(https://fr.forumviesmobiles.org/)

RECHERCHES (/RECHERCHES-TERMINEES/LISTE)



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

Recherches terminées Délint: Marie

Les ateliers d'autoréparation de vélos se sont multipliés en France depuis une dizaine d'années. Ces collectifs, encore récents, ont été jusqu'à présent très peu étudiés, alors qu'ils constituent des lieux de socialisation dans un contexte où les injonctions au changement, notamment en matière de mobilité, multiplient pour faire face aux enjeux climatiques. Au-delà du gain d'autonomie permis par l'apprentiss de la pratique de la réparation de son vélo, la participation à ces ateliers engage-t-elle un changement plobal dans le mode de vie des individus et dans leur vision de la société ? Est-elle l'occasion d'une tran vers des modes de vie plus durables ?

Acteurs de la recherche

ALEXANDRE RIGAL

Depuis une dizaine d'années en France, les ateliers d'autoréparation de vélos se sont multipliés sur le te français. Ces collectifs promeuvent le vélo à travers le réemploi de vélos inutilisés et l'apprentissage de réparation. 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 l mécanique et de la pratique du vélo par le partage de connaissances entre les membres. Ce sont a 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 oppor à la voiture notamment, et à multiplier le nombre de cyclistes dans les villes en offrant la possibilit d'acquérir un vélo et de l'entretenir à faible coût.

Pour autant, les ateliers puisent leurs racines dans les mouvements protestataires et écologistes des ant 1970 et les apprentissages qu'ils proposent sont sous-tendus par des idéaux de vie variés, inspirés par d valeurs écologiques, sociales ou politiques. Ainsi, certains ateliers promeuvent des modes de vie moins centrés sur la voiture, ou visent à l'émancipation de la femme ; certains même portent un projet politique global 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 institution totales (couvent, prison, asile, etc.) dans la fabrication des modes de vie. Elle se caractérise également p plus forte dépendance des individus, en particulier par rapport aux objets de la vie quotidienne produits manière industrielle, du fait de leur complexité intrinsèque et parfois de l'obsolescence programmée, ce engage les individus dans des pratiques de consommation intense. Dans ce contexte, les ateliers d'autoréparation de vélos constituent un objet d'étude particulièrement fécond car ils visent à renforcer l'autonomie des individus en leur apprenant à réparer eux-mêmes leur vélo et constituent des lieux alte de socialisation. À ce double titre, ils pourraient participer à la construction de modes de vie alternatifs.

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

LE CADRE THÉORIQUE

La première étape de la recherche consiste dès lors à proposer un cadre qui permette de penser la ques 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'individualisatior fabriqué progressivement nos modes de vie contemporains, et met en lumière ses paradoxes. La socio distingue deux temps dans ce processus d'individualisation.

La première individualisation : la fabrication d'individus génériques autonome

Un premier processus d'individualisation serait né du fait de la christianisation, de la Renaissance, des Lumières et 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'Etat moderne et de l'affaiblissement du féodalisme. Avec la Révolution industrielle, la division du travail et l'urbanisation conduisent à la multip des groupes d'appartenance et à l'anonymisation des individus qui dès lors subissent moins de contrai normatives que lorsqu'ils vivaient au sein d'un groupe d'appartenance plus fort. Dans le même temps, c l'émergence des droits des individus, qui deviennent sources d'action et de décision. Ce nouveau mod véhiculé par des institutions de socialisation comme l'école, qui se généralisent et conduisent à la fabri d'individus génériques, autonomes, réflexifs et disposant d'une vie privée. L'individualisation devient la 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 unive caractérisant la première individualisation, et par un intérêt nouveau pour la singularité et les catégories 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 homosex C'est à cette époque qu'apparait le militantisme écologique. Ces expérimentations variées et leurs critiq institutions produisent un renforcement de la différenciation des individus, qui cherchent à approfonciaffirmer leur singularité.

Les limites de l'individualisation

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

Le cadre théorique posé permet ainsi d'éclairer comment et selon quelles modalités les ateliers d'autoréparation de vélos participent (ou non) à la transformation des modes de vie, au-delà d'une simpacquisition d'autonomie par l'apprentissage de compétences.

LA MÉTHODOLOGIE

Afin de répondre à la problématique, Alexandre Rigal a commencé par brosser le portrait de ces lieux con d'apprentissage, de leurs influences et appartenances, des pratiques qu'ils proposent, à travers une expides sites web des ateliers du réseau l'Heureux Cyclage. Cet état des lieux a permis d'identifier différents d'ateliers et d'en cibler deux, les ateliers centrés sur la pratique de la mécanique et ceux qui sont égalem lieux d'expérimentation politique.

Deux ateliers ont été identifiés comme représentatifs de ces deux types particuliers, l'atelier Pignon sur Ambilly pour le premier et l'atelier du P'tit Vélo dans la tête à Grenoble pour le second. L'atelier Pignon su fondé il y a deux ans, compte plus de mille adhérents, un salarié temporaire et un salarié permanent, que l'un des fondateurs de l'atelier. Très centré sur la mécanique, l'atelier se distingue des ateliers à visées politiques, dans l'optique de ne pas exclure d'usagers. Il est inséré dans le tissu politique et administraticagglomération, afin de promouvoir des aménagements cyclables.

L'atelier du P'tit Vélo dans la Tête est le plus ancien atelier encore existant en France, fondé il y a enviror ans. Géré par des bénévoles, il compte plus de mille adhérents. On y organise des véloparades, des vélc et d'autres animations issues de la contre-culture cycliste; la « non-domination » y est une valeur centi

Ces deux ateliers ont fait l'objet d'une enquête de terrain approfondie, qui s'est appuyée sur la descriptic l'analyse fine des lieux, de l'aménagement des locaux, des pratiques qui ont lieu dans les ateliers, des apprentissages qui sont proposés. En plus de cette analyse, quarante entretiens semi-directifs ont été r avec des salariés, des bénévoles, des adhérents et d'anciens adhérents.

LES RÉSULTATS

Les ateliers d'autoréparation de vélos, un nouvel acteur de la socialisation cons au vélo

Le projet

Les ateliers cherchent à accroître la « vélonomie » : ce terme recouvre d'une part l'acquisition de compé cyclistes chez les individus, d'autre part le remplacement symbolique du préfixe « auto », rappelant l'automobile, par celui de « vélo ». Ainsi, ils définissent l'autonomie que procure le vélo par opposition à l'hétéronomie liée à la voiture, moyen de transport encombrant, dépendant du pétrole, de la fluidité de l circulation, etc. En permettant de s'affranchir de ces contraintes, le vélo est alors un vecteur d'autonom même d'« auto-émancipation ». Les ateliers définissent ainsi leur projet en opposition à la voiture, dont de diminuer l'usage pour le remplacer par le vélo. Les noms des ateliers témoignent de cette volonté de changement : « Place au Vélo », « Change de Chaîne », Osez l'vélo », etc. Pour promouvoir ce changement s'agit de redorer l'image du vélo ; les arguments des ateliers s'appuient notamment sur la mise en avant l'efficacité du vélo par rapport à la voiture.

Mais cette efficacité, fréquemment attribuée aux objets techniques, est issue de l'industrie. En d'autres t l'analyse révèle que le vélo participe du monde industriel, bien que ce trait puisse être gommé dans les discours des ateliers. Cependant, c'est d'une économie industrielle alternative qu'il s'agit dans les atelier est développée à travers le recyclage des déchets de l'industrie classique : d'anciens vélos sont réparés à d'être jetés, de nombreuses pièces détachées récupérées de vélos inutilisables sont réutilisées pour la réparation. De plus, cette économie industrielle alternative offre la possibilité de faire diminuer la déper de l'individu par la pratique de l'autoréparation.

L'organisation des ateliers

La volonté d'« auto-émancipation » se manifeste dans les ateliers par une absence quasi-totale de cont peu de formalités dans les manières de s'adresser les uns aux autres, heures d'ouverture flexibles, orgar de l'espace très ouverte, ouverture des ateliers sur l'extérieur via la récupération de vélos et les événemes comme les véloparades, etc. De plus, les ateliers offrent une multitude de prises, c'est-à-dire de possibil d'action sur et grâce à un objet. Outre des centaines d'outils de réparation de vélo, on y trouve toutes soi vélo, des plus anciens aux plus récents, des vélos de randonnée aux vélos d'appartement, des vélos plia aux tandems et aux vélos carrioles. Il s'agit de mettre en lumière l'éventail des possibles que permet l'us la velos de randonnée aux vélos que permet l'us la velos de randonnées que permet l'us la

vélo. Enfin, l'atelier est aménagé comme un espace public hospitalier, dont l'accès est gratuit ; on y trou cuisines, des bibliothèques, des journaux, etc. favorisant ainsi les discussions et le partage des connais au-delà de la mécanique. Les bibliothèques sont alimentées d'ouvrages et de journaux correspondant a valeurs des ateliers : non-domination, émancipation des femmes, etc.

Changements individuels dans les ateliers d'autoréparation de vélos

Les ateliers d'autoréparation de vélos sont ainsi des lieux propices à initier ou à accueillir des changement modes de vie. Alexandre Rigal identifie trois types de trajectoires de changement qui démarrent ou se prolongent au sein des ateliers d'autoréparation de vélos ; ces trajectoires concernent environ les trois des quarante enquêtés de l'échantillon. Pour le dernier quart, la fréquentation de l'atelier n'a pas entraîn changement de mode de vie en profondeur.

Le premier type de changement, qui concerne neuf enquêtés, est qualifié d'Extension : la pratique du v s'intègre dans un mode de vie composé de différentes pratiques qui s'unifient autour de valeurs comm contre-culturelles et de gauche. Un individu se saisit d'une nouvelle pratique, la réparation de vélo, qui présente un air de famille avec des pratiques qu'il exerce déjà. Certains des enquêtés fréquentent l'atelie une série d'autres associations et y consolident leur pratique du vélo, d'autres trouvent dans l'atelier le n de rassembler leurs pratiques éparses. Ainsi pour l'un des enquêtés, l'atelier permet de faire converger u pratique du vélo, un militantisme associatif et des convictions écologiques.

La Polarisation est le second type de changement identifié ; il concerne onze enquêtés. Initialement sir pratique, le vélo devient progressivement une passion qui polarise toutes les autres pratiques et monop temps et les désirs de l'individu. La trajectoire de l'un des enquêtés en témoigne : d'un goût pour le vélo l'université, il en vient à fonder un atelier d'autoréparation de vélos, à animer un local vélo sur un camp collectionner des vélos anciens. La pratique de la mécanique cycliste est devenue un trait qui définit so identité : il se fait régulièrement accoster par des personnes dans la rue qui lui demandent des conseils réparation. Son goût pour cette pratique constitue ainsi son identité, tant par autodéfinition que par le r des tiers. La pratique de la mécanique cycliste irrigue ainsi l'ensemble de la vie de l'individu, loisirs, bén et travail salarié. Une caractéristique que l'on retrouve chez tous les enquêtés dont le mode de vie est er de Polarisation.

Le troisième type de changement identifié, qui concerne neuf enquêtés, est la Conversion, notion issu vocabulaire théologique et philosophique. Il s'agit d'une transformation radicale du mode de vie, qui es d'abord individuelle mais s'entretient ensuite au sein d'un groupe. Il peut s'agir par exemple d'un anciei ingénieur automobile qui a décidé de rompre avec un mode de vie et un métier qui lui semblait absurd partir voyager à vélo puis se faire recruter par un atelier d'autoréparation. Pour les enquêtés, le nouveau de vie résulte le plus souvent d'expériences négatives dans la vie professionnelle antérieure (tensions a travail, sentiment d'une absence de sens de l'activité exercée), propices à une remise en question et à la formulation de nouveaux projets. Le changement de mode de vie implique souvent des moyens financ beaucoup plus limités et la perte d'un certain statut social, ce qui peut créer des tensions, notamment a famille. Mais contrairement au processus de polarisation qui s'articule d'abord autour du goût pour une pratique, la conversion engage tout le sens de l'existence et implique une rupture avec la socialisation $\mathfrak p$ et les modèles de vie hérités de l'enfance.

Conclusion

Ainsi les ateliers d'autoréparation de vélos qu'ils soient centrés sur la pratique ou portent un proiet poli-

	٠٠, دد	u	.c u	uuw		u	uc •c	ω,	44100				L	.quc 00		C111 U1	י ביין		_
ort,	sont	des	lieux	prop	oices i	pour i	nitier	ou a	accueil	llir des	chang	emen	ts de	modes	de v	ie qui	prenn	ent d	ł

fort, sont des lieux propices pour initier ou accueillir des changements de modes de vie qui prennent d formes diverses. Si pour certains, le changement part d'une pratique, la réparation de vélo, qui prend ur croissante et peut polariser l'ensemble du mode de vie, c'est parfois tout le système de valeurs de l'indiv est impacté par le changement. L'atelier d'autoréparation de vélos, par les prises qu'il offre, les valeurs qu'véhicule, le projet qu'il porte ou les discussions entre membres qu'il permet, est un lieu de consolidation nouvelles trajectoires. En accueillant et en accompagnant ces changements de modes de vie qui font u grande place au vélo, l'atelier s'insère dans le système vélo et constitue un lieu propice à la transition écologique.

Documents à télécharger

Télécharger la synthèse de recherche

(/sites/default/files/editor/rigal_alexandre_changer_la_vie_dans_un_atelier_dautoreparation_de_v

Télécharger l'état de l'art (/sites/default/files/editor/rigal_alexandre_livrable_1_etat_de_lart.pdf)

Lire l'article issu de la recherche : Changing habits in the cycling subculture: the case of two bike works in France

fnyds2auYaRGFDsa58tNwt9zimrDwVDitQ%24)

ът	_	
IM	α	6

_		
\sim	lotter //reserve lo company conclusion conclusion	(http://www.heureux-cyclage.org)
(1)	nub://www.neureux-cvciade.org/	(nub://www.neureux-cvciade.ord)
$\overline{}$		(======================================

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

¹ https://urldefense.com/v3/__https:/www.tandfonline.com/eprint/GKNVRJBECWGM4CTIMV6B/full? target=10.1080*17450101.2022.2071630__;Lw!!Nto2ANp9CeU!GW6rEe-5P4TeuFjnjzhdk6u3vmsqRrNMN4L2nGA2Mw6LLrnYHmit6kExIdkOCQPhYtaUB8J-fnyds2auYaRGFDsa58tNwt9zimrDwVDitQ%24