

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



Soumis par Forum Vies Mobiles le mar, 08/27/2019 - 16:42

Mots clés

vélo

mode de vie

aspirations

Discipline

Sciences sociales

Urbanisme, architecture et paysagisme

Mode de transport

Bicyclette

État du projet

Finished research

Visuel



Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Date du début

lun, 04/01/2019 - 12:00 - dim, 03/01/2020 - 12:00

Présentation longue

<p>Contact : Christophe Gay </p>

Depuis une dizaine d'années en France, les ateliers d'autoréparation de vélos se sont multipliés sur le territoire français inutiles et l'apprentissage de la réparation. Ils sont regroupés au sein du réseau national l'Heureux Cyclage, dont le s

- Le transfert de connaissances mécaniques. Les ateliers sont en effet des lieux d'apprentissage de la mécanique et de la réparation pour les membres. Ce sont ainsi des lieux coopératifs et solidaires qui permettent de gagner en compétences et par là, d'aider les autres.
- 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 dans les villes en offrant la possibilité 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 années 1970 et les modes de vie variés, inspirés par des valeurs écologiques, sociales ou politiques. Ainsi, certains ateliers promeuvent des modes de vie alternatifs ; certains même portent un projet politique plus 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 institutions totales (comme le travail ou la famille) ; elle se caractérise également par une plus forte dépendance des individus, en particulier par rapport aux objets de la vie quotidienne. Cette complexité intrinsèque et parfois de l'obsolescence programmée, ce qui engage les individus dans des pratiques de consommation excessive de vélos constituent un objet d'étude particulièrement fécond car ils visent à renforcer l'autonomie des individus en leur offrant des modes de vie alternatifs 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'autonomie par l'acquisition de vélos, il n'y a pas des changements plus globaux dans la vie des participants : évolution de ses représentations, affirmation de son identité, mise en place de pratiques plus durables, etc. On s'interroge également sur la portée politique de ces collectifs : d'autres valeurs plus durables autour de l'atelier, constituant des éléments d'un projet de société, même pour les ateliers qui ne sont pas explicitement politiques.

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 société. Pour éclairer ces transformations et comprendre le changement, Alexandre Rigal retrace le processus d'individualisation des individus 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 de la sécularisation, le détachement de l'individu de ses groupes originels d'appartenance, en parallèle de la montée de l'Etat moderne et de la division du travail et l'urbanisation conduisent à la multiplication des groupes d'appartenance et à l'anonymisation des individus, ce que lorsqu'ils vivaient au sein d'un groupe d'appartenance plus fort. Dans le même temps, on voit l'émergence des drogues et de la prostitution. Ce nouveau modèle est véhiculé par des institutions de socialisation comme l'école, qui se généralisent et conduisent à la formation d'un individu 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 d'une seconde individualisation. Le rejet des valeurs universelles caractérisant la première individualisation, et par un intérêt nouveau pour la singularité et l'identité, de l'apparition d'expérimentations diverses et de mouvements de pensée alternatifs : néo-ruraux, hippies, ou encore féminisme, qu'apparait le militantisme écologique. Ces expérimentations variées et leurs critiques des institutions produisent un renouveau de la vie sociale, 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, elle est en lien avec l'importance du rôle de l'Etat dans la vie quotidienne d'une part et l'industrialisation et les nombreux moyens de transport d'autre part.

Le cadre théorique posé permet ainsi d'éclairer comment et selon quelles modalités les ateliers d'autoréparation de vélos
delà d'une simple acquisition de la technique par l'apprentissage de la compétence.

LA MÉTHODOLOGIE

Afin de répondre à la problématique, Alexandre Rigal a commencé par brosser le portrait de ces lieux collectifs d'apprentissage qu'ils proposent, à travers une exploration des sites web des ateliers du réseau l'Heureux Cyclage. Cet état des lieux a permis d'identifier les ateliers centrés sur la pratique de la mécanique et ceux qui sont également des lieux d'expérimentation politique.

Deux ateliers ont été identifiés comme représentatifs de ces deux types particuliers, l'atelier Pignon sur Rue à Ambilly pour le second. L'atelier Pignon sur Rue, fondé il y a deux ans, compte plus de mille adhérents, un salarié temporaire et un volontaire. Très centré sur la mécanique, l'atelier se distingue des ateliers à visées politiques, dans l'optique de ne pas exclure d'une agglomération, 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 environ 25 ans. Géré par un volontaire, il organise des véloparades, des vélorutions et d'autres animations issues de la contre-culture cycliste ; la « non-dominance » de la voiture est un thème central.

Ces deux ateliers ont fait l'objet d'une enquête de terrain approfondie, qui s'est appuyée sur la description et l'analyse de leur lieu dans les ateliers, des apprentissages qui sont proposés. En plus de cette analyse, quarante entretiens semi-directifs ont été réalisés avec des anciens adhérents.

LES RÉSULTATS

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

Le projet

Les ateliers cherchent à accroître la « vélonomie » : ce terme recouvre d'une part l'acquisition de compétences cyclistes et d'autre part le préfixe « auto », rappelant l'automobile, par celui de « vélo ». Ainsi, ils définissent l'autonomie que procure le vélo par rapport à la voiture, encombrant, dépendant du pétrole, de la fluidité de la circulation, etc. En permettant de s'affranchir de ces contraintes, les ateliers visent à l'« auto-émancipation ». Les ateliers définissent ainsi leur projet en opposition à la voiture, dont il s'agit de diminuer l'usage par une volonté de changement : « Place au Vélo », « Change de Chaîne », Osez l'velo », etc. Pour promouvoir ce changement, les ateliers s'appuient notamment sur la mise en avant de 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 termes, l'analyse de ce trait puisse être gommé dans les discours des ateliers. Cependant, c'est d'une économie industrielle alternative qu'il s'agit, au-delà des déchets de l'industrie classique : d'anciens vélos sont réparés au lieu d'être jetés, de nombreuses pièces détachées récupérées, etc. plus, cette économie industrielle alternative offre la possibilité de faire diminuer la dépendance de l'individu par la pratique du vélo.

L'organisation des ateliers

La volonté d'« auto-émancipation » se manifeste dans les ateliers par une absence quasi-totale de contraintes : peu de frais, heures d'ouverture flexibles, organisation de l'espace très ouverte, ouverture des ateliers sur l'extérieur via la récupération, etc. plus, les ateliers offrent une multitude de prises, c'est-à-dire de possibilités d'action sur et grâce à un objet. Outre des ateliers de vélo, des plus anciens aux plus récents, des vélos de randonnée aux vélos d'appartement, des vélos pliables aux tandems, etc. des possibles que permet l'usage du vélo. Enfin, l'atelier est aménagé comme un espace public hospitalier, dont l'accès est libre, les journaux, etc. favorisant ainsi les discussions et le partage des connaissances, au-delà de la mécanique. Les bibliothèques, etc. valeurs des ateliers : non-dominance, 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 changements de modes de vie. Ces changements de modes de vie qui démarrent ou se prolongent au sein des ateliers d'autoréparation de vélos ; ces trajectoires concernent

Diversité des modes de vie

Loisirs et tourisme  [<img src="http://forumviesmobiles.org/them](https://fr.forumviesmobiles.org/)

Actions citoyennes