LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS
ET DE CONNAISSANCES EN
ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

LES COMMUNS URBAINS : REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

Un ouvrage collectif produit par le Centre international de transfert d'innovations et de connaissances en économie sociale et solidaire CITIES 2019

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS ET DE CONNAISSANCES EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

Partenaires

CHAIRE de recherche sur la transition écologique
UQÀM

ÉCOLE D'INNOVATION SOCIALE ÉLISABETH-BRUYÈRE

Solon

Appui financier

Ajuntament de Barcelona

Solon

Les opinions exprimées dans le présent document n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles de nos partenaires financiers.

ISBN - 978-2-925000-03-7

AUTEUR•E•S

Jonathan Durand Folco : Professeur adjoint à l'École d'innovation sociale de l'Université Saint-Paul

Marie-Soleil L'Allier : Doctorante en Sciences de l'environnement à l'Université du Québec à Montréal (UQAM)

René Audet : Professeur à l'ESG-UQAM, Titulaire de la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique

Laura Espiau Guarner : Conseillère responsable de projets, CITIES. Économiste et journaliste par l'Université Autonome de Barcelone. Candidate M. Sc. Environnement et développement durable à l'Université de Montréal

Bertrand Fouss : Co-fondateur et président de Solon Collectif, un OBNL qui accompagne l'action citoyenne dans le déploiement de projets collectifs. Directeur Stratégie et Solutions d'affaires à la Coop Carbone

Dan Furukawa Marques : Professeur adjoint au département de sociologie de l'Université Laval, Titulaire de la Chaire de leadership en enseignement Alban D'Amours en sociologie de la coopération (CLEASC)

Élaine Gauthier : Conseillère en aménagement à la Ville de Montréal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Direction de l'urbanisme, Division du patrimoine

Nadim Tadjine : Analyste – Designer pour l'organisme à but non lucratif Espaces temps et Doctorant à l'École de design de l'Université Laval

Jonathan Veillette : Professeur de sciences politiques au cégep Édouard-Monpetit, doctorant en sociologie à l'UQAM

Camille Butzbach – M. Sc. A. : Aménagement de l'Université de Montréal. Agente de recherche et coordinatrice du chantier « Milieux de vie » à la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique, détachée principalement au sein de l'organisme Solon

Révision scientifique : Jonathan Durand Folco, Marie-Soleil L'Allier et René Audet

Coordination : Laura Espiau Guarner

Révision linguistique : Claire Guerin

Design et mise en pages : Studio créatif Coloc – coop de travail

REMERCIEMENTS

Les personnes et organisations suivantes ont contribué de manière substantielle à la réalisation de ce document. Nous aimerions leur exprimer notre gratitude.

- Laia Torras i Sagristà – Foment de Ciutat
- Guida Martín et Pau Pérez – Katuma
- Ernest Pons Rojas et Mònica Garriga – La Comunificadora / Barcelona Activa / Free Knowledge Institute
- Ester Romero - Ateneu de Fabricació de Les Corts (AdF)
- Ana Muñoz et Hernán Córdoba – Coòpolis, Ateneu Cooperatiu de Barcelona
- Mauro Castro et Rubén Martínez – La Hidra
- Francesc Magrinyà – Directeur de la planification stratégique, Àrea metropolitana de Barcelona (AMB) / Conseiller municipal pour l'arrondissement Les Corts à Barcelone
- Xavier Montagut – Espai Germanetes
- Ricard Jornet – SOM Mobilitat
- Pere Serrasolses, Erika Laguillo et Xavi Prat – Biciclot Sccl
- Juan Pablo Naya Rodríguez – Division de l'écologie urbaine, Ville de Barcelone
- Bâtiment 7
- LocoMotion – Solon Collectif
- Nos milieux de vie! – Solon Collectif

- Ester Vidal Pujol-Xicoy et Xavier Rubio – Direction des services coopératifs, de l'économie sociale et solidaire et de la consommation, Ville de Barcelone
- Laia Forné Aguirre – Conseil de la participation et du territoire, Ville de Barcelone
- Carles Sala – Directeur de Culture de Proximité, Institut de Culture de Barcelone (ICUB), Ville de Barcelone
- Pau Fernandez – Can Batlló
- Xabier E. Barandiaran et Arnau Monterde – Decidim, Ville de Barcelone
- Espai Consum Responsable, Ville de Barcelone

- Gabriel Boichat – Advocacy and Communications for Social Change
- Emilien Gruet et Vanessa Sorin – TIESS
- Comité mixte de développement professionnel (CMDP) de la Ville de Montréal
- Fondation Trudeau
- LOJIQ
- International Observatory of Participative Democracy (OIDP)

INDEX

LES COMMUNS URBAINS : REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

1. Introduction et mise en contexte
2. L'écosystème des communs à Barcelone
3. Coòpolis – Can Batlló
4. Bâtiment 7
5. Superbloc de Sant Antoni et Poblenou : Le cas de Espai Germanetes
6. Nos milieux de vie !
7. SOM Mobilitat
8. LocoMotion
9. Katuma
10. Conclusion et synthèse des apprentissages

1. INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS ET DE CONNAISSANCES EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

Campement et rassemblement des indignés sur la Puerta del Sol, à Madrid.
Source : https://www.24heures.ch/monde/europe/Cinq-ans-apres-les-Indignes-reviennent-a-la-Puerta-del-Sol/story/12925502

LES VILLES COMME ESPACES D'EXPÉRIMENTATION ET D'INNOVATIONS SOCIALES

Il ne fait plus de doute que notre époque est confrontée à une multitude de crises de grande ampleur: urgence climatique, crise de la représentation politique, explosion des inégalités sociales, soulèvements populaires, montée des populismes autoritaires et de l'extrême droite. Dans ce contexte tourmenté, les États-nations se retrouvent tiraillés: d'un côté, ils doivent répondre aux pressions des pouvoirs supranationaux et de la mondialisation néolibérale; et de l'autre, les gouvernements locaux réclament davantage d'autonomie, de pouvoirs et de ressources pour répondre aux différents enjeux et besoins sociaux présents sur leur territoire.

Cette dynamique explique pourquoi les villes sont appelées à jouer un rôle grandissant en matière de développement économique, d'inclusion et de transition écologique. Les villes sont confrontées à un double mouvement: des aires urbaines de plus en plus grandes, puis des aspirations de participation citoyenne de plus en plus fortes. Alors que les services publics s'organisent à l'échelle de l'agglomération, de nouvelles formes d'implication citoyenne émergent localement, cherchant à recréer des milieux de vie à échelle humaine. Ces initiatives interrogent le rapport de chaque citoyen·ne à sa ville - d'électeur à acteur- et la posture des municipalités dans les projets locaux - de gestionnaires à facilitateurs.

Cette reconfiguration de l'action publique locale est propice aux expérimentations démocratiques et aux innovations sociales de toutes sortes. Certaines villes en ont même pris l'initiative en devenant des partenaires clés dans le soutien, la promotion et la protection des « communs urbains », c'est-à-dire des formes de gestion collective des ressources partagées comme les espaces publics, lieux culturels, systèmes de mobilité, services de proximité, technologies numériques et autres formes de biens urbains.

La ville de Barcelone située dans la région de la Catalogne en Espagne représente à ce titre un exemple inspirant pour les acteurs sociaux, associations, entreprises et municipalités intéressées à concevoir, construire et cogérer la ville autrement. Après avoir fait un bref survol du contexte social et politique de Barcelone, nous ferons une brève introduction à la notion de communs urbains pour montrer la fertilité de ce nouveau paradigme. Enfin, nous expliquerons les objectifs d'une mission incluant des chercheur·e·s, acteurs et actrices de l'économie sociale, et agent·e·s de l'administration municipale qui ont décidé de porter un regard croisé sur les expériences de Montréal et Barcelone, afin d'en tirer des apprentissages pour favoriser la ville « en commun ».

QU'EST-CE QU'UN COMMUN ?

Les communs sont des ressources partagées gérées collectivement par une communauté. La notion de commun a gagné en popularité notamment avec les travaux de la récipiendaire du prix Nobel d'économie Elinor Ostrom[1], qui a analysé des modèles originaux de gouvernance de ressources naturelles qui n'étaient ni basés sur la propriété privée, ni sur une gestion publique centralisée. Ostrom montre que des communautés peuvent définir ensemble des règles d'accès, d'usage et de gestion d'une ressource commune afin que celle-ci soit préservée contre les dynamiques de compétition et de surexploitation.

Les communs ne sont pas simplement des *éléments* comme l'eau, l'air, la terre ou des notions telles que l'éducation. Il faut les considérer comme des *institutions* fondées sur trois éléments: 1) un bien, un espace ou une ressource partagée; 2) une communauté d'usagers; 3) un modèle de gouvernance permettant au collectif de gérer la ressource. Les communs font primer le droit d'usage sur la propriété, c'est-à-dire que les personnes qui utilisent un commun peuvent participer à sa coproduction, sa reproduction et sa gestion de façon démocratique, sans pouvoir le détruire, le revendre ou l'aliéner. Les communs existent grâce à des processus continus de « *commoning* », c'est-à-dire des pratiques collectives de mise en commun qui permettent de prendre soin d'un bien partagé. Voici une liste non-exhaustive de communs qui peuvent se décliner sous différentes formes :

1 Elinor Ostrom, *Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles,* Bruxelles, De Boeck, 2010.

- Communs de subsistance : terres agricoles, forêts, zones de pêche, etc.
- Communs fonciers Elinor Ostrom, Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles, Bruxelles, De Boeck, 2010 Elinor Ostrom, Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles, Bruxelles, De Boeck, 2010 : fiducies foncières communautaires, parcs cogérés par les habitants, ruelles vertes
- Communs numériques : Wikipédia, logiciels libres
- Communs immatériels : savoir-faire traditionnels, communs de la connaissance
- Communs civiques : réseaux d'entraide, monnaies locales complémentaires, bibliothèques d'outils
- Communs de production : entreprises autogérées, fab labs, ateliers de réparation
- Communs locaux (espaces publics), régionaux (réserves fauniques) ou globaux (Antarctique).

UNE ALTERNATIVE À LA PRIVATISATION

Les communs ont une longue histoire qui remonte bien avant la naissance du capitalisme et de l'État moderne. Néanmoins, les communs reviennent en force depuis le début du XXIe siècle avec l'arrivée d'Internet, la crise écologique, la forte montée des inégalités sociales et la dynamique de marchandisation engendrée par la mondialisation néolibérale. Certains auteurs vont même jusqu'à parler d'une nouvelle vague d'enclosures des communs: brevetage des semences et du vivant, propriété intellectuelle dans l'industrie pharmaceutique et le monde numérique, accaparement des terres, privatisation des services publics, processus de d'embourgeoisement des centres urbains, etc. Ce n'est pas un hasard si plusieurs mouvements sociaux mobilisent cette notion afin d'élargir la démocratie, défendre les droits sociaux et construire de nouveaux modèles de gouvernance partagée, ouverts à l'ensemble des parties concernées.

Comme le soulignent Pierre Dardot et Christian Laval: « la revendication du commun a d'abord été portée à l'existence par les luttes sociales et culturelles contre l'ordre capitaliste et l'État entrepreneurial. Terme central de l'alternative au néolibéralisme, le « commun » est devenu le principe effectif des combats et des mouvements qui, depuis deux décennies, ont résisté à la dynamique du capital et ont donné lieu à des formes d'action et de discours originales. Loin d'être une pure invention conceptuelle, il est la formule des mouvements et courants de pensée qui entendent s'opposer à une tendance majeure de notre époque: l'extension de l'appropriation privée à toutes les sphères de la société, de la culture et du vivant. »[2]

UN PRINCIPE PORTEUR ET FÉDÉRATEUR

Aujourd'hui, les communs apparaissent comme un thème fédérateur permettant de rejoindre de multiples initiatives citoyennes, alternatives locales, entreprises collectives, organismes communautaires et formes organisationnelles innovantes basées sur des principes de partage, d'action collective, de coopération et de gouvernance démocratique. La richesse des communs réside dans le fait qu'ils ne se limitent pas à une seule sphère d'activité (gestion de ressources naturelles, monde numérique ou industrie), mais permettent de décloisonner les frontières et de générer des innovations sociales dans une foule de domaines: énergie, alimentation, logement, culture, santé, éducation, services de proximité, systèmes d'échanges locaux, plateformes collaboratives, technologies high-tech ou low-tech, etc. Tout en recouvrant en bonne partie la sphère de l'économie sociale et solidaire, les communs débordent de ce cadre et permettent de penser une alternative plus globale au royaume de la propriété privée et aux tentations de centralisation bureaucratique des services publics.

SPÉCIFICITÉ DES COMMUNS URBAINS

À l'échelle des villes, les communs urbains peuvent être définis comme des espaces, infrastructures, équipements et services locaux qui fonctionnent selon la logique du commun. Cela signifie que les communs (lieux, services, biens et ressources partagées) doivent nécessairement inclure une gestion collective qui inclut les citoyen·ne·s, usager·e·s, résident·e·s et groupes concernés. De plus, les communs ne peuvent reposer sur le modèle de l'entreprise privée, ou être administrés exclusivement par les pouvoirs publics. À chaque fois, c'est la communauté des usagers qui doit être au coeur du modèle de gouvernance.

Cela dit, la spécificité des communs urbains réside dans le fait qu'ils sont une solution possible aux conflits d'usage de l'espace urbain, et qu'ils se trouvent donc généralement au confluent de plusieurs individus et organisations, acteurs privés et publics. Par exemple, l'urbanisme transitoire consiste à requalifier des lieux publics ou bâtiments sur une durée de six mois à trois ans, en faisant intervenir plusieurs groupes et organisations dans la cogestion de l'espace. Cela explique pourquoi les communs urbains impliquent souvent des modèles hybrides et des collaborations étroites entre collectifs citoyens, associations, entrepreneurs sociaux et institutions municipales.

QUELQUES EXEMPLES DE COMMUNS URBAINS

Les communs urbains naissent parfois suite à des luttes populaires visant la réappropriation collective de terrains et bâtiments vacants. Nous pouvons donner l'exemple du Bâtiment 7 dans le quartier Pointe-Saint-Charles à Montréal, ou encore du complexe industriel Can Batlló à Barcelone qui est géré de façon participative par des associations et coopératives du quartier La Bordeta. D'autres communs urbains peuvent prendre la forme de partenariats entre les institutions publiques et des entreprises collectives, à l'instar du Projet Young à Montréal ou Les Grands Voisins à Paris. Les communs urbains peuvent aussi s'incarner à travers des espaces publics de proximité gérés directement par les résident·e·s, des ruelles vertes, ou encore des parcs entretenus par des groupes de voisins.

Mais les communs urbains peuvent aussi se déployer dans la sphère de la mobilité durable, des systèmes alimentaires, ou de fiducies foncières communautaires *(community land trusts)* visant à limiter la spéculation immobilière comme la Communauté Milton Parc à Montréal. Parfois même, une municipalité peut décider de céder l'usage d'un bâtiment public à une communauté locale pour une longue période, ou démocratiser un service public à l'aide d'une cogestion du service par les fonctionnaires de la ville et les citoyens. Nous voyons ainsi que les communs urbains peuvent s'incarner sous de multiples formes.

2 Pierre Dardot, Christian Laval, Commun. *Essai sur la révolution au XXIe siècle,* Paris, La Découverte, 2014, p. 16

DES PROJETS QUI FOISONNENT À BARCELONE ET MONTRÉAL

Les villes contemporaines sont confrontées à de nombreux enjeux sur le plan économique, social, politique, culturel et environnemental. De nouvelles formes d'implication citoyenne émergent localement, cherchant à recréer des milieux de vie à échelle humaine, tout en interrogeant le rapport de chaque citoyen à sa ville – d'électeur à acteur- et la posture des municipalités dans les projets locaux – de gestionnaires à facilitateurs. Les villes sont appelées à devenir des partenaires clés dans le soutien, la promotion et la reproduction des communs urbains.

À Montréal, plusieurs projets collectifs qui évoquent la bannière des innovations sociales, tiers-lieux ou milieux de vie constituent de véritables communs urbains, même s'ils n'utilisent pas toujours ce vocabulaire. À leur échelle, ces projets adressent des enjeux globaux comme le changement climatique, le vivre ensemble ou l'accès de tous aux ressources et services. Ils créent de nouveaux leviers de développement économique, social et culturel, augmentant ainsi la résilience des communautés. Le lien entre la gouvernance de ces projets et la démocratie participative naissante est encore en réflexion.

Du côté de Barcelone, la réflexion autour des communs est beaucoup plus développée, et plusieurs acteurs sociaux utilisent ce concept pour orienter la finalité et le mode de gouvernance de leur projet. Le gouvernement municipal cherche quant à lui à intégrer les communs dans ses politiques publiques, en s'appuyant sur le travail d'initiatives citoyennes et de plusieurs institutions. Un plan stratégique dans ce sens a été développé, avec trois axes principaux: démocratie active, action communautaire et les technologies au service des citoyens. Plusieurs actions encadrées sous ce plan des communs urbains barcelonais voient le jour: un programme pour l'autogestion des espaces à usage communautaire, dont la première étape a été le recensement unifié des espaces publics; de nouveaux outils et critères dans les processus d'adjudication publique pour promouvoir l'autogestion, la transparence et la balance communautaire, etc.

GENÈSE ET FINALITÉ DE LA MISSION À BARCELONE

La raison d'être du séjour de recherche à Barcelone de novembre 2018 était de découvrir les communs urbains dans cette ville, de mieux comprendre leur mode de gouvernance, et de voir comment les institutions municipales peuvent contribuer au soutien, la création et la régénération des communs. L'idée d'organiser une mission spéciale à Barcelone est née d'une initiative croisée entre deux organisations sensibles aux relations entre les communs et les municipalités. En 2017, le co-fondateur de Solon, une entreprise collective qui propose de recréer des milieux de vie dans les ruelles de Montréal, fait des démarches auprès de CITIES, le centre international de transfert d'innovations et de connaissances en économie sociale et solidaire en partenariat avec des villes à l'international telles que Montréal, Barcelone, Séoul, Bilbao, Mondragon ou Puebla.

LES ORGANISATEURS

Solon est une entreprise collective sans but lucratif qui propose de recréer des milieux de vie dans les ruelles de Montréal, à travers une démarche de co-création et de mise en œuvre, avec les citoyens, de projets d'énergie et de mobilité: partage de véhicules divers, géothermie collective, etc. Souhaitant connaître les initiatives sur les communs et la ville en Europe, et forts d'une action mobilisatrice sur le sujet à Montréal, Solon a sollicité CITIES pour monter une mission d'étude dédiée.

CITIES, centre international de transfert d'innovations et de connaissances en économie sociale et solidaire, facilite la diffusion des initiatives d'ÉSS en promouvant le partage de connaissances et l'adaptation de bonnes pratiques sur le plan international. Fort de son réseau international, CITIES organisera la mission avec Solon, les communs urbains étant une des thématiques prioritaires pour la Ville de Barcelone dans leur collaboration avec CITIES.

DES ACTEURS DE DIFFÉRENTS MILIEUX

L'une des volontés des organisateurs de la mission était de réunir des acteurs issus de différents milieux, afin de favoriser le partage des réflexions et de porter un regard croisé sur les communs présents à Montréal et à Barcelone. Une délégation de 9 personnes composée de représentants de l'économie sociale, de gouvernements locaux et du monde académique a été formée pour l'occasion.

MEMBRES DE LA DÉLÉGATION

ACTEURS DE L'ÉCONOMIE SOCIALE

Laura Espiau Guarner : Conseillère responsable de projets, CITIES

Bertrand Fouss : co-fondateur, Solon

Nadim Tadjine : chargé de projet, Espaces Temps

CHERCHEURS

René Audet : professeur à l'UQAM et titulaire de la Chaire de recherche sur la transition écologique

Marie-Soleil L'Allier : doctorante en sciences de l'environnement à l'UQAM

Jonathan Durand Folco : professeur à l'École d'innovation sociale de l'Université Saint-Paul

Jonathan Veillette : professeur de sciences politiques au Cégep Édouard-Montpetit

Dan Furukawa Marques : professeur de sociologie à l'Université Laval et titulaire de la Chaire de leadership en enseignement Alban-D'Amours en sociologie de la coopération

REPRÉSENTANTE DE GOUVERNEMENT LOCAL

Élaine Gauthier, conseillère en aménagement, Division du patrimoine, direction de l'urbanisme et service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal.

OBJECTIFS DE LA MISSION

La délégation a fait un bref séjour à Barcelone du 26 au 30 novembre 2018, en profitant de la conférence de l'Observatoire international sur la démocratie participative (OIDP) comme moment privilégié pour rencontrer une multitude de chercheurs, entrepreneurs collectifs, militants associatifs et acteurs politiques oeuvrant dans les domaines de la participation citoyenne, les communs et les collaborations entre innovations sociales et municipalités. Les objectifs de la mission étaient multiples:

- Comprendre les nouveaux modes de gouvernance des communs urbains dans différents domaines: mobilité, alimentation, patrimoine bâti, etc.
- Analyser comment se construisent et s'articulent les projets entre les citoyen.ne.s et la ville, et comment l'économie sociale peut contribuer à l'évolution de ses modes de gestion.
- Alimenter les projets collectifs de Montréal avec des exemples inspirants, et identifier les bonnes pratiques à développer pour construire un mouvement fort sur les communs urbains.
- Générer des partenariats entre les projets montréalais et barcelonais, et renforcer les relations entre les participant·e·s montréalais provenant des secteurs public, académique et de l'économie sociale.

Durant une semaine, la délégation montréalaise a rencontré plus d'une vingtaine d'acteurs sociaux, économiques et politiques regroupés autour d'une dizaine d'organisations et d'institutions. Certaines initiatives étaient davantage issues de la ville de Barcelone, laquelle cherche à promouvoir, soutenir et faciliter le démarrage de communs urbains, alors que d'autres communs étaient plutôt issus des initiatives citoyennes autonomes, ayant un lien plus ou moins fort avec la municipalité.

INITIATIVES INSTITUTIONNELLES

- Foment de Ciutat, entreprise municipale responsable du projet d'urbanisme transitoire de l'ancienne prison La Model
- La Comunificadora: un incubateur public d'économie collaborative basée sur les communs
- Ateneu de Fabricació Les Corts: fab lab public situé dans le quartier Les Corts
- Gouvernement de la ville de Barcelone: rencontre avec plusieurs acteurs institutionnels responsables de la mise en place des mécanismes de support pour les communs urbains
- Superillas du quartier Sant Martí: les « superblocs » sont des espaces publics aménagés par la ville centre afin d'apaiser la circulation et générer des milieux de vie attractifs.

INITIATIVES CITOYENNES

- Can Batlló : un immense complexe industriel récupéré par les habitants en 2011.
- Coòpolis : un incubateur d'entreprises d'économie sociale et solidaire situé dans Can Batlló
- Espai Germanetes : un espace public et jardin collectif autogéré par les habitants
- Bicihub : un espace coopératif de formation, réparation et partage de vélos
- SOM Mobilitat : une plateforme coopérative de partage de véhicules motorisés
- Katuma : une plateforme coopérative alimentaire ouverte

RETOMBÉES ET TRANSFERT DES CONNAISSANCES

Au-delà des apprentissages et collaborations tissées entre les membres de la délégation et les acteurs de Barcelone, l'une des préoccupations centrales de CITIES était de pouvoir développer des outils pour favoriser le transfert de connaissances. Le but est de favoriser la diffusion des innovations afin de nourrir les milieux académiques, de l'économie sociale et des gouvernements locaux sur la thématique des communs, laquelle demeure encore largement méconnue au Québec.

La production de fiches représente l'un des piliers de ce transfert de connaissances. Une série de 10 fiches incluant la présente mise en contexte, la description de l'écosystème institutionnel de Barcelone, de brèves présentations de cas de communs urbains à Montréal et Barcelone, puis une synthèse des connaissances tirées des expériences des deux villes. Nous avons conçu ces fiches afin qu'elles puissent former un tout cohérent, tout en pouvant être lues de façon indépendante.

Au final, le but de cette mission était d'introduire la thématique des communs auprès des gouvernements locaux, des acteurs de l'économie sociale et du monde universitaire à l'aide d'exemples concrets, des apprentissages sur les opportunités et défis rencontrés par ces initiatives, et de stimuler des projets ultérieurs qui pourraient être animés par l'esprit du commun.

De gauche à droite : Élaine Gauthier, René Audet, Marie-Soleil L'Allier, Jonathan Durand Folco, Bertrand Fouss, Dan Furukawa Marques, Nadim Tadjine, Juan Pablo Naya Rodriguez (architecte de la ville de Barcelone), Laura Espiau Guarner et Jonathan Veillette.

AUTEUR•E•S DE CETTE FICHE

Jonathan Durand Folco : Professeur adjoint à l'École d'innovation sociale de l'Université Saint-Paul

Laura Espiau Guarner : Conseillère responsable de projets, CITIES. Économiste et journaliste par l'Université Autonome de Barcelone. Candidate M. Sc. Environnement et développement durable à l'Université de Montréal

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

2. L'ÉCOSYSTÈME DES COMMUNS À BARCELONE

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS ET DE CONNAISSANCES EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

L'ÉCOSYSTÈME DES COMMUNS À BARCELONE

« Nous sommes dans un changement d'époque et non dans une époque de changements »

- Ada Colau

LE CONTEXTE POLITIQUE ET SOCIAL DE BARCELONE

Espagne, printemps 2011. Aux prises avec une crise économique sans précédent, alors que le chômage franchit la barre des 20% – au plus fort de la crise, près de 50% des 16-24 ans sont sans emploi –, la population espagnole se mobilise massivement contre les politiques « austéritaires ». Les manifestations se multiplient. Le 15 mai 2011, un campement est installé sur la Puerta del Sol de Madrid. Cette date marque la naissance du mouvement connu ici comme le mouvement des « indignés » – les Espagnols qui participent à cette mobilisation d'envergure préfèreront plutôt parler du mouvement du 15 mai (à la manière des soixante-huitards, on parlera des *quincemayistas*). Inspiré du printemps arabe – les Espagnols aspirent à faire la courroie de transmission vers l'Europe continentale –, il est précurseur du mouvement *Occupy*. Dans son sillon, des assemblées de quartier sont implantées dans plusieurs villes d'Espagne. Une manifestation de septembre 2012 voit des milliers d'Espagnols entourer le Congrès à Madrid pour dénoncer l'absence de représentativité de l'institution; une mobilisation dite de la « marée blanche » parviendra en 2014 à bloquer un projet de privatisation d'hôpitaux dans la région madrilène. Barcelone n'est pas en reste, même si la couverture médiatique à l'étranger s'attarde surtout aux mobilisations dans la capitale nationale.

ADA COLAU ET BARCELONE EN COMMUN

Militante engagée depuis 2009 dans la lutte pour le droit au logement, Ada Colau est au nombre des Catalans « indignés ». Appelée à intervenir en 2013 à la Commission Économique du Congrès espagnol sur la question de l'accès au logement, Colau ne s'empêtre pas dans les formalités qu'impose habituellement ce haut lieu de la politique espagnole : comme d'autres militants du 15-M, elle se sent trahie par la politique institutionnelle. La voix teintée d'émotion, elle s'en prend au représentant de l'Association Bancaire Espagnole (AEB) l'ayant précédé au cours des audiences : « Cet homme est un criminel, et c'est comme tel que vous devriez le traiter. Ce n'est pas un ¨expert˝. Les représentants des entités financières sont ceux qui ont généré [la crise] »[1]. La vidéo, devenue virale, fera de cette militante de l'ombre une figure clé du mouvement des indignés et éventuellement, une figure incontournable de la politique espagnole.

Le 24 mai 2015, Ada Colau remporte l'élection municipale avec la plateforme politique *Barcelone en Commun* et devient la première femme mairesse de la ville. « Nous avons délégué la politique et cette délégation nous a conduits à la ruine. À partir de là, une réflexion collective s'est enclenchée. Y compris avec ceux d'entre nous qui avaient toujours exclu la politique institutionnelle »[2]. Ce sont cinq des dix-sept mairies des capitales régionales qui ont fait élire en 2015 des formations politiques issues plus ou moins directement du mouvement des indignés. Ces « mairies rebelles », comme les appelle Ludovic Lamant, se disent toutes profondément attachées à la participation citoyenne, à la prise de parole démocratique. Joan Subirats, proche de Colau, a décrit la transition du mouvement 15-M vers la politique institutionnelle comme le « passage d'un processus destituant (de protestations sociales et de dénonciation) vers un processus constituant (visant à "occuper les institutions") », ce qui mènerait à « une extension de la démocratie »[3]. Dans son discours d'investiture du 13 juin 2015, Colau faisait écho à cette idée d'élargir la démocratie : elle promettait d'impliquer les résidents « dans la conception, la mise en place et l'évaluation des politiques de la ville » et en appelait à « l'exigence citoyenne pour accompagner l'exécutif, et le critiquer si nous nous éloignons du programme pour lequel nous avons été élus »[4]. Selon Lamant : « Si l'on veut comprendre l'originalité du laboratoire espagnol, il est urgent [...] de documenter ce nouveau municipalisme encore méconnu hors d'Espagne »[5]. C'était là un des objectifs de la délégation de novembre dernier, qui cherchait à découvrir les expérimentations démocratiques et initiatives citoyennes prenant forme dans la ville de Barcelone.

VERS UN NOUVEAU PARADIGME DE GESTION MUNICIPALE

Aujourd'hui, la prégnance des problèmes écologiques et l'augmentation croissante des inégalités sociales remettent en question les institutions établies. À Barcelone comme ailleurs, les mouvements sociaux de plus en plus nombreux se mobilisent pour exiger une véritable démocratie qui aille au-delà de la démocratie représentative jugée inadéquate pour relever les défis actuels. La ville peut être le lieu où émergent de nouvelles formes de démocratie qui redonnent aux citoyen·ne·s les moyens de décider par eux-mêmes.

Face à cette volonté de démocratisation et de faire la ville en commun, la lourdeur de la bureaucratie municipale et son fonctionnement en silos complexifient considérablement la réalisation de projets transversaux et freinent d'autant la capacité de démocratisation de la ville. Pourtant un nouveau paradigme de gestion municipale semble émerger, reconnaissant que les processus et outils conventionnels ne parviennent plus à répondre à la complexité des problèmes rencontrés. Les villes où se manifestent concrètement les enjeux de la crise socio-écologique ont besoin d'imaginer et de mettre en œuvre

1 Rédaction de La Vanguardia. (5 février 2013). Colau llama "criminal" y "supuesto experto" a un representante de la banca. *La Vanguardia*. Repéré à https://www.lavanguardia.com/politica/20130205/54366394882/ada-colau-criminal-representante-banca.html

2 Ludovic Lamant (2016). Squatter le pouvoir. Les mairies rebelles d'Espagne. Montréal, Canada : Lux Éditeur, p. 39-40.

3 Dans Ludovic Lamant (2016), *Ibid.*, p. 42.

4 *Ibid.*, p. 33.

5 *Ibid.*, p. 22-23.

un nouveau vocabulaire, de nouvelles valeurs, une nouvelle culture et de nouvelles pratiques. À Barcelone, cela passe par une vision fondée sur les communs, par des changements législatifs et par la création d'un nouveau cadre réglementaire fondé sur des partenariats public-coopératif-communautaire qui reconnaissent le droit à la gestion civique et à l'utilisation communautaire du patrimoine public.

Afin d'insuffler une plus grande flexibilité à son fonctionnement, la Ville de Barcelone utilise des sociétés publiques qui lui permettent de créer des lieux d'intégration « hors système » où des projets « pilotes » ou « temporaires » en économie sociale et solidaire peuvent être soutenus et développés. Ces espaces de flexibilité sont essentiels, car ils représentent des niches d'innovation sociale où émergent de nouvelles façons de travailler qui misent sur la collaboration et la coopération. La finalité de ces niches n'est pas d'aboutir à de nouvelles normes, mais plutôt d'initier un changement de paradigme qui va au-delà de la logique de fonctionnement habituel de la ville.

Les acteurs barcelonais puisent dans leur culture activiste pour concevoir des stratégies qui favorisent le développement de secteurs de gestion communautaire. Afin de contourner les contraintes réglementaires découlant des accords de l'Union européenne, la Ville de Barcelone a par exemple eu recours à un vieil article de la *Charte municipale de Barcelone* qui spécifie que sous certaines conditions, il est possible de faire primer l'usage social et de céder la gestion d'un service « secondaire » non normé (autres que les hôpitaux et écoles publiques par exemple) à des citoyen·ne·s grâce à une gestion civique plutôt que de miser sur une gestion entrepreneuriale (publique ou privée). La Ville de Barcelone mise ainsi sur l'activation de cette clause pour développer de nouveaux processus permettant d'éviter les appels d'offres pour ces services secondaires.

Déjà, la Ville de Barcelone a répertorié pour la première fois de manière transversale tous les bâtiments appartenant à la ville. Entre eux, plus de 180 lieux fonctionnent aujourd'hui grâce au principe de gestion civique. En favorisant l'émergence de ces nouvelles initiatives, la Ville et le gouvernement catalan qui est bien souvent un partenaire important de ces projets, contribuent à la création d'un cadre institutionnel qui facilite l'émergence des communs. Les changements législatifs qu'ils mettent en œuvre donnent la priorité au droit d'usage sur le droit à la propriété et reconnaissent la valeur de la gestion civique de biens et de services publics ancrée dans les quartiers de la ville. Afin de mettre en œuvre sa vision stratégique fondée sur les communs, la Ville a développé des *Tables sur les communs* où se réunissent différents départements de l'administration (gestion communautaire de la culture, économie sociale et solidaire, écologie urbaine, etc.). Ces tables assurent une application transversale de la stratégie de *Barcelone en commun*.

Enfin, Barcelone a également innové dans le domaine de la mesure d'impact. La Ville et ses partenaires de l'économie sociale et solidaire ont conçu des outils d'évaluation de l'impact social des activités multiples qui participent à cette transition. Le Balanç Social (bilan social), développé par la XES - Xarxa d'Economia Solidària (réseau catalan de l'ESS) est un outil en ligne de responsabilisation et de mesure de l'impact social, environnemental et de la bonne gouvernance de toute entreprise ou entité qui se veut socialement responsable. Le bilan social évalue systématiquement, objectivement et périodiquement cinq grandes caractéristiques : démocratie, égalité, engagement environnemental, engagement social et qualité du travail. Au bilan social, s'ajoute depuis peu le bilan communautaire qui se penche plus précisément sur la responsabilisation et l'amélioration continue des processus de gestion communautaire des installations ou des espaces publics communs. Ainsi, la municipalité peut suivre tant les apprentissages des organisations porteuses des projets qui sont menés dans ses immeubles que l'impact des projets sur le milieu. Un projet pilote de ce bilan sera mené en 2019.

SURVOL DE L'ÉCOSYSTÈME DE BARCELONE

Afin de réaliser cette transition démocratique et écologique, la plateforme citoyenne *Barcelone en commun,* au gouvernement municipal depuis mai 2015, tente de mobiliser l'ensemble des secteurs de l'économie sociale et solidaire, du communautaire et de la ville. Pour y parvenir, c'est tout un processus d'invention collective qui est mis en œuvre au sein duquel les organismes intermédiaires agissent comme des connecteurs cruciaux qui contribuent à développer des savoir-faire au travers d'expérimentations.

Nous présentons ici quelques acteurs qui participent à l'émergence de cet écosystème de la transition.

La **Comunificadora** est un programme municipal qui vise à promouvoir les projets d'économie collaborative et à les centrer sur les valeurs communes, en accord avec l'ÉSS. Il représente un outil dont Barcelone s'est dotée pour construire une durabilité basée sur un modèle commun à cinq piliers : communauté, partage des connaissances, mobilisation des ressources et des revenus, cogouvernance participative et coproduction collaborative. La Comunificadora propose principalement des formations, un support technique, un accompagnement spécialisé et un espace d'apprentissage collectif et collaboratif. Le programme dans ses quatre premières éditions appartient à Barcelona Activa, bien qu'il soit issu d'un processus collectif de co-création et qu'il ait été géré par différentes organisations de l'écosystème des communs urbains. Pour cette raison, ils travaillent actuellement pour développer les bases juridiques d'un modèle de gouvernance et de copropriété plus pluriel et cohérent avec le modèle qu'ils souhaitent promouvoir.

La **Coòpolis de Barcelone** représente l'une des 14 coopératives membres de la *Xarxa d'Ateneus Cooperatius de Catalunya*[6]. Coòpolis est une organisation qui promeut la création des coopératives dans une approche collaborative de type public/coopératif/communautaire. La municipalité a mis à la disposition du collectif de coopératives le vaste complexe industriel désaffecté Can Batllo. Il s'agit là d'un projet phare d'utilisation par la collectivité du patrimoine citoyen barcelonais. Une fiche particulière est dédiée à la présentation de ce projet.

Dans la section qui suit, nous présentons sommairement le fonctionnement et la contribution de **Foment de ciutat**, rattaché au *Ajuntament de Barcelona,* et de la **Hidra**.

FOMENT DE CIUTAT : FAVORISER LA VIE COMMUNAUTAIRE ET RÉDUIRE LES INÉGALITÉS ENTRE QUARTIERS

Rattachée au Conseil municipal de Barcelone *(Ajuntament de Barcelona), Foment de ciutat* est une société municipale chargée d'appliquer le *Pla de barris* (Plan de quartiers), programme municipal qui vise à réduire les inégalités entre les différents quartiers de la municipalité et à revitaliser les quartiers dans le besoin.

6 Voir : http://aracoop.coop/ateneus-cooperatius/ La Xarxa d'Ateneus Cooperatius de Catalunya conforme un écosystème territorial promu par le Ministère Catalan du Travail social et des Familles, qui, grâce à sa collaboration public-coopérative-communautaire, œuvre pour créer un esprit d'entreprise collectif, de nouveaux projets dans le secteur ESS et la transformation sociale, ainsi que des emplois. Le XAC est composé de 14 agences de coopération réparties sur le territoire catalan et articule plus de 130 organisations de L'ESS et des entités publiques.

Vue de l'extérieur du Centre pénitencier pour hommes de Barcelone, mieux connu sous le nom de « La Model ». Il s'agit d'un des projets sur lesquels travaille *Foment de ciutat*.
Source : Wikipedia

Foment de Ciutat contribue également à la dynamisation temporaire des espaces urbains qui attendent sa transformation finale. Un exemple des projets pris en charge par *Foment de ciutat* est celui de la requalification de la prison *La Model*. Durant plus de cent ans, *La Model* fut un centre de détention pour hommes[7], surtout reconnu comme un symbole de la répression sous la dictature de Franco (1939-1975). Située dans le quartier *L'Esquerra de l'Eixample,* la prison a fermé ses portes en juin 2017. L'État a cédé l'ensemble à la municipalité, qui souhaite lui donner une vocation communautaire.

Foment de ciutat est chargée de la dynamisation culturelle et communautaire de cet espace en collaboration avec le département d'urbanisme de la Ville et les résidants autour de l'ancienne prison[8]. Des consultations ont eu lieu antérieurement à la cession de la prison à la municipalité. Depuis, c'est tout un « processus participatif » en collaboration avec les mairies de quartier et avec les résidents à travers la plateforme *Decidim* (plateforme numérique participative de la ville de Barcelone) qui est mis en oeuvre pour définir la vocation à long terme de ce lieu à forte charge symbolique.

D'ici à ce que la fonction définitive du lieu soit fixée, *Foment de ciutat* profite du temps d'inoccupation de *La Model* pour y réaliser une utilisation temporaire ou transitoire[9] qui permet à la collectivité de découvrir ce lieu qui lui était par définition interdit. L'espace accueille des fêtes de quartier, des événements publics et des conférences; des visites libres et gratuites sont offertes chaque semaine; des expositions temporaires ont lieu (sur le thème de la résistance antifasciste ou sur le thème de la justice sociale, par exemple). L'espace entend intégrer la vie de quartier et favoriser les échanges entre les résidants. Prochainement, une section de *La Model* sera réservée à un espace mémoriel *(La Model. Espai memorial)* avec pour objectif de « [c]onvertir une section de la prison en un centre d'interprétation de la répression et des mouvements sociaux »[10]. Cet espace présentera des informations relatives à l'architecture des lieux, mais insistera surtout sur la répression sous la dictature, les récits des milliers de prisonniers victimes du franquisme, etc. *La Model* a donc une vocation pédagogique et participe à l'éveil d'une conscience politique.

LA HIDRA : COMPRENDRE, APPUYER ET FAVORISER L'ÉMERGENCE DE COMMUNS

La Hidra (L'hydre) est une coopérative pluriforme (elle se définit tantôt comme « coopérative culturelle », tantôt comme « coopérative de travail associé ») qui réalise des recherches, de la formation ou différentes formes de consultations. Parmi les thèmes qui intéressent cette coopérative, on retrouve : la gestion communautaire, le logement et l'économie urbaine. Ces trois domaines thématiques sont approchés par *La Hidra* sous le même principe : face au modèle hégémonique public-privé, ils proposent des alternatives basées sur des alliances public-communautaire. Son travail est consacré à la « transformation urbaine, avec pour objectif de créer une synergie avec l'ensemble des pratiques professionnelles et sociales qui cherchent à garantir le droit à la ville »[11]. Elle compte parmi ses rangs des chercheuses et des chercheurs de différents horizons (sociologie, économie politique, anthropologie, etc.) qui travaillent étroitement avec la municipalité de Barcelone à élaborer un cadre théorique rigoureux, des documents de référence, des plans d'action, des outils d'évaluation et de reddition de comptes, etc. Une partie du travail réalisé par *La Hidra* concerne les communs urbains à Barcelone : de nombreux outils ont été créés par la coopérative et permettent à la ville de Barcelone de s'assurer du développement et de la pérennité des communs ou encore d'évaluer les retombées sociales de ces derniers. *La Hidra* fut notamment partie prenante de l'élaboration du programme *Patrimoni ciutadà*[12] (patrimoine citoyen) de la Ville de Barcelone, mettant en place en 2017 le cadre municipal des usages et gestions communautaires.

Afin de mieux cerner le travail que réalise concrètement cette coopérative innovante, nous proposons un survol du travail réalisé par *La Hidra* en matière de « gestion communautaire de la culture ».

LA HIDRA
COOPERATIVA

La Hidra, coopérative qui collabore avec la ville de Barcelone sur la question des communs urbains. Source : http://lahidra.net

Cette présentation sur l'approche de *La Hidra* en matière de culture est largement inspirée d'un document-synthèse dans lequel la coopérative présente sa conception d'une « gestion communautaire de la culture »[13]. Une telle gestion communautaire (ou « en commun ») de la culture implique d'abord de reconnaître l'importance de la gestion

7 Le nom réfère à la structure du bâtiment : il s'agit d'une prison construite selon le modèle idéal-typique du panoptique, imaginé au 18e siècle par le philosophe utilitariste Jeremy Bentham, structure qui donnait aux prisonniers l'impression d'une surveillance continuelle depuis une tourelle centrale.

8 Voir: https://lamodel.barcelona/

9 Voir : https://lamodel.barcelona/es/la-model/la-ciudad-abre-la-model/

10 Voir : https://lamodel.barcelona/es/espacio-memorial/

11 http://lahidra.net/que-es-la-hidra-cooperativa/

12 https://ajuntament.barcelona.cat/participaciociutadana/sites/default/files/documents/comunsurbans_doc_sm_0.pdf

13 La Hidra (2018). *Gestión comunitaria de la cultura. Valores, retos y propuestas.* Barcelone, Espagne : Institut de Cultura de Barcelona. L'étude a été commandée par la ville de Barcelone.

locale et démocratique de biens et d'espaces publics (l'unité de base étant le quartier) : « L'accès de la communauté à la ressource et la participation locale », indique *La Hidra,* font que les biens communs sont « radicalement démocratiques et potentiellement émancipateurs »[14]. La gestion communautaire de la culture ne représenterait donc ni plus ni moins, du point de vue de *La Hidra,* que l'« alternative à la gestion publique ou privée des ressources culturelles »[15]. *La Hidra* encourage la municipalité à abandonner le modèle des partenariats de type « public-privé », et à favoriser plutôt des partenariats de type « public-communautaire »[16], lesquels permettent de « [...] produire des pratiques plus démocratiques [...] et transparentes »[17].

Cette proposition a pour objectif de « créer une nouvelle forme d'institutionnalisation communautaire qui encourage le devenir commun du "public" »[18]. La gestion communautaire – de la culture – représente l'approche privilégiée par la Ville de Barcelone pour la gestion de nombres d'espaces, mais également d'événements (les fêtes « populaires » ou fêtes de quartier, comme celle de *Prospe Beach* qu'illustre l'image ci-dessous) que l'on pourrait ranger dans la catégorie des « communs urbains »[19].

La fête de *Prospe Beach* présente, selon *La Hidra,* toutes les caractéristiques d'un commun urbain. Chaque année, dans le quartier de La Prosperitat, 40 tonnes de sable recouvrent le sol pour créer une vaste « plage urbaine » et un espace ludique dans ce quartier décentré et éloigné de la plage. Source : https://ajuntament.barcelona.cat/guardiaurbana/en/noticia/fun-for-all-the-family-at-prospe-beach-2018_684791

La culture revêt ici un sens large et profond. Ultimement, il ne s'agit pas tant, du point de vue de *La Hidra,* de « démocratiser » la culture au sens où on l'entend habituellement, soit : en favorisant l'accès à des productions culturelles ; la culture implique des processus, elle est une *activité,* une activité incarnée, vivante. L'objectif est donc de favoriser l'émergence d'une « démocratie culturelle », qui impliquerait l'appropriation citoyenne de l'ensemble des processus et la participation active à la création de la culture : « Les valeurs de la culture communautaire ne se fondent pas sur l'accès des gens à la culture, ou le fait qu'il y ait plus de spectateurs ou de consommateurs, la culture communautaire doit reconnaître le rôle actif des personnes et leurs droits culturels en tant que citoyens »[20].

14 *Ibd.*, p. 18

15 *Ibid.*, p. 29

16 *Ibid.*, p.

17 http://lahidra.net/programa-de-desarrollo-de-los-comunes-urbanos-en-barcelona/

18 La Hidra (2018). *Op. cit.*, p. 33

19 Pour une présentation des « fêtes » en tant que « commun », voir la section « La fiesta como un común » du document produit par *La Hidra* (2018). On peut y lire que les fêtes (populaires) représentent bel et bien un exemple de commun, dans la mesure où ils représentent un « exemple de comment les communautés redéfinissent l'utilisation et l'accès à des espaces collectifs ». *Op. cit.*, p. 98.

20 *Op. cit.*, pp. 110-111.

AUTEUR•E•S DE CETTE FICHE

Jonathan Veillette : Professeur de sciences politiques au cégep Édouard-Monpetit, doctorant en sociologie à l'UQAM

Élaine Gauthier : Conseillère en aménagement à la Ville de Montréal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Direction de l'urbanisme, Division du patrimoine

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

3. COÒPOLIS – CAN BATLLÓ

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS ET DE CONNAISSANCES EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

COÒPOLIS – CAN BATLLÓ

INFORMATION

SITE INTERNET

https ://www.canbatllo.org/
https ://bcn.coop/

TWITTER

https ://twitter.com/coopolis_bcn

FACEBOOK

https ://www.facebook.com/coopolisBCN

C'EST UN COMMUN PARCE QUE…

- Type de commun : bâtiment industriel reconverti, incluant un incubateur d'entreprises collectives
- Forme juridique : propriété publique du complexe industriel, ensemble de coopératives et d'associations
- Gouvernance : partenariat public-coopératif-communautaire

HISTORIQUE

Coòpolis est un centre de formation, d'accompagnement et de promotion de l'économie sociale et solidaire situé dans le complexe industriel de Can Batlló à Barcelone. Cet ensemble de bâtiments vacants issus de l'industrie du textile fut récupéré par la communauté du quartier La Bordeta suite à une importante mobilisation citoyenne. Bien que le terrain de 81 000 m² appartienne toujours à la municipalité de Barcelone, l'espace est maintenant autogéré par des associations du quartier via un **partenariat public-coopératif-communautaire**, ce qui en fait un commun foncier unique en son genre.

TYPE D'ENTENTE ET DE PARTENARIAT

Coòpolis est soutenu à la fois par le gouvernement de la Catalogne et par la ville de Barcelone. Le gouvernement de la Catalogne assure 80% du financement, tandis que la Ville de Barcelone supporte 20 % du financement afin que Coòpolis occupe le rôle central dans la nouvelle *Commision pour l'économie sociale et solidaire* qui vise à développer des nouvelles politiques socio-économiques. De plus, la Ville de Barcelone met à disposition les immeubles du complexe industriel qui sont sa propriété pour l'usage des acteurs de la communauté citoyenne.

Malgré qu'elle soit totalement financée par le public, Coòpolis cherche à diversifier ses sources de revenus afin d'être plus résiliente en cas de changement de gouvernement. Pour ce faire, elle évalue deux possibilités : (i) obtenir le soutien du tissu coopératif et de ses structures représentatives ou fédératives, (ii) demander un retour financier aux coopératives accompagnées lorsque ces dernières seront viables économiquement. L'option d'avoir recours à la philanthropie, qui est peu courante dans le contexte espagnol, sera évaluée prochainement.

IMPACTS ET RETOMBÉES

Les accomplissements de Coòpolis dès leur première année d'activité sont impressionnants : ils ont accompagné 185 projets dont 40 qui se sont constitués en coopératives, 120 ateliers de formation, 50 activités éducatives, 30 actions de sensibilisation, création de 130 emplois et implication de 2500 participants.

RETOMBÉES

- Économiques
  - Création de 40 coopératives en un an (sur un total de 60 à Barcelone)
- Environnementales
  - Sensibilisation à la consommation responsable
- Culturelles
  - Vie associative et culturelle dynamique pour les habitant.e.s du quartier La Bordeta
- Sociales
  - Augmentation de 4 % à 15 % de projets issus des minorités culturelles
  - Intégration de considérations féministes et d'inclusion dans les objectifs des coopératives accompagnées

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

L'un des principaux défis de Coòpolis concerne la **définition de leur forme juridique**. En effet, Coòpolis propose un modèle d'incubateur social qui regroupe des acteurs publics, coopératifs et communautaires. Puisqu'aucune forme juridique ne permet actuellement de représenter cette réalité, les tâches administratives sont présentement supportées par la plus grande des coopératives membres, La Ciutat Invisible. Coòpolis est également en discussion avec la Ville de Barcelone pour mettre en oeuvre une nouvelle forme juridique concernant l'occupation du site. Enfin, la **lourdeur administrative** représente un autre défi. En effet, la reddition de compte exigée par les gouvernements régionaux et municipaux requiert 20% de leur budget.

Le **cumul des tâches** liées à leurs activités quotidiennes, à la reddition de compte et au changement de forme juridique représentent une charge de travail considérable. Néanmoins, Coòpolis s'estime privilégiée d'avoir accès à un tel budget et à de telles ressources pour mettre en œuvre des idées et une vision qui étaient souhaitées depuis longtemps !

Finalement, les coopératives créées sont surtout **axées sur les services** et **manquent de diversité culturelle**. Coòpolis doit ainsi mettre en oeuvre des approches particulières et spécifiques pour accompagner davantage de projets orientés vers la production ou la distribution, ou réalisés par des couches de population sans études supérieures.

APPRENTISSAGES TIRÉS DE CETTE EXPÉRIENCE

Coòpolis propose une **approche critique et féministe de l'ÉSS** qui remet en question la séparation traditionnelle entre sphère publique et sphère privée, production marchande et reproduction sociale, travail rémunéré et travail de care non rémunéré. Elle rapproche également le monde de l'action communautaire et celui de l'économie sociale. Cette perspective **introduit des principes d'équité et de reconnaissance de la diversité des expériences vécues**, que ce soit par l'ajustement des horaires, des compensations financières et autres moyens d'équilibrer les tâches liées à la gestion de projet, le travail rémunéré et autres activités de la sphère familiale comme le soin des enfants et personnes aînées.

L'**important financement** auquel a accès Coòpolis lui donne la possibilité de mettre en oeuvre des idées qui s'y développent depuis longtemps. Cette **maturité de la réflexion** et de l'approche Coòpolis explique fort probablement le succès remporté.

AUTEURE DE CETTE FICHE

Marie-Soleil L'Allier : Doctorante en Sciences de l'environnement à l'Université du Québec à Montréal (UQAM)

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

4. BÂTIMENT 7

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS
ET DE CONNAISSANCES EN
ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

BÂTIMENT 7

INFORMATION

SITE INTERNET

http ://www.batiment7.org/

FACEBOOK

https ://www.facebook.com/batimentsept/

Source : Page Facebook du Bâtiment 7

C'EST UN COMMUN PARCE QUE…

- Type de commun : bâtiment industriel reconverti, incluant de multiples services
- Forme juridique : organisme à but non lucratif, incluant diverses coopératives et associations
- Gouvernance : autogestion démocratique, horizontale et inclusive

HISTORIQUE

Situé dans le quartier ouvrier de Pointe-St-Charles, le Bâtiment 7 est un bâtiment industriel patrimonial de 89316 pieds carrés que les citoyen·ne·s du quartier se sont réapproprié pour en faire un commun multi-usage. L'histoire du Bâtiment 7 remonte à 2003, lorsqu'un premier drapeau citoyen fut planté sur les terrains vacants du CN pour réclamer un espace pour la communauté. En 2005, le CN vend ses terrains pour 1 $ à Vincent Chiara, propriétaire du Groupe Mach qui est l'une des grandes compagnies immobilières du Québec. Dans le même souffle, une lutte populaire victorieuse contre un projet de centre de foire et de déménagement du Casino de Montréal sur ce terrain redonne de l'espoir à la communauté. Après la tenue de consultations publiques sur l'avenir de cet espace vacant en 2007, une coalition locale composée de citoyen.ne.s, d'un collectif libertaire, des acteurs du milieu communautaire et d'un groupe d'artistes forme le collectif 7 à Nous. Diverses actions (négociations, mobilisations locales, actions de perturbations, assemblées citoyennes, ateliers populaire d'aménagement) visent à faire pression sur le Groupe Mach et la mairie d'arrondissement pour obtenir la cession du Bâtiment 7.

En 2012, après maintes actions collectives mobilisant une grande diversité de tactiques, la lutte citoyenne porte ses fruits : un accord est signé entre Mach et le collectif 7 à Nous, qui obtient le Bâtiment 7, la promesse de décontamination du site et 1 millions de dollars pour démarrer la phase I du projet. Après de nombreuses négociations, la cession du bâtiment est finalement signée en avril 2017. Les travaux de rénovation commencent, et le Bâtiment 7 ouvre officiellement ses portes en mai 2018.

TYPE D'ENTENTE ET DE PARTENARIAT

La cession du Bâtiment 7 découle à la fois d'une mobilisation citoyenne soutenue contre un promoteur privé et de l'élément clé que fut l'appui de l'arrondissement. Comme le groupe Mach nécessitait un changement de zonage pour construire des logements sur ce terrain industriel, le collectif 7 à Nous disposait d'un levier règlementaire pour faire pression sur le promoteur. La mairie d'arrondissement a donc joué le rôle d'arbitre pour que le propriétaire cède le Bâtiment 7 à la communauté pour 1 $, en plus du montant en don pour effectuer les travaux d'urgence. Le type d'entente n'est pas celle d'un « partenariat public-commun ». Il s'agit plutôt d'une concession obtenue auprès d'un propriétaire privé suite à une lutte citoyenne auprès des pouvoirs publics locaux. Comme le Bâtiment 7 ne relève pas de la propriété privée ou publique, il s'agit d'un commun urbain complètement autogéré.

Concernant le financement, la première phase de développement a nécessité des fonds de 4 millions de dollars, dont 2 millions $ en fonds publics (Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal), 1 million $ du Groupe Mach, et 1 million $ en prêts, dont 750 000 $ en obligations communautaires.

RETOMBÉES

- Économiques
  - 16 projets en cours (coopératives, OBNL, associations) dans différents secteurs d'activités: alimentation, culture, loisirs, industrie, éducation, arts, etc.
- Environnementales
  - Revalorisation du patrimoine industriel incluant un souci de relocalisation économique, d'autonomie collective et de résilience socio-écologique.
- Culturelles
  - Pôle d'activités artistiques, sociales et politiques qui dynamise la vie associative et culturelle pour les habitant.e.s du quartier Pointe-Saint-Charles
- Sociales
  - Intégration de considérations féministes et d'inclusion dans tous les projets et activités du Bâtiment 7

IMPACTS ET RETOMBÉES

Les accomplissements du Bâtiment 7 après la première année d'activité sont impressionnants : création d'une épicerie collaborative (Le Détour), une école d'art, une coopérative de jeunes (Press Start coop Arcade), un bar de quartier et brasserie artisanale (Les Sans-Tavernes), un atelier coopératif de travail du métal (La Coulée), un atelier de bois, un grand atelier collectif multi-usage, un atelier céramique, un atelier d'impression numérique, une chambre noire, un atelier de réparation de vélo (Coopérative Cycle 7), un garage communautaire (atelier mécanique AUTO-nomous zone), un atelier de sérigraphie, une salle polyvalente de 699 pi^2. Enfin, un comité de projet travaille d'arrache-pied pour réaliser le déménagement du Centre de la petite enfance Les Enfants de l'avenir, dont la demande d'installation de 80 places a été approuvée par le Ministère de la famille en mars 2013.

Depuis son lancement, le Bâtiment a réalisé plus de 100 activités, événements, formations et soirées culturelles. En avril 2018, le Bâtiment 7 comptait 100 membres actifs impliqués dans la gestion, 7 salarié..e.s, et environ mille personnes ayant participé de près ou de loin dans le projet.

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

Plusieurs obstacles furent rencontrés durant la longue et intense période de **mobilisation populaire** qui a précédé l'ouverture du Bâtiment 7. Le collectif 7 à Nous, qui a réussi à maintenir une coalition multi-acteurs malgré les divergences de points de vue, a dû faire preuve d'une grande ingéniosité, d'une intelligence stratégique et surtout d'une bonne dose de persévérance à travers les hauts et les bas de cette lutte qui s'est échelonnée sur plus de dix ans[1].

Un autre défi important qui se manifeste avec la phase de démarrage du projet concerne la complexité de la **gouvernance**. Comme le Bâtiment réunit plus de 18 organisations et souhaite pratiquer un mode de gestion démocratique horizontal et inclusif basé sur l'idéal d'autonomie collective, un comité spécial a été formé pour étudier de près plusieurs modèles d'organisation alternative : sociocratie, autogestion, holacratie, démocratie directe et participative, etc. L'idée est de trouver un modèle de gouvernance à la fois efficace et démocratique, adapté à la réalité singulière du Bâtiment 7.

Un autre défi concerne les nombreuses et complexes **relations externes** avec les acteurs privés et publics qui ne fonctionnent pas selon la logique du commun. Que ce soit le groupe Mach qui est plutôt réticent à coopérer concernant les terrains adjacents du Bâtiment 7, les bailleurs de fonds et pouvoirs publics qui amènent leurs contraintes réglementaires et exigences en termes de redditions de compte, ou encore l'organisme artistique qui souhaite créer des ateliers privés en contradiction avec l'esprit collectiviste des autres projets, les membres du Bâtiment 7 doivent constamment naviguer pour réaliser leurs projets tout en restant alignés sur leur mission.

Enfin, un dernier enjeu concerne l'**éco-gentrification** qui pourrait être favorisée par le caractère attractif du Bâtiment 7 sur le secteur. Le phénomène d'éco-gentrification désigne l'ensemble des interventions publiques ou citoyennes à portée environnementale (création de jardins communautaires, reconversion et décontamination de industriels, verdissement, revitalisation de quartier) qui peuvent mener au déplacement et à l'exclusion des populations économiquement vulnérables. Bien qu'il s'agisse là d'un processus complexe et involontaire, les membres du Bâtiment 7 sont tout à fait conscients de cette problématique. La mission du commun vise à « garantir l'accessibilité du lieu à tous et toutes, avec un parti pris affirmé pour les personnes marginalisées et appauvries », et elle se manifeste notamment dans la forme des projets : épicerie avec des aliments consommés par les classes populaires, espaces gratuits et adaptés, activités abordables, garage communautaire, malgré les réticences de certains écolos. De plus, différentes activités d'éducation populaire, de sensibilisation et de manifestations sont menées pour lutter contre la gentrification.

APPRENTISSAGES TIRÉS DE CETTE EXPÉRIENCE

Bâtiment 7 propose une perspective **critique et autogestionnaire de l'économie sociale et solidaire** qui vise à incarner un projet émancipateur de transformation sociale. Faisant preuve d'un réel enracinement dans l'histoire populaire du quartier, les membres du Bâtiment cherchent activement à éviter que ce commun urbain unique en son genre reste un lieu d'entre-soi pour les militants. La **diversité des projets** qui prennent forme dans ce bâtiment industriel après une seule année d'existence représente un intéressant mélange de créativité, de pragmatisme et de débrouillardise, alliant des compétences et des contributions de différentes personnes. De plus, l'**approche très politique** de ce commun, qui s'incarne dans la mission et l'esprit des lieux, manifeste un souci de solidarité envers d'autres luttes pour la justice sociale, ainsi que l'objectif général de réappropriation collective des quartiers, des villes et du vivre ensemble. Enfin, la diversité des tactiques ayant mené à l'appropriation du bâtiment, de même que l'**hybridité des ressources** et savoir-faire mobilisés pour rénover le bâtiment, lancer les projets, financer des activités et des emplois mériterait d'être étudiée plus en profondeur.

1 Pour une histoire détaillée de cette mobilisation historique et des défis rencontrés, voir le livre de La pointe libertaire, Bâtiment 7: *Victoire populaire à Pointe-Saint-Charles*, Écosociété, Montréal, 2013.

AUTEUR DE CETTE FICHE

Jonathan Durand Folco : Professeur adjoint à l'École d'innovation sociale de l'Université Saint-Paul

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

5. SUPERBLOC DE SANT ANTONI ET POBLENOU : LE CAS DE *ESPAI GERMANETES*

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS ET DE CONNAISSANCES EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

SUPERBLOC DE SANT ANTONI ET POBLENOU : LE CAS DE *ESPAI GERMANETES*

INFORMATION

SITE INTERNET[1]

https ://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/en/what-we-do-and-why/quality-public-space/superblocks

FACEBOOK

Exemple de rue partagée dans le Superblock de Poblenou - © ArchDaily

https ://twitter.com/bcnecologia?lang=en

C'EST UN COMMUN PARCE QUE…

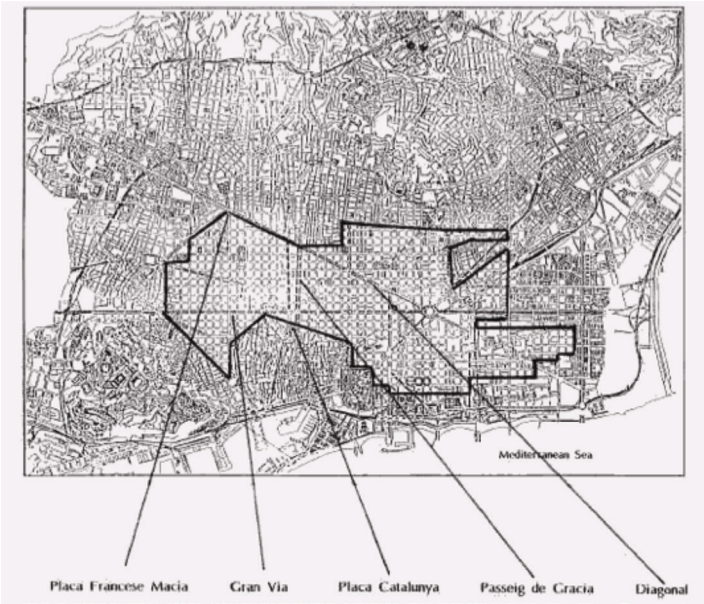
- Type de commun : espaces publics
- Forme juridique : propriété publique
- Gouvernance : gestion publique (superblocs) ou autogestion (espai germanetes)

HISTORIQUE

LE PLAN DE CERDÀ

La ville de Barcelone est connue pour son plan urbain orthogonal qui s'est rapidement imposé comme un modèle qui marque l'évolution de l'urbanisme contemporain. L'ingénieur Idefons Cerdà qui s'inscrit dans le courant hygiéniste qui transforme les villes au XIX^{ème} siècle, propose un plan de développement du territoire de Eixample (l'Extension) qui s'étend entre les quartiers anciens de Barcelone, de Raval et Gothic et des anciennes villages de Gracia, Sants, Les Corts, Horta, Sant Andreu, Sant Marti aux trames urbaines sinueuses et serrées. Visionnaire, il travaille à la recherche et à l'avènement de la « ville intégrale ». Il conçoit un plan de développement et une forme urbaine qui tiennent notamment compte de facteurs environnementaux (aération, ensoleillement), sociaux (forme égalitaire, espaces collectifs généreux) et de circulation.

Sans pour autant entrer dans le détail, il est utile de présenter ici les grandes caractéristiques du plan en damier de Cerdà. Comme le montre l'illustration ci-dessous, La Gran Via de les Corts Catalanes en constitue l'axe principal d'est en ouest. Cerda conçoit une trame d'une grande régularité composée d'îlots carrés articulés en « districts » formés de modules de 10 × 10 îlots dont les intersections correspondent aux grandes places publiques de la ville : plaça de les Glòries Catalanes, place Tétouan, place de l'université. Le plan prévoit des rues de 20, 30 et 60 mètres de largeur, une rue plus large étant disposée à chaque intervalle de cinq rues :



Territoire de Eixample et la Gran Via, © Barcelona Field Studies Centre

1 http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/ http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/
http://www.bcnuej.org/2018/04/06/barcelona-superblocks-how-socio-political-power-struggles-shape-transformational-adaption/

Au plan de la morphologie, Cerda introduit un autre trait distinctif : les coins des îlots sont coupés à 45° de manière à créer de l'espace public, à dégager la vue et à permettre une circulation plus fluide et sécuritaire pour les différents usagers de la trame de rues.

Dès son amorce, Cerda adapte le plan pour en augmenter la densité alors que la population de Barcelone croît rapidement. Il répond également à la pression des spéculateurs qui souhaitent augmenter les superficies bâties d'une part en ajoutant des immeubles pour compléter le périmètre des îlots, initialement ouverts sur deux côtés, et d'autre part en haussant la hauteur des immeubles dont les étages supérieurs doivent toutefois être implantés en retrait par rapport au plan de façade de manière à préserver l'ensoleillement au niveau de la rue.

LES NOMBREUSES TRANSFORMATIONS ET ADAPTATIONS AU FIL DU TEMPS

Les transformations se poursuivront reflétant les courants dominants en architecture et en urbanisme. Les ingénieurs iront même jusqu'à modifier le fonctionnement de la trame ou quadricule en introduisant des sens uniques pour augmenter la fluidité de la circulation véhiculaire. Ce geste aura des impacts importants au niveau du bruit, de la pollution et de la sécurité des piétons dans cette ville reconnue comme très dense.

Par la suite, ces approches fonctionnalistes sont remises en question et les interventions qui visent à pacifier le trafic débutent dans les années 1970. Le premier bloc libre de trafic motorisé est créé en 1993 dans le quartier La Ribera dans la vieille ville, d'autres suivront dans les années 1990 et 2000.

CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET CHANGEMENT DE VILLE : LES SUPERÎLOTS OU SUPERBLOCS

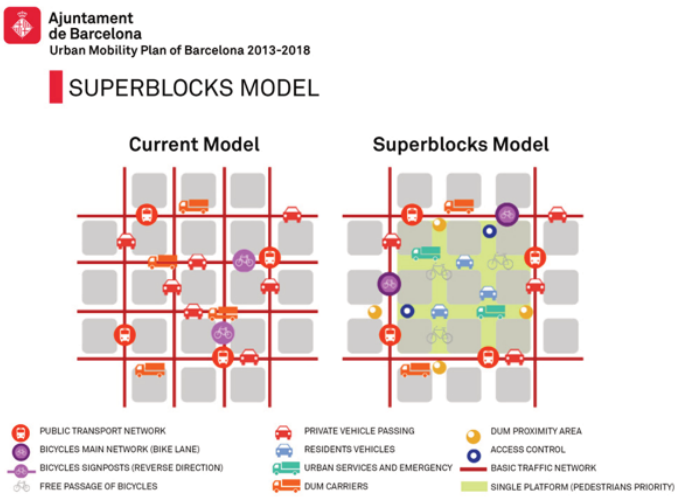
Les superîlots ou superblocs de Barcelone sont un concept qui apparaît dans le cadre du nouveau Plan de mobilité urbaine à grande échelle 2013-2018 de Barcelone (PMUB). La municipalité alors dirigée par une administration de centre droit propose des adaptations à la grille dans le but de réduire les émissions de dioxyde carbone et de répondre aux enjeux des changements climatiques.

Lorsque l'Administration de BeC d'Ada Colau est arrivée au pouvoir, elle a repris et réorienté le projet en le mettant en œuvre dans le cadre du projet de grande transformation sociale de la société radicale. Le projet des superblocs est perçu non seulement comme une réponse aux problèmes de pollution et de sécurité, mais aussi comme une opportunité de redéfinir le modèle de la ville. Aujourd'hui, il est sujet à des tensions entre les partisans de différentes visions de la ville de demain.

LES OBJECTIFS DU PROGRAMME

Le programme de superblocs commence dans le mandat centre-droit avec le modèle de module de 3 X 3 îlots, qui est prévu dans 5 cas : Poblenou, Les Corts, Horta, Sants et Eixample, mais qui n'est mis en œuvre que pour Les Corts. Il vise à redéfinir l'espace de la rue à des fins de socialisation et de récréation, à réduire la pollution et le bruit et à rendre la ville plus saine et habitable. Redonner l'espace public aux citoyens implique de repenser la mobilité en adaptant la grille de rues. Le programme articule trois réseaux de circulation en fonction de la prépondérance variable de l'espace alloué à la voiture et à la vie de quartier : principal, local et de voisinage. La place de la voiture est significativement réduite au profit de l'espace piéton et les voitures sont dirigées en périphérie des superîlots. L'espace public est pensé pour laisser une plus grande place à la verdure et il est redonné aux citoyen·ne·s. La participation citoyenne relative à la conception des interventions est un élément important du projet. Des critiques subsistent néanmoins sur le modèle qui peut être perçu comme descendant *(top-down)* plutôt qu'ascendant *(bottom-up)*. Les projets en cours sont autant d'expérimentations de ces nouvelles approches d'aménagement et d'appropriation de la ville.

Lorsque l'administration de BeC d'Ada Colau arrive au pouvoir, elle fait vraiment face à la pacification du réseau Ensanche, jusque-là inconnu. Seuls les vieux quartiers avaient été pacifiés. Mais dans son application, il modifie le modèle 3x3 vers une proposition d'axes verts à pacifier, où chaque croisement de deux axes pacifiés sera un carré comme point



Le modèle des Superblocs et sa trame urbaine, ©Ville de Barcelone

de rencontre et de relation.

LES APPROCHES ET NIVEAUX D'INTERVENTION VARIENT SELON LES PROJETS :

Si nous analysons la mise en œuvre de superblocs, nous observons que plusieurs approches (types d'intervention) sont à considérer :

NIVEAU D'INTER-VENTION	TYPE D'INTERVENTION	
Bottom-up	DIY urbanism: interventions localisées initiées par des organismes et des groupes de résidents du quartier, avec le soutien de la municipalité	Espai Germanetes
Intermédiaire	Going simple: Interventions limitées de la municipalité afin de permettre une réappropriation de l'espace public par les citoyens (végétalisation, réflexion des bordures pour délimiter un espace, etc.)	Superbloc de Poblenou
Top-down & Bottom up	Une définition achevée des interventions comme dans le cas de Poblenou (réaménagement en dur de l'espace public au profit du piéton mais sans réelle possibilité de réajustements), avec une attention portée à l'implication des citoyens dans le processus	Superbloc de Sant Antoni, abords du marché

LES PROJETS ET LEUR DISTRICT

LE SUPERBLOC DE SANT ANTONI :

Ce projet met en valeur le secteur du marché Sant Antoni, entièrement rénové et réouvert au public en 2018. Le projet mené par la municipalité a été développé avec la participation des résidents, des commerçants et des personnes morales du quartier. Quelque 5 000 mètres carrés ont été redonnés aux résidents locaux en 2018 et à laquelle une superficie additionnelle de 21 000 mètre carrés vient s'ajouter en 2019. Les piétons ont largement priorité et gagnent d'importants espaces à des fins récréatives. La Ville a installé du mobilier urbain, des aires de jeux pour les enfants et des emplacements dédiés à l'agriculture urbaine. Le projet n'a pas été conçu pour être testé et implanté de manière progressive.

Réaménagement dels carrers Borrell aux abords du marché de Sant Antoni , ©Ville de Barcelone

LE SUPERBLOC DE POBLENOU

Le secteur Poblenou, à vocation largement industrielle, a une forme urbaine qui le distingue de la morphologie typique de Cerda. Les interventions ont une esthétique fortement influencée par l'urbanisme tactique ou *DIY urbanism*. Dans le quartier, la vitesse des automobilistes est limitée à 20km/h, piétons, cyclistes et voitures se côtoient et le déplacement du piéton a été optimisé, notamment en fermant certains carrefours pour y aménager des espaces ludiques ou des voies entièrement piétonnières.

Les aménagements conçus et testés avec les citoyens soulèvent pourtant certaines tensions dans le quartier, que ce soit vis-à-vis des enjeux de gentrification associés à ces nouveaux aménagements, relativement à la façon dont ces aménagements ont été co-imaginés avec les résidents du quartier, ou encore concernant la durée des trajets en automobile que certains estiment augmentés.

Aire de jeu dans le superblock de Poblenou, Novembre 2018

ESPAI GERMANETES – UN PROJET DE REVITALISATION D'UNE FRICHE URBAINE

Ce terrain vacant est maintenant une propriété municipale que la population locale a revendiqué pendant près de 5 ans. Lorsqu'en 2013, le conseil municipal a lancé un appel à contribution qui offrait aux résidents de transformer des parcelles vacantes en espaces dynamiques. Dans cet appel à contribution, le conseil municipal avait émis le souhait de développer un projet qui nécessiterait le coût minimum pour les coffres municipaux. Ainsi, plus la proposition était économiquement autonome, meilleures étaient les chances de recevoir un score plus élevé.

Le projet lauréat pour « Espai Germanetes », intitulé *Recreant Cruïlles,* fut celui proposé par l'association de voisinage de l'Esquerra de l'Eixample qui avait obtenu l'attribution temporaire d'une superficie de plus de 5 500 mètres carrés. Le groupe spontané de citoyen·ne·s s'auto-organise et définit la vocation du lieu qui reçoit une variété d'activités destinées à promouvoir des expériences collectives pour redynamiser le quartier. Il s'agit d'un projet d'aménagement et d'occupation inclusif qui constitue une expérimentation citoyenne démocratique et autogérée.

L'impact de Espai Germanetes dépasse aujourd'hui le simple cadre de la parcelle de 5 500 mètres carrés : alors que le groupe de citoyen désire lutter contre les îlots de chaleur et redonner davantage de place aux initiatives citoyennes et au verdissement de l'espace public, le projet développe aujourd'hui un important corridor vert à l'échelle du quartier en introduisant des parterres réaménagés, en disposant des bacs hors-sol, sur la voie publique, en installant des jeux pour enfants, etc.

Présentation du projet Espai Germanetes lors de la mission des communs à Barcelone, Novembre 2018

IMPACTS ET RETOMBÉES

Ces projets illustrent la grande variété des expérimentations et des apprentissages en cours autant du point de vue de la municipalité que des résidents et acteurs locaux, commerçants et de la société civile. Les projets mettent également en évidence l'évolution des façons d'intervenir sur l'espace public qui comportent divers niveaux de flexibilité et de possibilités d'ajustements.

La ville devient un lieu plus habitable et convivial. Ces actions ne se font pas sans tension puisque les interventions contribuent à concrétiser un autre concept de la ville au service d'un modèle sociétal alternatif qui peut bousculer les habitudes et les valeurs des tenants d'une ville essentiellement au service de l'activité économique. En contrepartie, elles attirent de nouveaux résidents avec pour conséquence négative d'augmenter les valeurs foncières, ce qui compromet les objectifs d'inclusion sociale du modèle.

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

Au premier abord, on constate également une **absence de vision d'ensemble** (aménagement proposés, continuité avec la trame urbaine existante, jonction entre les différents quartiers, etc.) entre les districts qui sont réaménagés dans le cadre de ce plan d'urbanisme. Ces différences d'un quartier à l'autre constituent tout de même l'essence de Barcelone, cependant, elles rendent le travail de la ville de Barcelone d'autant plus complexe.

Les projets présentés ci-dessus permettent de comprendre que les Superblocs et les enjeux de mobilité urbaine à Barcelone constituent un défi important, notamment en ce qui concerne la coordination des acteurs impliqués dans ces projets. La collaboration et la convergence d'intérêts ne va pas de soi, et ce autant pour l'administration municipale, les aménagistes que les citoyen·ne·s qui désirent s'impliquer dans ces projets.

APPRENTISSAGES TIRÉS DE CETTE EXPÉRIENCE

Tous les acteurs reconnaissent aujourd'hui la nécessité de repenser la ville. Certaines **conceptions sont plus techniques** sans pour autant **remettre en question le modèle économique dominant** alors que d'autres, telle que celle qui est portée par l'administration municipale, ont l'ambition de **redéfinir la ville et les rapports sociaux** qui s'y déroulent. L'aménagement de la ville fait face dans ce contexte à un ensemble d'**enjeux qui sont autant politiques, sociaux, techniques, culturels et idéologiques**.

On relève l'importance de **l'ancrage local des projets et l'historique des quartiers** au sein desquels prennent place ces aménagements. Cet apprentissage est comparable à celui qui peut-être fait à Montréal ainsi qu'à son histoire, et la façon dont les communautés se sont mobilisées au sein des grands projets d'aménagement.

AUTEUR•E•S DE CETTE FICHE

Nadim Tadjine : Analyste – Designer pour l'organisme à but non lucratif Espaces temps et Doctorant à l'École de design de l'Université Laval

Élaine Gauthier : Conseillère en aménagement à la Ville de Montréal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Direction de l'urbanisme, Division du patrimoine

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

6. NOS MILIEUX DE VIE!

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS ET DE CONNAISSANCES EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

NOS MILIEUX DE VIE !

INFORMATION

SITE INTERNET

https ://solon-collectif.org/actions/milieux-vie/

FACEBOOK

Collectif Solon : https ://www.facebook.com/soloncollectif/
Oasis Bellechasse : https ://www.facebook.com/oasisbellechasse/
Espace bonheur Masson : https ://www.facebook.com/espacebonheurmasson/

C'EST UN COMMUN PARCE QUE…

- Type de commun : commun civique, commun de la connaissance
- Forme juridique : université publique et organisme à but non lucratif
- Gouvernance : gouvernance partagée, recherche partenariale

HISTORIQUE

Le projet Nos milieux de vie! (NMV) est à la fois un projet de mobilisation citoyenne et un projet de recherche. Issu d'une collaboration entre Solon, la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique et plusieurs partenaires des milieux communautaires et de l'économie sociale, le projet NMV avait pour objectif principal de mobiliser les citoyens et les parties prenantes de deux milieux de vie à Montréal autour (1) de l'identification de solutions collectives locales réduisant les GES en énergie et mobilité et (2) du développement de leurs capacités à les mettre en oeuvre.

D'octobre 2016 à novembre 2018, la méthode des expérimentations de transition a été déployée au sein de deux milieux de vie afin de répondre à ces objectifs. Cette méthode consiste en la recherche et la mise en place de solutions climatiques ou de durabilité au travers de processus participatifs et itératifs organisés à l'échelle locale. Les expérimentations de transition reposent notamment sur la collaboration entre les chercheurs et les praticiens à tous les niveaux de la démarche, de la formulation des objectifs et des questions de recherche jusqu'à la diffusion des résultats.

Tout d'abord, un comité de pilotage a été mis sur pied. Il a ensuite procédé à l'évaluation de plusieurs milieux de vie, à l'issue de laquelle deux ont été identifiés : celui de Bellechasse (zone reconnue pour sa mobilisation citoyenne forte) et celui de Masson Est (où la mobilisation citoyenne est peu développée mais où des signes d'une volonté en ce sens sont présents). Dans un deuxième temps, les participant·e·s ont été mobilisé·e·s et accompagné·e·s par Solon dans la création d'une vision d'avenir pour chacun des milieux de vie, puis, dans un troisième temps, dans le développement de solutions collectives pour la concrétiser. Des projets ont ainsi été sélectionnés et mis en oeuvre. Enfin, la dernière étape concerne l'évaluation et le transfert des connaissances produites lors du processus.

À la suite de la création des visions d'avenir dans les deux milieux de vie (étape 2), les projets suivants ont été mis en place (étape 3) :

- Aménagement d'espaces publics : dans le milieu de vie Masson Est, l'Espace Bonheur Masson (ancien stationnement sauvage qui est devenu un lieu de rencontre pour les habitants du quartier) et dans celui de Bellechasse, l'Oasis Bellechasse (petite place publique très minérale et sous-utilisée qui est devenu un lieu de rencontre pour les citoyen·ne·s). Un financement complémentaire a été obtenu pour réaliser ces projets.
- Démarrage d'un projet ambitieux de partage de véhicules entre voisins : Prototypage puis pilote du projet LocoMotion, qui perdure aujourd'hui (un financement complémentaire a été obtenu pour réaliser ce projet).

- Mercredis collectifs : Ce projet a commencé comme une programmation mensuelle proposée au milieu de vie Bellechasse, qui mêle de la sensibilisation et du passage à l'action. Il a évolué pour devenir une rencontre mensuelle portée par les citoyens du milieu de vie, comme un espace d'échange pour faire émerger de nouvelles idées et rencontrer ses voisins.

- Comité de voisins : Ce comité a vu le jour dans le milieu de vie Masson Est. Les citoyen·ne·s impliqué·e·s ont nommé leur milieu de vie « Vivre Masson-Est » et ont organisé plusieurs activités courant 2018 pour dynamiser leur quartier. Ce comité continue à se mobiliser aujourd'hui.

TYPE D'ENTENTE ET DE PARTENARIAT

Le projet NMV a obtenu une subvention du programme Action-Climat Québec du Fonds d'action québécois pour le développement durable. Il a été coordonné par la Coop Carbone (expertise technique), Solon (capacité de mobilisation) et la Chaire de recherche de l'UQAM sur la transition écologique. D'autres organisations comme le Centre d'étude en responsabilité sociale et écocitoyenneté (CERSÉ) et Territoires innovants en économie sociale et solidaire (TIESS) ont aussi joué des rôles importants dans la création et le transfert de connaissances. Les autres organisations partenaires sont le Chantier de l'économie sociale, l'Esplanade (incubateur entrepreneuriat sociale), Fondaction, la défunte Société de développement environnemental de Rosemont (SODER) et le Centre interdisciplinaire de recherche en opérationnalisation du développement durable (CIRODD). De plus, l'ouverture du milieu communautaire dans l'arrondissement Rosemont - La Petite-Patrie a beaucoup facilité le projet et son maillage avec les acteurs locaux (tables de quartier et écoquartier).

IMPACTS ET RETOMBÉES

La progression de ces projets a démontré que l'implication citoyenne peut grandement faire avancer les réflexions citoyennes. En effet, les échanges que nécessitent les projets entre voisins dans les milieux de vie permettent de conscientiser et d'éduquer les résidents moins conscients de l'impact de leur mode de déplacements sur le milieu de vie. Ainsi, même si les citoyens n'ont pas tous les mêmes intérêts et objectifs, les projets implantés localement ont permis d'atteindre des objectifs en matière de sensibilisation.

La démarche globale ainsi que les différents projets accompagnés ont clairement permis d'observer des retombées pour les participant-e-s :

- Implication citoyenne et mobilisation: les citoyen·ne·s les plus actifs sont en général des personnes qui ont déjà été impliquées ou sont impliquées dans des projets collectifs. C'est en particulier vrai pour la participation à la démarche générale (ateliers de co-création). Toutefois, les projets ont permis d'impliquer des citoyen·ne·s qui jusqu'à présent n'avaient pas participé à des projets collectifs.

- Modification des habitudes de mobilité: le projet de partage de véhicules a permis d'initier une réflexion de plusieurs citoyen·ne·s par rapport à leur mobilité et à les ouvrir à de nouveaux modes de transport et/ou à un perspective différente concernant la possession de voitures.

Au-delà des frontières du projet, on observe déjà plusieurs retombées :

- Influence sur les pouvoirs publics, en particulier dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie et certaines structures au sein de la ville de Montréal.

- Réseau Fabrique des mobilités : la Coop Carbone fait rayonner les apprentissages issus de la démarche - en particulier au sujet du partage de véhicules - à travers à son réseau local, mais aussi international grâce à son implication dans le Centre d'excellence en innovations ouvertes pour la mobilité (FabmobQc). FabmobQc collabore au réseau de la Fabrique des mobilités. Initié en France par l'ADEME, cette organisation a maintenant des partenaires en Afrique, Italie et en Allemagne.

Les bases ont été posées pour continuer le travail, tant au niveau des projets qui en ont émergé que de la démarche en elle-même, ainsi que de la collaboration avec la recherche.

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

Les défis rencontrés et mentionnés par les participant·e·s ont porté principalement sur **l'inclusion** (comment faire pour rassembler des citoyen·ne·s différent·e·s et miser sur l'hétérogénéité du quartier), et les **enjeux de communication**, de **mobilisation** et d'**animation du milieu de vie**. Un autre défi concerne des temporalités différentes qu'il faut gérer dans une expérimentation de transition : le temps des participant·e·s qui est compté et qui suit le rythme scolaire et saisonnier, celui propre au projet marqué par des exigences de retombées, et celui lié à la recherche qui est le plus irrégulier. Les participant·e·s ont exprimé à plusieurs reprises leur **impatience de voir des projets se réaliser**.

Les principaux défis pour continuer et reproduire la démarche sont (1) l'intensité en **ressources humaines** pour la mobilisation, l'accompagnement pour les projets et l'inclusion, (2) la présence sur **la durée**, (3) les **partenariats** avec les acteurs locaux (en particulier le milieu communautaire et les pouvoirs publics).

Enfin, la question qui se pose à long terme est de savoir si la mobilisation citoyenne dans une telle démarche peut réellement s'inscrire dans une perspective de transition écologique et de lutte contre les changements climatiques.

APPRENTISSAGES TIRÉS DE CETTE EXPÉRIENCE

L'étape 4 du projet a permis de mettre en lumière de nombreux apprentissages sur la démarche en tant que telle et sur le développement du pouvoir d'agir en particulier.

Le comité de pilotage misait sur l'élaboration de visions d'avenir désirables pour inspirer des projets en mobilité et énergie, il a toutefois observé un certain décalage entre ces objectifs spécifiques et les visions d'avenir des milieux de vie. En effet, le thème de l'énergie s'est révélé moins porteur que la mobilité et l'aménagement, pour lesquels les participant·e·s ont été enthousiastes tant dans les visions d'avenir désirable que dans le choix des projets. Les questions du lien social et du sens de la communauté s'est avérée prédominante

pour les citoyen·ne·s. L'existence de conditions spatiales appropriées, de représentations collectives et de dynamiques locales se révèlent comme des facteurs importants pour que les gens se sentent ou non interpellés par un projet de transition. Ces « déterminants sociaux » de la transition écologique sont de nature à faire en sorte qu'un projet soit adopté par les citoyens qui se l'approprient, ou simplement rejeté.

De plus, l'approche a été adaptée en cours de route afin de mieux répondre à la réalité du terrain, passant d'un processus basé sur la tenue de quelques ateliers de co-création à un processus basé sur une multitude d'activités et d'actions. En outre, il a été plus pertinent d'avancer en parallèle et de façon itérative les étapes de diagnostique, de développement de visions et de réalisation de projets, au lieu de les mener de façon séquentielle. D'une part elles se nourrissaient mutuellement, et d'autre part, les attentes d'actions et de résultats visibles devenaient rapidement nécessaires à la mobilisation. Les grandes étapes de la démarche des expérimentations de la transition (diagnostic, vision, réalisation et évaluation) pourraient donc être abordées dans un ordre différent, allant même jusqu'à tous les mener de front.

Le rôle de Solon a également été un facteur de succès pour le projet NMV, à la fois en tant que médiateur, mais aussi du point de vue de sa présence sur le terrain. Le travail de Solon a permis de comprendre et d'aller chercher les intérêts et besoins des citoyens, afin que la démarche et les projets les rejoignent vraiment, tout en offrant le soutien nécessaire. La présence dans la durée et l'adaptation de Solon aux priorités des citoyen-ne-s ont été des points forts de la démarche. Le rôle de médiateur porté par Solon a contribué à concilier et équilibrer les diverses temporalités de la démarche, ainsi que le rythme et les réalités des différents acteurs : citoyen·ne·s, acteurs locaux, chercheurs, pouvoirs publics locaux, partenaires techniques, bailleurs de fonds.

Un autre apprentissage concerne le développement d'approches diversifiées et le fait de prendre le temps de l'inclusion. En effet, les citoyens mobilisés de prime abord dans ce type de démarche sont des personnes généralement instruites et appartenant à la classe moyenne. Or, pour faire de ces démarches des espaces de transition écologique ancrés dans le vivre ensemble, il nécessiterait des approches diversifiées, ciblées et du temps. Ainsi, de manière générale, les efforts de mobilisation et le niveau d'accompagnement nécessaires pour la réalisation de projets ont été plus importants qu'estimés initialement. Idéalement, le soutien aux milieux de vie devrait également se poursuivre au-delà du projet.

AUTEUR•E•S DE CETTE FICHE

Camille Butzbach – M. Sc. A. : Aménagement de l'Université de Montréal. Agente de recherche et coordinatrice du chantier « Milieux de vie » à la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique, détachée principalement au sein de l'organisme Solon

René Audet : Professeur à l'ESG-UQAM, Titulaire de la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

7.SOM MOBILITAT

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS ET DE CONNAISSANCES EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

SOM MOBILITAT

INFORMATION

SITE INTERNET

www.SOMmobilitat.coop

TWITTER

https ://twitter.com/sommobilitat

FACEBOOK

https ://www.facebook.com/sommobilitat/

BiciHub, bâtiment logeant un atelier de réparation de vélos, une coopérative de partage de véhicules, ainsi que le projet SOM Mobilitat

C'EST UN COMMUN PARCE QUE…

- Type de commun : plateforme coopérative de mobilité
- Statut juridique : coopérative d'utilisateurs
- Gouvernance : gestion collective, code développé en mode ressource partagée

HISTORIQUE

SOM Mobilitat est un projet collectif né dans le but de construire ensemble des outils et des services aidant la communauté à évoluer vers une mobilité plus durable, en promouvant des actions ou des projets pour un trajet propre, réduisant le nombre de véhicules accumulés dans nos villes. Il se concentre sur la conception, la production et le financement de nouveaux services et produits technologiques; travailler en réseau avec d'autres coopératives; contribuer et faciliter la création de communautés et de nouvelles coopératives en dehors de la Catalogne; contribuer à la création de groupes locaux et au financement de projets locaux; et impliquer les institutions publiques.

Plus concrètement, SOM Mobilitat est un projet de coopérative de mobilité lancé en 2016 par des personnes qui se sont rencontrées lors d'événements de SOM Energia. SOM Energia est une coopérative énergétique lancée en 2010. De 174 personnes à la première assemblée, SOM Energia est passée récemment à 52 000 membres. SOM Energia a en quelque sorte lancé un « mouvement des SOM » ('som' signifiant « nous sommes » en catalan), puisqu'en plus Mobilitat et Energia, il y a aussi eu le lancement de SOM Connexio en 2014. Toutefois, ces coopératives ne sont pas liées entre elles de façon formelle (« loose movement »). SOM Mobilitat a 8 employés, dont 3 développeurs.

SOM Mobilitat est une coopérative d'utilisateurs de services de mobilité (et non, par exemple, de « producteurs », comme des chauffeurs de taxi). Elle se concentre sur la fourniture d'un accès à des voitures électriques à ses membres. Il y a aujourd'hui 17 voitures en circulation en Catalogne, dont une seule à Barcelone (le service semble plus difficile à déployer dans une grande ville, car les personnes motivées par la question environnementale ont tendance à ne pas utiliser de voiture du tout). Toutes les voitures sont identiques, pour faciliter la gestion et optimiser l'expérience utilisateur. Un service pair-à-pair (P2P) n'est pas envisagé pour la même raison - ils pourraient toutefois le considérer dans le cas où la voiture particulière est du même modèle que leur flotte. Également, SOM Mobilitat envisage la mise en place d'une solution de financement alternative pour des véhicules collectifs dédiés à un voisinage particulier.

Les relations avec les villes dans lesquelles le service s'implante sont importantes pour SOM Mobilitat mais sont lentes à mettre en place et ce même si les villes expriment leur appréciation de l'initiative. SOM Mobilitat imagine et propose des arrangements. Comme l'accès à des stationnements gratuits pour les véhicules en échange de la possibilité pour la ville d'utiliser les véhicules en question. Ou encore proposer que la ville, plutôt que posséder ses propres véhicules, puisse avoir accès aux véhicules de SOM Mobilitat (en remplaçant par exemple leur leasings actuels par des locations tout compris au même prix). Ces discussions sont en cours mais semblent lentes.

TYPE D'ENTENTE ET DE PARTENARIATS

SOM Mobilitat est co-fondateur d'un réseau de coopératives centralisé dans la coopérative «The Mobility Factory » (TMF), basée à Bruxelles. Il s'agit d'une coopérative européenne dite de second niveau, qui rassemble initialement 8-9 fondateurs, et dont l'objectif principal est de mettre en commun des outils numériques (plateforme), pour un modèle de partage de véhicules électriques uniquement. Le modèle précis de TMF n'est pas connu, mais inclus une forme d'exclusivité, puisque les coopératives membres ne pourront pas se faire concurrence sur un même territoire. Ils sont également membre de la XES (réseau catalan de l'économie solidaire) et du réseau européen des coopératives de mobilité électrique. SOM Mobilitat est également proche d'autres initiatives en mobilité, ouvrant la possibilité d'une sorte de réseau de mobilité alternative. En particulier, SOM Mobilitat est dans les premiers membres de BiciHub, une initiative construite autour de BiciClot (elle-même une initiative similaire à SOS Vélo à Montréal), et qui vise à récupérer un bâtiment de la Ville de Barcelone pour en faire un hub vélo et mobilités alternatives, remplissant plusieurs fonctions. SOM Mobilitat va notamment prendre ses bureaux là-bas. Ils entament également une initiative qui vise à partager un premier vélo cargo électrique avec des commerçants à Barcelone (voir encadré BiciHub pour plus d'informations).

Le financement initial du projet est venu surtout des propres coopératives membres. En effet, les deux premières années, le gouvernement local ne les a pas soutenu financièrement. Maintenant que la coopérative est stable économiquement et que le nombre de membres augmente constamment (10 nouveaux membres par semaine), la Generalitat de Catalunya et la mairie de Barcelone leur ont accordé du financement à travers le programme de promotion de l'économie sociale, Aracoop. Bien qu'ils n'aient pas encore d'entente officielle, ils ont une relation cordiale avec la municipalité de Mataro où ils sont basés. De plus en plus des entreprises privées utilisent les services de partage de voiture, car elles réalisent notamment qu'il y a une diminution du coût par rapport à l'achat d'une voiture.

Enfin, tel qu'expliqué sur leur site web, en plus de la structure coopérative habituelle, SOM Mobilitat est formée de « groupes locaux ». Ces derniers sont des groupes de citoyens ou regroupements de quartier qui se construisent dans le but d'accélérer le développement de la mobilité durable dans le quartier ou la municipalité. Ainsi, les groupes locaux intègrent différents besoins de mobilité dans un même espace, afin de les partager et de les rendre accessibles socialement et économiquement. Ces derniers sont organisés avec l'aide et sous l'égide de SOM Mobilitat, qui leur laisse toutefois une autonomie pour adapter leur gestion en fonction du contexte local.

BICIHUB

Le BiciHub se situe à Can Picó, un entrepôt industriel historique au quartier Poblenou de Barcelone. Après avoir été en désuétude pour une bonne partie des années 2000, même une fois devenu propriété municipale, en 2015 la ville de Barcelone a cédé l'espace à la coopérative Biciclot. Depuis, BiciHub évolue du modèle de la cession de l'espace par un accord entre le conseil municipal et une entité sociale, vers un modèle de bien commun urbain puisqu'il devient un espace géré par la communauté afin d'incuber des idées, des projets et des alliances pour mettre en œuvre une mobilité cycliste durable à travers le modèle coopératif. Le BiciHub de Barcelone est le résultat d'un processus participatif ouvert à différentes entités intéressées, ainsi qu'à l'ensemble des citoyens ayant également participé individuellement. 75% des personnes inscrites ont suivi l'intégralité du processus. Au total, 46 citoyens, 24 organisations et des représentants de 5 administrations publiques ont participé au processus.
http://bicihub.barcelona

Il vise à être un modèle reproductible en tant qu'équipement dans le monde du vélo et à devenir un paradigme d'équipement de proximité, de voisinage et de ville, promouvant à travers le vélo une mobilité inclusive et durable ainsi qu'une économie sociale et solidaire.

IMPACTS ET RETOMBÉES

Depuis le début de son activité en 2017, SOM Mobilitat évolue positivement à plusieurs niveaux:

Indicateur	2017	2018
Villes en Catalogne avec vehicles SOM Mobilitat	2	8
Personnes membres de la cooperative	570	1095
Heures de service louées	176	7.546
Km parcourus avec véhicules SOM Mobilitat	3.469	191.529
Flotte de véhicules	5	17 14 Renault Zoe (40 kWh) 2 Renault Zoe (20 kWh) 1 Renault Kangoo
Épargne d'émissions en tonnes de CO_2 (Économies estimées à 120 gr par km)	0,416	22,98
kWh conSOMmés	492	28.537
Membres enregistrées à l'application	92	384
Municipalités avec un groupe local SOM Mobilitat	5	20

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

Parmi leurs défis, se trouve le **besoin de bonifier le réseau de coopératives en facilitant la création d'autres coopératives** dans des espaces encore non occupés par le réseau The Mobility Factory. SOM Mobilitat offre d'ailleurs des services d'aide à la création de coopératives à l'extérieur de la Catalogne.

Un autre défi est le fait que, **dans les grandes villes, les personnes n'ont pas autant besoin de voitures** et qu'il est donc plus difficile d'augmenter le nombre de membres. Aussi, la **ville de Barcelone ne veut pas plus de véhicules sur son territoire**, ce qui signifie qu'ils doivent bien négocier leurs objectifs.

À long terme, le plus grand défi est de **réduire au maximum le nombre de voiture dans les rues** et de véritablement changer le comportement et la perception qu'ont les citoyennes et les citoyens de la façon dont ils peuvent se déplacer, c'est-à-dire de manière durable, dans le respect de l'environnement et dans un esprit coopératif.

APPRENTISSAGES TIRÉS DE CETTE EXPÉRIENCE

La manière dont SOM Mobilitat est en **relation avec d'autres coopératives** a attiré notre attention. Tel que mentionné plus haut, SOM Mobilitat fait partie d'un réseau d'une dizaine de coopératives, situées dans autant de pays européens, et **reliées en tant que membres d'une coopérative de « 2e ordre »**, soit The Mobility Factory. Cette forme d'organisation permet de véritablement **mettre en pratique le 6e principe coopératiste, à savoir l'intercoopération**. Ce principe est particulièrement bien appliqué car il évite la concurrence entre des coopératives du même secteur par le concept de « shared source ». En effet, la plateforme numérique générique n'est partagée qu'avec des personnes voulant bâtir une coopérative semblable dans des territoires qui ne sont pas encore desservies par le service, ce qui évite ainsi toute compétition.

Au niveau plus technique, l'expérience de SOM Mobilitat a permis d'identifier les **nombreux choix stratégiques possibles** quand on parle de partage de véhicules (type de véhicules, propriété, type d'accès, etc.). Les choix faits par la SOM Mobilitat sont de nature à alimenter la réflexion des différents acteurs présents à Montréal dans ce domaine. On constate que ces choix sont également très fort liés à l'écosystème spécifique dans lequel ils s'inscrivent. Il pourrait être pertinent d'organiser un groupe de travail à Montréal sur ces aspects.

AUTEUR•E•S DE CETTE FICHE

Dan Furukawa Marques : Professeur adjoint au département de sociologie de l'Université Laval, Titulaire de la Chaire de leadership en enseignement Alban D'Amours en sociologie de la coopération (CLEASC)

Bertrand Fouss : Co-fondateur et président de Solon Collectif, un OBNL qui accompagne l'action citoyenne dans le déploiement de projets collectifs. Directeur Stratégie et Solutions d'affaires à la Coop Carbone

Laura Espiau Guarner : Conseillère responsable de projets, CITIES. Économiste et journaliste par l'Université Autonome de Barcelone. Candidate M. Sc. Environnement et développement durable à l'Université de Montréal

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

8. LOCOMOTION

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS
ET DE CONNAISSANCES EN
ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

LOCOMOTION

INFORMATION

SITE INTERNET

https://solon-collectif.org/actions/locomotion/

FACEBOOK

https://www.facebook.com/soloncollectif/

C'EST UN COMMUN PARCE QUE…

- Type de commun : plateforme coopérative de mobilité
- Statut juridique : coopérative d'utilisateurs
- Gouvernance : gestion collective, code développé en mode *open source*

HISTORIQUE

Solon, OBNL fondé par des citoyen·ne·s en 2015, vise à développer des projets collectifs dans différents domaines. En termes de communs de mobilité à Montréal, Solon porte LocoMotion, un projet de partage de flotte à l'échelle d'un milieu de vie qui favorise les liens entre les gens. Le principe du système de partage consiste à se représenter l'ensemble des véhicules (autos, vélos ou camions, privés ou publics, etc.) du milieu de vie comme une flotte ou un commun urbain, et à développer, combiner et tester plusieurs approches actives visant progressivement à optimiser la taille et à réduire l'usage de cette flotte. Un élément central est la présence d'un gestionnaire de communauté qui travaille à cette optimisation de façon proactive et très proche du terrain et des gens.

Le projet LocoMotion est le résultat de deux démarches parallèles qui ont convergé. D'une part, dans le cadre de la démarche Nos milieux de vie (NMV) dans l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie (2016-2018) (voir la fiche 5 sur le projet *Nos milieux de vie !*), plusieurs projets ont vus le jour, naissant des envies des citoyens de ces milieux et de la capacité de Solon à soutenir ces projets. D'autre part, fin 2017, les membres du comité mobilité de Solon ont émis l'idée d'un projet sur le partage des véhicules. Le projet LocoMotion a ainsi émergé de l'union de ces travaux. Au printemps 2018, un prototype du projet a été testé dans 3 milieux de vie pilote qui se sont partagés des voitures et des remorques à vélo. Il a permis de tester les éléments clés du système proposé afin de déployer une version améliorée lors de la phase suivante. À l'automne 2018, la formule complète du projet est lancée (projet pilote). Ce projet pilote va se tenir jusqu'à la fin de l'année 2019. Un des objectifs est de déterminer les conditions de pérennisation et de déploiement dans d'autres territoires.

Le projet LocoMotion propose à ses participants l'accès à des véhicules partagés : voitures et 2- ou 3-roues (remorque à vélo, vélos électriques, vélo-cargos). Ces véhicules relèvent soit de la propriété individuelle (ils appartiennent à un participant – logique de pair-à-pair), soit de la propriété collective (ils appartiennent à Solon et/ou à un groupe de participant, ou encore à la ville). Dans le cadre du projet-pilote, les voitures sont toutes de propriété individuelle. Une plateforme simple a été construite avec des modules existants (ex : Agenda Google, cadenas intelligents Noke, Intrante) afin de tester l'approche. Le développement d'une plateforme numérique plus évoluée est à l'étude. Une première version devrait être disponible à la fin de 2019.

Le système se déploie à l'échelle du milieu de vie (dans un rayon de 500 à 750 m, comptant de 5000 à 10 000 résidents). Dans chaque milieu de vie, une personne référente (personne de Solon qui accueille les personnes dans le milieu de vie et répond à leurs questions, favorise la création de lien social et le sentiment d'appartenance au projet) et un ou plusieurs ambassadeur(s) (participant de LocoMotion souhaitant s'impliquer plus) jouent le rôle de gestionnaire de communauté. Pour rejoindre un grand nombre de participants, des activités d'information et de sensibilisation ont été menées dans les milieux de vie pilote. Différents outils de vulgarisation ont également été créés afin de favoriser la compréhension du projet. Les participant·e·s peuvent aussi contribuer au développement du projet pour devenir des agent·e·s de changement dans leur communauté.

TYPE D'ENTENTE ET DE PARTENARIAT

Le projet a reçu une subvention de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et a bénéficié du budget NMV. La Coopérative de solidarité Carbone a contribué en nature dans le projet par le biais de son laboratoire Mobis, lui-même financé en partie par l'Arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie (qui souhaite permettre l'expérimentation de la mobilité dans Rosemont).

Comme pour ses autres projets, Solon a structuré, dès le début du projet, un partenariat avec des organismes de recherche pertinents. Dans le cas de LocoMotion, Solon travaille avec la Chaire de mobilité de Polytechnique ainsi qu'avec la CÉRSÉ.

Pour la mise en place du projet pilote, Solon a développé des partenariats avec des commerces locaux qui peuvent jouer un ou plusieurs rôles : point de retrait pour les items nécessaires aux nouveaux participants (pièce fixe pour les remorques à vélo, carnet de bord des voitures, etc.), « parrainage » de la remorque qui est stationnée devant chez eux, et/ou lieu de rencontre. D'autres commerces seront également approchés en vue du redéploiement des remorques et des nouveaux vélos au printemps 2019.

Enfin, il faut noter que le projet a été rendu possible par la capacité de Solon à établir un partenariat avec Desjardins Assurances. En effet, l'absence de produit d'assurance adapté à ce type de projet a été un frein majeur à l'expérimentation, et la capacité de Desjardins Assurances à concevoir rapidement un produit innovant, pour un projet initial de petite ampleur, a été décisive. Solon poursuit aujourd'hui les discussions avec Desjardins pour continuer à améliorer le produit.

Actuellement, Solon a établi une grille de tarification simple, qui s'applique à l'ensemble des utilisateurs. Le calcul a été fait pour couvrir les coûts de manière la plus équitable possible, sans générer de profit. Pour les 2- et 3-roues, l'utilisation est gratuite dans un premier temps. Cette grille de tarification va évoluer pendant le projet pilote et au-delà, afin de s'intégrer de plus en plus dans une logique de commun et de permettre la pérennité du projet. De plus, 3 sources de revenus sont considérées pour favoriser la pérennité du projet: une tarification à l'utilisation; l'accompagnement des municipalité qui voudraient implanter ces solutions sur leur territoire; et la recherche de subventions pour poursuivre le développement du commun.

IMPACTS ET RETOMBÉES

Depuis le début de sa mise en oeuvre en 2018, LocoMotion évolue positivement à plusieurs niveaux :

Indicateurs sur l'ensemble du projet	**Prototype (printemps 2018)**	**Pilote (septembre 2018 – mars 2019)**
Nombre de milieux de vie	3	3
Nombre de ménages participant	29	55
Nombre de ménages ayant réalisé un prêt/emprunt	23	38
Nombre de voitures (participants)	3	12
Nombres de vélos électriques (participants)	0	2
Nombres de remorques (Solon)	3	6
Nombre de prêts de voitures	11	27
Nombre de prêts de remorques	38	0 (trop tard dans la saison – hiver)
Municipalités avec un groupe local SOM Mobilitat	5	20

Les impacts et retombées du projet LocoMotion ont des composantes à la fois environnementales et sociales. Ce projet permet d'augmenter les interactions sociales, de se nourrir humainement des occasions créées par le projet, et de renforcer le tissu social et le sentiment d'appartenance à son milieu de vie, ainsi que de sensibiliser les participants à d'autres habitudes de vie. C'est aussi la porte d'entrée pour le développement d'autres projets complémentaires qui viennent renforcer le partage, la création de liens et l'engagement dans le projet. Par exemple, un répertoire de partage d'objets a été développé via l'intranet dans chacun des milieux de vie, ainsi qu'un système de communication directe pour que tous les participants puissent échanger facilement. Un effet collatéral du projet concerne également la réduction des dépenses subies par les ménages en lien avec la mobilité et l'augmentation des dépenses locales.

De plus, l'approche a été documentée afin de pouvoir être adaptée et reproduite à d'autres milieux de vie à Montréal et au Québec, et le projet suscite beaucoup d'intérêt en dehors des zones pilote. À plus grande échelle, en termes de mobilité, il participera donc à la résolution de divers enjeux spécifiques (émissions de gaz à effet de serre, diminution de voitures et de kilomètres parcourus, diminution du nombre de voitures/ménage, etc., diminution de la dépendance à l'automobile) qui ont des conséquences positives sur la protection de l'environnement. À terme, la multiplication d'un tel projet participerait à la création progressive d'un modèle de la transition écologique pour les milieux de vie de Montréal et au Québec.

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

Le lancement de LocoMotion a été **intensif en main d'œuvre**, puisqu'il n'y avait pas de plateforme dédiée (google agenda, inscriptions, cadenas électronique). Certains problèmes techniques ainsi qu'une difficulté à comprendre ou **s'approprier certains outils techniques** ont été rencontrés lors de l'utilisation des outils et semblent avoir compliqué l'emprunt (par exemple, la suite Google a été difficile à maîtriser pour les non initiés). Il est donc prévu de développer un outil de réservation dédié qui soit ainsi parfaitement adapté au système.

Un autre défi rencontré a été l'**absence d'un produit d'assurance dédié** pour le partage de voitures pour la phase prototypage. En effet, bénéficier d'un produit d'assurance adapté est une condition critique à la faisabilité du système. Préalablement au projet, aucun produit d'assurances ne permettait d'assurer les véhicules dans le cadre d'un système d'échange comme celui décrit. Solon a démarché des assureurs pour résoudre cet enjeu et a **co-construit et mis rapidement sur le marché un produit dédié au projet** (en vigueur depuis le 1er septembre 2018, donc prêt pour la phase pilote).

Parmi les défis qui ont été rencontrés et sont encore d'actualité, notons l'importance de tenir compte de la **résistance au changement et de la difficulté à changer les habitudes des (futurs) participant·e·s**. Les leviers sont donc difficiles à activer pour un projet comme LocoMotion. La confiance entre participants est également un préalable pour qu'un tel système fonctionne, et l'**introduction de personnes inconnues au groupe « de base » représente tout un défi**, notamment pour les prêteurs de véhicules. De plus, la participation active doit être stimulée régulièrement (**effort de mobilisation**) afin de permettre aux participants de se familiariser avec les nouveaux outils du projet et d'intégrer de nouvelles habitudes dans leur quotidien. Il faut également **s'assurer d'une disponibilité suffisante des véhicules**, sinon les participant·e·s pourraient se décourager et abandonner après un certain nombre d'échecs. Enfin, la **définition du milieu de vie revêt une réalité différente selon les individus**, et les frontières utilisées pour la mise en place d'un tel projet ont un aspect arbitraire et ne peuvent être considérées comme rigides.

À long terme se posent les questions de l'**autonomisation des communautés de partage**, du **développement du modèle d'affaire**, ainsi que de l'**identification des conditions de pérennisation**.

APPRENTISSAGES TIRÉS DE CETTE EXPÉRIENCE

Plusieurs des défis rencontrés sont aussi des apprentissages en soi (**assurance, mobilisation des participants, simplification des outils techniques** pour qu'ils permettent toujours une spontanéité, entre autres), et les phases prototype et pilote du projet ont permis de répondre à certains défis et d'en tirer les apprentissages pour la suite.

Tout d'abord, l'**échelle du milieu de vie constitue un élément important de la création de la confiance** nécessaire au fonctionnement du système. Le contact direct humain et la confiance ont permis de contourner les problèmes techniques. La **dimension locale du projet est un facteur de succès** potentiel, tout comme la **mobilisation et l'accompagnement continu des participant·e·s**. En outre, les phases prototype et pilote du projet ont montré l'importance de la présence de citoyens-meneurs, autour desquels gravitent le projet et la mobilisation. **Le rôle d'ambassadeurs et d'ambassadrices est donc primordial** pour permettre une adhésion optimale au projet dans les milieux de vie concernés.

Un porteur de projet, comme Solon, joue un rôle primordial pour favoriser la prise en main des outils et créer des liens de confiance (et servir de tiers de confiance pour les utilisateurs). La **tenue d'ateliers de démarrage adaptés au niveau technologie** pour les participant·e·s ainsi qu'un support plus régulier sont des facteurs de réussite pour l'adoption d'un tel projet.

Enfin, la **mise à disposition des actifs de mobilité** est une des clés du succès d'un projet de partage de véhicules : même si dans un premier temps l'utilisation est faible, l'option du partage doit devenir une véritable option et ne pas être seulement temporaire ou ponctuelle. Le projet doit **faciliter au maximum la ou les premières utilisations du système** afin de briser la barrière du premier kilomètre et les facteurs psychologiques associés.

AUTEUR•E•S DE CETTE FICHE

Camille Butzbach – M. Sc. A. : Aménagement de l'Université de Montréal. Agente de recherche et coordinatrice du chantier « Milieux de vie » à la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique, détachée principalement au sein de l'organisme Solon

Bertrand Fouss : Co-fondateur et président de Solon Collectif, un OBNL qui accompagne l'action citoyenne dans le déploiement de projets collectifs. Directeur Stratégie et Solutions d'affaires à la Coop Carbone

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

9. KATUMA

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS
ET DE CONNAISSANCES EN
ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

KATUMA

INFORMATION

SITE INTERNET

http://katuma.org

TWITTER

https://twitter.com/katuma_org

FACEBOOK

https://www.facebook.com/katumaorg

Source: Katuma.org

C'EST UN COMMUN PARCE QUE…

- Type de commun : Plateforme coopérative de consommation agroécologique soutenue par la communauté
- Forne juridique : coopérative de services, avec des membres consommateurs et de producteurs
- Gouvernance : gestion démocratique, code développé sous licence libre

HISTORIQUE

Kamuta est une plateforme coopérative de consommation agroécologique ouverte. Elle regroupe des producteurs et des groupes d'achat locaux et vise à faciliter la consommation d'aliments écologiques et de proximité. Le projet fut initié en 2012 par Coopdevs, une association à but non lucratif centrée sur les logiciels ouverts et sous licence libre, qui entrepris de développer une plateforme pour aider les producteurs locaux et les groupes d'achat à collaborer. Pour favoriser le financement et l'utilisation de la plateforme par les producteurs et les groupes d'achat, les premières étapes de création d'une coopérative d'organisations furent entamées. Puis, en 2017, Coopdevs pris contact avec le réseau international Open Food Network lequel offre aussi une plate-forme ouverte répondant exactement aux mêmes besoin. En rejoignant ce réseau, Katuma devint membre affilié d'Open Food Network proposant des logiciels en tant que service pour sa communauté, et les développeurs de Coopdevs rejoignirent ceux d'Open Food Network pour contribuer au projet global. Katuma permet de créer des fiches de producteur, des fiches de produit et de gérer les inventaires ainsi que les commandes en ligne des groupes d'achats.

TYPE D'ENTENTE ET DE PARTENARIAT

Coopdevs a été accompagné par le programme de la Comunificadora et a reçu des dons lors du premier matchfunding organisé par Goteo et financé par le conseil municipal de Barcelone, ainsi que dans le cadre du projet européen PLUS du plan Horizon 2020. Son modèle d'affaires ne permet pas à l'heure actuelle d'être autonome économiquement, mais la viabilité économique est visée d'ici 3 ans.

De plus, en tant que membre affilié de l'Open Food Network, ils ont bénéficié des contributions apportées par les autres communautés locales utilisées dans l'amélioration continue du logiciel. Certains des fonds obtenus récemment directement par Katuma ont également été consacrés à cet objectif.

IMPACTS ET RETOMBÉES

Katuma est encore un jeune projet, il est par conséquent difficile d'en quantifier les retombées. À moyen terme, nous espérons parvenir à analyser l'impact social, économique et environnemental du projet. Néanmoins, la collaboration avec le réseau Open Food Network apporte déjà des avantages importants. Elle permet de réduire considérablement les coûts de ressources humaines liés au développement de la plateforme, mais aussi de mettre en commun les connaissances et d'avoir accès à du support et des ressources.

Bien qu'à une petite échelle, le chiffre d'affaires des producteurs installés sur la plate-forme depuis un certain temps a augmenté en raison de la plus grande facilité d'achat pour les consommateurs.

DÉFIS RENCONTRÉS ET À VENIR

Un des principaux enjeux rencontrés concerne la **mobilisation**. En effet, le fait que Katuma soit une plateforme numérique rend encore plus difficile le fait de sortir les usagers de leur rôle quelque peu passif de « consommateur » et de les amener à s'impliquer d'avantage dans le projet. Un second défi rencontré, relève de la **médiation entre les usagers-producteurs et les usagers-groupe d'achat**. En effet, alors que les premiers désirent obtenir un juste prix pour leurs produits, les seconds désirent obtenir le meilleur prix. Cette situation pourrait occasionner des tensions même si, jusqu'ici, cela n'a pas réellement été le cas. Finalement, la question de la **viabilité économique** demeure un enjeu important, d'autant plus que Katuma se trouve dans un contexte où les consommateurs ont accès à une grande offre alimentaire et plusieurs options d'achat, et ce, même dans le secteur des aliments durables et locaux.

OPPORTUNITÉS POUR MONTRÉAL

En 2017-2018, le Système alimentaire montréalais a financé une *Étude de faisabilité sur la mise en place d'un projet de mutualisation pour les organismes solidaires et alternatifs de Montréal* (Arsenault-Hétu et al., 2018). Menée par le Conseil des industries bioalimentaires de l'île de Montréal, la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique en collaboration avec une trentaine d'organisations concernées, cette étude démontre l'existence de deux motivations complémentaires pour la mutualisation de l'approvisionnement: une motivation de nature plus économique qui met de l'avant la possibilité d'économies d'échelles à travers l'achat groupé, et une motivation de nature plus logistique qui insiste sur le besoin de mieux coordonner non seulement l'achat des aliments, mais aussi leur transport et leur entreposage. Il est concevable qu'une coop d'approvisionnement bénéficiant d'une plateforme du type de celle de Katuma puisse faciliter l'atteinte de ce double objectif économique et logistique, par exemple en mettant en relation des cantines scolaires (Cantine pour tous, De la ferme à l'École), de petits commerces locaux (restaurants, épiceries de quartier) et des producteurs de la région, tant pour faciliter les achats que pour améliorer la logistique d'approvisionnement.

AUTEUR•E•S DE CETTE FICHE

Marie-Soleil L'Allier : Doctorante en Sciences de l'environnement à l'Université du Québec à Montréal (UQAM)

René Audet : Professeur à l'ESG-UQAM, Titulaire de la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

10. CONCLUSION ET SYNTHÈSE DES APPRENTISSAGES

LES COMMUNS URBAINS

REGARDS CROISÉS SUR MONTRÉAL ET BARCELONE

UN OUVRAGE COLLECTIF

c.i.t.i.e.s.
TRANSFERT D'INNOVATIONS ET DE CONNAISSANCES EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

CONCLUSION ET SYNTHÈSE DES APPRENTISSAGES

LA DIVERSITÉ DES COMMUNS

Quels sont les principaux apprentissages que nous pouvons tirer de l'étude de quelques communs urbains à Barcelone et Montréal? Sur le plan conceptuel, nous avions défini les communs comme des « ressources partagées gérées collectivement par une communauté ». Dans chaque cas, nous sommes en présence: 1) d'un bien, d'une ressource ou d'un espace quelconque; 2) qui est pris en charge par un ensemble d'usagers; 3) à travers un modèle de gouvernance collectif. Outre cette description très générale, la première observation que nous pouvons faire est la très grande variété de formes et des applications possibles de ce modèle: bâtiments industriels reconvertis, espaces publics, systèmes de mobilité, plateformes numériques, incubateurs de communs, etc.

Type de commun	**Bâtiment**	**Espace public**	**Système de mobilité**	**Plateforme numérique**	**Incubateur de communs**
Exemples étudiés	Can Batlló Bâtiment 7 BiciHub La Model	Superblocs *(Superilles)* Espai Germanates Espace Bonheur Masson Oasis Bellechasse	SOM Mobilitat Loco Motion	Katuma SOM Mobilitat Decidim	Coòpolis Comunificadora

Ainsi, il ne semble pas y avoir de limite prédéfinie concernant le type d'éléments, d'équipements et d'infrastructures qui pourraient être gouvernées par la logique du commun, qui fait primer l'usage sur la propriété (privée et publique): ruelles vertes, systèmes alimentaires, parcs, logements, commerces de proximité, bibliothèques, institutions culturelles, logiciels, données, etc. Nous pouvons dire que les communs peuvent embrasser virtuellement l'ensemble des domaines de l'existence, ou plus simplement de l'ensemble des dimensions de la vie urbaine. Bien sûr, il est peu probable que toute la ville ou la société soit un jour régulée selon le principe du commun, mais les sphères d'application de cette forme institutionnelle sont essentiellement infinies.

De plus, il n'y a pas une seule mais plusieurs formes juridiques possibles pouvant adopter le principe du commun: organismes à but non lucratif, coopératives de solidarité, ensemble d'OBNL et de coopératives, propriété publique mais gérée par un collectif citoyen, etc. Les communs prennent parfois des formes hybrides, ils sont souvent entrelacés et imbriqués dans d'autres communs, à l'instar de l'incubateur d'entreprises collectives Coòpolis situé dans le bâtiment Can Batlló, ou encore des 16 communs à l'intérieur de Bâtiment 7! En d'autres termes, les communs ne sont pas des formes organisationnelles pures, mais des assemblages, des bricolages de règles et normes qui doivent toujours être adaptées en fonction de la ressource partagée et des conditions locales.

Statut juridique	**OBNL**	**Coopérative**	**Coopérative de second niveau**	**Ensemble d'OBNL et de coopératives**	**Propriété publique**
Exemples étudiés	Solon Coòpolis	Katuma SOM Mobilitat Loco Motion BiciHub	The Mobility Factory	Bâtiment 7 Comunificadora Open Food Network	Can Batlló Espai Germanates Oasis Bellechasse La Model

Nous voyons donc que le « commun » est un concept ouvert qui peut se déployer dans de multiples initiatives citoyennes, alternatives locales, entreprises collectives et formes organisationnelles. Dans tous ces cas, l'existence du commun dépend de processus démocratiques, d'une implication active des usagers, et plus généralement d'une mobilisation citoyenne continue. Ces pratiques collectives de mise en commun *(commoning)* sont toujours présentes, elles sont le coeur battant de ces institutions auto-organisées et enracinées dans un milieu de vie particulier. Bien que nous n'ayons pas eu le temps d'étudier en détail les modèles de gestion et de gouvernance de ces différents communs, une pluralité de modèles « non-hiérarchiques » semblent être utilisés pour assurer leur fonctionnement: gouvernance partagée, gestion civique, cogestion, autogestion, sociocratie, etc. Encore une fois, nous ne pouvons parler d'un modèle organisationnel unique, mais d'une pluralité de manières de faire et de décider ensemble.

L'IMPORTANCE DE L'ANCRAGE LOCAL

Un aspect central qui ressort de l'ensemble de ces expériences est le rôle central joué par l'ancrage local des communs urbains. Cela se manifeste notamment par la mobilisation citoyenne qui a mené à leur existence, comme dans le cas de Can Batlló et de Bâtiment 7 qui sont le résultat de longues luttes populaires à l'échelle du quartier, qui sont elles-mêmes enracinées dans une histoire de mobilisations locales. Il en va autant pour les espaces publics réappropriés par des groupes citoyens, comme Espai Germanetes, l'Oasis Bellechasse et l'Espace Bonheur Masson qui sont devenus de véritables milieux de vie pour les habitant·e·s. Le choix de l'échelle joue un rôle important dans la construction de la confiance entre les usagers, et c'est pourquoi la dimension locale revêt une dimension si stratégique pour la participation. Bien sûr, il y a souvent des définitions divergentes des frontières du « milieu de vie » entre les individus, car cela dépend de représentations collectives variées et de dynamiques

locales particulières. D'où l'importance de veiller non seulement aux questions techniques, aux structures et aux enjeux logistiques, mais aussi de se concentrer sur les pratiques sociales de mise en commun et l'accompagnement des participant·e·s, par l'organisation d'ateliers adaptés aux personnes concernées, des activités d'éducation populaire, diverses formes d'animation collective, etc.

VISÉE DE TRANSFORMATION SOCIALE

Un autre trait remarquable touche la visée de transformation sociale portée par les acteurs des communs. Bien qu'il y ait une certaine convergence entre ces nouveaux projets et les formes établies de l'économie sociale, ces multiples initiatives se démarquent par leur approche explicitement critique des rapports de pouvoir et des systèmes de domination. Les personnes impliquées dans ces communs cherchent à transformer en profondeur les relations sociales et à « changer de paradigme ». Que ce soit par la critique féministe de l'économie sociale qui invite à dépasser la frontière privée et publique, l'articulation des communs avec les revendications des mouvements sociaux, une approche plus politique ancrée dans des traditions d'autogestion, nous avons bien senti la volonté de dépasser les cadres de l'ordre établi et de construire les bases d'un nouveau modèle socioéconomique basé sur le principe des communs, l'inclusion, la résilience et la solidarité. Sans être de purs idéalistes ou « pelleteurs de nuages », les « commoneurs » nourrissent une soif d'idéal et un esprit pragmatiques pour faire exister des alternatives dans le « ici et maintenant », telles des « utopies réelles » qui préfigurent une nouvelle société dans les interstices du monde actuel. Au final, les pratiques de mise en commun naissent d'un besoin de faire ensemble, de décider ensemble, de prendre soin de biens partagés et de faire la ville autrement.

VOLONTÉ POLITIQUE ET OUVERTURE DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

Le rayonnement des communs urbains dépend également du rôle stratégique du gouvernement municipal et de l'ouverture de l'administration publique locale. Le fait que l'administration de *Barcelone en commun* (BeC) reconnaisse les communs comme un des piliers de la transformation du modèle de société capitaliste dominant, et adopte des politiques publiques en ce sens, permet de donner une légitimité à cette approche novatrice et de développer des outils de régulation favorable à leur pérennité. Comme les communs urbains à Barcelone sont issus d'initiatives citoyennes qui ont précédé l'administration de BeC, il faut se demander comment articuler les mouvements ascendants et descendants en appuyant ces innovations sociales. La transformation des institutions est un chantier critique du XXIe siècle, et les expériences qui ont cette profondeur sont rares et inspirantes.

L'aménagement du territoire est un front d'émergence des communs. La transformation des milieux doit aujourd'hui impliquer autant les citoyens que les pouvoirs publics. Les pratiques doivent s'ouvrir à ces collaborations à des niveaux et des échelles qui ont un véritable impact. Enfin, il est essentiel de se doter d'outils renouvelés pour favoriser le démarrage d'initiatives, l'ancrage local des projets, leur financement et leur impact social. Nos discussions avec les élus et représentants municipaux ont permis de voir à quel point la dimension politique était essentielle à la réussite des projets. Bien sûr, cela ne se fait pas sans heurts et difficultés, car la mise en place et le maintien des communs dans le contexte d'aujourd'hui implique un ensemble de défis et de contradictions.

PRINCIPAUX DÉFIS

Trois grands défis ressortent des communs que nous avons étudiés. Le premier concerne la **complexité de cette approche**. En effet, les communs sont des formes organisationnelles originales qui évoluent dans un environnement qui leur est plutôt hostile, au sens où actuellement ni les acteurs du secteur public, ni ceux du privé, ne fonctionnent avec la logique des communs. Une grande partie des efforts doit donc être consacrée à l'adaptation des institutions publiques et privées.

Sur le plan juridique, plusieurs des projets visités à Barcelone proposent un modèle de cogestion qui réunit à la fois des acteurs publics, coopératifs et communautaires. Or, à l'heure actuelle aucune forme juridique et cadre de gouvernance défini ne permettent de bien représenter cette réalité. De nouvelles formes de partenariats et cadres juridiques de régulation sont en cours d'élaboration, mais entre temps, ces projets doivent « bricoler » des agencements avec la réglementation actuelle.

Sur le plan technique, d'autres projets, en mobilité par exemple, ont dû développer de nouveaux produits d'assurances automobiles pour s'adapter aux services offerts par les communs de mobilité. Ou encore, les acteurs ont dû développer de nouveaux outils numériques pour permettre une gestion collective de parc de véhicules. Il s'avère essentiel de simplifier les outils techniques dans une pluralité de sphères afin de faciliter le maintien et le rayonnement des communs.

Sur le plan administratif, plusieurs des communs étudiés, étant financés par le public, doivent produire des redditions de compte aux gouvernements municipaux et provinciaux, ce qui leur impose une lourdeur administrative qui peut atteindre jusqu'à 20 % des budgets de ces initiatives.

Le deuxième défi est d'**ordre économique**. Le développement d'un modèle d'affaires qui soit viable à long terme constitue un enjeu important. Si les communs urbains démarrent grâce à un soutien important des gouvernements locaux et régionaux, plusieurs réfléchissent à un moyen de diversifier leurs sources de revenus pour augmenter leur résilience en cas de changement de gouvernement. Qui plus est, des communs comme Katuma sont en concurrence avec des entreprises privées qui n'ont pas les mêmes contraintes en matière de gouvernance démocratique, de responsabilité sociale et environnementale. Encore une fois, les communs n'évoluent pas en vase clos, mais à l'intérieur d'un modèle socio économique basé sur la croissance infinie, la compétition et la recherche maximale de profits. Tant que les communs évolueront dans une économie de marché capitaliste, ils devront se coordonner, innover et recevoir un soutien des pouvoirs publics.

Enfin, le troisième défi concerne le besoin de **mobilisation, d'inclusion et de médiation** entre des intérêts divergents. Plusieurs des communs étudiés sont issus d'années de mobilisation et/ou de lutte citoyenne. Le maintien d'un certain niveau de mobilisation et d'implication des usagers est essentiel à la pérennité du commun, bien que cet engagement soit parfois difficile compte tenu des contraintes de toutes sortes existant comme le manque de temps, les difficultés économiques ou encore l'épuisement professionnel. Ensuite, les enjeux d'inclusion restent un élément présent dans ces initiatives, lesquelles doivent veiller à ne pas

rester dans l'entre-soi ou exclure certaines parties de la population. Diverses mesures visant à favoriser l'implication des femmes et des personnes issues de groupes sous-représentés peuvent être mises en place afin de veiller au fait que le commun soit pleinement inclusif et démocratique. C'est pourquoi il importe de développer des modèles de gouvernance qui permettent à la fois de tenir compte de l'avis de tous, tout en s'assurant de conserver l'essence première des projets. Cet aspect, quoique présent à Barcelone, nous a néanmoins semblé plus important dans les initiatives montréalaises, probablement à cause d'une longue tradition de concertation présente au Québec.

TABLEAU SYNTHÈSE DES DÉFIS ET DES APPRENTISSAGES

Commun	Défis	Apprentissages
Coopolis	Définition de leur forme juridique Lourdeur administrative Coops créées axées sur les services manquent de diversité culturelle	Approche critique et féministe de l'ESS Introduit des principes d'équité et de reconnaissance de la diversité des expériences vécues Maturité de la réflexion
Bâtiment 7	Mobilisation citoyenne Complexité de la gouvernance Relations externes nombreuses et complexes Enjeu d'éco-gentrification	Approche critique et autogestionnaire de l'économie sociale et solidaire Diversité des projets Approche très politique Hybridité des ressources
Espai Germanetes	Défis multiples: politiques, sociaux, techniques, culturels et idéologiques Absence de vision d'ensemble rend l'approche plus complexe	Ancrage local des projets dans l'histoire des quartiers Redéfinition de la ville et des rapports sociaux
Nos milieux de vie	Inclusion Enjeux de ressource humaine pour la communication, la mobilisation et l'animation du milieu de vie Temporalité différentes (participant vs recherche) Impatience de voir les projets se réaliser	Importance des représentations collective et des dynamiques locales Importance d'avancer les projets en parallèle et de manière itérative Importance du rôle de l'organisme intermédiaire en tant que médiateur Nécessité de prendre du temps d'inclusion Besoin de soutien au-delà du projet
SOM Mobilitat	Besoin de bonifier le réseau de coopératives en facilitant la création d'autres coopératives Dans les grandes villes, les personnes n'ont pas autant besoin de voitures Parvenir à réduire au maximum le nombre de voiture dans les rues	Mise en relation avec d'autres voitures Mise en pratique de l'intercoopération pour éviter la concurrence entre les coopératives Identification de nombreux choix stratégiques possibles
Locomotion	Démarrage exigeant en main d'oeuvre Difficulté d'appropriation des outils techniques Absence d'un produit d'assurance dédié Introduction de personnes inconnues au « groupe » de base est difficile Effort de mobilisation important pour maintenir actif les participants Besoin d'une disponibilité suffisante des véhicules Définition du milieu de vie varie d'une personne à l'autre Pérennisation du modèle d'affaires	Co-création d'une assurance automobile sur mesure Importance de simplifier les outils techniques Importance du choix de l'échelle dans la construction de la confiance Importance de la mobilisation et de l'accompagnement continu des participants Rôle clé du porteur de projet (Solon) et de l'ambassadeur Tenure d'atelier adapté au niveau techniques des participants Importance de faciliter au maximum les premières expérience des participants
Katuma	Difficulté à mobiliser les « consommateurs » et les « producteurs » Médiation entre les intérêts divergents des producteurs et des consommateurs Viabilité économique du modèle d'affaires	Importance de l'appartenance et collaboration avec avec le réseau Open Food Network pour l'amélioration continue, le transfert de connaissances et l'optimisation de ressources.
Decidim	Réussir à s'implanter à l'échelle internationale Poursuivre l'important travail de développement de la plateforme ouverte	Support technique offert par la ville aux OBNL (gratuitement) et aux institutions (payant) Mise en place d'une nouvelle logique collaborative entre la ville et les citoyens

IMPORTANCE DU SOUTIEN PUBLIC ET DE L'ÉCOSYSTÈME

Le mode de gouvernance des communs urbains est souvent complexe et inclut diverses collaborations avec les institutions publiques municipales. Cela rappelle l'une conditions de succès des communs identifiée par l'économiste Elinor Ostrom, soit la reconnaissance de l'auto-organisation par les autorités gouvernementales externes, lesquelles permettent de soutenir plus ou moins directement l'initiative, et de lui reconnaître minimalement un droit à l'existence. Les communs peuvent émerger dans divers contextes, mais ils peuvent se multiplier davantage et fleurir là où il y a des organismes intermédiaires et des institutions favorables, des mobilisations citoyennes et plus largement « un esprit collectif » propice au paradigme des communs. Là où règne l'esprit néolibéral basé sur la préséance des entreprises privées, de la compétition et du marché, les communs auront beaucoup plus du mal à émerger et se pérenniser.

Comme nous l'avons évoqué plus haut, la complexité des communs et leur modèle de fonctionnement particulier, qui déborde de la dichotomie traditionnelle entre secteur public et secteur privé, nécessite un travail de sensibilisation auprès des autorités municipales et des acteurs de la société civile. Lorsqu'il y a des politiques publiques comme la « gestion civique », des organismes comme la Comunificadora, des cessions d'usage à long terme de bâtiments vacants et de nouveaux mécanismes comme les partenariats public-coopératif-communautaires, il devient beaucoup plus facile de soutenir la création de communs urbains. Nous avons rencontré un tel « écosystème générateur » à Barcelone, où la perspective des communs et la visée de transformation sociale semblaient autant partagées par les élus et les mouvements sociaux, quelques fonctionnaires impliqués et des groupes citoyens mobilisés. Bien sûr, ce ne sont pas l'ensemble des individus d'une ville qui connaissent ou partagent cette idée des « communs », mais il suffit d'avoir quelques acteurs clés, politiques publiques, organismes intermédiaires et influenceurs sensibilisés pour avoir un écosystème propice à la démultiplication des communs.

VERS DES PARTENARIATS PUBLIC-COMMUN ?

L'une des pistes les plus intéressantes en ce sens consiste à systématiser l'usage de partenariats spécifiques entre les institutions publiques et les communs, notamment à l'échelle municipale. Alors que l'émergence des partenariats public-privés (PPP) dans les années 1990 accompagna l'émergence du néolibéralisme, la création des partenariats public-commun (PPC) pourrait limiter l'ingérence au privé dans le secteur public et favoriser une démocratie plus participative, en alliant l'auto-organisation des communautés à la reconnaissance par l'État local. Comme le notent Piron et Cogolati, « même si l'État n'est pas à l'origine du commun et ne participe pas directement à sa gestion, il peut le protéger et le soutenir en tant qu'entité institutionnelle et juridique à part entière. Par conséquent, les autorités publiques pourraient développer des liens de coopération et de solidarité avec les communs, entrant dans une nouvelle dynamique de coopération. »[1]

Cette collaboration peut prendre différentes formes, que ce soit par le biais de réglementations spéciales, des exonérations fiscales, des subventions, des fonds de garantie, un soutien direct à des initiatives citoyennes autonomes, ou encore une attribution de biens, ressources, espaces publics ou bâtiments à des organisations fonctionnant selon la logique du commun. Bien que cela puisse sembler une forme de favoritisme, il faut rappeler que les États soutiennent déjà abondamment de nombreuses entreprises privées, que ce soit de façon directe ou indirecte. À ce titre, Tommaso Fattori souligne que le partenariat public-commun est un moyen de « réorienter le rôle de l'État, en déplaçant son soutien et son subventionnement des entreprises privées au soutien de la création de communs. »[2]

De façon générale, le PPC implique trois acteurs : l'acteur politique, l'administration publique, puis le groupe de citoyens rassemblés en commun au sein d'une organisation. Après que l'élu ait apporté son soutien au commun par certaines décisions politiques, l'administration encadre et met en œuvre ces décisions, tout en essayant de préserver l'autonomie du commun. Cet équilibre n'est pas facile à trouver, car les personnes impliquées dans la gestion du commun cherchent à obtenir un soutien sans que cet encadrement limite trop leur autonomie collective.

La municipalité s'avère un lieu privilégié pour expérimenter des PPC, que ce soit par la mise en commun de services publics de proximité, en offrant un cadre règlement favorable aux initiatives citoyennes et projets collectifs d'utilité publique, ou encore par la création d'une charte des communs urbains comme la « Régulation sur la collaboration entre citoyens et l'administration pour le soin et la régénération des communs urbains » de la ville de Bologne en Italie[3]. Cette charte des communs urbains inclut un ensemble de principes, valeurs, procédures de collaboration, formes de support, mécanismes d'évaluation et de redevabilité visant à favoriser l'émergence et la préservation des communs urbains.

Ainsi, la ville pourrait devenir le lieu d'une transformation démocratique de la vie sociale, économique et politique, en favorisant une transition basée sur l'articulation entre les communs et les municipalités[4]. Le *Plan de transition vers les communs* de la ville de Gand est l'un des meilleurs exemples de ce type de projet.[5] Bien sûr, il y a des risques à éviter, comme le retrait de l'État de ses responsabilités à l'endroit de ceux qui en ont besoin, ou encore l'appropriation des biens publics par des groupes fermés (actifs de club). Il est ainsi important de rester vigilants face aux dynamiques potentielles d'exploitation du travail gratuit, à l'instar des parcs de New York dont l'entretien repose en partie sur des groupes citoyens et des personnes marginalisées obligées de travailler gratuitement pour obtenir leur workfare[6].

S'il est encore trop tôt pour fournir un aperçu détaillé des impacts sociaux, politiques et économiques de tels partenariats public-commun, il n'en demeure pas moins que leur objectif, qui est de favoriser une gouvernance partagée au service de l'intérêt général, permet de proposer une alternative concrète à l'ingérence du privé dans les institutions publiques. Somme toute, il faut un peu moins de privé et beaucoup plus de communs, avec un coup de pouce de la municipalité pour accélérer le changement de paradigme.

1 Jonathan Piron, Samuel Cogolati, « Vers des partenariats public-communs », *P2P Foundation,* 7 juin 2017. http://blogfr.p2pfoundation.net/2017/06/09/vers-partenariats-public-communs/
2 Tomasso Fattori, « Public-Commons Partnership », *P2P Foundation*, 25 février 2014.
3 Pour consulter cette Charte, voir : http://labgov.city/thecommonspost/bologna-regulation-on-public-collaboration/
4 Jonathan Durand Folco, *À nous la ville ! Traité de municipalisme*, Écosociété, Montréal, 2017.
5 Michel Bauwens, « Plan de transition vers les communs de la ville de Gand », P2P Foundation, 8 septembre 2017. http://blogfr.p2pfoundation.net/2017/09/08/plan-de-transition-vers-communs-de-ville-de-gand/
6 Voir Travail gratuit ou autoexploitation. Entretien avec Maude Simonet, revue Ballast, 25 février 2019. https://www.revue-ballast.fr/travail-gratuit-ou-exploitation-rencontre-avec-maud-simonet/

MONTRÉAL, UN CONTEXTE PROPICE POUR UNE VILLE EN COMMUN[7]

Selon nous, la ville de Montréal constitue un terrain propice à l'émergence des communs et d'innovations sociales inspirées de cette perspective, bien que la notion de « commun » ne soit pas encore beaucoup utilisée au Québec. Montréal est reconnue pour sa vitalité associative et culturelle, et représente une plaque tournante pour de nombreuses initiatives locales et mobilisations citoyennes. Depuis quelques années, de nombreux projets collectifs inspirants fleurissent dans différents quartiers de la ville à travers le travail conjoint d'une pluralité d'acteurs, associations informelles, tables de concertation, mouvements sociaux organisés, etc. Il est vrai que certains réseaux d'acteurs comme le milieu communautaire, l'économie sociale, les comités citoyens et le mouvement écologiste évoluent parfois en parallèle sans véritablement travailler ensemble, mais le paradigme des communs pourrait représenter une vision fédératrice pour favoriser les synergies entre ces milieux.

De plus, la nouvelle administration municipale (dirigée par la mairesse Valérie Plante et les élu·e·s de Projet Montréal depuis novembre 2017) représente un changement de culture politique au niveau local, et coïncide avec la multiplication d'initiatives institutionnelles qui résonnent avec l'esprit des communs: budget participatif des arrondissements Mercier-Ouest et Ahuntsic-Cartierville, projets participatifs citoyens dans cinq milieux de vie Rosemont-Petite-Patrie, Je fais MTL, Laboratoire d'innovations urbaines de Montréal (LIUM), rues piétonnes et partagées, urbanisme transitoire, défi des villes intelligentes, etc. Il est donc important de saisir la fenêtre d'opportunité politique d'un gouvernement municipal progressiste afin de repenser les processus de l'administration municipale et s'inspirer du travail réalisé par la Ville de Barcelone.

Il existe de nombreuses opportunités sur le territoire, notamment une foule d'espaces (terrains et bâtiment vacants, parcs, ruelles, friches, espaces publics, lieux hybrides) qui représentent autant d'occasion de dépasser les PPP et de favoriser l'émergence de communs urbains, en permettant aux citoyen·ne·s de s'approprier la construction de leur ville et façonner leurs milieux de vie à leur image. Sur le plan institutionnel, la Ville de Montréal a adopté en 2017 une politique de développement social qui reconnaît l'importance des questions de diversité et d'inclusion. Elle s'est également dotée récemment d'un plan d'action en innovation sociale dans le cadre de sa stratégie de développement économique, et signé la déclaration commune de Sharing Cities. Enfin, elle a gagné le concours Canadien du défi des villes intelligentes avec 50 millions de dollars à la clé autour d'une proposition laissant une bonne place aux enjeux liés aux communs et à la gouvernance partagée. Voilà autant de tremplins à mobiliser pour que Montréal devienne la référence en Amérique du Nord d'une « ville en commun ».

QUELQUES PISTES D'ACTION

Pour favoriser l'émergence d'une ville en commun, de multiples acteurs et secteurs de la société doivent être mobilisés: initiatives citoyennes, groupes communautaires, entreprises d'économie sociale et solidaire (ÉSS), milieux académiques, administration municipale, etc. Pour conclure cette synthèse, nous voudrions lancer quelques pistes d'action et réflexions afin de faciliter l'émergence et le déploiement des « villes en commun », ainsi que quelques considérations particulières pour le territoire montréalais.

PISTES D'ACTION POUR L'ÉSS, LES GROUPES COMMUNAUTAIRES ET LES INITIATIVES CITOYENNES

Les initiatives locales pourraient revendiquer d'une seule et même voix la création de partenariats public-communs, à l'instar des partenariats publics/coopératifs/communautaires à Barcelone. Ce nouveau cadre de régulation permettrait d'assurer aux initiatives l'accès d'usage à faible coût et à long terme des infrastructures urbaines, ce qui faciliterait grandement le développement d'un modèle d'affaires viable à long terme. Ensuite, une telle approche favoriserait des pratiques d'inclusion et la co-construction des projets entre l'ÉSS et les groupes communautaires locaux. En formalisant la collaboration entre les projets d'économie sociale et les groupes communautaires déjà présents sur un territoire, cela faciliterait l'ancrage local dans les pratiques et l'historique du quartier. Cela constitue, à nos yeux, un élément central des communs urbains.

PISTES D'ACTION POUR LA RECHERCHE ET LES MILIEUX ACADÉMIQUES

L'un des rôles des chercheurs consiste à accompagner les acteurs sociaux et projets collectifs dans le développement d'une posture réflexive et critique, dans une perspective de transformation sociale. Cela consiste à apporter un éclairage complémentaire des enjeux par une approche transdisciplinaire, à articuler le travail théorique aux expériences de terrain, notamment par la recherche-action et la recherche partenariale, puis à favoriser le croisement des points de vue par des processus d'intelligence collective. Le rôle des chercheurs ne consiste pas à prescrire la forme des projets, les conduites individuelles ou la marche à suivre pour réaliser un modèle idéal des communs, lequel n'existe pas de toute façon. Il s'agit plutôt de favoriser l'auto-compréhension des acteurs de terrain, de faciliter la construction de leurs propres récits, narratifs et visions communes, en fonction de leurs besoins concrets et de leurs aspirations collectives. Le transfert des connaissances entre les milieux académiques et les savoirs citoyens doit donc être lui-même un processus de mise en commun des connaissances, qui doit déboucher sur des savoirs, outils et données ouvertes.

PISTES D'ACTION POUR LA VILLE DE MONTRÉAL[8], ET POUR LES « VILLES EN COMMUN » AILLEURS

Piste d'action 1. Poursuivre la veille sur les communs et les apprentissages et favoriser les échanges entre professionnels de la ville

- Consulter et alimenter la communauté thématique Passerelles « Cultiver les communs »

- Organiser des *Lunch and learn* (atelier) pour approfondir certains sujets et opportunités. Exemple : Fiducie d'utilité sociale ; Plateforme Decidim ; Municipalisme ; Innovation sociale, économie sociale et communs ; Perception du risque et modification du cadre normatif (FUS, entente de gestion, accord de développement etc.) : des outils pour favoriser l'émergence et la gouvernance des communs ; etc.

7 Ce travail s'inspire notamment de la synthèse des *Ateliers d'échanges Les communs et la Ville,* organisé par le TIESS d'octobre 2018 à janvier 2019. Cette synthèse fut rédigée par Émilien Gruet, Marie-Soleil L'Allier, Vanessa Sorin et Cécile Vergier. Pour plus d'information, voir: *Les communs et la ville : synthèse des ateliers d'échanges,* TIESS, 2019.

8 Nous reprenons ici les pistes d'action proposées dans les ateliers organisés d'octobre 2018 à janvier 2019 auprès de professionnels de la Ville de Montréal par le Service du développement économique de la Ville de Montréal, en collaboration avec l'organisme Territoires innovants en économie sociale et solidaire (TIESS) et la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique. Référence: *Les communs et la ville : synthèse des ateliers d'échanges,* TIESS, 2019.

- Organiser un autre atelier Communs 101 pour d'autres fonctionnaires de la Ville et des arrondissements

- Si le besoin, l'intérêt et la mobilisation sont présents : créer une communauté de pratique des professionnels sur Passerelles

Piste d'action 2. S'inspirer et s'appuyer de cas montréalais, québécois et internationaux et développer un narratif et un argumentaire
- Réaliser et rendre accessible des fiches thématiques sur les communs (voir notamment celles réalisées par les participants à la mission à Barcelone organisée par CITIES sur des cas montréalais et barcelonais)

- Faciliter les échanges internationaux par le soutien à des missions d'étude

- Développer un narratif, un argumentaire

Piste d'action 3. Favoriser la transversalité au sein des différents services de la municipalité
- S'inspirer du modèle du forum des intervenants en développement social (soutenu notamment par le comité mixte en développement professionnel) pour développer plus d'échanges sur des sujets entre Ville/arrondissement et/ou entre les services au sein de la ville

- Associer d'autres services de la Ville (notamment : grands projets, approvisionnement, affaires juridiques, relations gouvernementales)

- Mise sur pied d'une table des communs (voir exemple de Barcelone)

Piste d'action 4. Faciliter le repérage de foncier et bâti vacant pour les groupes
- Répertorier les espaces vacants et rendre disponible l'information (cf. travaux de Lande)

- Répertorier les bâtiments vacants et rendre disponible l'information

Piste d'action 5. Faciliter le repérage d'initiatives de communs émergentes
- Se doter d'une cartographie des communs à Montréal, notamment à partir des travaux en cours de Marie-Soleil L'Allier doctorante et membre de la Chaire de l'UQAM sur la transition écologique

- Optimiser les liens entre la Ville centre (en soutien : outils) et les arrondissements (ancrage local)

Piste d'action 6. Améliorer le soutien (technique et financier) des initiatives de communs et soutenir le rôle des organismes intermédiaires
- Mise sur pied d'un chantier d'apprentissages concernant :
  - le parcours de repérage des initiatives de communs
  - le risque ou la perception du risque de soutenir (notamment de financièrement) des initiatives en démarrage par la Ville
  - le parcours d'accompagnement des initiatives, les besoins d'accompagnement
  - les besoins en financement (notamment dans leur phase de démarrage) des initiatives : assouplissement des programmes et de la lourdeur administrative, nouvelles sources de financement (ex des obligations municipales)
  - explorer des exemples internationaux (fiches des communs urbains)

- Développer un programme de soutien technique et financier des initiatives de communs et soutenir les organismes intermédiaires.

AUTEUR•E•S DE CETTE FICHE

Jonathan Durand Folco : Professeur adjoint à l'École d'innovation sociale de l'Université Saint-Paul

Marie-Soleil L'Allier : Doctorante en Sciences de l'environnement à l'Université du Québec à Montréal (UQAM)

Pour consulter l'ensemble de fiches : http://cities-ess.org/dossiers/communs-reinventer-ensemble-le-rapport-a-la-ville-bon/

2019

Bibliothèque et Archives nationales
du Québec

ISBN: 978-2-925000-02-0

c.i.t.i.e.s.

TRANSFERT D'INNOVATIONS
ET DE CONNAISSANCES EN
ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

1431, rue Fullum, bureau 205
Montréal (Québec) Canada H2K 0B5
www.cities-ess.org