



Les ateliers vélo : fabriques d'autonomie et de modes de vie ?

Recherches en cours

Début: 01 avril 2019
Fin: 01 septembre 2019

Les ateliers d'autoréparation de vélos se sont développés en France depuis une dizaine d'années. À travers l'apprentissage de la réparation du vélo, ces collectifs ont des visées variées : les uns visent essentiellement à accroître l'autonomie, d'autres militent également pour l'écologie ou s'inscrivent dans un engagement politique plus large (LGBTI, anti-capitalisme, auto-gestion...). Ces collectifs ont été jusqu'à présent très peu étudiés dans la littérature scientifique. Au-delà du gain d'autonomie permis par l'apprentissage d'une pratique, la participation à ces ateliers engage-t-elle un changement plus global dans le mode de vie des individus et dans leur vision de la société ?

Acteurs de la recherche

[Alexandre Rigal](#)

Depuis une dizaine d'années en France, les ateliers vélo se sont multipliés sur le territoire français. Ces collectifs promeuvent le vélo à travers le réemploi de vélos inutilisés et l'apprentissage de la réparation. Depuis 2008, ils sont regroupés au sein du réseau national l'Heureux Cyclage, dont le site indique les trois principes fondateurs des ateliers ¹ :

Le transfert de connaissances mécaniques. Les ateliers sont en effet des lieux d'apprentissage de la mécanique et de la pratique du vélo par le partage de connaissances entre les membres. Ce sont ainsi des lieux coopératifs et solidaires qui permettent de gagner en compétences et, par là, d'accroître son autonomie.

Le réemploi et la revalorisation des vélos. L'activité des ateliers s'appuie sur la réparation de vélos inutilisés et de pièces détachées.

La promotion active du vélo en ville. Les ateliers visent à revaloriser ce mode de transport, par opposition à la voiture notamment, et à multiplier le nombre de cyclistes dans les villes en offrant la possibilité d'acquérir un vélo et de l'entretenir à faible coût.

Ainsi, les ateliers vélo offrent des cours, des lieux et des outils de réparation. Ils mènent des actions dans des locaux dédiés et dans l'espace public, et sont fréquentés par des amateurs qui y échangent des astuces pour échapper à la circulation ou réparer un pneu. Les adeptes du cyclotourisme s'y préparent à des voyages de longue haleine, tandis que d'autres usagers y discutent de politiques cyclables.

Les ateliers puisent leurs racines dans les mouvements protestataires et écologistes des années 1970. Les apprentissages qu'ils proposent sont ainsi sous-tendus par des idéaux de vie variés inspirés par des valeurs écologiques, sociales ou politiques. Certains ateliers se concentrent avant tout sur la réparation du vélo et sa promotion ; d'autres promeuvent également des modes de vie plus écologiques, moins centrés sur la voiture, ou visent à l'émancipation de la femme ; d'autres encore portent un projet politique et se revendiquent d'idéaux de gauche et d'extrême-gauche.

La problématique

La société actuelle se caractérise par une forte individualisation et par la perte d'influence des institutions totales (couvent, prison, asile, etc.) dans la fabrication des modes de vie, mais également par une plus forte dépendance des individus aux objets de la vie quotidienne produits de manière industrielle. Dans ce contexte, les ateliers d'autoréparation de vélo constituent un objet d'étude particulièrement fécond car ils visent à renforcer l'autonomie des individus tout en instituant des lieux alternatifs de socialisation. À ce double titre, ils pourraient participer à la construction de modes de vie alternatifs. Pourtant, ils ont encore été très peu étudiés.

La problématique générale consiste donc à se demander si, au-delà de l'objet premier de renforcer l'autonomie par l'apprentissage de la réparation, la participation à l'atelier n'engage pas des changements plus globaux dans la vie des participants : évolution de ses représentations, affirmation de son identité de genre, évolution de l'ensemble de son mode de vie, etc. On s'interroge également sur la portée politique de ces collectifs : d'autres valeurs plus larges que la pratique du vélo ne se cristalliseraient-elles pas autour de l'atelier, constituant des éléments d'un projet de société, même pour les ateliers qui ne sont pas explicitement engagés politiquement ?

Le cadre théorique

La première étape de la recherche consiste dès lors à proposer un cadre qui permette de penser la question du changement de mode de vie en la replaçant dans les

penser la question du changement de mode de vie en la replaçant dans les transformations de la société. Pour éclairer ces transformations et comprendre le changement, Alexandre Rigal retrace le processus d'individualisation qui a traversé les derniers siècles et fabriqué progressivement nos modes de vie contemporains et met en lumière ses paradoxes. La sociologie distingue deux temps dans ce processus d'individualisation.

La première individualisation : la fabrication d'individus génériques autonomes

Un premier processus d'individualisation serait né du fait de la christianisation, de la Renaissance, des Lumières et/ou de la Révolution française. Il se caractérise d'abord par le détachement de l'individu de ses groupes originels d'appartenance, en parallèle de la montée de l'État moderne et de l'affaiblissement du féodalisme. Avec la Révolution industrielle, la division du travail et l'urbanisation conduisent à la multiplication des groupes d'appartenance et à l'anonymisation des individus qui dès lors subissent moins de contraintes normatives que lorsqu'ils vivaient au sein d'un groupe d'appartenance plus fort. Dans le même temps, on voit l'émergence des droits des individus, qui deviennent sources d'action et de décision. Ce nouveau modèle est véhiculé par des institutions de socialisation comme l'École, qui se généralisent et conduisent à la fabrication d'individus génériques, autonomes, réflexifs et disposant d'une vie privée. L'individualisation devient la norme dominante.

La seconde individualisation : la fabrication d'individus singuliers

Après la Seconde Guerre mondiale, la critique et le rejet massif des institutions étatiques et religieuses marquent le début de la deuxième individualisation. Celle-ci se caractérise par le rejet des valeurs universelles caractérisant la première individualisation, et par un intérêt nouveau pour la singularité et les catégories de pensées minoritaires. Ce tournant s'accompagne de l'apparition d'expérimentations diverses et de mouvements de pensée alternatifs : néo-ruraux, hippies, ou encore féminisme, mouvement homosexuel, etc. C'est à cette époque qu'apparaît le militantisme écologique. Ces expérimentations variées et ces critiques des institutions produisent un renforcement de la différenciation des individus, qui cherchent à approfondir et à affirmer leur singularité.

Les limites de l'individualisation

Ces processus d'individualisation ne sont pas sans paradoxes : si l'individualisation généralisée est devenue la norme, les individus ont également perdu de leur autonomie d'action du fait de l'importance du rôle de l'État dans la vie quotidienne d'une part et de l'industrialisation et des nombreux moyens et facilités qu'elle offre d'autre part.

Des outils de compréhension du changement de mode de vie à l'heure de l'individualisation

Au cours de ce long processus d'individualisation, les transformations des modes de vie des individus se sont opérées de différentes manières. Pour éclairer les changements qu'a apportés la première individualisation, des sociologues comme Max Weber ont emprunté de nombreux termes au vocabulaire théologique, adéquats pour décrire les évolutions de la société et des modes de vie. Parmi eux, la notion d'« ascèse » rend compte d'une transformation de mode de vie qui passe par une discipline personnelle visant à tendre vers un idéal de perfection. À la source de certaines formes d'ascèses, on trouve l' *habitus* , qui s'exerce dans des collectifs qui proposent le partage d'une vision du monde et sont des lieux d'intégration forte de l'existence.

Si ascèse et *habitus* fournissent des outils adéquats pour rendre compte des changements de mode de vie à l'heure de la première individualisation, la seconde individualisation est marquée par une plus grande liquidité des pratiques et des collectifs. Pour les décrire, des chercheurs en sciences sociales ont eu recours à la notion de bricolage : les individus fabriquent leurs modes de vie à partir de fragments de propositions d'existences, de valeurs ou de pratiques trouvés ici ou là. Le bricolage illustre donc la réalité de modes de vie qui sont constitués d'éléments divers et non plus harmonisés et structurés par un modèle unique qui les englobe dans leur ensemble. La notion risque toutefois d'exagérer l'éclectisme et de passer à côté des éléments qui guident et donnent leur cohérence aux trajectoires personnelles des individus, comme le développement personnel, ou les modèles de vie rejetés ou choisis.

Dès lors, Alexandre Rigal choisit de mobiliser la notion d'« exercice », en référence à la sociologie des épreuves qui tient compte de l'expérience personnelle des individus et des variations intra-individuelles en fonction des situations. L'exercice désigne l'épreuve de formation, celle par laquelle à travers toute action, l'individu se construit, à des degrés divers et de manière plus ou moins progressive.

Le cadre théorique posé permettra ainsi d'éclairer la façon et les modalités selon lesquelles les ateliers vélo participent (ou non) à la transformation des modes de vie, au-delà d'une simple acquisition d'autonomie par l'apprentissage de compétences.

La méthodologie

Afin de répondre à la problématique, Alexandre Rigal commence par brosser le portrait de ces lieux collectifs d'apprentissage, de leurs influences et appartenances, des pratiques qu'ils proposent, à travers une exploration des sites web des ateliers du réseau l'Heureux Cyclage. Cet état des lieux permettra d'identifier différents types d'ateliers et de cibler deux contextes dans lesquels les politiques pro-vélos connaissent un essor certain : Lyon et Grenoble – deux villes où ont été créés les deux premiers ateliers vélo en France.

Deux ateliers lyonnais et grenoblois feront ensuite l'objet d'une enquête de terrain approfondie, qui s'appuiera sur la description et l'analyse fine des lieux, de l'aménagement

des locaux, des pratiques qui ont lieu dans les ateliers et des apprentissages qui y sont proposés, ainsi que sur des entretiens qualitatifs menés auprès de participants aux ateliers.

L'analyse détaillée de la genèse de ces ateliers d'autoréparation de vélo, des apprentissages qu'ils proposent et des discours sur les modes de vie qu'ils produisent permettra de formuler des recommandations sur l'élaboration de politiques publiques s'appuyant sur la mobilité pour engager des transformations des modes de vie.

Les résultats sont attendus à la fin de l'année 2019.

Notes

1 <http://www.heureux-cyclage.org/>

Mode de vie

Un mode de vie est une composition - dans le temps et l'espace - des activités et expériences quotidiennes qui donnent sens et forme à la vie d'une personne ou d'un groupe.

Plus

Mots-clés : **vélo**, **mode de vie**, **aspirations**

Disciplines : **Sciences sociales**, **Urbanisme**, **architecture et paysagisme**

Mode(s) de transport : **Bicyclette**

¹ <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>

² <http://fr.forumviesmobiles.org/mots-cles/velo>

³ <http://fr.forumviesmobiles.org/mots-cles/mode-vie>

⁴ <http://fr.forumviesmobiles.org/mots-cles/aspirations>

⁵ <http://fr.forumviesmobiles.org/disciplines/sciences-sociales>

⁶ <http://fr.forumviesmobiles.org/disciplines/urbanisme-architecture-et-paysagisme>

⁷ <http://fr.forumviesmobiles.org/modes-transport/bicyclette>