à partir des années 1920 sont passées par des programmes ambitieux d'urbanisme « traditionnel » qui ont reconfiguré la ville une fois pour toutes en redessinant les rues, en installant des artères à circulation rapide dans certaines villes, et rasant des habitations ici ou là, l'implémentation de milliers de kilomètres de pistes cyclables dans des dizaines de villes différentes dans le monde s'est inspirée des principes de « l'urbanisme tactique » [Lydon & Garcia, 2015] en privilégiant des aménagements peu coûteux et provisoires (faciles à installer et à enlever). De ce point de vue, parler d'implémentation est d'ailleurs impropre. Il serait plus juste d'affirmer que ces pistes cyclables que l'on s'accorde à appeler un peu partout dans le monde des « coronapistes » ont été essayées. Dans des villes comme Marseille<sup>5</sup>, Creil ou saint Maur<sup>6</sup>, certaines ont d'ailleurs été supprimées aussi rapidement qu'elles ont été installées. D'autres ont été réajustées, nous y reviendrons. Exemples typiques de la réappropriation de l'urbanisme tactique par les pouvoirs publics [Douay & Prévot, 2016], ces initiatives relèvent donc plus généralement d'une forme d'action qui a pris une place considérable dans la gestion des villes depuis plusieurs années : le recours à l'expérimentation.

---

<sup>4</sup>[https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Prioritising-cyclists-and-pedestrians-for-a-safer-stronger-recovery?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Prioritising-cyclists-and-pedestrians-for-a-safer-stronger-recovery?language=en_US) (consulté le 7.10.2021)

<sup>5</sup> <https://www.franceinter.fr/ces-coronapistes-a-peine-tracees-deja-effacees-a-la-demande-de-certains-maires>. (consulté le 3.12.2021)

<sup>6</sup><https://94.citoyens.com/2020/creteil-et-saint-maur-sonnent-le-glas-des-coronapistes,10-09-2020.html> (consulté le 3.12.2021)

## Une expérimentation urbaine particulière

Depuis quelques années, un grand nombre de villes dans le monde sont utilisées comme sites d'expérimentation dans des domaines variés [Bulkeley & Castán Broto, 2013 ; Evans, et al. 2016]. À l'image du rôle qu'a joué Chicago dans l'émergence des études urbaines [Gieryn, 2006], elles sont investies à double titre : simultanément *milieu « naturel »* qui permet de confronter des prototypes ou de nouveaux services aux conditions de la « vraie vie », et *laboratoires* au sein duquel les paramètres de l'expérimentation peuvent bénéficier d'une forme de contrôle qui permet de faire émerger des résultats concluants. Dans de nombreux cas, en particulier lorsqu'il s'agit de tester des modalités de transport, les deux qualités sont étroitement associées et instaurent les expérimentations urbaines en épreuves centrales d'une dynamique d'innovation organisée sur un modèle du passage à l'échelle<sup>7</sup>. Les sites d'expérimentation fonctionnent alors sur le mode d'une représentativité à la fois technique et territoriale, et sont censés assurer à la technologie ou au service testés les conditions d'une « répliquabilité » réussie. Cela passe par la mise en place d'un double cadrage qui consiste à dessiner deux types de frontières : celles, spatiales, du « laboratoire » et celles, temporelles, de l'expérimentation. Or ça n'est pas tout à fait la forme qu'a prise le déploiement des pistes cyclables temporaires pendant la crise sanitaire, en particulier dans le cas de Paris sur lequel nous proposons de nous arrêter.

Sur le plan spatial, d'abord, loin de se limiter à un pré carré voué à jouer le rôle d'échantillon représentatif d'un territoire plus large, les coronapistes se sont étalées à Paris sur de longues distances, suivant pour beaucoup le tracé de lignes de métro, et reprenant en cela des propositions faites par plusieurs associations cyclistes depuis plusieurs années. Par l'intermédiaire d'une action de coordination forte menée par le Préfet de région, de nombreux axes ont même pu être mis en place pour assurer une circulation fluide entre Paris et plusieurs de ses communes limitrophes. L'aménagement des pistes, bien que provisoire, s'est donc fait grandeur nature.

Sur le plan temporel, l'expérimentation s'est aussi écartée des formes habituelles. Certes, comme leur nom l'indique, les pistes provisoires n'ont jamais eu vocation à durer dans leur forme initiale. C'était d'ailleurs la condition même de leur validité juridique, qui reposait initialement sur des arrêtés temporaires de circulation affichant des dates de début et de fin précises. Mais la temporalité de la crise sanitaire (dont on ne peut pas dire à l'heure où nous écrivons ces lignes qu'elle est à proprement parler « terminée ») a transformé radicalement l'expérimentation. En effet, quelques semaines seulement après l'officialisation de leur déploiement, l'annonce d'un nouveau confinement se profilait. Impossible dans ces conditions pour le service juridique de fixer une délimitation temporelle pour de nouveaux arrêtés de circulation. La solution imaginée a consisté à associer l'expérimentation à l'état d'urgence sanitaire, qui a non seulement permis de donner un cadre juridique au caractère exceptionnel des aménagements cyclables provisoires, mais en a aussi distendu la durée, au gré de ses prolongations régulières.

Le territoire concerné et les contours temporels de la crise font donc du déploiement des coronapistes une expérimentation urbaine à part, qui n'agit pas sur la ville de la même manière que le font les opérations au périmètre spatio-temporel clairement délimité. L'une des différences principales tient dans la manière dont les enseignements de l'expérimentation sont identifiés et traités. Le fait que chaque piste ait été installée à l'échelle 1:1 a d'abord permis de faire émerger des problèmes qui ne pouvaient être considérés comme des artefacts du caractère limité de l'expérimentation. Ce qui ne fonctionnait pas ou mal sur la piste provisoire était directement attribuable à la piste elle-même. Surtout,

---

<sup>7</sup> Les objets et la forme des expérimentations urbaines varient énormément. Pour un panorama et une proposition de méthode d'analyse, voir Laurent & Pontille (2018).

l'utilisation de matériaux peu onéreux et simples à manipuler a facilité une prise en compte rapide de ces situations problématiques, sans attendre la fin de l'expérimentation.

L'exemple le plus frappant de cette dynamique est celui de la gestion du ramassage des poubelles. Dès les premiers jours de la mise en place des pistes provisoires, les services de propreté de la ville ont en effet fait part de leur vif mécontentement. Sur de nombreuses artères, la piste cyclable désormais interdite aux véhicules motorisés présentait en effet un danger pour les employés qui devaient la traverser de nombreuses fois pour récupérer les containers devant chaque immeuble et les replacer une fois vidés dans le camion-benne.

On a fait un premier test qui était d'autoriser [le personnel de la propreté] à circuler dans la piste cyclable. Avec toutes les évaluations qu'on a pu mener on s'est rendu compte que ce n'était pas du tout adapté, d'une part parce que la piste n'était pas assez large pour qu'ils passent, d'autre part parce que ça obligeait les cyclistes soit à monter sur le trottoir, soit à être à contre-sens donc avec des situations de danger. Au final, on a fait un peu comme on avait pour les livraisons. On a dessiné des petites aires pour que les gardiens d'immeuble viennent apporter leur containers le long de la piste. Et donc maintenant c'est le gardien d'immeuble qui fait l'aller-retour et qui traverse la piste, ce n'est plus l'éboueur. (Entretien avec la Direction de la voirie et des déplacements ).

Une réunion a été mise en place avec les responsables de la Direction de la voirie et des déplacements pour trouver une solution. Celle-ci a consisté à dessiner des emplacements dédiés aux poubelles le long des pistes les plus problématiques permettant aux employés du service propreté d'y accéder directement, sans avoir à se lancer dans le flux des cyclistes des dizaines de fois par tournée. Dans d'autres cas, les modifications ont été beaucoup plus discrètes : déplacement d'une glissière ou prolongement d'une rangée de balisettes pour sécuriser les virages en intersection. On peut bien sûr voir dans l'absence de prise en compte initiale des conditions de travail des éboueurs une erreur inadmissible qui témoigne de l'urgence dans laquelle le déploiement des coronapistes a été effectué. Rapporté aux problèmes similaires qu'ont soulevés d'autres formes d'expérimentations urbaines<sup>8</sup>, l'épisode souligne toutefois la particularité de la forme expérimentale à l'œuvre. Détachée de l'épreuve d'un éventuel « passage à l'échelle », et donc des exigences de contrôle et de représentativité territoriale, celle-ci passe par une série d'ajustements progressifs, débattus et mis en place dès l'apparition des frictions, dans une temporalité étendue, aux limites estompées. Comme le précise la personne interrogée plus haut : « Le temporaire rapide ne permet pas forcément d'anticiper toutes les difficultés, et c'est le principe. C'est à l'usage qu'on voit les problèmes. »

## Démonstration

Les enseignements qui ont été tirés de l'expérimentation des coronapistes ne se résument toutefois pas, à Paris comme ailleurs, à quelques ajustements de tracé effectués au fil des premières semaines. Aux expérimentations urbaines plus standard, les pistes cyclables provisoires ont en effet emprunté un élément crucial : l'usage d'instruments de mesure destinés à donner consistance aux conséquences du dispositif expérimental sous la forme d'une évaluation objectivée par des chiffres. De nombreux compteurs ont ainsi été mis en place le long des pistes, et la Mairie a commandité dès juillet 2020 une enquête interne menée auprès des cyclistes parisiens. Les retours se sont avérés très clairs : le trafic a doublé, et plus de 40 % des cyclistes interrogés déclaraient avoir commencé le vélo dans Paris à l'occasion du premier déconfinement, au printemps 2020. Ces résultats ont été récemment confirmés par une étude qui montre que la pratique cycliste a considérablement augmenté dans de nombreuses villes européennes à la suite de l'installation de ces pistes provisoires [Kraus & Kroch, 2021].

---

<sup>8</sup> Marres (2020a) explique par exemple comment le test d'un véhicule autonome dans la ville de Coventry avait conduit à interdire certaines rues aux deux roues et aux piétons pour ne pas perturber l'expérimentation

Particulièrement marquants, ces chiffres ont été essentiels pour justifier les décisions de pérennisation de la plupart des pistes. Leur usage dans ce sens souligne un autre aspect important de l'expérimentation mise en place. Au-delà d'une réponse *ad hoc* à la situation exceptionnelle que la crise sanitaire a créée, celle-ci a été mobilisée pour jouer un rôle de révélateur. Comme l'indique un rapport du préfet de région qui fait un bilan provisoire de l'opération<sup>9</sup>, « avec un doublement de la fréquentation cycliste, le succès des pistes cyclables provisoires est *visible* » (p. 37, nous soulignons). L'expérimentation a mis en place les conditions pour que se multiplie une pratique de mobilité dont l'ampleur potentielle était jusque-là restée incertaine. Sa réussite tient dans la mise en visibilité de cette pratique qui s'est effectivement généralisée, et dans la démonstration que son intégration dans le tissu urbain était possible<sup>10</sup>.

Finalement, c'est sur un modèle proche des premières expériences scientifiques étudiées par S. Shapin et S. Schaffer [1993] qu'a opéré l'installation des pistes provisoires équipées de leurs instruments de mesure. L'expérimentation a en effet surtout permis de prouver aux yeux des parisiennes et des parisiens l'existence d'un phénomène : la pratique cycliste généralisée. À l'échelle de la ville (mais aussi de l'Europe si l'on suit les conclusions de Kraus et Kroche, voire d'une grande partie des grandes villes dans le monde), la démonstration a pu être faite qu'une ville cyclable, non pas seulement équipée d'infrastructures dédiées au vélo, mais véritablement traversée par des cyclistes nombreux et variés était possible. Comme nous l'a expliqué l'une des personnes de la Direction de la voirie et des déplacements, à l'issue des premières semaines d'usages de coronapistes, il est devenu « impossible de nier » la faisabilité d'une ville dans laquelle le vélo est un moyen de transport à part entière, et non plus un simple loisir.

Mais qu'en est-il de la forme de démocratie qui s'actualise dans ce type d'expérimentation « démonstrative » ? La question est loin d'être anodine. De nombreux travaux ont souligné que les expérimentations urbaines, en s'installant dans la gestion des villes, pouvaient déplacer les modalités de la participation politique [Marres, 2020b ; Tironi, 2020] et reconfigurer le périmètre des parties prenantes de la gouvernance urbaine [Laurent & Tironi, 2015]. Sur ce plan, l'expérimentation des pistes cyclables provisoires à Paris a eu des conséquences importantes. Elle a d'abord été mise au service d'une stratégie politique qui était déjà défendue et mise en œuvre depuis quelques années par la maire de la ville. La démonstration qui s'est jouée était donc aussi celle de la validité d'une politique de mobilité qui misait sur une augmentation significative de la pratique cycliste.

Toutefois, voir dans le déploiement des coronapistes une simple occasion saisie par les élus pour accélérer un agenda politique joué d'avance serait sans doute caricatural. Ce serait d'abord oublier que l'expérimentation a été malgré tout une mise à l'épreuve de cette politique, d'autant plus incertaine qu'elle s'est déployée sur un large territoire en un temps record. Rien ici n'était complètement joué d'avance. Surtout, ce serait faire fi des conditions précises dans lesquelles ces pistes temporaires ont été conçues, puis installées. Contrairement aux modalités d'autorisation des terrasses de café sur les places de stationnement, l'initiative n'est pas née dans les couloirs de l'Hôtel de Ville, mais du côté des équipes techniques de la Direction de la voirie et des déplacements qui, inspirées par ce qui se passait

---

<sup>9</sup> Pistes cyclables provisoires en Île-de-France. Bilan régional de la démarche après six mois : des cyclistes au rendez-vous des réalisations mai à octobre 2020, Préfet de Région. [http://www.driea.ile-de-france.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/po\\_3185\\_pj\\_rapport\\_bilan\\_pistes\\_cyclables\\_provisoires\\_v2bis.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/po_3185_pj_rapport_bilan_pistes_cyclables_provisoires_v2bis.pdf) (consulté le 7.10.2021)

<sup>10</sup> Il n'est pas question ici de prétendre trancher sur l'existence par exemple d'un « potentiel » ou d'un « besoin » qui auraient préexisté aux aménagements et à cette expérimentation. Ça n'est pas non plus tout à fait ce que défendent les services de la ville. L'effet de démonstration porte sur le caractère « faisable » et massif d'un usage qui a été provoqué par la situation d'expérimentation. Il ne nous appartient pas non plus de nous prononcer sur le caractère pérenne ou non de l'usage, bien évidemment.

ailleurs dans le monde, se sont lancées pendant le premier confinement dans la réalisation d'études préalables (techniques et juridiques) qui n'ont été soumises aux élus que dans un deuxième temps. D'un certain point de vue, cette expérimentation a donc été l'occasion d'une reprise en main par l'ingénierie d'une question éminemment politique.

Sur le plan démocratique, on peut y voir une forme de court-circuit puisque le dessin des pistes et leur mise en place n'ont pas fait l'objet des concertations publiques et des consultations préalables auprès des mairies d'arrondissement auxquelles un projet de cette dimension aurait été soumis dans d'autres circonstances. Mais ce court-circuit opère aussi un déplacement des débats. Nous avons vu que les aménagements provisoires ont en effet donné lieu à des formes de réactions et d'ajustements *ex post* qui mettent en lumière un autre potentiel démocratique. Parce qu'elle a dès le départ été pensée sur un modèle de l'essai-erreur et qu'elle assumait la nécessité d'accommodations locales au fil des usages, l'expérimentation a permis d'ajouter à la rapidité de mise en place une flexibilité précieuse pour que les caractéristiques concrètes des pistes s'ajustent au cas par cas aux besoins et problèmes qu'ont fait émerger les premiers moments de leur existence. Outre cette adaptabilité, l'expérimentation a aussi créé les conditions inédites pour les concertations auxquelles chaque projet de pérennisation devra donner lieu. Ce ne sera plus alors un projet représenté sous la forme d'un plan et de quelques chiffres qui sera discuté collectivement, ni une projection faite à partir d'un test effectué sur un périmètre limité, mais un élément concret de la réalité urbaine, avec ses usages existants, à partir de l'expérience sensible que chacun aura pu en faire.

## Conclusions

Pour conclure, il convient de revenir sur les circonstances dans lesquelles cette forme d'expérimentation urbaine particulière a émergé. Il faut d'abord insister sur la nature de la crise sanitaire liée à la pandémie de COVID-19, qui n'a pas grand-chose à voir avec les grandes catastrophes qui avaient jusqu'ici participé à transformer la physionomie des villes (incendies, tremblements de terre, inondations...). Outre le fait que son horizon temporel s'est dilaté, cette crise a conduit à une problématisation inédite de l'espace public et de ses usages. Déjà objet de débats focalisés sur l'apparition fulgurante de nouveaux services de mobilité dits de *free floating* (principalement vélos et trottinettes), l'organisation du partage de la chaussée est devenue une question de santé publique à l'heure où la proximité spatiale devenait source de danger. D'autant plus que la pandémie a, dans le même temps, profondément remis en cause l'évidence de l'offre des transports publics, désertés par une population inquiète des risques de contamination. La place de la bicyclette dans l'équation des pratiques de mobilité s'est donc trouvée profondément bouleversée.

Mais cela ne suffit sans doute pas à rendre compte du succès de l'expérimentation parisienne. Rappelons qu'avant le premier confinement, la capitale a connu plusieurs semaines d'une grève des transports particulièrement suivie, au cours desquelles la mobilité cycliste avait déjà cru de manière considérable, malgré des conditions météorologiques difficiles. Ce temps de grève a en quelque sorte fait office d'une première étape dans la démonstration qu'a entérinée ensuite l'usage massif des coronapistes. Par ailleurs, les conditions du trafic automobile lors du premier déconfinement et des mois qui ont suivi ont aussi joué un rôle crucial dans la consolidation de cette démonstration. Les voitures n'ont fait leur retour que progressivement dans la ville, ce qui a vraisemblablement facilité l'acclimatation avec les nouvelles infrastructures (changement de sens de circulation, rétrécissement de la voie...) et pacifié le côtoiement avec de nombreux cyclistes, désormais protégés par des équipements dédiés.

S'il est évidemment pertinent de souligner l'efficacité ou les limites opérationnelles et politiques de certains des aspects de cette initiative en montrant en quoi ils pourraient nourrir des actions futures, il

ne faut donc pas minimiser son caractère singulier. Période unique dans l'histoire sanitaire mondiale, le temps de la pandémie a été saisi dans de nombreuses villes comme l'occasion d'une expérience inédite, qui a participé à reconfigurer durablement les espaces urbains et les pratiques de mobilité. Il faut sans doute accepter de considérer que s'il y a bien eu expérimentation, celle-ci n'a pas été menée dans des conditions permettant sa répliquabilité. Il faut aussi admettre que c'est probablement l'une des clefs de son succès.

## **Bibliographie**

- Bulkeley, H. & Castán Broto, V. Government by experiment? Global cities and the governing of climate change. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 38, 3, 361-375.
- Douay, N. & Prévot, M. Circulation d'un modèle urbain "alternatif". *EchoGéo*, 36, 1-26.
- Evans, J., Karvonen, A. & Raven, B. (Eds.) *The Experimental City*. London, Routledge.
- Gieryn, T. F. City as Truth-Spot. Laboratories and Field-Sites in Urban Studies. *Social Studies of Science*, 36, 1, 5-38.
- Kraus, S. & Koch, N. Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118, 15.
- Laurent, B. & Pontille, D. Towards a Study of City Experiments. In C. Coletta, E. Leighton, L. Heaphy & R. Kitchin (Eds.), *Creating Smart Cities*, London, Routledge, 90-103.
- Laurent, B. & Tironi, M. A field test and its displacements. Accounting for an experimental mode of industrial innovation. *CoDesign*, 11, 3-4, 208-221.
- Lydon, M. & Garcia, A. (Eds.). *Tactical Urbanism. Short-Term Action for Long-Term Change*. Washington, Island Press.
- Marres, N. Co-existence or displacement: Do street trials of intelligent vehicles test society? *British Journal of Sociology*, 71, 3, 537-555.
- Marres, N. What if nothing happens? Street trials of intelligent cars as experiments in participation. In S. Maassen, S. Dickel & C. Schneider, *TechnoScience in Society, Sociology of Knowledge Yearbook*, New York, Springer, 111-130.
- Norton, P. D. *Fighting Traffic. The Dawn of Motor Age in the American City*. Cambridge, MIT Press.
- Shapin, S. & Schaffer, S. *Léviathan et la pompe à air : Hobbes et Boyle entre science et politique*. Paris: La Découverte.
- Tironi, M. Prototyping public friction: Exploring the political effects of design testing in urban space. *British Journal of Sociology*, 71, 3, 503-519.