

VERS UN RETOUR DE LA LENTEUR ET DES COMMUNS ?

Aniss M. Mezoued, Vincent Kaufmann et Boris Nasdrovsky

ERES | « Espaces et sociétés »

2018/4 n° 175 | pages 123 à 141

ISSN 0014-0481

ISBN 9782749262246

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2018-4-page-123.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour ERES.

© ERES. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



Vers un retour de la lenteur et des communs ?

Aniss M. Mezoued
Vincent Kaufmann
Boris Nasdrovisky

Le libéralisme et le néolibéralisme dominant la fin du XX^e siècle et le début de ce XXI^e ont donné naissance à des mouvements de contestation et de luttes sociales et culturelles (Dardot et Laval, 2014). Ces mouvements sociaux proposent des alternatives de développement qui se cristallisent notamment autour de deux concepts clés : les *communs* et la *lenteur*.

La notion de communs puise son origine au Moyen Âge où, dans le cadre du régime féodal, certains biens étaient « gérés en commun par les occupants du domaine seigneurial » (Hacker, 2015, p. 16). Un droit d'usage communautaire s'exerçait notamment sur les terres de pâture connues en Angleterre sous l'appellation de *commons*. Ces derniers ont fait l'objet dès le XVII^e siècle d'une privatisation et d'une restriction d'accès dénommée *enclosures*. La notion est popularisée avec Garrett Hardin dans « The tragedy of the commons » (1968), et surtout par les travaux d'Elinor Ostrom, sur les *common pool resources* (1990,

Aniss M. Mezoued, Brussels Studies Institute-Brussels Centre Observatory (BSI-BCO) et Université catholique de Louvain (UCL) ; aniss.mezoued@ulb.ac.be

Vincent Kaufmann, Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) ; vincent.kaufmann@epfl.ch

Boris Nasdrovisky, Sentiers.be ; nasdrovisky.ba@hotmail.com

2012). Aujourd'hui, les mouvements altermondialistes tentent de résister et de s'opposer à une nouvelle vague d'appropriation de ce qu'ils considèrent comme commun (Dardot et Laval, 2014 ; Hacker, 2015). Ils défendent l'accès à des ressources telles que l'eau ou la terre et à des ressources immatérielles telles qu'Internet, l'information, etc. Ce faisant, ils remettent au goût du jour des modes d'appropriation et de gestion des biens des sociétés dites traditionnelles. Ces modes de gouvernance des communs permettent de dépasser la seule dichotomie public-privé en vigueur depuis la diffusion du droit romain en Europe et ailleurs (Dardot et Laval, 2010 ; Le Crosnier, 2011).

Le concept de lenteur, tel qu'il est entendu par les mouvements sociaux altermondialistes, vient du mouvement Slow. Il est né en Italie à la fin des années 1980 comme résistance à l'accélération des rythmes de vie (Rosa et Chaumont, 2012), de production et de consommation. Ils militent pour le retour d'une agriculture de proximité, des produits du terroir et pour une philosophie de la lenteur qui respecte le rythme des saisons et de la nature (Deléage, 2014). Le concept prendra de l'épaisseur au fil du temps et s'élargira à d'autres domaines.

Au-delà du fait que les notions de communs et de lenteur soient utilisées dans les mouvements anticapitalistes, nous émettons l'hypothèse qu'elles entretiennent un lien direct de causalité réciproque. Nous le formulons de la manière suivante : la lenteur est susceptible de reconstruire des communs ou d'en créer de nouveaux ; le cas échéant, ces nouveaux communs contribuent à ralentir les rythmes de vie. Une telle hypothèse a déjà été émise par Ivan Illich (Paquot, 2012), lors d'une allocution donnée en 1983 sur l'énergie, et reprise dans un texte publié en 2010 :

Les gens et les moteurs ne se meuvent pas à travers le même type d'espace. Les gens automobiles transforment les espaces non appropriables, [les « communaux »] sur lesquels ils marchent ou se reposent ; ils demeurent dans un domaine défini par le pouvoir de leurs pieds et le rythme autolimitant de leur corps. Les véhicules, pour leur part, tendent à annihiler les « communaux » et à les transformer en corridors de passage illimités. En transformant les « communaux » en ressource pour la production de kilomètres-passagers, ils réduisent la valeur d'usage des pieds. Ils homogénéisent le paysage, le rendant non transitable et catapultent ensuite les gens d'un point à un autre (Illich et Robert, 2010).

On retient de cette citation que les communaux s'organisaient autour d'une mobilité – et d'un rythme de vie – définie par la métrique piétonne¹. Or, l'arrivée de la voiture aurait contribué à détruire ces communs². De toute évidence, d'autres circonstances historiques ont contribué à leur disparition progressive,

1. Une métrique est une unité de mesure du déplacement.

2. Nous préférons dès à présent parler de communs plutôt que de communaux, ce terme étant réservé à un type de communs que nous retrouvons à la campagne. Les communs ont une signification plus large.

mais la mise en avant de la relation entre les communs et la vitesse nous paraît originale et importante à approfondir – non seulement pour comprendre le lien entre les deux, mais aussi pour inscrire les deux notions dans un éventuel projet pour la ville de demain.

C'est à ce questionnement et au test de l'hypothèse qui vient d'être énoncée que nous consacrons le présent article. Dans cette perspective, celui-ci présente deux études de cas en Belgique : le piétonnier du centre de Bruxelles et les chemins et sentiers de Wallonie.

LA VILLE LENTE ET SES EFFETS SUR LES COMMUNS

Aborder le rapport entre lenteur et communs implique d'explorer la notion de communs qui est assez polysémique (Dardot et Laval, 2014). Dans cet article, nous définissons les communs, en référence aux travaux d'Ostrom, comme des biens, ou ressources, qui font l'objet d'un mode de gouvernance et de gestion collective (Ostrom, 1990). Ses premiers travaux permettent de sortir des catégories classiques des biens économiques pour introduire la dimension de la gouvernance et des institutions, qui sont au cœur de la théorie des communs. Les communs sont rivaux et non exclusifs et répondent, selon Ostrom, à huit critères : 1) avoir des limites nettement définies ; 2) avoir des règles bien adaptées aux besoins et conditions locales et conformes aux objectifs ; 3) avoir un groupe d'individus concernés par ces règles ; 4) que ces individus participent régulièrement à la modification des règles ; 5) que leur droit à fixer et à modifier ces règles leur soit reconnu par les autorités extérieures ; 6) qu'il y ait un système d'autocontrôle du comportement des membres et qu'il soit collectivement fixé ; 7) ainsi qu'un système gradué de sanctions ; 8) les membres de la communauté doivent avoir accès à un système peu coûteux de résolution des conflits et peuvent compter sur un ensemble d'activités réparties entre eux pour accomplir les différentes fonctions de régulation (*ibid.*).

Ces huit critères sont basés sur des travaux de recherches liés aux communs dits traditionnels, qu'Ostrom a notamment explorés à travers la gestion des ressources hydriques en Californie. Ses travaux ultérieurs ainsi que ceux de nombreux autres chercheurs ont montré qu'il est plus complexe de se référer de manière exclusive à ces huit critères de base notamment lorsqu'il s'agit des nouveaux communs³ : les *digital commons*, les communs de la

3. Le nombre important de travaux sur les communs ne nous permet pas d'être exhaustifs en citations, mais il est important de se référer malgré tout à quelques publications supplémentaires, et notamment aux travaux les plus récents d'Ostrom (E. Ostrom, *Design Principles of Robust Property Right Institutions: What Have We Learned*, document de travail, 2018 ; ou D. Cole et E. Ostrom, *Property in Land and Other Resources*, Cambridge, Lincoln Institute of Land Policy, 2012) et à ceux d'autres chercheurs sur les nouveaux communs (C. Hess, *Mapping the New Commons*, SSRN, 2009), les communs de la connaissance (B. Frischmann *et al.*, *Governing Knowledge Commons*, Oxford University Press, 2014), les *global commons* (S. Buck, *The*

connaissance, les *global commons*, ou encore les communs urbains ou liés au territoire (Parker et Johansson, 2011 ; Foster, 2012). Dans ces derniers, il est par exemple particulièrement difficile de définir des limites claires ou encore d'identifier une autorité extérieure et l'implication de celle-ci dans le dispositif de gestion (Parker et Johansson, 2011). Plus encore, d'après Peter Parker et Magnus Johansson (*ibid.*), il faudrait dans ce type de commun ajouter un critère supplémentaire de connaissance suffisante de la valeur de la ressource, qui est particulièrement difficile à identifier. Pour eux, les huit critères sont opérationnels dans les nouveaux communs, mais doivent s'adapter à leur complexité.

Analyser le rapport entre lenteur et communs, tel que nous venons de le définir, demande d'explorer en quoi et comment la vitesse a transformé les territoires. Au XIX^e siècle, le développement du chemin de fer et du tramway, puis de l'automobile, entraîne la transformation des espaces urbains. Les rues étroites et sinueuses font place à de grands boulevards rectilignes, puis dès les années 1950 à des autoroutes urbaines, qui créent souvent des ruptures et de la fragmentation. Dans ce contexte, les pratiques de mobilité lentes et le partage de la voirie par des usages différents et des appropriations diverses laissent rapidement la place à une spécialisation de la voirie par mode de transport. La gestion communautaire qu'on y trouvait parfois, notamment pour l'entretien et le nettoyage de la rue par les habitants et les commerçants, a laissé place à une gestion exclusivement publique.

Aujourd'hui, après plus d'un siècle de valorisation de la vitesse de transport, « une tradition intellectuelle a fait émerger progressivement un faisceau de critiques contre le mythe des bienfaits “naturels” de la vitesse » (Desjardins, 2015, p. 2). La place de la voiture commence à être repensée au profit de systèmes de transports publics performants et des modes de transports dits doux ou actifs. L'objectif y est d'abord d'améliorer la qualité de vie mais aussi de réduire la pollution atmosphérique, les nuisances et le stress pour les habitants (Gehl, 2012). Ce regain d'intérêt pour la lenteur se concrétise à travers la multiplication des espaces piétons ou partagés autour des centres ainsi que par la mise en place de réseaux de pistes cyclables et de promenades.

Pour analyser finement les rapports entre la lenteur et les communs, il convient d'approfondir les fondements du regain d'intérêt pour la lenteur en urbanisme. Depuis les années 2000, une nouvelle utopie urbaine a émergé autour du concept de *slow city* (Knox, 2005). À travers le réseau international Cittaslow, 200 villes de petite taille (50 000 habitants) se sont engagées dans une stratégie qui vise à valoriser, entre autres, la qualité de l'environnement et du tissu urbain, les productions et spécificités locales ou le sens communautaire. Dans cette perspective, et en écho aux principes de *slow food* ou de

slow science, l'idée de lenteur ne renvoie pas seulement à un différentiel de vitesse mais, plus fondamentalement, à des formes alternatives de modes de production, d'organisation sociale et de relation à l'autre. Rapportée à la ville, l'idée fondamentale est dès lors la suivante : il est nécessaire de ralentir – les flux, les rythmes de production, etc. – pour créer les conditions d'un développement urbain durable.

Alors que la vitesse a été traditionnellement considérée comme un symbole de la productivité et du progrès technique (Kaufmann, 2014), la lenteur apparaît désormais comme une « innovation » pour mener une nouvelle transition urbaine (Wiel, 1999). Ainsi, face à la ville motorisée par exemple, la ville pédestre est présentée comme « la ville rapide par excellence » (Lévy, 2008, p. 58), même si en termes de mise en œuvre « les adeptes de la vitesse ont jusqu'ici gagné toutes les victoires sur les artisans de la lenteur » (Terrin, 2011, p. 11). Le rapport de force semble toutefois se renverser et la question de la *slow city* ne concerne plus seulement les petites villes, mais devient aussi un souci des grandes métropoles.

Néanmoins, le concept de *slow city* a été également critiqué par certains auteurs qui considèrent que ce modèle urbain répond à des intérêts et des contextes locaux spécifiques difficilement généralisables. Les recherches récentes menées sur cette thématique nous apprennent que lorsque le modèle de la *slow city* inspire des pratiques d'urbanisme et d'aménagement, les propositions élaborées ne concernent de manière restreinte et sélective que les quartiers urbains centraux (Mayer et Knox, 2006). Ce modèle serait ainsi le luxe de portions privilégiées du territoire.

En amont de ces débats, nous proposons de questionner les liens entre les politiques de la lenteur et le développement des communs de la ville. Dans cette perspective, nous ne considérons pas l'idée de *slow city* comme une métaphore – le ralentissement étant avant tout symbolique –, mais bien comme une politique de la ville devant réguler les différentiels de vitesse au cœur des pratiques contemporaines de mobilité.

Se pose dès lors la question de ce que ralentir veut dire. La lenteur propre à un mode de vie dépend certes de l'ergonomie de l'espace public et des systèmes de transport, mais elle n'entretient pas de rapports mécaniques avec ceux-ci. En d'autres termes, ce n'est pas parce qu'un espace est aménagé pour favoriser la lenteur qu'il est utilisé comme tel. Les travaux de recherche sur le sujet suggèrent plutôt que la lenteur peut aller de pair avec une utilisation intensive des systèmes de communication à distance, utilisation d'ailleurs appuyée par l'équipement de plus en plus fréquent des espaces publics en wifi gratuit (Christie, 2018). De la même manière, de nombreux travaux montrent que les personnes qui parcourent peu de kilomètres dans la journée réalisent des activités plus nombreuses et plus diverses que des personnes réalisant de grandes boucles de mobilité quotidienne (Kaufmann, 2014).

MÉTHODOLOGIE

Pour tester notre hypothèse, nous avons retenu deux études de cas : 1) la piétonnisation des boulevards du centre de Bruxelles, annoncé comme le plus grand piétonnier d'Europe et présenté comme un changement de paradigme en termes de mobilité⁴ ; 2) les chemins et sentiers de Wallonie et le travail réalisé par l'association Sentiers.be. Cette dernière s'attelle depuis quelques années à la préservation de la petite voirie publique. Son effort consiste à faire l'inventaire de droit et de fait des chemins et sentiers publics sur des communes wallonnes. Elle travaille aussi à la valorisation des sentiers pour les rendre praticables et/ou lutter contre les dynamiques de privatisation dont ils font l'objet. Sentiers.be contribue à faire connaître ces réseaux de petites voiries et à promouvoir certaines pratiques de mobilités et d'organisation collective.

Ce choix est motivé par le fait que nous avons souhaité explorer deux terrains contrastés :

- un projet dans l'espace urbain, pour comprendre l'incidence du passage d'aménagements et d'usages liés à la vitesse à des usages liés à la lenteur sur la constitution ou non de communs ;
- un projet situé dans un milieu rural permettant d'explorer les dispositifs associatifs en vue de favoriser la lenteur.

La nature des deux cas d'étude nous a amenés à adopter des dispositifs d'investigation spécifiques faisant appel aux mêmes instruments, soit la revue de presse, l'observation, l'entretien et la vidéo.

Pour l'étude du piétonnier bruxellois, nous avons réalisé plusieurs enquêtes de terrain. Les occupations de l'espace, les lieux de rassemblement ainsi que les flux de personnes ont été observés, enregistrés et analysés. Une vingtaine de personnes ont en outre été rencontrées aléatoirement sur les lieux et questionnées sur leurs pratiques de l'espace. De plus, nous avons interviewé des acteurs impliqués dans la mise en œuvre du piétonnier. Ensuite, nous avons réalisé une analyse des groupes concernés par le piétonnier sur les réseaux sociaux : le groupe Facebook Touche pas à mon piétonnier, rassemblant citoyens et activistes qui défendent le projet, la Plateforme Pentagone qui s'oppose au projet, et Picnic-the-Streets, mouvement citoyen prônant la mobilité douce. Enfin, nous avons analysé les articles de la presse francophone, ainsi que les archives radiophoniques et de télévision.

Pour notre second cas d'étude, nous nous sommes basés sur le travail réalisé par l'association Sentiers.be. Nous avons analysé son objet social, les plans de travail et rapports d'activités qu'elle publie dans le cadre de ses demandes de financement à la Région wallonne, son site Internet et les articles qui y sont publiés, mais aussi les cartes et programmes de valorisation de la

4. Voir É. Corijn, P. Vanderstraeten et J. Neuvels, « Remarques préliminaires concernant le plan d'aménagement du piétonnier », *Portfolio#1*, Bruxelles, BSI-BCO, 2016, p. 77-85.

petite voirie communale produits par Sentiers.be ou par les communes. Nous avons également réalisé des visites de terrain et rencontré des acteurs locaux impliqués dans cette valorisation, notamment certains groupes Sentier.

Sur chacun des deux terrains, le dispositif de récolte de données a permis d'identifier :

- les groupes qui se constituent dans et autour des espaces investigués ;
- les modes d'organisation des groupes ;
- les objectifs et les actions des groupes ;
- le périmètre spatial dans lequel ils interviennent.

Sur la base de ce corpus analytique, nous avons cherché à interpréter les informations récoltées à la lumière des huit critères proposés par Ostrom, en les actualisant par rapport aux communs urbains, voire territoriaux.

LE PIÉTONNIER À BRUXELLES

Bruxelles est l'idéal-type même d'une ville transformée par la vitesse. La jonction de chemin de fer entre la gare du Nord et la gare du Midi, passant par le centre de la ville, a constitué la première phase de ces transformations. Les quartiers populaires du cœur de Bruxelles y ont été détruits au profit de bâtiments modernes et tertiaires. Cela s'est poursuivi par les travaux réalisés pour l'Expo58. Afin de faire de la place, cette fois-ci à la voiture, une série d'autoroutes urbaines ont été construites, à commencer par la petite ceinture qui entoure le cœur historique de la ville. Les infrastructures de vitesse avaient pour but de mettre Bruxelles au cœur de l'Europe et de permettre une accessibilité rapide jusqu'à son centre. Cela s'est accompagné par la destruction d'autres quartiers populaires, dont le quartier nord. Avec ces destructions, c'est toute une organisation sociale et communautaire qui a disparu.

Aujourd'hui, ces autoroutes urbaines, autant que toutes les artères principales de Bruxelles, sont saturées et font l'objet d'une congestion automobile constante. De ce fait, les questions de mobilités y sont récurrentes et de nombreux acteurs appellent à un changement de paradigme qui transformerait la ville pour le transport en commun, les cyclistes et les piétons. Les projets qui vont dans ce sens sont multiples : Bye-Bye Petite-Ceinture, RER, RER vélo, espaces partagés, etc.⁵ Parmi eux, celui de la piétonnisation d'une partie des boulevards centraux de Bruxelles est certainement le plus emblématique (figure 1).

5. Voir A. Mezoued et Q. Letesson, « Repenser le partage de l'espace public pour un hypercentre marchable », *Portfolio#2*, Bruxelles, BSI-BCO, 2018, p. 61-78.

Figure 1. Boulevard Anspach après la piétonnisation et avant aménagement



(Photographie des auteurs, 2015)

Ces boulevards ont été conçus au XIX^e siècle comme des espaces de rencontre et de flânerie dans lesquels l'espace était partagé par les piétons, les chevaux et les charrettes⁶. Avec l'arrivée de l'automobile et sa généralisation, accompagnée de mesures réglementaires notamment liées à la ségrégation modale et la création de trottoirs, ces boulevards deviennent rapidement des espaces de transit qui accentuent la fracture nord-sud du Pentagone⁷. En 2015, la ville décide de les transformer en espace piéton pour renforcer l'attractivité du centre et améliorer la qualité des espaces publics. Le boulevard est donc fermé à la circulation et des aménagements provisoires y sont réalisés en attendant la mise en œuvre des aménagements définitifs (figure 2). La décision est prise rapidement, sans concertation. Il s'agit d'un coup de force politique de la part du bourgmestre en place et de son cabinet, qui profitera, comme le précise Pierre Vanderstraeten⁸, chercheur en urbanisme et vice-doyen de la faculté LOCI de l'UCLouvain, d'un *momentum* politique permettant à la ville d'éviter les oppositions internes.

6. Voir V. Jourdain et C. Loir, « Le régime de mobilité et les modalités d'usages de l'espace public sur les boulevards centraux à la fin du XIX^e siècle », *Portfolio #1*, ouvr. cité, p. 133-144.

7. Le Pentagone est le nom donné au cœur historique de Bruxelles en raison de sa forme.

8. Interview réalisée, en novembre 2015, dans le cadre du MOOC « mobilité et urbanisme », dans une vidéo portant sur la transformation de Bruxelles par les infrastructures de transport (module 1) : <https://www.coursera.org/learn/mobiurba>

Figure 2. Premier tronçon aménagé du boulevard Anspach

(Photographie des auteurs, 2018)

Le travail d'exploration, d'observation et d'enquêtes fait ressortir trois catégories de communs que l'on retrouve sur le piétonnier ou du moins qui gravitent autour de sa création. Il s'agit des *digital commons*, des communs culturels et des communs liés aux pratiques, éphémères ou permanentes, spontanées ou organisées.

La première catégorie, les *digital commons*, concerne l'ensemble des communautés virtuelles sur les réseaux sociaux. Elles englobent aussi bien la contestation que les défenseurs du projet, avec notamment Touche pas à mon piétonnier. Elle concerne également des plateformes liées à la promotion de certaines pratiques de l'espace public et à certains modes de vie qui peuvent être liés à la lenteur. C'est le cas de Picnic-the-Streets qui part de l'initiative de Philippe Van Parijs, philosophe, professeur à l'université catholique de Louvain et activiste bruxellois, qui prône une restitution des espaces de la ville à ses habitants. À la suite d'une carte blanche publiée dans la presse francophone et flamande, l'idée est relayée par les réseaux sociaux avec la création d'un événement, qui a eu lieu le 10 juin 2012, trois ans avant la piétonnisation des boulevards. Sans organisation préalable, un groupe de citoyens se mobilise et occupe l'espace de la voirie du boulevard, sur la place de la Bourse, le temps d'un pique-nique.

L'événement est un succès tel qu'il se renouvellera régulièrement et générera l'intérêt de la ville pour la piétonnisation. Le groupe virtuel Picnic-the-Streets se renforce avec le projet et devient une plateforme non seulement de promotion du projet, mais aussi de réappropriation de l'espace public en tant que bien commun. Ce dernier devient une sorte de ressource pour le collectif qui s'approprie régulièrement le piétonnier de manière éphémère. Il crée des moments communs, des « scènes » (Straw, 2002) qui contribuent à faire ville (Gwiazdzinski, 2016).

La deuxième catégorie peut être qualifiée de communs culturels. La piétonnisation a été accompagnée par une volonté d'animer l'espace et de lui donner une dimension culturelle et touristique, à l'instar des Ramblas espagnoles. Plusieurs artistes ont ainsi occupé l'espace, soit à l'initiative de la commune, soit spontanément. Il s'agit d'une valorisation des arts et de la culture comme bien commun qui s'ouvre sur l'espace public ; cependant, cette dynamique culturelle peut être qualifiée de folklorique, car elle vise à donner une ambiance de ville touristique. Le réseau des arts de Bruxelles (RAB-BKO) par exemple n'est pas impliqué dans la programmation ni le casting des artistes. Or, l'implication des acteurs culturels de Bruxelles aurait permis de créer un véritable commun autour de la culture et de ce nouvel espace de lenteur.

La dernière catégorie est celle des communs liés aux pratiques. La redécouverte de l'espace de la voirie lui a redonné son caractère d'espace de rencontre qui était initialement le sien au XIX^e siècle. À côté des événements culturels éphémères, l'espace s'est ainsi doté d'une dimension symbolique qui en fait un lieu commun à part entière. À la suite des événements tragiques des attentats du 22 mars 2016 à Bruxelles, la place de la Bourse, sur le boulevard Anspach, est devenue spontanément le lieu du recueillement et du rassemblement. Il convient cependant de noter que cette dynamique semble être menacée aujourd'hui par le projet BeursBourse, qui vise à transformer l'espace de la Bourse en musée de la Bière, ainsi que par le projet d'aménagement du piétonnier.

Beaucoup d'usagers et d'experts interviewés évoquent le fait que l'aménagement provisoire de l'espace autorise une forme d'inventivité dans son appropriation, qui ne pourra pas subsister une fois le projet d'aménagement réalisé. La qualité des matériaux et du mobilier urbain qui y seront installés, ainsi que l'approche fonctionnelle qui est proposée risquent de transformer les usages et les pratiques de l'espace. Si du commerce de haut de gamme s'installe le long du boulevard en lien avec un aménagement urbain en adéquation, il y a de fortes chances pour que la diversité des usagers et des usages soit remise en cause.

Que nous apprennent les informations récoltées à Bruxelles par rapport aux huit critères d'Ostrom définissant les communs ? Elles montrent que dans le cas bruxellois, l'existence de communs associés à la lenteur n'est pas totalement avérée. Il y a certes eu une mobilisation autour du projet de

piétonnisation, mais celle-ci reste largement indépendante de la lenteur. Des moments de rassemblement ou de mise en commun d'informations sont présents, mais seule l'initiative Picnic-the-Streets correspond à la plupart des critères d'Ostrom et permet de dire qu'il y a une gestion collective que le groupe Facebook permet de concrétiser. De plus, seule cette initiative a un lien direct avec la lenteur, car elle est née d'une volonté claire d'appropriation de l'espace public pour réaliser des activités collectives. Cependant, il convient de relever que le collectif n'a pas la gestion officielle de l'espace public. De ce fait, ce dernier n'est pas l'unique ressource de Picnic-the-Streets qui semble surtout user du ralentissement et du temps qu'il libère comme ressource. La lenteur a dans le cas de cette initiative fédéré les habitants qui se sont ensuite organisés en collectif.

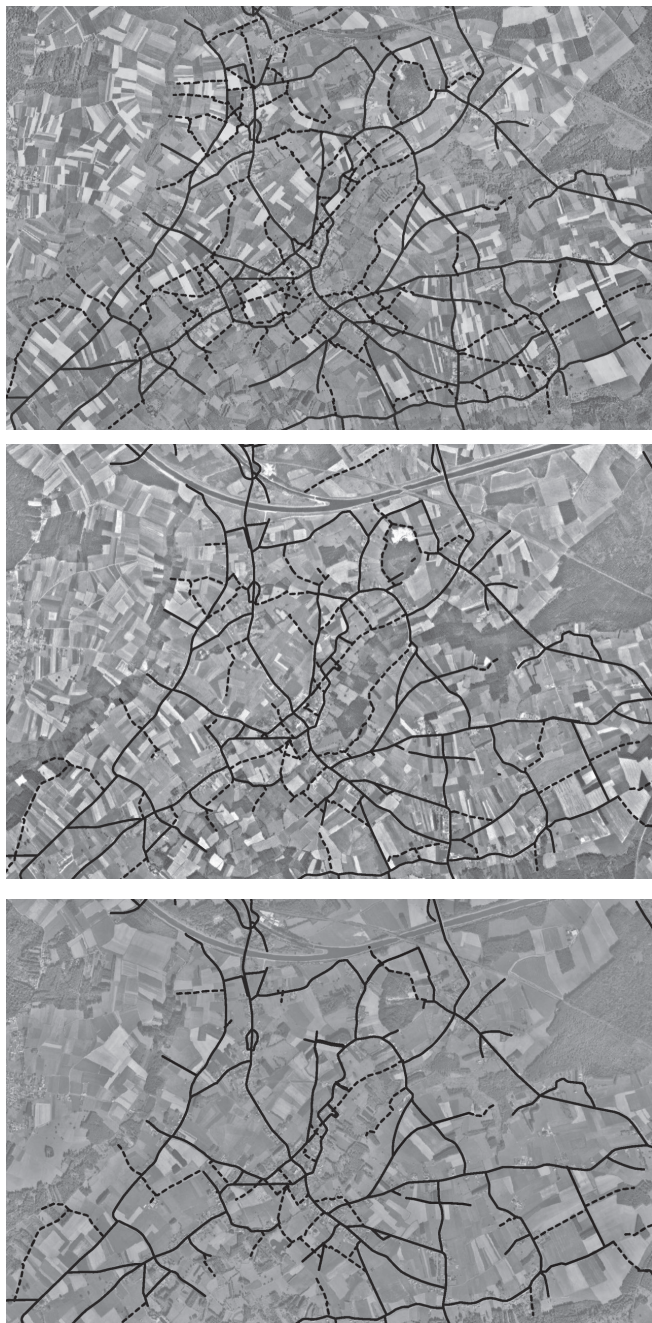
LA RÉACTIVATION DES PETITES VOIRIES ET LE RETOUR DES COMMUNS

Le réseau dense des chemins et sentiers, connus sous l'appellation de voirie vicinale, et qui parcourait la Belgique, a été progressivement délaissé (figure 3). La création de zones commerciales au bord des routes, la fermeture des commerces de proximité et des écoles de village, ou encore la monofonctionnalité des espaces, sont autant de paramètres qui ont contribué au déclin de ce réseau. Il en résulte non seulement une réorganisation spatiale, mais aussi un changement des pratiques d'appropriation du territoire. Ces transformations ont eu des répercussions sur la socialisation locale et de proximité.

Indépendamment du statut juridique, les voiries dépourvues de passage et inutiles pour le public perdent progressivement leurs raisons d'être et tendent à disparaître. La végétation y reprend rapidement ses droits et elles laissent parfois la place à l'accumulation de résidus. Aussi, certains propriétaires se permettent de placer des panneaux « propriété privée », auxquels succéderont des barrières, cadenas, murs... des enclosures qui réduisent voire suppriment le droit d'usage.

En Wallonie, depuis 2014, le décret relatif à la petite voirie communale relance l'intérêt pour ces chemins et sentiers notamment avec la mise à jour de l'atlas des voiries vicinales. Ce décret du 6 février 2014 présente la singularité de rassembler les chemins et sentiers dans une seule dénomination qui met en avant le caractère commun et le droit d'usage. Il ne fait également pas la distinction entre urbain et rural. Il est de ce fait inscrit dans la réalité du territoire et de son évolution. Par ailleurs, leur mode de gestion reste public et est assuré par les communes.

**Figure 3. Évolution (1955, 1971 et 1988)
des chemins non carrossables (continu) et sentiers (pointillé)
autour du village de Wierz dans la commune de Péruwelz**



(Cartographie de Rémy Huon, 2015)

Cette petite voirie communale fait l'objet depuis plusieurs années d'un regain d'intérêt notamment avec le développement du tourisme de randonnée. Elle fait également l'objet d'une demande publique et citoyenne pour lui donner d'autres fonctions : la préservation de la biodiversité, la valorisation du patrimoine dit commun et enfin la mobilité. D'abord, pour la biodiversité, les sentiers ont un rôle important dans le maintien de la continuité des corridors écologiques, dans la lutte contre les érosions des terres agricoles, dans la constitution de zones de refuge, de reproduction ou encore de nourriture pour de nombreux animaux. Ensuite, la petite voirie publique est considérée comme faisant partie du patrimoine commun des habitants de ces territoires. De nombreux chemins et sentiers sont d'anciennes routes de pèlerinage, chemins de guerre, etc. Le long de ceux-ci se trouvent de nombreux éléments du grand et petit patrimoine, parfois méconnus, mais qui font partie de l'héritage du passé et de la mémoire collective. Si tant est que le patrimoine soit un bien commun (Langlois, 2015), la dimension collective des chemins et sentiers est *de facto* une réalité. Enfin, la fonction de déplacement de ces chemins est de plus en plus mise en avant. Relier de nouveau les villages entre eux et mettre en valeur les venelles qui sont de vrais raccourcis dans les tissus tant urbains que ruraux devient une préoccupation. L'enquête menée montre qu'il existe, au sein de la population, une prise de conscience des limites du tout à la voiture. Celle-ci concerne en particulier les vitesses excessives, le bruit et la pollution de l'air, la perte de l'identité locale des lieux. Par conséquent, la population résidente demande des voies appropriées pour se déplacer autrement, à pied et à vélo.

La petite voirie communale est au cœur d'un travail de valorisation mené par Sentiers.be ou TrageWegen (équivalent flamand), et par de nombreux associations et groupes citoyens. Ils agissent à différents niveaux pour réactiver et entretenir ces réseaux de la lenteur, tout en suscitant, de manière volontaire ou non, un intérêt pour la chose commune. C'est du moins ce que semble montrer ce second cas d'étude.

La majeure partie du travail de Sentier.be consiste à aider à la mise en place de «réseaux communaux de mobilité douce» sur tout le territoire wallon. L'objectif est de donner aux habitants la possibilité de se déplacer *via* la petite voirie communale. Cela se concrétise par la réalisation d'un réseau de chemins et sentiers reliant les différents pôles importants de la commune. Il se matérialise par un balisage bidirectionnel et nominatif qui doit permettre à tout un chacun d'aller d'un endroit à un autre de la commune, sans carte. Ce réseau, pensé dans un premier temps pour les piétons, est progressivement aménagé afin qu'il devienne utilisable durant une plus grande partie de l'année (par tout temps) et pour une plus grande diversité d'utilisateurs (cyclistes, personnes à mobilité réduite...). D'après Sentiers.be, dans toutes ces étapes, l'accent est mis sur la participation et l'implication des populations locales, afin qu'elles s'approprient le projet.

La démarche consiste d'abord à valoriser les réseaux existants, pour ensuite, avec l'usage, mettre en place des aménagements pour améliorer l'utilisation des chemins. La cartographie et le balisage, ainsi que la mise en place de *pédibus* font partie des premières étapes qui visent à renforcer cet usage. Ce système de ramassage scolaire par exemple, où des adultes convoient des enfants sur le trajet entre l'école et le domicile ou un lieu de rendez-vous, aide, d'après Sentiers.be, les enfants à assimiler les règles de sécurité et à se déplacer de manière sûre et autonome dans leurs environnements. L'objectif est d'inculquer très tôt aux enfants l'intérêt pour les déplacements lents et pour leur territoire environnant. Cela passe également par des actions autour de la biodiversité (figure 4).

Figure 4. Initiation à la biodiversité des chemins



(Photographie des auteurs)

Avec ces initiatives, nous ne sommes pas encore dans la création de communs au sens ostromien du terme. Pour cela, il faut chercher dans d'autres actions menées par l'association et notamment les événements organisés aussi bien en Wallonie par Sentiers.be qu'en Flandre par TrageWegen. Il s'agit de la « Semaine des sentiers » durant laquelle les citoyens, mais aussi les communes, ont l'occasion de réaliser des projets de réhabilitation ou de mise en valeur de la petite voirie. Durant cet événement, une communication bien spécifique est mise en avant afin de faire connaître ces nombreuses actions. Au niveau national, on voit ainsi apparaître un réseau de groupes Sentiers qui ont la possibilité d'échanger sur les bonnes pratiques en termes d'usages

et d'aménagements. Ces groupes sont composés soit des communes, soit de groupes citoyens, soit de particuliers ou d'associations ; ou bien d'un mixte de ceux-ci. Cela permet souvent de lancer une dynamique qui engendre la constitution de groupes locaux. De ce fait, l'implication citoyenne s'étend à la gestion et à la préservation des chemins et sentiers publics, malgré le fait que la voirie communale soit légalement sous gestion de la commune. Ainsi, un système de parrainage des petites voiries est mis en place. Des boucles touristiques, des liaisons ou des chemins vont se voir attribuer une marraine ou un parrain qui se propose de veiller au petit entretien, tel que le débroussaillage ou le remplacement du balisage manquant. Plus présent sur place que l'agent communal en charge du nettoyage annuel, cette personne a également pour rôle d'expliquer aux passants son travail, de les sensibiliser à l'importance de veiller à la propreté du chemin. Elle sera souvent aussi chargée d'être un passeur de savoir et d'histoires sur le chemin en question ou le quartier. Elle pourra également coordonner les actions du groupe Sentiers et assurer le relais avec la commune, qui n'est aucunement déchargée de sa responsabilité, mais se retrouve impliquée dans une dynamique collective.

Cette dernière fait réellement du sentier un commun et empêche les enclosures. L'exemple d'un sentier qui passe par un champ cultivé est assez représentatif. Alors que les chemins et sentiers constituaient des limites aux cultures ou aux propriétés, les remembrements fonciers des campagnes et l'agriculture industrialisée ont fait fi des tracés liés à la lenteur. De ce fait, on retrouve souvent des chemins traversant des champs, mais qui assurent la liaison par raccourcis entre des zones résidentielles par exemple et le centre d'un village ou d'une ville. La logique de l'agriculture moderne veut que lors du labour le sentier ne soit pas pris en considération, car il devient compliqué pour l'agriculteur de le préserver à chaque passage du tracteur. Dans ce type de configuration, que l'on peut observer dans la figure 5, les groupes Sentiers impliquent le propriétaire et l'agriculteur pour maintenir le sentier et le droit de passage. Un compromis est trouvé pour faciliter le travail de l'agriculteur, qui laboure sans interruption, mais qui autorise la réouverture du chemin tout de suite après l'opération en acceptant les passages du groupe. Il s'agit, ici, d'une sorte de règle mise en place par le groupe, dans un système de négociation et de discussion permanente entre les différents acteurs impliqués dans le processus.

Que nous apprennent les informations récoltées sur les chemins et sentiers de Wallonie par rapport aux huit critères d'Ostrom définissant les communs ? La plupart des huit éléments sont ici présents, y compris ceux relatifs à la reconnaissance externe. Il y a une délimitation claire du territoire d'action, une organisation collective clairement définie avec le soutien et l'initiative de Sentiers.be, etc. Indépendamment du statut juridique, privé ou public, il existe un consensus entre les différentes personnes concernées. La ressource est clairement l'espace de la mobilité lente dont la réactivation donne sens au projet commun.

Figure 5. Chemin réactivé par un groupe après le labourage d'un champ



(Photographie des auteurs)

CONCLUSION : LE RETOUR DE LA LENTEUR ET DES COMMUNS

Les deux exemples présentés dans cet article montrent clairement un lien entre la lenteur et les communs. Il ne s'agit pas forcément d'un lien de causalité réciproque, mais on y observe clairement une coexistence possible entre le ralentissement des mobilités et la construction de communs. On constate, aussi bien dans le cas du piétonnier bruxellois que dans celui des sentiers et chemins, que cette lenteur favorise l'intérêt pour la chose commune. Qu'il s'agisse de bien commun comme dans le cas de la culture à Bruxelles ou du patrimoine et de la biodiversité en Wallonie ou des *digital commons*, la lenteur semble créer les conditions de cette mise en commun. Ralentir les rythmes et prendre le temps de la contemplation, de la discussion et du rassemblement, dans des espaces appropriés à cela, sont autant d'éléments qui favorisent la rencontre de préoccupations collectives. De plus, aussi bien la lenteur que les communs s'inscrivent hors du marché, de la compétitivité et de la concurrence. Ils s'inscrivent donc dans les mêmes logiques et dans les mêmes rythmes de vie.

Cependant, en termes de communs au sens d'organisation collective dans la gestion d'une ressource telle que la définit Ostrom, le lien avec la lenteur est moins évident à établir. Dans le cas bruxellois, la mobilisation autour du projet

de piétonnisation, qu'elle soit dans l'opposition ou le soutien à l'initiative, est indépendante du caractère « lent » du projet. Tout projet urbain suscite de telles mobilisations. A contrario, l'initiative Picnic-the-Streets est singulière, car elle est née d'une volonté claire de se réapproprier l'espace public pour des activités lentes et collectives. C'est ici clairement la lenteur qui a fédéré les habitants qui se sont ensuite organisés en collectif. La ressource étant l'espace public lui-même qui devient support à leurs activités, mais dont ils n'ont pas la gestion officielle. Ils se le sont approprié dans un premier temps de manière éphémère et répétée dans un contexte d'absence de coercition de la part de l'autorité publique.

Dans le cas des chemins et sentiers en Wallonie, l'organisation des groupes Sentiers semble davantage correspondre aux communs. La plupart des huit éléments définis par Ostrom ont pu être identifiés. Il y a par exemple une délimitation claire du territoire d'action, une organisation collective clairement définie avec le soutien et l'initiative de Sentiers.be, etc. Indépendamment du statut juridique, privé ou public, un consensus se met en place entre les différentes personnes concernées. La ressource ici est l'espace de la mobilité lente qu'est la petite voirie communale.

Si la lenteur des déplacements peut favoriser la création de communs, elle peut contribuer à la décélération des rythmes de vie, et de ce fait à la mise en commun et au rassemblement collectif (Rosa et Chaumont, 2012). Il paraît donc important d'élargir l'exploration de la relation lenteur-communs à d'autres aspects que ceux liés à la mobilité présentée dans cet article. La question des temporalités de la ville et de ses liens avec les rythmes de vie est centrale dans cette relation (Straw, 2002 ; Gwiazdzinski, 2016), indépendamment de la mobilité ou de l'aménagement des espaces publics. Même si l'article n'explore pas cette question pour se concentrer sur l'identification d'organisations collectives, nous avons pu remarquer dans nos deux études de cas que le ralentissement permet de réorganiser les temporalités individuelles et de créer des temps communs. Le temps est ainsi, *in fine*, la ressource commune à tous les communs issus de la lenteur⁹.

Si nous avons bien conscience de ne pas avoir épuisé ici le sujet de la relation entre lenteur et communs, nous avons cependant abordé une problématique potentiellement au cœur des projets d'urbanisme et de territoire à venir. Les transformations spatiales des villes en faveur de la lenteur, qui sont amorcées aujourd'hui, peuvent s'accompagner d'autres formes d'organisation de la société porteuses d'alternatives économiques et sociales.

9. Voir S. Godillon, G. Lesteven et S. Mallet, « Réflexions autour de la lenteur », *Carnets de géographes*, n° 8, 2015.

BIBLIOGRAPHIE

- CHRISTIE Derek, 2018, *Frequent Walkers: From Healthy Individual Behaviours to Sustainable Mobility Futures*, thèse de doctorat, École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).
- DARDOT Pierre et LAVAL Christian, 2010, « Du public au commun », *Revue du MAUSS*, vol. 15, n° 1, p. 111-122.
- DARDOT Pierre et LAVAL Christian, 2014, *Commun. Essai sur la révolution au XXI^e siècle*, Paris, La Découverte.
- DELÉAGE Estelle, 2014, « Le mouvement slow food : contretemps de l'accélération temporelle ? », *Écologie & politique*, vol. 48, n° 1, p. 49-59.
- DESJARDINS Xavier, 2015, « La ville lente : utopie, audace ou régression ? », *Carnets de géographes*, n° 8, p. 114.
- FOSTER Sheila, 2012, « Collective action and the urban commons », *Notre Dame Law Review*, n° 87, p. 57-134.
- GEHL Jan, 2012, *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, Écosociété.
- GWIAZDZINSKI Luc, 2016, « Nouvelles utopies du faire et du commun dans l'espace public », *Urbia*, n° 19, p. 123-144.
- HACKER Violaine, 2015, « Le bien commun comme construit territorial », *Revue Urbanisme*, n° 52 (hors-série), p. 15-17.
- HARDIN Garrett, 1968, « The tragedy of the commons », *Science*, vol. 162, n° 3859, p. 1243-1248.
- HUON Rémy, 2015, *Réseau de voies lentes, territoire rural et mobilité douce : des liens à ménager. Le cas du village de Wiers*, mémoire de stage, université de Lille.
- ILlich Ivan et ROBERT Jean, 2010, « L'énergie, un objet social », *Esprit*, n° 8, p. 211-227.
- KAUFMANN Vincent, 2014, *Retour sur la ville*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- KNOX Paul L. 2005, « Creating ordinary places: Slow cities in a fast world », *Journal of Urban Design*, vol. 10, n° 1, p. 111.
- LANGLOIS Corinne, 2015, « Le patrimoine comme bien commun », *Urbanisme*, n° 52 (hors-série), p. 20-21.
- LE CROSNIER Hervé, 2011, « Une bonne nouvelle pour la théorie des biens communs », *Vacarme*, n° 56, p. 92-94.
- LÉVY Jacques, 2008, « Ville pédestre, ville rapide », *Urbanisme*, n° 359, p. 58.
- MAYER Heike et KNOX Paul L. 2006, « Slow cities: Sustainable places in a fast world », *Journal of Urban Affairs*, vol. 28, n° 4, p. 331-334.
- OSTROM Elinor, 1990, *Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press (*Gouvernance des biens communs. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, Louvain-la-Neuve, De Boeck, 2010).
- 2012, *The Future of the Commons. Beyond Market Failure and Government Regulations*, Londres, Institute of Economic Affairs.
- PAQUOT Thierry, 2012, *Introduction à Ivan Illich*, Paris, La Découverte.
- PARKER Peter et JOHANSSON Magnus, 2011, « The uses and abuses of Elinor Ostrom's concept of commons in urban theorizing », communication à la conférence

internationale de The European Urban Research Association (EURA), « Cities without Limits », Copenhague, 23-25 juin.

PINK Sarah, 2008, « Sense and sustainability: The case of Slow City movement », *Local Environment*, vol. 13, n° 2, p. 95106.

ROSA Hartmut et CHAUMONT Thomas, 2012, *Aliénation et accélération : vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte.

STRAW Will, 2002, « Scenes and sensibilities », *Public*, n° 22-23, p. 245-257.

TERRIN Jean-Jacques, 2011, *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé*, Paris, Parenthèses.

WIEL Marc, 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Margada.