

# CHANGER LA VIE DANS UN ATELIER D'AUTORÉPARATION DE VÉLO

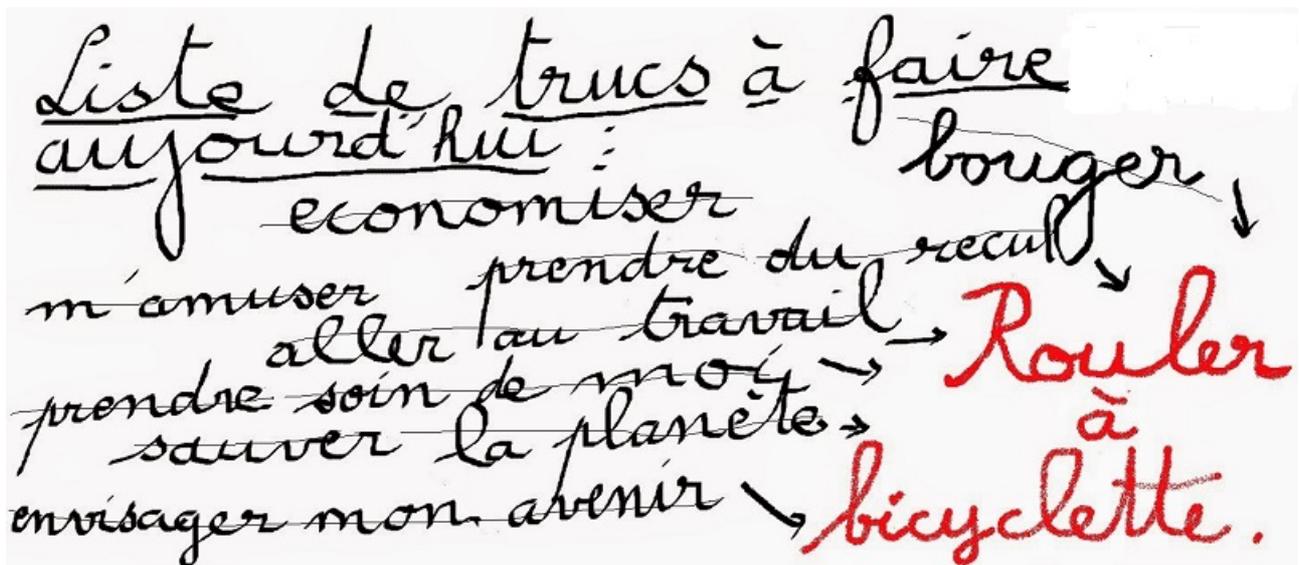


Figure 1. Slogan « Rouler à bicyclette », Wiklou<sup>1</sup>.

Version de l'auteur

Pour citer ce travail:

Rigal Alexandre, « Changer la vie dans un atelier d'autoréparation de vélo », *Forum Vies Mobiles*, 2020, <https://infoscience.epfl.ch/record/274356>

<sup>1</sup> Wiklou est le Wikipedia des ateliers d'autoréparation de vélo. [https://wiklou.org/wiki/Fichier:Rouler\\_à\\_bicycletteweb.jpg](https://wiklou.org/wiki/Fichier:Rouler_à_bicycletteweb.jpg)

## SOMMAIRE

### **I. Un nouvel acteur de la socialisation consacré au vélo**

#### I.1. Les ateliers d'autoréparation de vélo

#### I.2. La pédagogie des ateliers d'autoréparation de vélo

### **II. La méthode de l'enquête**

#### II.1. Les lieux de l'enquête

#### II.2. Les moyens de l'enquête

### **III. Faire dans un atelier d'autoréparation de vélo**

#### III.1. L'abondance des objets pour agir

#### III.2. Le codage d'un espace pédagogique

### **IV. Des changements individuels qui démarrent ou se prolongent dans les ateliers d'autoréparation de vélo**

#### IV.1. Changer pas à pas

##### IV.1.a. Une définition de l'extension du mode de vie

##### IV.1.b. Deux illustrations de l'extension du mode de vie

#### IV.2. Une passion qui change la vie

##### IV.2.a. Une définition de la polarisation du mode de vie

##### IV.2.b. Deux illustrations de polarisation du mode de vie

#### IV.3. Changer radicalement

##### IV.3.a. Une définition de la conversion du mode de vie

##### IV.3.b. Deux illustrations de la conversion du mode de vie

#### IV.4. Synthèse sur les changements de pratique et de mode de vie

### **V. De l'hétéronomie à l'autonomie dans les déplacements et au-delà**

#### V.1. Contre l'hétéronomie

#### V.2. Changer de vie dans les lieux de l'hétéronomie

#### V.3. Changer de vie dans un lieu de l'autonomie

### **VI. Changer la vie par la technique**

#### VI.1. Un vélo pour changer la vie

##### VI.1.a. L'exagération des qualités du vélo

##### VI.1.b. Le vélo et la voiture, un échange de bons procédés

#### VI.2. Une participation à l'imaginaire de l'industrie

##### VI.2.a. La reprise d'un héritage

##### VI.2.b. Une version de la croyance industrielle

##### VI.2.b. Du transfert des croyances

##### VI.2.c. De l'adhésion à un imaginaire industriel alternatif

### **VII. Les changements de mode de vie dans un monde industriel**



Ce projet a été financé et suivi scientifiquement par le Forum Vies Mobiles, dans le cadre de son programme de recherche sur la transition mobilitaire. Le Forum Vies Mobiles est un institut de recherche et de prospective créé par SNCF.

Ce rapport sera prochainement publié sur le site du [Forum Vies Mobiles](#).

Aux prises avec le réchauffement climatique, contre le tabagisme ou encore l'obésité, des injonctions au changement visent les individus. Elles sont conjuguées à des aspirations au changement<sup>2</sup>. Dans cette dynamique, la mobilité n'est pas en reste. Tout un chacun entend les appels à moins prendre l'avion et désire voyager ou bien se remettre au vélo.

L'enfance est une période privilégiée d'apprentissage des manières de se déplacer, mais des individus changent leurs pratiques tout au long de leur vie. Ce travail est assuré grâce à des institutions, scolaires et universitaires, religieuses ou politiques. Qu'en est-il dans le domaine de la mobilité?

Aujourd'hui, la mobilité cycliste est en effervescence, entre autres, grâce à un nouvel acteur de la socialisation. Les ateliers d'autoréparation de vélo étaient une poignée à l'orée des années 2000 en France, ils sont plus de deux cents aujourd'hui. Ils visent à encourager l'adulte à rouler à vélo par une formation à la mécanique cycliste. Ces lieux constituent un poste privilégié pour observer comment sont mis en oeuvre des changements dans le domaine de la mobilité et du faire.

C'est pourquoi nous avons mené une enquête de terrain dans des ateliers d'autoréparation de vélo pour y repérer des processus de changement individuel, notamment pour en retirer une typologie. Car les appels au changement individuel négligent souvent de préciser comment et selon quelle amplitude il s'agit de changer de vie. Et, selon quels dispositifs pédagogiques matériels et idéels ces changements sont démarrés ou poursuivis.

En décrivant des changements individuels qui s'insèrent dans des ateliers d'autoréparation de vélo, on contribue à la prise en compte de la portée de la mobilité dans le changement général du mode de vie<sup>3</sup> individuel et à une sociologie du changement de mode de vie, par le prisme d'un nouvel acteur de la socialisation.

## **I. Un nouvel acteur de la socialisation consacré au vélo**

Participant au mouvement du faire, les ateliers d'autoréparation de vélo visent à accroître le potentiel d'action de chacun et à offrir un espace d'autonomie. Par des actions concrètes, ils remettent en cause à la fois la faible maîtrise des individus sur les objets industriels<sup>4</sup> et les identités imposées<sup>5</sup>.

### I.1. Les ateliers d'autoréparation de vélo

*« les ateliers ont vocation à faciliter la mise en selle de nouveaux cyclistes »<sup>6</sup>*

Les ateliers pionniers des années 1990 sont aujourd'hui rejoints par plus de deux cent ateliers, pour la plupart créés après 2007 (ADEME, 2016). L'essentiel pour ces associations est d'avoir accès à un

---

<sup>2</sup> Par exemple, pratiquement un individu sur deux souhaite quitter la région Ile-de-France, <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2018/04/18/enquete-sur-laspiration-quitter-lile-france-12408?fbclid=IwAR0ngbUtND53ELz1I5YK-mivz5eamzbhpnJHT62CFIK75gb3Iaizgp5cse1E>

<sup>3</sup> Voir la définition du mode de vie: <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>, consulté le 15 novembre 2019.

<sup>4</sup> Voir par exemple: « S'il y a quelques années manier les tournevis et les clef plates étaient un exercice courant, de nos jours on observe que de nombreuses personnes n'ont pas forcément eu la chance d'apprendre à bricoler. Dans de nombreuses familles, la mécanique était par ailleurs une activité plutôt confiée aux garçons privant parfois les jeunes filles de connaissances équivalentes en la matière. Ainsi, les animateurs des ateliers vélo s'appliquent à transmettre les savoirs-faire ancestraux aux filles comme aux garçons, aux jeunes comme aux plus âgés. » (Réseau national des ateliers, L'Heureux Cyclage, <https://www.heureux-cyclage.org/presentation.html>, consulté le 25 novembre 2019).

<sup>5</sup> Voir par exemple: « Ce texte est écrit avec une volonté d'inclure tout le monde, tout en sachant que l'écriture n'est jamais totalement non discriminante. C'est un travail en progression. » (Réseau national des ateliers, L'Heureux Cyclage, <https://www.heureux-cyclage.org/documents-officiels.html>, consulté le 25 novembre 2019).

<sup>6</sup> <https://www.heureux-cyclage.org/Les-Ateliers-Velo-sont-des-lieux,312.html>, consulté le 17 mai 2019.

local<sup>7</sup>, où entreposer des outils, des pièces et des vélos qui ont été récupérés en déchèterie<sup>8</sup>, dans les caves, grâce à des dons. Cette installation rend possible l'accueil des adhérents qui viendront réparer leur vélo ou en remonter pour la revente. Les associations se contentent parfois d'un atelier mobile.

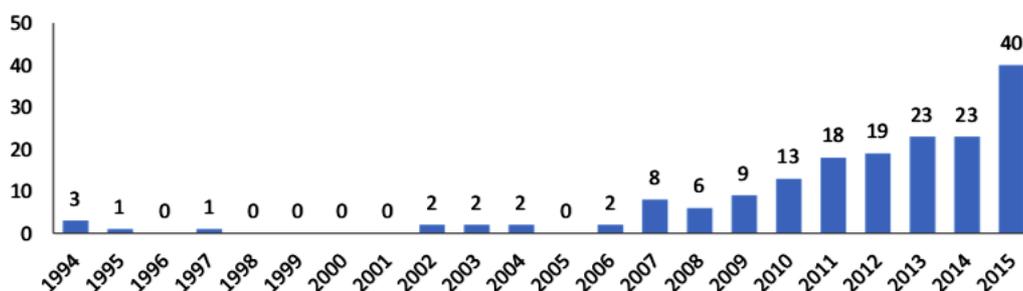


Figure 2. Evolution du nombre des ateliers d'autoréparation de vélo, (Meixner, 2017).

Les ateliers d'autoréparation de vélo s'inscrivent au sein de l'économie sociale et solidaire. Les ventes de vélos récupérés et réparés assurent une part d'autofinancement aux ateliers, en sus des subventions. Les ateliers centralisent les services au vélo et offrent un lieu à partir duquel mobiliser les cyclistes. Certaines pratiques font la différence entre les ateliers et les magasins de cycles<sup>9</sup>, la création d'objets à partir de pièces de vélo, la création de vélos bizarres (*tall bikes*, vélo mixeur), la promotion des voyages à vélo.

Les activités des ateliers sont d'échelle locale (voir Batterbury, Vandermeersch, 2016, p. 191). Les adhérents, souvent cyclistes au quotidien, s'y rendent en cas de grande panne. Les coûts y sont bas. En général, la fréquentation d'un atelier renforce l'attachement à l'objet vélo (Abord de Chatillon, 2019). Dans les ateliers lyonnais, les adhérents participent à d'autres associations oeuvrant dans le social ou l'écologique (Ferrand, 2016, p. 31).

Plus d'une centaine d'ateliers d'autoréparation de vélo sont rassemblés au sein du réseau national L'Heureux Cyclage<sup>10</sup>. A l'origine, il s'agit d'un projet politique à visée émancipatrice qui trouve ses sources dans l'anarchisme, le féminisme (voir aussi Labry, 2010), le mouvement LGBT et le mouvement du logiciel libre. La raison d'être de l'Heureux Cyclage est de remplacer les voitures par des vélos<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Ce point a été largement évoqué lors des Rencontres nationales 2019 de l'Heureux Cyclage.

Lors des Rencontres 2019 de l'Heureux Cyclage, à Strasbourg, le 21 mars 2019, j'ai pu observer les tables rondes, en ouverture de son rassemblement annuel de quatre jours. L'objectif de la journée était à la fois d'échanger autour des pratiques des différents ateliers d'auto-réparation et de donner de la visibilité au réseau auprès d'acteurs publics.

<sup>8</sup> Idem.

<sup>9</sup> D'un point de vue légal, la différence tient à l'interdiction de facturer des réparations par les ateliers qui sont des associations. L'insistance sur l'autoréparation est donc soutenue par une éthique et la loi. Nombreux sont les ateliers qui insistent sur le fait qu'ils ne sont pas un magasin sur leur site internet, dans leurs statuts, etc.

<sup>10</sup> <https://www.heureux-cyclage.org>

<sup>11</sup> <https://www.heureux-cyclage.org/presentation.html>, consulté le 14 novembre 2019.

## I.2. La pédagogie des ateliers d'autoréparation de vélo

*« Donne-moi un vélo, je pédalerai quelques heures, apprends-moi à la réparer, j'avancerai toute ma vie »<sup>12</sup>*

La volonté de changement est évidente à la lecture des noms des ateliers, où des verbes d'action sont autant d'injonctions à agir: « Place au Vélo », « Change de Chaîne », « Des Chaînes Ton Biclou », « A Prends ton vélo », « Osez l'velo ».

Pour induire des changements, les ateliers sont animés par des bénévoles ou des salariés participant à un groupe de praticiens qui peuvent s'entraider et utiliser les nombreux outils mis à disposition. En fréquentant les ateliers, les adhérents sont 17% à renoncer à un abonnement de transport en commun et encore 17% déclarent abandonner leur voiture ou bien renoncer à un achat (Meixner, 2017, p. 21).

L'objectif affiché du réseau des ateliers d'autoréparation de vélo est la « vélonomie », l'abréviation de vélo et autonomie<sup>13</sup>. Ce néologisme introduit un double-sens: d'une part, l'importance de l'acquisition de compétences cyclistes chez l'individu pour qu'il pratique plus et mieux, d'autre part, le remplacement de l'auto-, c'est-à-dire de l'usage de l'automobile, par l'usage du vélo, par l'emploi d'un préfixe alternatif. Or, si ce double-sens est partagé par l'ensemble des ateliers, il ne doit pas laisser omettre un troisième sens, celui de l'association du vélo avec la valeur de l'autonomie et de l'opposition à l'hétéronomie rattachée à la voiture en raison des contraintes auxquelles l'automobiliste est soumis : dépendance au carburant, congestion, caractère encombrant de son véhicule qui entrave la fluidité de ses déplacements en ville comparé au vélo, difficulté pour réparer le véhicule, etc. On y reviendra. L'autonomie est au coeur du projet pédagogique des ateliers précurseurs.

On en déduit que l'individu idéal sortant d'un atelier devrait pouvoir se déplacer par ses propres forces, en étant capable de contrôler les conditions matérielles de ce déplacement. A partir de ces principes communs, des groupes d'ateliers suivent des options un peu divergentes, selon qu'ils privilégient avant tout la mécanique, la réinsertion, l'écologie ou/et l'expérimentation politique.

---

<sup>12</sup> Patrick Saule, <http://roulonsavelo.free.fr/>, consulté le 16 mai 2019.

<sup>13</sup> <http://wiki.cyclocoop.org/Vélonomie/>, consulté le 16 mai 2019.



Figure 3. Devanture de l'atelier du P'tit vélo dans la tête, Grenoble, photographie de l'auteur.



Figure 4. Devanture de l'atelier Pignon sur rue, Ambilly, photographie de l'auteur.

## II. La méthode de l'enquête

### II.1. Les lieux de l'enquête

Nous avons enquêté dans deux ateliers, centrés l'un sur la pratique de la mécanique et l'autre sur l'expérimentation politique. Les ateliers qui sont des lieux d'expérimentation politique ont un fort potentiel de politisation du vélo. De leur côté, les ateliers plus praticiens ont le souci de ne pas exclure certains cyclistes, du fait de prises de position tranchées.

Les deux ateliers<sup>14</sup> sélectionnés sont situés à Grenoble et à Ambilly - en périphérie de Genève, côté France -. La comparaison entre les devantures des deux ateliers est frappante (voir figures 3 et 4), l'une surchargée d'affiches de promotion du vélo et d'autres causes politiques radicales, alors que la devanture de l'autre ressemble plus à celle d'un magasin<sup>15</sup>, avec quelques affiches issues d'institutions publiques et d'autres relatives à l'atelier proprement dit<sup>16</sup>.

Le premier est l'atelier du P'tit vélo dans la tête, le plus ancien atelier encore existant en France, qui a environ vingt-cinq ans. Par le passé, il a compté plusieurs salariés. Aujourd'hui, ce sont plus de mille adhérents qui participent à cette association, gérée par des bénévoles. On y organise des « véloparades »<sup>17</sup>, des « vélorutions »<sup>18</sup> et d'autres animations issues de la contre-culture cycliste. Des « permanences en mixité choisie sans hommes cisgenres »<sup>19</sup> s'y tiennent également, ainsi que des bourses aux vélos et diverses formations. La « non-domination » est la valeur qui oriente l'association.

Le deuxième atelier est celui de Pignon sur rue. Cet atelier vieux de deux ans compte déjà plus d'un millier d'adhérents, un salarié permanent et un salarié en contrat à durée déterminée. Le salarié permanent est aussi l'un des fondateurs de l'atelier, qu'il a souhaité distinguer des ateliers d'expérimentation politique, afin de ne pas exclure des usagers - parfois considérés comme des clients -. Cette orientation se retrouve par l'insertion de l'association dans le tissu politique et administratif de son agglomération, afin de promouvoir des aménagements cyclables<sup>20</sup>.

### II.2. Les moyens de l'enquête

Avant de débiter proprement dit l'enquête, j'ai rencontré des personnes qui cumulent compétences universitaires et engagement militant dans les ateliers<sup>21</sup>.

---

<sup>14</sup> En menant l'enquête dans deux lieux aux identités contrastées, nous souhaitons cerner la variété des changements proposés, accueillis et effectués dans les ateliers d'autoréparation de vélos. En conduisant la comparaison, on reprend un « devoir de sociologue » (Passeron, 1990, p. 10) qui est d'éviter de prendre un cas spécifique, pour un cas représentatif d'une classe de phénomènes à laquelle il appartient (Becker, 2000, p. 162).

<sup>15</sup> La référence au magasin est mobilisée par plusieurs membres importants de cet atelier pour faire comprendre leur volonté de créer un espace peu déstabilisant pour les usagers potentiels

<sup>16</sup> Selon le salarié-fondateur de l'atelier, l'affichage qui n'a pas trait à la promotion du vélo ou bien qui pourrait paraître trop radical (du type de certaines veloutions) n'est pas permis à Ambilly.

<sup>17</sup> <http://www.ptitvelo.net/Veloparade-du-2-juin.html>, consulté le 25 novembre 2019.

<sup>18</sup> <http://www.ptitvelo.net/Veloration-sur-l-autoroute-contre.html>, consulté le 25 novembre 2019.

<sup>19</sup> <http://www.ptitvelo.net/Permanence-en-mixite-choisie-sans-hommes-cisgenres.html>, consulté le 25 novembre 2019.

<sup>20</sup> Au contraire, le P'tit vélo dans la tête ne mène pas d'actions directement auprès des autorités publiques. Cette différence tient notamment au fait qu'il existe une association de représentation des usages des mobilités actives à Grenoble, qu'il s'agit de ne pas concurrencer.

<sup>21</sup> Nous remercions tout particulièrement pour leur aide et leur sympathie: Margot Abord de Chatillon, Maël Meralli, Matthieu Gillot, Matthieu Allereau et Alejandro Manga.

Ensuite, les entretiens semi-directifs visaient à balayer la diversité des usages des ateliers, en interrogeant à la fois des salariés, ex-salariés et des bénévoles<sup>22</sup>, des adhérents, de nouveaux adhérents et d'ex-adhérents. Au total, quarante entretiens ont été réalisés - dix-neuf à Grenoble et vingt et un à Ambilly -, durant entre quinze minutes et trois heures. Les entretiens avec les salariés et les bénévoles ont duré plus longtemps en moyenne que ceux avec de simples adhérents, puisque l'atelier est plus central pour leur quotidien et leur trajectoire.

Comme de coutume, ces entretiens semi-directifs sont menés individuellement. Ils interrogeaient l'évolution du mode de vie de l'individu, à partir de l'ici et maintenant de la mécanique vélo. Ce choix permet d'interroger le sens de cette pratique, par rapport à d'autres pratiques et parfois l'identité générale de l'individu. Les thèmes égrainés étaient ceux de la participation à l'atelier et de la pratique du vélo et de ces évolutions, de l'atelier en général, au travers d'un espace, d'un affichage, de modèles de vie, d'une vie collective et d'une pédagogie.

En complément, j'ai passé deux semaines dans chacun des ateliers sélectionnés. J'ai appris un lexique propre à la mécanique, acquis un savoir-faire minimal dans la réparation de mon vélo, récupéré et démonté des vélos, participé à des « véloparades », présenté l'atelier à de nouveaux adhérents, discuté, mangé et fait la fête.

### III. Faire dans un atelier d'autoréparation de vélo

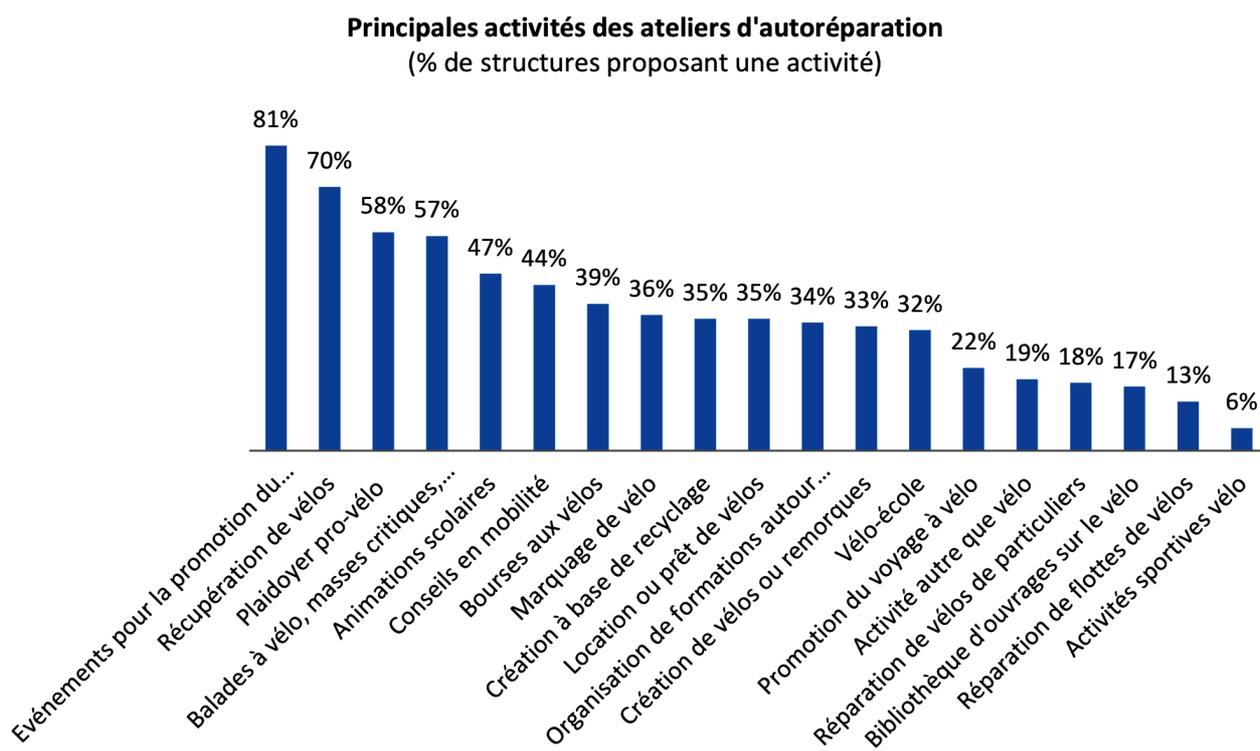


Figure 5. Part des ateliers d'autoréparation de vélo avec différentes activités, (Meixner, 2017).

<sup>22</sup> La définition du « bénévole » dans les ateliers est floue et dépend des situations, toutefois on peut en donner une approximation valable pour les deux ateliers enquêtés. Est considéré « bénévole » l'individu qui consacre du temps à l'atelier et non uniquement à l'auto-réparation de son vélo, cela passe souvent par la tenue de permanences, le rangement, le démontage, l'assistance aux réunions et la réalisation de tâches administratives.

### III.1. L'abondance des objets pour agir

Lorsqu'on entre pour la première fois dans un atelier d'autoréparation de vélo d'une certaine taille, on découvre une *caverne d'Ali Baba*. Lors de mon observation j'ai vu des poussettes en cours de réparation, des ballons de football regonflés, des draisiennes, des tricycles, des vélos à cocktail, des *tall bikes*, des candidats au voyage à vélo, un cyclovoyageur allant prendre une douche, des migrants en grande précarité, des machines à café, des vélos de plusieurs milliers d'euros, des carcasses de vélo, des départs de vélorution. Je ne mentionne pas les centaines d'outils et les milliers de pièces, dont le nom m'est souvent resté inconnu.

Les ateliers disposent de vélos pour tous les usages: VTT Décathlon des années 1990, vélos tout chemin plus récents, vélo de course Peugeot des années 1970, vélo de ville *vintage*, vélo pliable Brompton ou autre, vélo de randonnée, tandems, vélos d'appartement, vélo à pignon fixe, etc.

Les ateliers ne rassemblent pas seulement des outils pour les déplacements quotidiens. On y emprunte de quoi marquer les passages d'une biographie individuelle. La plupart de ces passages sont l'occasion de rassemblements, souvent festifs. Or, les ateliers fournissent des équipements qui rendent possible l'organisation de ces événements. Lors de ma visite de l'atelier grenoblois, on m'a montré des vélos utilisés parfois pour des mariages. Pour transporter le matériel de la fête, les vélos carrioles sont nombreux. Ils servent parfois aussi aux déménagements.

En sus de ces objets à l'usage événementiel, c'est dès le plus jeune âge que des individus peuvent profiter des ateliers (voir figure 8).

Pour certains adhérents, en situation de grande précarité et vivant en foyer pour sans-abri, obtenir un vélo à bas prix est un moyen d'augmenter de manière significative leur potentiel de mobilité. De surcroît, l'atelier est un espace public hospitalier, dont l'accès est gratuit. On y trouve des journaux, de quoi boire un café et discuter. On y cuisine, parfois de la nourriture récupérée, on y écoute de la musique, voire on y organise des concerts. On y lit grâce à des bibliothèques. On s'y rassemble pour des réunions diverses.

Cette liste n'est pas exhaustive et le paysage des ateliers ne s'y limite pas. La spécificité de ce paysage, d'ailleurs, c'est de constituer non pas un paysage défini par sa forme, mais plutôt, par contraste, un *taskscape* (Ingold, 2011, p. 195), un environnement pour réaliser des tâches, pour agir (voir figure 6). On peut parler d'une surabondance de prises<sup>23</sup>.

Dans l'atelier, l'objet est rarement défini par sa seule valeur esthétique, même lorsqu'il est décoratif. Il n'est pas mis à l'écart de l'utilisateur, comme un tableau dans un musée<sup>24</sup>. Plutôt, parce qu'il a été travaillé par des participants de l'atelier qui lui ont (re-)donné une valeur esthétique, il est défini par la qualité des bricolages effectués. Sa visibilité constitue un appel à d'autres bricolages avec les mains, plus qu'à une contemplation seulement avec les yeux d'une oeuvre d'art.

---

<sup>23</sup> La notion de prise se réfère à l'ensemble des possibilités d'actions sur un objet et grâce à cet objet. Cet ensemble dépend de ce que suggère l'objet, mais aussi de ce que perçoit l'individu.

<sup>24</sup> On note toutefois qu'à Ambilly, il existe un présentoir de pièces de vélo anciennes qui feraient le bonheur de collectionneurs. Celles-ci sont donc mises hors d'usage. Toutefois, en deux semaines, personne n'a semblé s'attarder à les regarder à part moi.



### III.2. Le codage d'un espace pédagogique

Face à la complexité de l'espace des ateliers et du fait des incompétences des adhérents à repérer seuls les prises, l'atelier est codé par un affichage qui a pour vocation de signifier comment agir (voir figures 7, 8, 9, 13). Des affiches distinguent des zones dans l'espace de l'atelier, le transformant en espace pédagogique.

Lorsqu'on bricole sur son vélo, surtout pour les débutants, l'huile et la graisse noircissent les mains et on a les « ongles en deuil »<sup>26</sup>. Le mur des toilettes des ateliers visités présente chacun une méthode différente de lavage des mains. Dans un cas, pour mieux détacher les salissures, il est conseillé d'utiliser de l'huile puis du savon, avant de rincer, quand dans l'autre, le marc de café se mélange au savon, avec lesquels il s'agit de frotter avant de rincer.

Pour résumer, on peut dire que les usages des objets sont codés selon:

- l'ordre de la pratique du déplacement, lorsque des cartes de voyage à vélo sont affichées,
- de l'ordre de la pratique de la réparation, par exemple lorsque des instructions apprennent à faire de la « mécanique sans force »;
- l'ordre de la perception, quand différents modèles d'objets, par exemple de chaînes, sont comparés et nommés.
- l'ordre relationnel, lorsqu'une affiche encourage l'adhérent à poser ces questions à un bénévole;
- l'ordre de l'information, lorsqu'une affiche indique les différentes force de frottement que rencontre le cycliste en fonction de sa position;
- l'ordre politique, par exemple lorsqu'il est indiqué qu'une femme comme un homme peut apprendre la mécanique ou que n'importe qui peut rejoindre une véloparade à une date donnée;
- de l'ordre du cadrage de l'expérience du déplacement, lorsque le vélo est défendu en tant que moyen de parvenir à la joie et au bonheur.

A Ambilly, le salarié fondateur m'a fait part du soin qu'il met à trier les affiches et à éliminer ce qui ne concerne pas l'atelier. Il y a quelques années à Grenoble, les principaux adhérents ont suivi une formation sur les rapports hommes/femmes dans les ateliers. Afin qu'ils soient plus égalitaires, un affichage dédié a été mis en place. Le soin mis dans le choix des inscriptions est donc important.

Ainsi, les ateliers fournissent un espace pédagogique, pensé comme tel, qui vise l'acquisition de nouvelles pratiques en relation avec le vélo, en insérant ses compétences au sein d'un univers de sens plus vaste.

---

<sup>26</sup> Pour reprendre le nom des « Ongles en deuil » (<https://www.facebook.com/pages/Les-ongles-en-deuil/413149685928923>, consulté le 15 décembre 2019).



Figure 8. Pompe à vélos et pièces récupérées, Un p'tit vélo dans la tête, Grenoble, photographie de l'auteur.



Figure 9. Vélos pour enfants à vendre, Pignon sur rue, Ambilly, photographie de l'auteur.

## IV. Des changements individuels qui démarrent ou se prolongent dans les ateliers d'autoréparation de vélo

Jusqu'ici nous avons décrit le cadre des ateliers et les principes de l'acquisition de la mécanique cycles. On a ainsi défini des caractéristiques du poste d'observation de notre enquête. Dans la partie IV, on part du poste d'observation pour se concentrer sur des processus individuels de transformation qui s'y déroulent soit entièrement, soit qui débordent ce cadre. Ils constituent des lieux intéressants pour observer les trajectoires individuelles contemporaines, parce que leurs effets partent de la mécanique cycles pour ouvrir un champ des possibles plus vaste. Les ateliers sont des points de convergence pour une diversité de changements de mode de vie, qu'ils induisent ou non.

De cette description, par souci de synthèse, nous écartons des individus qui ont appris à mieux réparer leur vélo, sans autre changement repérable (onze individus sur quarante). Nous sélectionnons les individus qui ont accompli des changements individuels de plus grande ampleur.

Cette démarche permet d'identifier trois catégories de changement individuel, pour lesquels l'atelier joue un rôle mineur ou bien majeur. Chacune des catégories est définie selon la forme de la trajectoire individuelle et non selon les effets de l'atelier sur la trajectoire individuelle.

### IV.1. Changer pas à pas

#### IV.1.a. Une définition de l'extension du mode de vie

L'extension du mode de vie individuel est une notion qui vise à décrire comment une nouvelle pratique intègre un mode de vie individuel, ce dernier étant spécifique en tant qu'il tend à l'unité, sans que cette tendance unitaire soit le fruit d'un projet réfléchi au préalable.

L'extension existe particulièrement lorsqu'un individu fréquente un milieu divers en activités, mais orienté par un ensemble de valeurs proches. Dans ce type de contexte<sup>27</sup>, un individu se saisit d'une nouvelle pratique qui présente un air de famille avec celles qu'il exerce déjà (ex.: récupérer de la nourriture/récupérer des vélos). Les limites de cet air de famille sont discutées parfois explicitement par les individus, notamment collectivement<sup>28</sup>.

#### IV.1.b. Deux illustrations de l'extension du mode de vie

Après avoir été assistante périscolaire, L'individu 26 (voir la liste des interrogés en annexe) a déménagé à Grenoble pour reprendre des études, avec une spécialité en histoire du genre. A son arrivée, elle a rencontré un compagnon, qui avait lui-même commencé à fréquenter l'atelier d'autoréparation du P'tit vélo dans la tête (Individu 22). Elle y fait ses premiers pas à sa suite et découvre un nouvel univers. Si elle n'y développe pas un goût très fort pour la mécanique, elle s'attache au lieu et à ceux qui le font vivre.

Ses nouvelles fréquentations la convainquent de circuler à vélo quotidiennement. En s'appropriant un lieu, elle en découvre les potentialités, à la fois dans la pratique quotidienne - *en tant que nana le vélo c'est super rassurant* -, et politiques - *se réapproprier la ville [...] aller plus lentement, de se réapproprier son temps* -. Ces deux points convergent pour elle dans les ateliers « en mixité

---

<sup>27</sup> On peut prendre l'exemple du plus grand squat d'Europe, le quartier Christiana, à Copenhague, et ses onze mille individus résidents. La diversité socio-économique de la population qui y réside est réelle. Toutefois, elle ne doit pas masquer le rejet général de certaines valeurs, qui est partagé au-delà des différences perçues et mesurées entre les habitants. Ainsi, dans ce contexte, les valeurs et les modèles de vie qui orientent les modes de vie des habitants vont présenter un air de famille, bien qu'ils ne soient pas identiques (Hellström, 2006, p. 47, citée par Fremeaux, Jordan, 2012, p. 346). Si l'on prend un autre exemple, celui des individus qui se déprennent de l'usage de leur voiture, c'est une dynamique plus générale de déprise (du *smartphone*, des voyages en avion, de la consommation en général, etc.) qui peut être mise en évidence (voir Rigal, 2018). Celle-ci peut être justifiée par un souci écologique, une appétence pour la philosophie stoïcienne, la simplicité volontaire, ou simplement par une série de déprises d'apparence fortuite.

<sup>28</sup> Dans son ouvrage sur les *hackerspaces* (2015), Michel Lallement rapporte les controverses internes à un *hackerspace*, au sujet de l'activité de cuisine à partir d'alimentation récupérée, qui repousse les frontières de la définition du *hacking*, notion origininaire du monde informatique. Cuisiner de la nourriture récupérée, est-ce encore du *hacking*?

choisie », autrement dit sans homme se déclarant homme. Finalement, *ça part d'un objet et il y a plein de petits trucs qui... qui gravitent autour.*

Pour l'individu 26, à la manière de l'atelier du Chat Perché à Lyon<sup>29</sup>, le P'tit vélo dans la tête devrait devenir *un lieu associatif autogéré qui abrite un atelier vélo.* D'ailleurs, elle-même contribue à étendre le champ des possibles dans l'atelier, en y installant un salon, une bibliothèque et une machine à coudre. Elle y vend également le journal grenoblois, d'extrême gauche, « Le Postillon »<sup>30</sup>, pour lequel elle écrit. En 2019, c'est elle qui organise l'Assemblée générale de l'association.

Dans cette démarche nouvelle, l'adhérente de l'atelier fait part du fait que des intérêts issus de sa socialisation primaire se poursuivent.

*Individu 26 - Je sais que mes parents par exemple ils se sont dit mais « c'est marrant toi t'aimes toujours un peu les trucs... t'es la seule des enfants qui a toujours été intéressée par comment on faisait pour reconstruire une maison, comment on faisait pour faire un vélo, c'est bien ».*

Dans l'atelier, elle a un trouvé un lieu accueillant pour s'approprier et rassembler une constellation de pratiques appartenant à l'univers de la gauche contre-culturelle et elle s'est mise au vélo.

A la suite de sa participation au contre-sommet du G8, à l'aérodrome d'Annemasse en 2003, *un truc phénoménal*, avec d'autres, l'individu 27 décide de fonder une association écologiste, nommée Bourgeons. Celle-ci se transforme et devient En ville à Vélo/Pignon sur rue, soit le cadre associatif actuel de l'atelier d'Ambilly. Il y participe aussi en tant qu'il est cycliste.

Jusqu'à il y a peu, il a animé la permanence du samedi matin, avant de connaître des désaccords avec d'autres membres qui le feront partiellement exclure. Il déclare être trop vindicatif et intéressé par la vie politique locale, au risque de faire des vagues. De là, il est resté simple adhérent, ce que nécessite pour lui son usage quotidien du vélo et ce qui confirme l'intérêt de l'atelier (*Y a des outils que je n'ai pas chez moi [...] Et puis t'as aussi accès à des pièces détachées d'occasion*).

En plus d'être altermondialiste, syndiqué et militant associatif, l'individu 27 est l'héritier de deux générations de cyclistes. Parmi ses six vélos, l'un appartenait à son grand-père. Il tient à utiliser ce dernier pour embellir son nouvel appartement.

En plus des deux individus portraiturés, sept autres ont été identifiés avec un mode de vie en voie d'extension. Pour certains, l'atelier est un lieu qui consolide leur pratique du vélo et qui est fréquenté parmi une série d'associations. Pour d'autres, l'atelier est un lieu accueillant pour rassembler des pratiques autrefois éparses et donc s'y investir d'autant plus. Dans tous les cas, l'atelier et le vélo sont identifiés à des pratiques contre-culturelles et de gauche qui animent plus largement les discours et les modes de vie des interrogés.

Le processus d'extension permet d'insister, d'une part, sur la complexité des pratiques qui forment le mode de vie. Chacune d'entre elles demande un lieu et un collectif d'apprentissage dédié afin de former une habitude solide. D'autre part, la variété des processus suit parfois une direction générale, fondée tant sur une identité héritée que sur des choix politiques. Un mode de vie en extension évolue donc pas à pas, au gré des rencontres avec de nouveaux individus, de l'acquisition de nouvelles pratiques, notamment dans un atelier d'autoréparation de vélo.

## IV.2. Une passion qui change la vie

### IV.2.a. Une définition de la polarisation du mode de vie

Graduelle, la polarisation obéit à un goût pour une pratique qui devient une passion obligeante. Toute pratique pourrait engendrer une polarisation, pourtant, dans la plupart des cas, il n'existe pas

---

<sup>29</sup> <http://www.chatperche.org>, consulté le 25 novembre 2019.

<sup>30</sup> <https://www.lepostillon.org>, consulté le 25 novembre 2019.

de polarisation d'ampleur, car plusieurs pratiques sont attrayantes simultanément, ce qui empêche l'une d'entre elles de monopoliser le temps et les désirs de l'individu. Au contraire, il y a polarisation lorsqu'une pratique devient le « foyer habituel d'énergie personnelle » (James, 1908, p. 166)<sup>31</sup>, parce « qu'une de nos activités devient assez stable pour expulser définitivement toutes ses rivales » (ibid., p. 164). Dans la trajectoire individuelle de la polarisation, des pratiques passées, au départ éloignées les unes des autres, vont être orientées par l'une d'entre elle, ce qui donne de la cohérence à un mode de vie.

#### IV.2.b. Deux illustrations de polarisation du mode de vie

L'individu 28 a appris la mécanique cycliste en fondant le P'tit vélo dans la tête. Il en est devenu un véritable adepte. Il a transporté ses enfants en remorque, dès le début des années 2000.

Sa participation à la fondation de l'atelier grenoblois est le résultat d'un goût pour le cadre associatif, d'une volonté de réaliser des projets et de l'intérêt universitaire pour le vélo. Quant au choix de la récupération, l'interrogé le relie à un événement fondateur.

*Individu 28 - Une vieille dame, qui me dit un matin, « ah mais vous savez », comme ça, « j'ai un vélo à la cave, je sais pas quoi en faire, est-ce que vous voulez que je vous le donne? ». Et en fait ça ça a commencé, pour moi ça a été l'initiation. Les locaux et puis les amis et l'environnement ça a été l'essence, voilà. La sociologie que je faisais et l'enquête que j'avais fait aussi en licence sur un peu la pratique du vélo urbain.*

A partir de là, il anime un local sur le campus universitaire et invente des slogans qu'il va inscrire sur les murs de Grenoble (ex.: « Dégaze de là »), pour redonner une image positive du vélo. Plus tard, la commune le sollicite pour créer un service public de location et d'entretien de vélo. Avec le temps, il devient aussi collectionneur de vélos anciens et de clavettes<sup>32</sup>. Il partage l'expérience d'une forme d'attraction centripète.

*Individu 28 - Là je suis dans les déplacements, dans le vélo, je suis même dans le vélo grenoblois, euh. Voilà enfin je rentre dans la mine, en profondeur, je creuse encore. Et j'ai pas, enfin y a pas d'à côté pour moi.*

D'un hobby parmi d'autres, la pratique de la mécanique cycliste est devenue un métier et même plus, le trait qui définit l'identité de l'interrogé. Le fondateur de l'atelier raconte se faire régulièrement arrêter par des Grenoblois qui lui demandent des conseils de réparation. Le rôle des médias est ici central, puisqu'ils démultiplient l'échelle d'application d'une identité, en la rendant publique.

*Individu 28 - On a fait des interventions « 2 minutes », tu sais où les gens se garent sur les aménagements cyclables pour aller chercher le journal ou le paquet de clopes, et puis « Ah bah désolé j'en ai pour deux minutes », et en fait on a simulé des faux accidents, y avait la Croix-Rouge qui était là avec des gyrophares, les mecs ils sortaient du tabac ils étaient « ahh, qu'est-ce qui se passe ». Et y avait la télé qui les filmait, et donc ça passait le soir à la télé.*

Si c'est tout le mode de vie qui est modifié, c'est aussi parce que le goût pour une pratique engage l'identité individuelle, tant dans l'autodéfinition que par l'attribution d'une identité par des tiers<sup>33</sup>.

L'individu 1 était un pratiquant occasionnel du vélo, quelques mois après avoir intégré l'atelier d'Ambilly, il se consacre à plein temps au militantisme cycliste.

---

<sup>31</sup> Nous définissons la polarisation, avec une vocation heuristique, en nous appuyant sur le travail de William James (1908). Selon lui, deux formes temporelles président à un changement d'ampleur du mode de vie. Soit le changement naît d'une *crisis*, soit d'une *lysis* (ibid., p. 197). Dans les deux cas, James utilise la notion de conversion. Ici nous distinguons les deux processus en distinguant la polarisation de la conversion. Et, on ajoute la notion d'extension pour lire des changements d'ampleur, nés de menues évolutions.

<sup>32</sup> Pièces fixant les pédales des vélos les plus anciens

<sup>33</sup> L'identité pour soi est celle que l'individu se donne, l'identité pour autrui, celle qu'il prend aux yeux des autres (voir Dubar, 2010).

Il s'y est rendu parce que le supermarché sportif était situé loin de son domicile et qu'il avait à réparer le vélo de sa compagne. Il découvre alors l'atelier et y saisit l'occasion d'apprendre l'autoréparation et le militantisme cycliste.

*Individu 1 - Ils cherchaient quelqu'un pour faire du politique. Sans savoir que moi à l'époque j'étais engagé dans diverses associations aux Etats-Unis, au Canada, en Colombie... donc on me dit « est ce que tu veux faire du politique ? » et moi je leur dis « ben évidemment que je veux faire du politique »*

Militant de longue date de diverses causes, l'interviewé raconte que *la plupart de [s]es activités associatives en ce moment elles tournent autour du vélo*. Découverte dans l'atelier, la passion cycliste exerce ainsi une force centripète de plus en plus dominante. Alors que pour certains, le cœur de cette passion est mécanique, pour lui elle est de l'ordre de la revendication politique. Elle l'a aussi amenée à redevenir cycliste quotidien, à gravir des cols et à faire de longues sorties à vélo. Il est désormais inséré au sein de plusieurs groupes de militants du vélo, en France, en Suisse et Outre-Atlantique.

Onze individus ont été identifiés en voie de polarisation, parmi les témoignages recueillis au sein des ateliers d'autoréparation de vélo. Pris dans une trajectoire de polarisation, ils entremêlent loisirs, bénévolat et travail salarié, puisqu'ils parviennent à transférer les compétences d'un domaine à l'autre. La continuité des modes de faire permet ainsi de suivre des pratiques dans le travail salarié et hors du travail salarié, sans rupture identitaire pour le pratiquant (voir Flichy, 2017, p. 91).

Chez les individus polarisés, on retrouve la volonté de s'épanouir au travail, parce que la polarisation repose sur le goût pour une pratique. Cette dynamique d'individualisation repose sur des engagements locaux. Pour autant, la polarisation bouleverse l'ordre établi du monde du travail, en annihilant la frontière entre travail et loisir, du fait d'une passion qui ruisselle dans tout le mode de vie. Certains se consacrent au vélo puis à l'atelier, d'autres découvrent dans ce lieu une passion dévorante qui oriente ensuite tout leur mode de vie.

### IV.3. Changer radicalement

#### IV.3.a. Une définition de la conversion du mode de vie

Les sociologues ont détaché la notion de conversion<sup>34</sup> de ses contextes d'origine philosophique<sup>35</sup> et religieux<sup>36</sup>, afin de qualifier d'autres processus, de formes voisines, mais aux contenus et aux finalités différents<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup> La conversion est particulièrement définie par Berger et Luckmann (2006). Certes, ils expliquent privilégier le terme d'alternation à celui de conversion, afin d'éviter les connotations religieuses et d'élargir l'emploi du terme. Tout en maintenant l'élargissement de l'usage du terme qu'ils ont promu, ici, nous prenons le parti inverse en usant du mot de conversion. Ceci afin de garder à l'esprit la comparaison possible entre des institutions offrant des exercices pour mener à bien des conversions religieuses, des institutions sécularisant cette offre et des institutions contemporaines de l'ordre des ateliers d'autoréparation de vélo qui semblent, dans un premier temps, bien éloignées des deux précédentes. En reprenant la notion de conversion ci-dessous, nous abandonnons dans le sens de Muriel Darmon (2011). La sociologue a repris la définition de l'alternation, préférant à ce terme celui de conversion, pour insister sur la portée heuristique de la conversion et ne pas manquer des rapprochements formels rendus moins visibles du fait de l'usage de termes distincts.

<sup>35</sup> Parmi ces nombreuses descriptions du phénomène par Pierre Hadot, *Discours et mode de vie philosophique*.

<sup>36</sup> Voir Chalier Catherine, *Désir de conversion*, Nock Arthur, *Conversion, the Old and the New in Religion from Alexander the Great to Augustine of Hippo* et Ladner Gerhart, *The Idea of Reform, Its Impact on Christian Thought and Action in the Age of the Fathers*.

<sup>37</sup> Berger et Luckmann écrivent que la conversion de saint Paul est le prototype à partir duquel ils ont défini la notion de conversion de manière non-théologique (2006, 263), soit l'alternation dans leurs termes - citant aussi l'endoctrinement politique et la psychothérapie comme source de leur réflexion.

La conversion naît d'une expérience individuelle, mais elle ne peut avoir d'effets durables sans un groupe qui l'accueille (Berger, Luckmann, 2006). Lors d'une conversion, les redéfinitions du contexte de vie sont ensuite menées conjointement par l'individu et son nouveau groupe d'appartenance (ibid., p. 264), que Berger et Luckmann nomment un « laboratoire de transformation » (ibid., p. 262). Au sein de ce laboratoire, des modèles identitaires sont présents.

#### IV.3.b. Deux illustrations de la conversion du mode de vie

Lorsqu'il était ingénieur automobile, répondant aux attentes de ses parents, l'individu 20 se sentait usé par l'absurdité de ses tâches. Suite à ce constat, il prépare un voyage au long cours et quitte son emploi, part sac au dos jusqu'en Asie. L'un de ses objectifs est alors d'expérimenter un mode de vie sobre, ce qu'il a aussi expérimenté avant le départ, dans des squats à Barcelone et lors de précédents voyages en Inde. Pendant plusieurs mois, il marche et utilise divers moyens de transport, avant de rencontrer des cyclovoyageurs, bloqués comme lui dans une *guesthouse* au Népal et ne pouvant entrer au Tibet. Auprès de ces aguerris, il découvre la possibilité d'effectuer de très longues distances à vélo.

*Individu 20 - Je suis parti en voyage et j'ai vu qu'il y avait des gens qui voyageaient à vélo [...] Pour moi physiquement c'était des surhommes [...] Et puis elle, euh, toute frêle, toute gentille, elle fait: « Mais t'a envie de le faire? » « Bah ouais » « Bah vas-y »*

L'individu décide alors d'acheter un vélo à Katmandou pour rentrer à Nantes. Parvenu à Istanbul, il retrouve un ami à qui il avait suggéré de le rejoindre, lui aussi à vélo. Ils y résident chez des militants stambouliotes, anarchistes et cyclistes. Il baigne ainsi à nouveau dans la radicalité critique. Ensuite, il vit quelque temps en squat à Londres et y visite un atelier d'autoréparation. Puis, il décide d'entamer une formation de cyclomécanicien, à Grenoble. A la fin de cette formation, il est recruté par l'atelier du P'tit vélo dans la tête.

Plus qu'un travail, dans l'atelier, il trouve un groupe d'amis et un lieu pour continuer à vivre de peu (*j'étais payé sept cent balles par mois. Euh mais où j'avais du temps et je voulais du temps*), dans une activité qui a du sens à ses yeux. Ainsi, il réalise son idéal de vie, au sein d'un groupe qui soutient cet idéal et qui offre les prises pour le mener à bien. Par là, il rompt durablement avec les aspirations de sa famille à son égard.

L'individu 23 poursuivait péniblement sa scolarité dans une voie qu'il n'avait pas choisie, quand un voisin lui conseille de se rendre à l'atelier grenoblois. Pourtant, il n'avait que quatorze ans. Il fut donc inscrit par sa mère. Peu à peu, il a réussi à faire accepter à ses parents le fait de quitter plus tôt le lycée, afin de fréquenter l'atelier où il a trouvé les « grands frères » qu'ils n'avaient pas dans sa famille (*j'ai plus de copains plus vieux que moi plutôt que les gens de mon âge*). En s'attachant à l'atelier, il décide de devenir mécanicien cycles. Il exerce même ce métier quelques temps, avant d'entrer en conflit avec son supérieur. Au chômage, il revient d'autant plus à l'atelier.

Il ne s'agissait pas d'un chemin tracé. L'individu du fait de son appartenance sociale et religieuse, des orientations politiques de sa famille, n'a pas été éduqué selon les principes revendiqués au sein de l'atelier grenoblois. Ils contreviennent à des pratiques valorisées au sein du foyer parental dans lequel il vit encore. Il ne pratiquait le vélo qu'en tant que sport, aujourd'hui il prévoit un voyage à vélo qui ressemble à un pèlerinage dans les pas d'un de ses aïeux fuyant la France occupée durant la deuxième guerre mondiale. Finalement, il commence une collection de *Strike bike*, des vélos produits par des ouvriers allemands pour autofinancer leur grève.

L'absence de sens et les conflits en lien avec le travail sont de puissants facteurs de recherche d'un nouveau modèle de vie, dans les neuf témoignages d'individu en voie de conversion, recueillis au sein des ateliers d'autoréparation de vélo. Ce sont ces expériences négatives qui amènent à mener

une rupture avec la vie quotidienne, selon les pôles du voyage (voir Rigal, 2019) ou bien du repli sur soi. Ces temps de fragilité et d'ouverture sont propices à la réflexion et aux projets de reconversion, qu'il s'agit ensuite de réaliser, souvent par l'acquisition d'un diplôme. Une période de chômage est souvent de mise. Les conséquences en sont la perte d'un salaire plus élevé et d'un statut social, la dénonciation par l'exemple de logiques sociales, ce qui peut créer des tensions, notamment avec la famille.

Le profit que déclarent en tirer les individus est de l'ordre du sens de l'existence. Ce sens est inscrit et partagé particulièrement dans les activités de mécanique cycliste, qu'elles soient salariées ou bien bénévoles. Au travers du vélo, les individus en conversion intègrent de nouveaux groupes au sein desquels ils acquièrent de nouvelles identités et où leur modèle de vie alternatif est valorisé et leur trajectoire alimentée. La mécanique cycliste est donc le pivot à partir duquel ils ont accompli un changement radical de mode de vie. Ce changement radical peut être mené au long cours et aboutit dans un atelier ou bien débute une fois la porte d'un atelier franchie pour la première fois.

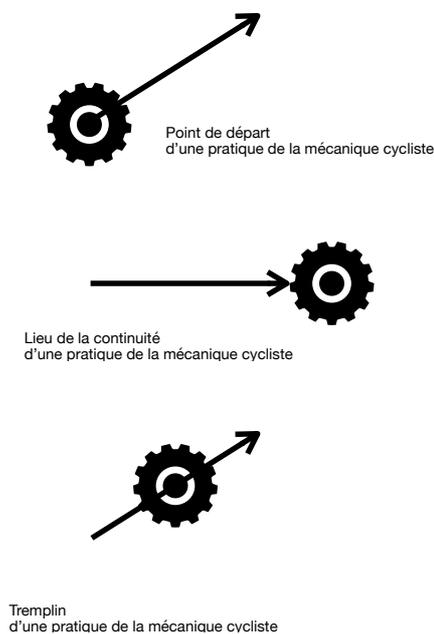


Figure 10. La place de l'atelier d'autoréparation de vélo dans les trajectoires individuelles.

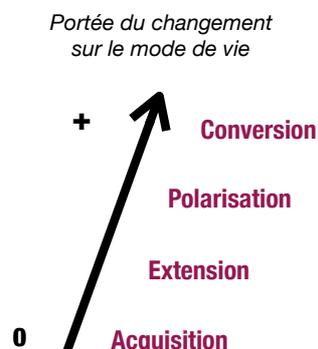


Figure 11. Comparaison de la portée des différents changements individuels.

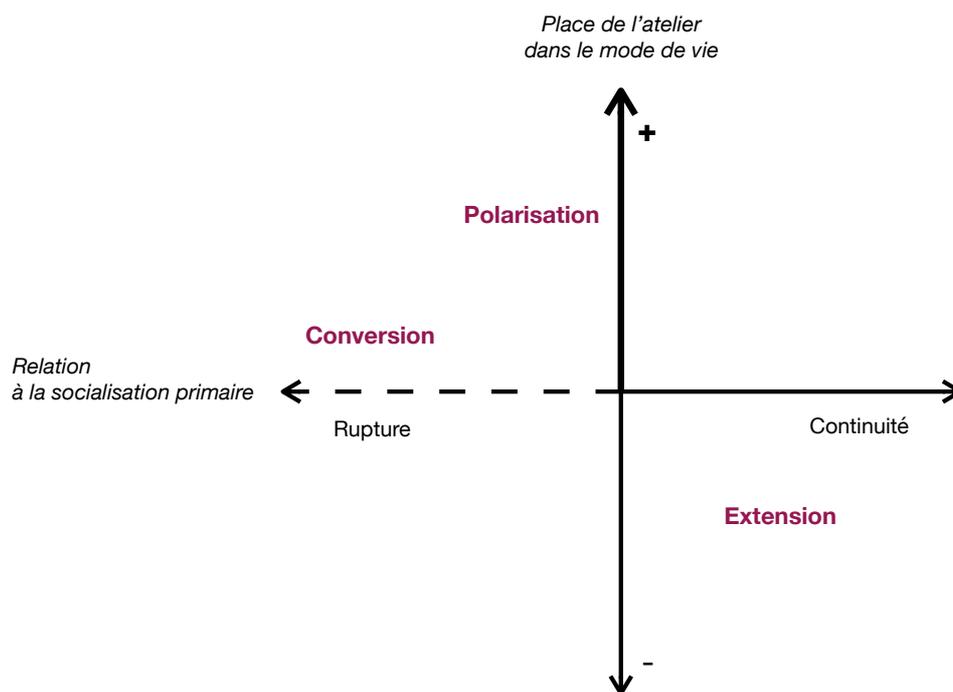


Figure 12. Comparaison entre les changements de mode de vie selon deux critères.

#### IV.4. Synthèse sur les changements de pratique et de mode de vie

Les ateliers d'autoréparation sont le lieu de projets individuels et collectifs, à la fois limités - réparer un pneu, construire une carriole -, et de plus grande portée - le projet public de location de vélos à Grenoble<sup>38</sup>, par exemple -. Ils sont des lieux de convergence pour une diversité de trajectoires individuelles et de formes de transformation.

En plus de ces premières différences, la comparaison entre les trajectoires individuelles selon le critère de la rupture avec la socialisation primaire, les modèles de vie hérités durant l'enfance, permet de hiérarchiser la portée d'un changement qui passe par l'atelier.

1. L'*extension* est un changement restreint du mode de vie, par l'acquisition d'une pratique selon une adhésion politique (ex.: militantisme cycliste). La reprise de ce processus avec de nouvelles pratiques (ex.: mobilité, alimentation, etc.) produit un mode de vie de plus en plus radical et cohérent, sans affecter fortement le modèle de vie hérité de l'enfance.
2. La *polarisation* est un changement de pratique dans lequel l'investissement est tel, que le mode de vie s'en ressent et est orienté par les conditions de félicité propres à la pratique en question. Une mise en cohérence du mode de vie résulte alors de l'exercice de la pratique et de la logique interne à celle-ci (ex.: s'habiller en noir pour moins endommager ses vêtements par la graisse et l'huile).
3. Au sens strict, la *conversion* est le changement de mode de vie proprement dit, puisque les changements de pratiques y sont subordonnés à un changement de modèle de vie. La recherche de cohérence dans le mode de vie est alors prégnante et engage en peu de temps tout le mode de vie individuel (ex.: perte volontaire de moyens financiers).

Conséquemment, à l'échelle de l'individu, on constate que l'exercice de la mécanique en lien avec un mode de déplacement participe souvent à une dynamique de changement de mode de vie d'ampleur. Ces changements ne sont pas nécessairement le résultat d'un choc biographique qui touche

<sup>38</sup> Métrovélo est un service de location de vélo de la métropole de Grenoble. Ce service a été porté avec l'aide du P'tit vélo dans la tête. Le fondateur de l'atelier interrogé plus haut (Individu 28) y travaille depuis sa création. Pour une plus ample description, voir <http://www.metrovelo.fr/590-l-histoire.htm> (consulté le 25 novembre 2019).

l'individu ou sa famille. L'action d'un acteur de la socialisation, dédié à la mobilité, tel l'atelier d'autoréparation de vélo, peut produire des effets sur l'entièreté du processus de changement ou bien de manière temporaire à l'échelle d'un processus de longue haleine.

## **V. De l'hétéronomie à l'autonomie dans les déplacements et au-delà**

Maintenant que nous avons décrit comment des transformations individuelles traversent les ateliers, nous pouvons décrire comment ce cadre des ateliers affecte les individus durant leur traversée.

### V.1. Contre l'hétéronomie

*« Les ateliers sont des lieux d'apprentissage pour permettre à chacun de devenir autonome (ou vélonome) dans sa pratique du vélo. Cet épanouissement dans la mécanique se veut coopératif et solidaire : chacun est invité à apprendre à d'autres comment entretenir ou réparer sa bicyclette. »<sup>39</sup>*

Le réseau national des ateliers, L'Heureux Cyclage, propose des formations à la « Pédagogie dans les ateliers »<sup>40</sup>. Son principe clé est le développement de l'auto-réparation. On perçoit d'emblée que l'insistance est mise sur l'auto-nomie individuelle, d'autant plus lorsque le document rappelle que si un adhérent est aidé par un autre membre de l'atelier, il s'agit dans certaines limites d'éviter de « formater » sa pratique de la mécanique<sup>41</sup>. L'adhérent fait avec ses mains. L'apprentissage sur des problèmes concrets est valorisé. Les aidants font des allers-retours entre l'adhérent et d'autres tâches, afin de le laisser bricoler seul. L'objectif promu par l'Heureux Cyclage est d'éviter un rapport de maître à élève (Rancière est cité en tant que référence dans le document pédagogique).

L'auto-réparation est appliquée aussi parce qu'elle correspond aux possibilités concrètes des ateliers. Les animateurs (bénévoles et salariés) y sont peu nombreux au regard du nombre d'adhérents et pour la plupart ce ne sont pas des spécialistes de l'enseignement.

Cette double perspective fait comprendre pourquoi les ateliers ne fournissent pas de formation sous la forme d'un cursus couronné par un diplôme de cyclomécanicien. L'ordre des apprentissages repose sur le type de pannes que rencontre l'adhérent ou bien le type de vélo qui a été récupéré et qui peut être réparé ou démonté, en vue de sauver quelques pièces. En ce sens, ce n'est pas un maître qui gouverne l'ordre de l'apprentissage, qui se clôturerait par la réalisation d'un chef d'oeuvre, mais la pratique elle-même et les qualités du matériel, croisées aux possibilités offertes et codées par l'atelier (compétences des animateurs, variété des outils).

Outre des principes et des relations pédagogiques effectivement fondées sur l'autonomie individuelle, certains ateliers<sup>42</sup> et le réseau national<sup>43</sup> défendent une vision de l'autonomie plus large, ce qu'indiquent les références à des auteurs critiques de l'hétéronomie (Ivan Illich, André Gorz).

*« S'il y a quelques années manier les tournevis et les clef plates étaient un exercice courant, de nos jours on observe que de nombreuses personnes n'ont pas forcément eu la chance d'apprendre à bricoler. »<sup>44</sup>*

---

<sup>39</sup> <https://www.heureux-cyclage.org/presentation.html>, consulté le 28 novembre 2019.

<sup>40</sup> [https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/programme\\_indicatif\\_pedagogie.pdf](https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/programme_indicatif_pedagogie.pdf), consulté le 28 novembre 2019.

<sup>41</sup> On note des tensions entre cet objectif et par exemple les nombreuses inscriptions et la segmentation de l'espace de l'atelier, notamment entre des "espaces mains sales" et « des espaces mains propres ».

<sup>42</sup> L'atelier Ohcyclo mentionne Ivan Illich et André Gorz au sein d'un document sur la place du vélo (« Les Mobilités actives et la place du vélo à Montreuil - Propositions 2014-2020 », <https://fr.calameo.com/read/003023627967d1fd-c1195>, consulté le 28 novembre 2019).

<sup>43</sup> <https://wiklou.org/wiki/Livres>, consulté le 27 novembre 2019.

<sup>44</sup> <https://www.heureux-cyclage.org/presentation.html>, consulté le 28 novembre 2019.

Les ateliers d'autoréparation de vélo participent à la promotion du vélo en tant qu'« outil simple, pauvre, transparent [qui] est un humble serviteur » (Illich, 2005, p. 531), au contraire de la voiture qu'on peut rapprocher de « l'outil élaboré, complexe, secret qui est un maître arrogant » (ibidem). Dans les ateliers, se trouve au moins partiellement réalisé l'idéal pédagogique d'Ivan Illich, qui voit les sources d'apprentissage dans les « objets, ces choses saisies, tenues en main, regardées, ce sont les modèles proposés, l'aide des aînés, les rencontres avec des êtres égaux » (ibid., p. 302) et qui rêvait d'un réseau de lieux où les passionnés d'une activité pourraient s'entraider, à l'opposé du système scolaire (Illich, 1983). L'auteur rappelle ainsi que l'autonomie se réalise non dans l'indépendance de l'individu, mais dans une forme d'apprentissage collective entre intéressés.



Figure 13. Découpe pédagogique de moyeu, Un p'tit vélo dans la tête, photographie de l'auteur.

Dans cette veine autonomiste, il est utile de mentionner que le réseau national L'Heureux Cyclage a été établi pour rendre possible un « projet "politique" d'auto-émancipation ». En droit, l'émancipation renvoie à la fin d'une mise sous tutelle. Le terme est issu d'*emancipatio*, qui définissait l'affranchissement d'un esclave. Lorsque les premiers membres de l'Heureux Cyclage ajoutent le préfixe auto- à émancipation, on perçoit la volonté de l'individu qui se juge sous tutelle, d'être libéré, mais par ses propres moyens. On comprend que la source qui nourrit l'idéal d'autonomie provient du rejet de l'hétéronomie.

## V.2. Changer de vie dans les lieux de l'hétéronomie

Pour mieux percevoir en quoi, non seulement la pédagogie des ateliers vise l'autonomie, mais aussi comment cela se traduit dans l'espace des ateliers, on engage la comparaison avec les institutions par excellence de l'hétéronomie.

Dans *Asiles* (1968), Goffman a réalisé une description des institutions reposant sur l'enfermement, qu'il soit volontaire ou non. Le sociologue canado-américain traite des hôpitaux psychiatriques, des prisons, des internats, des couvents, etc. Il s'agit de lieux de résidence et de travail dans lesquels les individus sont placés dans une situation identique et où ils se trouvent coupés du monde extérieur. On y vit selon des modalités de vie réglées.

Le sociologue met en lumière l'importance de la fermeture spatiale de ces institutions, par le biais d'obstacles en tout genre: « portes verrouillées, hauts murs, barbelés, falaises, étendues d'eau, forêts ou landes » (Goffman, 1968, p. 46). Il insiste sur l'isolation d'avec le milieu familial, ce qui constitue l'enjeu des cérémonies d'admission, du dépouillement des biens individuels, de l'absence d'intimité, de l'absence du choix des relations de sociabilité. Par conséquent, ces lieux sont des sources éminentes d'hétéronomie pour l'individu qui y vit.

On retient de cette analyse que l'objectif que ces institutions proposent est de provoquer une conversion du mode de vie<sup>45</sup> par différents types de rupture et par une organisation méthodique du mode de vie.

## V.3. Changer de vie dans un lieu de l'autonomie

*Individu 22 - Ici [atelier du P'tit vélo dans la tête], il y a pas trop de protocoles sociaux en mode: bonjour, au revoir, gnagna. Tu vois c'est très libre en fait. Même moi j'ai jamais connu ce genre de truc avant.*

Au contraire, une fois passée la porte d'un atelier, les formalités se limitent à la présentation d'une carte d'adhérent. De plus, les différences de compétences mécaniques ne sont pas matérialisées, par exemple par un habillement<sup>46</sup>. Si l'on entend parfois des adhérents s'adresser aux bénévoles et salariés en les appelant « Monsieur », ou bien s'ils doutent des compétences d'une femme bénévole, ils sont rapidement rappelés à l'ordre, afin d'instituer des relations qui tendent à l'égalité.

De plus, si les ateliers possèdent des horaires d'ouverture et parfois des permanences dédiées à une tâche exclusive (ex.: démontage de vélo), j'ai souvent observé des vélos réparés hors des temps officiels d'ouverture. D'ailleurs, les bénévoles et les salariés accèdent à l'atelier en tout temps.

Une fois passé la devanture, l'espace intérieur de l'atelier est largement ouvert. Seules quelques pièces peuvent rester demi-closes, par exemple les ateliers soudure ou bien les réserves de pièces rares. Toutefois, en s'adressant à un bénévole ou à un salarié, tout espace est accessible. C'est d'ailleurs l'objectif de ces lieux qui ne reposent pas sur un public captif, mais sur des adhérents à conquérir.

Autre point de divergence avec les institutions totales, alors que ces dernières visent parfois l'autarcie (ex.: monastères, sanatoriums, etc.), les ateliers sont fondés sur la récupération de vélos à l'extérieur, afin d'être réemployés à l'extérieur par les adhérents. Ils ne fonctionnent pas selon une mise à l'écart durable des individus et des objets. Les ateliers n'enferment pas, ils font sortir de sa *bulle* (Individu 10).

---

<sup>45</sup> Egalement, Berger et Luckmann (2003) mobilisent l'exemple des camps de rééducation maoïstes pour définir leur notion de conversion. Il s'agit de lieux particulièrement hermétiques.

<sup>46</sup> Dans certains ateliers, il existe une pratique dite des « gants blancs » qui visent à distinguer les bénévoles des autres adhérents. L'objectif est que les gants restent blancs tout au long de la permanence, autrement dit, que les bénévoles laissent le champ d'action le plus libre possible aux adhérents.

<sup>47</sup> L'atelier Pignon sur rue vend des t-shirts, maillots pour le vélo, au nom de l'association.

Enfin, les ateliers ne visent pas à changer l'individu par l'accroissement de sa dépendance envers l'institution. Par l'enquête, nous avons vérifié que comme certains d'entre eux l'annoncent, les ateliers participent à l'acquisition de prises sur la vie quotidienne. Tous les interrogés ont acquis un savoir-faire nouveau et ils ne viennent pas forcément régulièrement dans les ateliers, soit qu'ils n'expérimentent pas de panne de vélo, soit qu'ils réparent par leurs propres moyens.

En entrant dans les ateliers, on a découvert des lieux dans lesquels se rejoignent des dynamiques qui sont malmenées à plus grande échelle. Dans le processus d'individualisation engagé depuis plusieurs décennies, l'autonomie souvent accrue des individus par rapport aux normes héritées et imposées ne s'est pas accompagnée de compétences accrues pour avoir prise sur l'environnement, pourtant de plus en plus complexe et source d'hétéronomie. Les ateliers remédient à cet état de fait en poursuivant l'autonomisation identitaire des individus.

## **VI. Changer la vie par la technique**

### **VI.1. Un vélo pour changer la vie**

#### **VI.1.a. L'exagération des qualités du vélo**

« Changeons le monde à coup de pédalier »<sup>48</sup>

La présence du vélo dans les ateliers d'autoréparation n'est pas limitée au déplacement et à la mécanique. Le vélo, cet objet technique, est omniprésent parce qu'il est mis en image et au cœur des discours. L'humour joue ici un rôle important. Il a pour effet d'instaurer une connivence ludique (Charaudeau, 2006, p. 39)<sup>49</sup> entre membres et avec les adhérents potentiels.

Le message du P'tit vélo dans la tête (voir figure 14) participe à l'objectif de l'association de *redonner une image positive du vélo* (Individu 28). Sur le site de L'Heureux Cyclage, on lit que: « La ville serait plus belle à vélo! »<sup>50</sup>. Pour les plus politisés des militants du vélo, le vélo peut être « considéré comme un bienfait social »<sup>51</sup>.

Cette amplification des qualités du vélo est encore accrue par comparaison avec la voiture, dans les discours officiels du réseau national et d'ateliers. Deux exemples illustrent ce trait et en quoi la voiture est considérée en tant que source d'hétéronomie.

« Est-il en effet encore besoin de répéter les aberrations que représente l'usage abusif de l'automobile en ville?

- Au niveau local, les citoyens subissent les nuisances sonores et la pollution atmosphérique, des pertes de liens sociaux dans les quartiers, perte de temps dans les embouteillages et perte de la bonne humeur...
- Au niveau global, le système automobile contribue au changement climatique, au pillage des ressources pétrolières, aux conflits armés qui y sont liés, au soutien inconditionnel à des dictatures au mépris des peuples, à la globalisation financière et à l'idéologie du "paraître et de l'avoir". »<sup>52</sup>

---

<sup>48</sup> [https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/cop21\\_sauvonslaplanetteacoupsdepedaliers\\_final\\_1\\_compressed.pdf](https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/cop21_sauvonslaplanetteacoupsdepedaliers_final_1_compressed.pdf), consulté le 13 décembre 2019.

<sup>49</sup> « La connivence ludique est un enjouement pour lui-même dans une fusion émotionnelle de l'auteur et du destinataire, libre de tout esprit critique, produite et consommée dans une gratuité du jugement comme si tout était possible. Elle peut même aller jusqu'à susciter un « pourquoi pas ? », une autre façon de voir le monde et les comportements sociaux comme libération d'une fatalité » (Charaudeau, 2006, p. 39).

<sup>50</sup> <https://www.heureux-cyclage.org/presentation.html>, consulté le 13 décembre 2019.

<sup>51</sup> <https://www.heureux-cyclage.org/projection-d-un-film-de-propagande.html?lang=en>, consulté le 13 décembre 2019.

<sup>52</sup> <https://www.heureux-cyclage.org/presentation.html>, consulté le 13 décembre 2019.

« Non à l'auto-moto qui envahit nos rues, nos cerveaux et nos bronches. Oui à l'autonomie ici et maintenant. Vélorution ! »<sup>53</sup>



Figure 14. Qualités du vélo sur la devanture du P'tit vélo dans la tête, Grenoble, photographie de l'auteur.

Ces discours et la « propagande graphique »<sup>54</sup> visent à changer les opinions des individus et à les mettre en action, par la persuasion issue de la mobilisation de ressources rhétoriques variées. Ces discours et ces images obéissent à deux nécessités, s'approcher suffisamment de la réalité quotidienne pour rester vraisemblables, tout en s'en éloignant assez pour permettre à l'individu de ressentir les qualités d'une utopie cyclable réalisée (voir Sfez, 2002, p. 69).

Il s'agit d'autant d'inscriptions qui masquent la proximité du vélo et de la voiture. Dans la région bordelaise, n'y a-t-il pas un atelier qui cumule des activités de réparation de vélo et d'automobile<sup>55</sup>?

<sup>53</sup> <http://velorution.org>, consulté le 13 décembre 2019.

<sup>54</sup> Le terme « Propagande graphique » est utilisé par exemple sur le site Wiklou ([https://wiklou.org/wiki/Les\\_questions\\_liées\\_aux\\_genres](https://wiklou.org/wiki/Les_questions_liées_aux_genres), consulté le 14 décembre 2019).

<sup>55</sup> <https://www.legaragemode.org>, consulté le 13 décembre 2019.

## VI.1.b. Le vélo et la voiture, un échange de bons procédés

« Le vélo rend libre »<sup>56</sup>

Certains individus en polarisation ont fait part de leur goût pour les voitures et pour les vélos. Des individus en conversion ont fait la preuve par leur trajectoire des transferts possibles entre compétences en mécanique auto et formation à la mécanique cycles. Il ne s'agit pas de rapprochements fortuits, mais de modes de faire proches et d'une généalogie partiellement partagée entre la voiture et le vélo, avant que les deux modes de transport ne soient mis en opposition en tant que symboles.

Vélo et automobile sont des moyens de déplacement inventés à la fin du XIXe siècle. C'est le vélo qui a donné le goût de la mobilité individuelle au plus grand nombre. C'est l'industrie cycliste qui a organisé un marché et des techniques publicitaires pour la diffusion ultérieure de la voiture. Les courses automobiles sont reprises du modèle des courses cyclistes. Si l'on associe l'apparition des routes bitumées à la voiture, ce sont en fait les associations de cyclotouristes qui en avaient fait une revendication (voir Héran, 2015).

Du point de vue des valeurs, le vélo est associé au féminisme par de nombreux ateliers. Egalement, en 2018, les médias occidentaux se sont fait le relais d'une « libération de la femme » en Arabie Saoudite, lorsqu'elles ont acquis le droit de conduire. Si l'on reprend les qualités attribuées au vélo par le P'tit vélo dans la tête, on trouve des points communs avec la promotion publicitaire des voitures (voir figure 14). Appliquer de manière indistincte ces qualificatifs à la voiture relève de la même exagération publicitaire et d'une réduction des caractéristiques de l'expérience humaine et des effets d'une pratique à l'objet technique qui la rend possible.

Il est intéressant de noter que l'appareil critique mobilisé par certains ateliers et certains individus provient de la dénonciation de la contre-productivité de la voiture par Illich et Jean-Pierre Dupuy (1973). Ces derniers promeuvent le vélo par comparaison à la voiture, car celui-ci est moins contre-productif. Toutefois, cette comparaison reste dans les termes de la rationalité instrumentale (Dupuy, 2001, p. 36). C'est parce qu'il est plus efficace que le vélo reçoit la primeur en comparaison de la voiture. Ainsi, l'une des sources de la critique de la voiture repose sur des critères communs au vélo et à l'automobile.

Où voulons-nous en venir? Paradoxalement, ces différents exemples montrent que lorsque le vélo et la voiture entrent en concurrence, c'est selon des critères qui sont pour l'essentiel partagés, ce qui n'est pas un hasard puisqu'ils sont les fruits et les vecteurs de l'industrialisation.

Au début de ce texte, nous avons montré la richesse des objets et des pratiques concentrés dans un atelier d'autoréparation de vélo. Il y a donc une promotion concrète de la pratique cycliste dans ces lieux. Circuler à vélo possède de nombreuses vertus. Cette promotion du vélo est redoublée par un usage du vélo en tant que symbole, décontextualisé des situations de la pratique. Le symbole cycliste est alors mis en opposition au symbole de la voiture, qui est diabolisé, le vélo offrant une autre voie pour l'industrialisation.

On repère ainsi une tension entre la croissance de la maîtrise d'un objet du quotidien tel que le vélo par un individu, grâce à la transmission d'un savoir-faire - l'autonomisation réelle par l'accroissement des capacités d'action de l'individu - et la volonté de promouvoir la valeur « autonomie ». Cette promotion s'effectue souvent selon des moyens hétéronomes - extérieurs à l'individu et dont il devient dépendant -.

---

<sup>56</sup> Affiche présente lors des ateliers du Crade Concarneau à la Balise centre socioculturel (à partir d'une photographie).

## VI.2. Une participation à l'imaginaire de l'industrie

« L'objectif est de transformer l'imaginaire du grand public au sujet du vélo... »<sup>57</sup>

Transformer l'imaginaire des individus, c'est leur mettre un « P'tit vélo dans la tête », ou « un Guidon dans la tête »<sup>58</sup>, afin de les rendre « A'cro du vélo »<sup>59</sup>. Pour ce faire, il s'agit d'effectuer un « Retour Vert le Futur »<sup>60</sup> en mettant en oeuvre un imaginaire industriel alternatif, ce qui revient à engager un changement social avec une finalité de grande envergure.

### VI.2.a. La reprise d'un héritage

*Individu 20 - Mon ancien boulot, c'était en milieu industriel automobile, et je bossais à mettre des standards en place, des procédures, enfin des trucs hyper, assez rigides. Et là arriver dans un lieu, en plus qui est déjà chargé d'histoire industrielle [...] c'était un peu un milieu dans lequel je pouvais être à l'aise, parce que ça restait de la mécanique.*

L'emploi du mot atelier dans le nom de cinquante et un ateliers en France va dans le même sens d'un rapprochement avec les activités du faire. Les activités du faire proposent un rapport alternatif à l'industrie, en réinterprétant certains de ces codes, comme la recherche d'efficacité (Lallement, 2015 ; Rosner, Turner, 2015), en sortant les activités industrielles de l'usine pour les mener dans les garages et les ateliers.

Lorsque le salarié d'En ville à vélo cherche à se reconvertir, il commence par construire des vélos couchés, soit le mode de déplacement supposé le plus efficace. D'autres mobilisent le critère d'efficacité pour évaluer leurs qualités de mécanicien ou bien les qualités d'un vélo - à nouveau, au travers du critère d'efficacité on lit la substituabilité des qualificatifs des individus et des objets.

Dans les lieux du faire, l'accroissement de l'efficacité est un objectif persistant, borné par le maintien d'un contrôle de l'individu sur ses moyens techniques (« vélonomie »). Egalement, les procédures de gestion collective des ateliers sont issues de recherches scientifiques (pédagogie), mais elles ne se cantonnent pas à envisager l'individu sous un angle managérial.

Si l'on définit l'industrialisation en tant que recherche d'un usage scientifique de la nature, afin d'accroître l'efficacité, et conjointement, comme la recherche d'un usage scientifique des humains (Musso, 2017, p. 635), alors les ateliers d'autoréparation participent à l'industrialisation. Dans les limites posées à l'efficacité, une économie industrielle alternative est développée, à partir des déchets de l'industrie classique, voire de l'artisanat.

Les ateliers sont des vecteurs d'une réforme de l'industrie qui maintiennent l'idée qu'on change les individus en transformant leur rapport à la technique<sup>61</sup>, voire qu'on applique des critères industriels aux actions humaines (efficacité) et des qualités humaines aux objets (ex.: vélo jovial), soit le coeur de la croyance dans l'industrie. L'attrait pour l'industrie repose d'ailleurs depuis longtemps sur le vélo. Dès 1900, un vélodrome était construit à l'occasion de l'exposition universelle (Poyer, 2003, p. 219), cette célébration de l'industrie.

---

<sup>57</sup> <https://www.heureux-cyclage.org/presentation.html>, consulté le 13 décembre 2019.

<sup>58</sup> <http://www.unguidondanslatete.fr/>, consulté le 15 mai 2019.

<sup>59</sup> <http://acroduvelo.eklablog.com/>, consulté le 15 mai 2019.

<sup>60</sup> <https://www.facebook.com/Retour-vert-le-futur-1009544929117375/>, consulté le 15 mai 2019.

<sup>61</sup> Dans la même veine, voir l'analyse par Fred Turner, de la rhétorique du mouvement des *Makers*: Turner Fred, «Millenarian Tinkering: The Puritan Roots of the Maker Movement », *Technology and Culture, Volume 59, Number 4*, 2018, p. 160-182.

## VI.2.b. Une version de la croyance industrielle

« La Passion considérée comme course de côte » (Jarry, 1911)<sup>62</sup>

Les ateliers participent à l'imaginaire industriel, car ils rendent un objet technique central dans la vie de l'individu. Dans les conversions, la pratique de la mécanique et du vélo donne un sens à l'existence. Pensons également à l'influence du mouvement LGBT dans nombre d'ateliers. Le vélo y est alors défendu non seulement en tant qu'objet efficace pour la vie quotidienne, mais aussi comme un moyen de libération et d'expression d'une identité. Dans cette voie, certains groupes d'individus animant les ateliers retrouvent les éléments fondateurs de l'imaginaire du vélo et de l'industrie. Fin XIXe, pour un thuriféraire du vélocipède, il s'agissait déjà d'un « *symbole nouveau de la liberté* » (cité par Poyer, 2003, p. 147).

Dès l'origine, Le vélo en tant que symbole participe à la critique et à la transgression des croyances du temps, ce qui lui permet de récupérer une partie de leur puissance symbolique (voir Ellul, 2003, p. 107). Par exemple, à la fin du XIXe siècle, un papillon de constructeurs de vélo<sup>63</sup> représente une mariée, sur un parvis d'église, échappant à son destin d'épouse, grâce à sa bicyclette. Une autre affiche publicitaire pour un vélocipède Regina présente la statue d'Henri IV, du Pont-Neuf, sur un vélo. Son slogan est : « Enfin! Il est descendu de son cheval pour monter une *Regina* »<sup>64</sup>. D'autres affiches de la même époque présentent des allégories féminines de la France à vélo, des anges volant en pédalant, etc.

Les critiques qui sont contemporains de l'avènement de l'industrialisation ne s'y trompent pas, Léon Bloy constate le processus: « tout [l]e surnaturel est surabondamment démenti par la bicyclette »<sup>65</sup>. Dans cette lignée, sur le site du P'tit vélo dans la tête, on lit que « le vélo [est] le véhicule qui sauvera le monde »<sup>66</sup>. Le *Salvator mundi* est donc remplacé par la bicyclette. La puissance symbolique qui va véhiculer des croyances dans le vélo est récupérée à partir de motifs religieux, politiques et techniques<sup>67</sup>.

---

<sup>62</sup> [https://fr.wikisource.org/wiki/Sp%C3%A9culations/La\\_Passion\\_consider%C3%A9e\\_comme\\_course\\_de\\_c%C3%AAte](https://fr.wikisource.org/wiki/Sp%C3%A9culations/La_Passion_consider%C3%A9e_comme_course_de_c%C3%AAte), consulté le 13 décembre 2019.

<sup>63</sup> Il s'agit d'un papillon de la Société française pour la construction de Cycles, présentée lors d'une exposition au Musée de la publicité à Paris, en 1979, consultable dans l'ouvrage: Musée de la publicité, *La Petite reine: Le vélo en affiches à la fin du XIXe*, Musée de l'Affiche, Paris, 1979.

<sup>64</sup> Affiche de Philippe Chapellier, <https://www.histoire-image.org/fr/etudes/cheval-velocipede>, consulté le 30 avril 2019

<sup>65</sup> [https://fr.wikisource.org/wiki/Ex%C3%A9g%C3%A8se\\_des\\_Lieux\\_Communs/Texte\\_entier](https://fr.wikisource.org/wiki/Ex%C3%A9g%C3%A8se_des_Lieux_Communs/Texte_entier), consulté le 12 décembre 2019.

<sup>66</sup> <http://www.ptitvelo.net/L-ethique.html>, consulté le 13 décembre 2019.

<sup>67</sup> Voir quelques exemples:

- le logo de l'atelier Vélocité - Maison du Vélo Avranches est composé d'une figure de Shiva et d'un pédalier
- une affiche pour une « vélorution » reprend le thème de Marianne guidant le peuple;
- sur une affiche de l'A'cro du vélo, un vélo est dessiné en train de décoller à partir d'un réacteur de fusée.



Figure 15. Photographie de l'équipe de l'atelier Dynamo Malakoff, site internet de l'atelier<sup>68</sup>.



**WIKLOU**

Figure 16. Logo du Wiklou, le wikipedia alternatif des ateliers d'autoréparation de vélo,

Auteur: Wikipada (sic)<sup>69</sup>.

<sup>68</sup> <http://www.dynamo-malakoff.org/actions/malakoff-londres/66-rml-2017-malakoff-liege-pari-tenu.html>, consulté le 13 décembre 2019.

<sup>69</sup> [https://wiklou.org/wiki/Fichier:LOGO\\_WIKLOU1020X1020.png](https://wiklou.org/wiki/Fichier:LOGO_WIKLOU1020X1020.png), consulté le 12 décembre 2019.

Les ateliers d'autoréparation font un usage très fréquent de l'engrenage. On le retrouve sur les logos de l'atelier du Petit plateau à Poitiers, de la Casa Bicycleta à Perpignan, de la Roue libre au Havre, de Roule and Co à Annecy, des Mains dans le guidon à Lille, des Potocyclettes à Mulhouse, du Mile End Bike Garage à Montreal, accolé au symbole des squats sur un logo de la vélorution, etc.

L'engrenage est un symbole qui possède une forme proche de celle de la roue de vélo ou des pignons. Il incite à imaginer un mouvement circulaire<sup>70</sup>, à la manière d'une roue qui tourne. Parfois doté d'une signification péjorative, il a aussi été un moyen d'exalter « des liens qui uniraient les membres d'une société parfaite » (Dieter, 1985, p. 132), parce qu'harmonieuse.

Ce symbole de la machine depuis le XIXe siècle (ibid., p. 128) n'est pas cantonné aux institutions du faire. Les emblèmes du Laos et du Vietnam l'intègrent, tout comme de nombreuses écoles et entreprises du domaine de l'ingénierie. Des cyclistes professionnels se font même tatouer des engrenages<sup>71</sup>. Au Rotary Club, il est le symbole d'un service continu<sup>72</sup>. Il s'agit donc d'une image de l'action mécanique qui transcende les différences politiques.

Mais pour quoi l'engrenage tourne-t-il? Au travers de ce symbole, on comprend que des moyens sont mis en avant (efficacité, travail), plutôt que des fins. Cette valorisation des processus se retrouve dans la visée de gagner en vélonomie.

On en déduit que les ateliers maintiennent les métaprinipes de la logique industrielle. En critiquant un modèle industriel classique, les nouveaux lieux du faire innovent, mais selon des croyances communes. Pour l'exprimer autrement, lutter contre un moule en le retournant maintient la prégnance de la structure du moule. La technique, retournée, reste structurante, dans l'industrie classique comme dans ses alternatives. Dans les deux cas, la technique a pour finalité de changer l'individu et l'humanité, parce qu'elle est un moyen d'action, ici un mode de déplacement, et un symbole.

#### VI.2.b. Du transfert des croyances

Le passage de certaines croyances structurantes à d'autres n'est pas que symbolique et inscrit sur des affiches. C'est un processus qui a été vécu par plusieurs interviewés dits en conversion, quatre d'entre eux le mentionnant explicitement, d'autres le laissant entendre.

Un des témoignages fait part d'une valorisation de l'idéal de la pauvreté, pauvreté adoptée depuis dans le mode de vie en tant que salarié de l'atelier très peu rémunéré. Dans le même entretien, l'interviewé mentionne une éducation chrétienne très prégnante, on peut supputer un lien. Un autre témoignage ne discute pas directement la question religieuse. Toutefois, pour exprimer les qualités du voyage à vélo, il mobilise un vocabulaire chrétien sécularisé. Un autre individu indique qu'il a basculé d'une pratique religieuse stricte à un rapport plus « spirituel » et à un engagement écologiste. Il s'est promené à l'atelier avec un t-shirt portant l'image du Bouddha. Un autre encore, souhaite parvenir à réunir son identité religieuse et des pratiques qui la transgressent issues de son appartenance à un atelier, en effectuant une sorte de pèlerinage à vélo. Un salarié a même vanté la cosmologie hopi<sup>73</sup> en tant que vision du monde conditionnant son mode de vie.

Ces transferts entre foyers de croyance ne sont d'ailleurs pas si étonnants, si l'on compare les trajectoires recueillies ici et celles des militants communistes du XXe siècle et ceux de la décroissance

---

<sup>70</sup> Proche de cette figure de l'engrenage, on peut repérer des roues de vélo qui représentent la Terre qui tourne.

<sup>71</sup> Citons l'exemple du tatouage du coureur cycliste Nance Peters.

<sup>72</sup> Le Rotary utilise l'engrenage pour signifier un service assuré de manière constante.

<sup>73</sup> Un film a été produit à partir du récit prophétique du peuple Hopi, comme le rappelle l'interviewé: *Et leur prophétie [du peuple Hopi] s'appelle Koyaanisqatsi, alors Koyaanisqatsi, c'est une prophétie qui a été transfigurée en oeuvre cinématographique pour lequel Philipp Glass, il a écrit de la musique à l'époque.*

aujourd'hui, qui ont souvent reçu une éducation chrétienne appuyée avant de se consacrer à d'autres missions (Ros, 2012; Rigal, 2018).

#### VI.2.c. De l'adhésion à un imaginaire industriel alternatif

Dans certaines situations, l'adhésion de petits groupes à ces croyances semble très forte.

Les véloparades et autres vélorutions sont des mobilisations qui visent à entrer en conflit avec les voitures pour l'occupation de l'espace et à persuader de la valeur de la pratique cycliste, par la force du nombre et l'étonnement de la rencontre de vélos bizarres. L'enjeu est donc autant d'occupation spatiale que de diffusion d'un symbole. Participer à ce genre d'événement engage la croyance du participant, qui risque toujours de douter de la portée de son action si le nombre de cyclistes est trop faible.

Lors du terrain, à une autre occasion, cette adhésion m'a parue encore plus forte. Alors qu'un petit groupe d'adhérents se tenaient devant un des deux ateliers, un livreur à vélo est passé dans la rue sur un vélo électrique, il s'est fait copieusement invectiver. Il était le bouc émissaire idéal<sup>74</sup>, car représentant d'une autre industrialisation, moins propice à l'autonomie. Il est d'ailleurs notable qu'il fût réduit à son statut d'utilisateur d'un moyen de déplacement, autre signe de l'écrasement de la réalité individuelle par l'objet technique.

Chez certains adhérents des ateliers, le vélo électrique est soumis à une diabolisation proche de celle de la voiture. La nécessité de s'opposer à certaines pratiques permet d'insister sur l'importance démesurée accordée à l'objet technique.

*Individu 1 - La F.U.B.<sup>75</sup> n'a rien contre le vélo électrique, la fédération d'utilisateur de la bicyclette. Par contre l'Heureux Cyclage... vu qu'ils sont pas arrivés à trancher il faut respecter l'avis de chacun et chacune. Alors on laisse ça aux ateliers. Mais en vrai ils pensent que c'est une hérésie.*

A rebours de cette vision, des témoignages proposent un avis fondé non sur des principes, mais sur une discussion de l'objet, des situations des individus et en fonction de la pratique. Parfois les adhérents doutent, parfois ils partagent des imaginaires antagonistes à l'imaginaire industriel. Les adhésions à des croyances ne sont pas monolithiques. Des individus parmi les moins engagés dans les ateliers font même part de leur ignorance active ou bien passive des croyances transmises par les divers supports de persuasion mobilisés par les ateliers d'auto-réparation de vélo.

Au-delà des stratégies rhétoriques, il est possible de valoriser la banalité des actions présentes dans les ateliers d'auto-réparation de vélo. Ces actions prennent leur sens du point de vue de la vie quotidienne des adhérents, qui seront plus à l'aise pour circuler ou qui auront passé un moment intéressant à tenter de réparer une panne compliquée. Cette banalité n'empêche pas que *là-dedans, forcément, y a des histoires d'amour aussi* (Individu 20).

---

<sup>74</sup> On sait que René Girard et d'autres auteurs ont beaucoup travaillé sur l'importance du bouc-émissaire pour comprendre les rapports au sacré.

<sup>75</sup> Fédération française des usagers de la bicyclette (<https://www.fub.fr>).

## VII. Les changement de mode de vie dans un monde industriel

En entrant dans un atelier et en discutant avec ses adhérents, on est étonné par deux traits. D'une part, ce sont des lieux pédagogiques réfléchis, où un grand nombre d'usages sont possibles. D'autre part, ces lieux sont traversés par une diversité de transformations individuelles. Ces deux traits convergent parfois chez des individus qui entament des changements radicaux en découvrant la mécanique, ou chez d'anciens ingénieurs et ouvriers qui poursuivent leur passion pour la mécanique dans un atelier. Les ateliers rendent possible aussi à des individus intéressés par la vie associative et politique de découvrir la mécanique. Tout un chacun peut y renforcer sa pratique de la mécanique cycliste, du vélo et par-delà expérimenter de nouvelles réalités sociales.

Les ateliers peuvent participer à des mobilisations d'ordre écologiste et contestataires, ou bien revendiquer des améliorations dans le domaine des transports à une échelle locale. En ce sens, l'atelier du P'tit vélo dans la tête montre qu'une minorité peut avoir un impact sur toute une agglomération en étant à la source de Métrovélo, projet de location longue durée de vélos aux habitants et aux visiteurs de Grenoble.

Dans un esprit convergent avec le mouvement des *makers*, les ateliers d'autoréparation participent à inculquer un imaginaire industriel alternatif, à la fois par les pratiques de la réparation et aussi par les moyens de communication et de mobilisation qu'ils développent. L'imaginaire est industriel, parce que même si les ateliers freinent l'usage d'outils peu propices au contrôle de l'utilisateur sur sa machine, ils évaluent les qualités du vélo selon un critère d'efficacité et ils organisent la vie des ateliers selon une science appliquée, la pédagogie. Ils rendent de l'autonomie aux individus dans leur usage des objets du quotidien en mettant en place un pendant critique au développement durable.

Les ateliers proposent une utopie, c'est-à-dire une vision d'un bonheur accessible par l'usage d'un objet technique (*eutopia*) et un idéal qui n'existe pas encore à grande échelle (*atopia*). Ils entrent ainsi de plain-pied dans le domaine des croyances. Cela passe par la récupération de symboles religieux, politique, publicitaire et technique.

L'imaginaire industriel est donc central. On peut observer ce trait loin des ateliers d'autoréparation de vélo et des *makers*. Après tout, la Terre envisagée comme un système homéostatique ou autorégulé, qu'on nomme parfois Gaïa, est le produit d'un ingénieur qui a mobilisé la cybernétique et des moyens informatiques pour parvenir à son modèle. Ainsi, le point de pivot utilisé pour lutter contre l'industrialisation toxique est un moyen de l'industrialisation des imaginaires. Cela va dans le sens des affiches de certaines vélorutions et véloparades qui représentent la Terre sous la forme d'une roue de vélo.

## Annexes

Numéro de l'individu	Sexe	Age	Situation familiale	Activité principale	Rôle dans l'atelier
1	M	35	En couple	Etudiant	Bénévole
2	F	28	Célibataire	Hôtelière	Adhérente
3	M	73	En couple X enfants	Retraité	Bénévole
4	F	45	En couple	Enseignante à domicile	Bénévole
5	M	24	Célibataire	Service civique	Service civique
6	M	37	Célibataire	Chômeur	Adhérent
7	M	26	En couple	Roboticien	Adhérent
8	M	23	En couple	Fondateur d'une association	Adhérent
9	F	29	En couple	Physiothérapeute	Adhérente
10	M	34	Célibataire	Chômeur	Bénévole
11	M	26	En couple	Chômeur	Bénévole
12	M	Plus de 70	En couple 2 enfants	Retraité	Bénévole
13	F	40	Célibataire	Graphiste	Adhérente
14	M	Quarantaine avancée	En couple 2 enfants	Cyclomécanicien	Fondateur et salarié
15	M	51	Célibataire 1 enfant	Cyclovoyageur	Salarié
16	F	23	Célibataire	Musicienne	Bénévole
17	M	Trentaine	En couple	Chômeur	Bénévole
18	M	28	En couple	Chômeur	Adhérent
19	M	32	En couple 1 enfant	Botaniste	Adhérent
20	M	40	En couple	Chargé de mission La clavette grenobloise	Ancien salarié et bénévole
21	M	40	Célibataire	Chômeur	Ancien salarié et bénévole
22	M	24	En couple	Chômeur	Bénévole
23	M	19	Célibataire	Chômeur	Bénévole
24	M	70	Séparé 1 enfant	Retraité	Bénévole
25	M	72	Séparé 1 enfant	Retraité	Adhérent
26	F	25	En couple	Etudiante en histoire du genre	Bénévole
27	M	40	En couple	Cheminot	Ex-bénévole Adhérent

Numéro de l'individu	Sexe	Age	Situation familiale	Activité principale	Rôle dans l'atelier
28	M	50	En couple 2 enfants	Salarié Métrovélo	Fondateur et bénévole
29	M	50+	Séparé ?	Chômeur	Adhérent
30	F	25	Célibataire	Doctorante Sciences de l'ingénieur	Adhérente
31	F	67	En couple	Retraitée	Adhérente
32	M	Cinquantaine	En couple avec enfants	Salarié logistique	Adhérent
33	M	Quarantaine	?	Cuisinier	Adhérent
34	M	34	En couple avec enfants (au Mali)	Demandeur d'asile	Adhérent
35	M	64	Séparé 2 enfants	Retraité	Adhérent
36	M	40	En couple 2 enfants	Chef d'équipe nettoyage	Adhérent
37	M	51	En couple 2 enfants	Salarié logistique	Adhérent
38	M	46	En couple	Chômeur	Adhérent
39	M	30	En couple	Chômeur	Adhérent
40	M	28	En couple	Maquettiste	Adhérent

Tableau 1. Liste des interviewés et propriétés

Numéro de l'individu	Sexe	Age	Situation familiale	Activité principale	Rôle dans l'atelier
2	F	28	Célibataire	Hôtelière	Adhérente
8	M	23	En couple	Fondateur d'une associa- tion	Adhérent
13	F	40	Célibataire	Graphiste	Adhérente
19	M	32	En couple 1 enfant	Botaniste	Adhérent
22	M	24	En couple	Chômeur	Bénévole
25	M	72	Séparé 1 enfant	Retraité	Adhérent
26	F	25	En couple	Etudiante en histoire du genre	Bénévole

Numéro de l'individu	Sexe	Age	Situation familiale	Activité principale	Rôle dans l'atelier
27	M	40	En couple	Cheminot	Ex-bénévole Adhérent
40	M	28	En couple	Maquettiste	Adhérent

Tableau 2. Liste des interviewés en voie de processus d'extension

Numéro de l'individu	Sexe	Age	Situation familiale	Activité principale	Rôle dans l'atelier
1	M	35	En couple	Etudiant	Bénévole
3	M	73	En couple X enfants	Retraité	Bénévole
6	M	37	Célibataire	Chômeur	Adhérent
7	M	26	En couple	Roboticien	Adhérent
9	F	29	En couple	Physiothérapeute	Adhérente
10	M	34	Célibataire	Chômeur	Bénévole
11	M	26	En couple	Chômeur	Bénévole
12	M	Plus de 70	En couple 2 enfants	Retraité	Bénévole
16	F	23	Célibataire	Musicienne	Bénévole
24	M	70	Séparé 1 enfant	Retraité	Bénévole
28	M	50	En couple 2 enfants	Salarié Métrovélo	Fondateur et bénévole

Tableau 3. Liste des interviewés en voie de polarisation

Prénom	Sexe	Age	Situation familiale	Activité principale	Rôle dans l'atelier
4	F	45	En couple	Enseignante à domicile	Bénévole
5	M	24	Célibataire	Service civique	Service civique
14	M	Quarantaine avancée	En couple 2 enfants	Cyclomécanicien	Fondateur et salarié
15	M	51	Célibataire 1 enfant	Cyclovoyageur	Salarié
17	M	Trentaine	En couple	Chômeur	Bénévole
18	M	28	En couple	Chômeur	Adhérent

Prénom	Sexe	Age	Situation familiale	Activité principale	Rôle dans l'atelier
20	M	40	En couple	Chargé de mission La clavette grenobloise	Ancien salarié et bénévole
21	M	40	Célibataire	Chômeur	Ancien salarié et bénévole
23	M	19	Célibataire	Chômeur	Bénévole

Tableau 4. Liste des interviewés en voie de conversion

### Liste des figures

Figure 1. Slogan « Rouler à bicyclette », Wiklou

Figure 2. Evolution du nombre des ateliers d'autoréparation de vélo, (Meixner, 2017).

Figure 3. Devanture de l'atelier du P'tit vélo dans la tête, Grenoble, photographie de l'auteur

Figure 4. Devanture de l'atelier Pignon sur rue, Ambilly, photographie de l'auteur

Figure 5. Part des ateliers d'autoréparation de vélo avec différentes activités, (Meixner, 2017).

Figure 6. Plan 2014 atelier Un p'tit vélo dans la tête, Grenoble, Wiklou.

Figure 7. Série d'affiches, Pignon sur Rue, Ambilly, photographie de l'auteur.

Figure 8. Pompe à vélos et pièces récupérées, Un p'tit vélo dans la tête, Grenoble, photographie de l'auteur.

Figure 9. Vélos pour enfants à vendre, Pignon sur rue, Ambilly, photographie de l'auteur.

Figure 10. La place de l'atelier d'autoréparation de vélo dans les trajectoires individuelles.

Figure 11. Comparaison entre les changements de mode de vie selon deux critères.

Figure 12. Comparaison de la portée des différents changements individuels.

Figure 13. Découpe pédagogique de moyeu, Un p'tit vélo dans la tête, photographie de l'auteur.

Figure 14. Qualités du vélo sur la devanture du P'tit vélo dans la tête, Grenoble, photographie de l'auteur.

Figure 15. Photographie de l'équipe de l'atelier Dynamo Malakoff, site internet de l'atelier.

Figure 16. Logo du Wiklou, le wikipedia alternatif des ateliers d'autoréparation de vélo, Auteur: Wikipada.

## Bibliographie

- Abord de Chatillon Margot, « “We care for each other” - Pratiques mécaniques et relation cycliste-vélo », *Rencontres de l'APERAU*, 2019.
- Batterbury Simon, Vandermeersch Inès, « Bicycle justice: community bicycle », pp. 189-202, in Golub Aaron, Hoffmann Melody (eds.), *Bicycle justice and urban transformation: biking for all?*, Routledge, London, 2016, 270p.
- Becker Howard, « L'enquête de terrain : quelques ficelles du métier », *Sociétés contemporaines* N°40, 2000, pp. 151-164, consulté le 28 août 2019, [https://www.persee.fr/doc/socco\\_1150-1944\\_2000\\_num\\_40\\_1\\_1818](https://www.persee.fr/doc/socco_1150-1944_2000_num_40_1_1818)
- Berger Peter, Luckmann Thomas, *La construction sociale de la réalité*, Armand Colin, Paris, 2006, 357p.
- Charaudeau Patrick, « Des Catégories pour l'Humour ? », *Questions de communication* 10, 2006, pp. 19-41.
- Dieter Janik, « L'imaginaire de l'engrenage dans la poésie française », *Les Études philosophiques* 1, 1985, pp. 125-137, <https://www.jstor.org/stable/20848144>, consulté le 1er juin 2019.
- Dupuy Jean-Pierre, « Le détour et le sacrifice: Ivan Illich et René Girard », *Esprit*, No. 274, 2001, pp. 26-46, <https://www.jstor.org/stable/24279442>, consulté le 27 novembre 2019.
- Ehrenberg Alain, *Le culte de la performance*, Hachette Littératures, Paris, 1991, 323p.
- Ellul Jacques, *Les nouveaux possédés*, Mille et une Nuits, Paris, 2003, 348p.
- Ferrand, Bruno, *Les ateliers d'autoréparation de vélos sur la métropole de Lyon*, Mémoire de master VetAgro Sup, Marcy-l'Étoile, 2016, 126p.
- Flichy Patrice, *Les nouvelles frontières du travail à l'ère du numérique*, Seuil, Paris, 2017, 419p.
- Fremaux Isabelle, John Jordan, *Les sentiers de l'utopie*, La Découverte, Paris, 2012, 387p.
- Meixner Evan, « Etude d'évaluation sur les services vélos - Enquête sur les ateliers d'autoréparation de vélos », 2017, 34p., consulté le 25 novembre 2019, <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/dossiers/808-ademe-services-velo.pdf>
- Goffman Erving, *Asiles, études sur la condition des malades mentaux*, Les Editions de Minuit, Paris, 1968, 447p.
- Héran Frédéric, *Le retour de la bicyclette, Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, 2015, Paris, 255p.
- Illich Ivan, *Oeuvres complètes*, Volume I, Fayard, Paris, 2005, 792 p.
- Illich Ivan, *Deschooling Society*, HarperCollins, New York, 1983, 181p.
- Illich Ivan, Giard Luce, Dupuy Jean-Pierre, *Énergie et équité*, Seuil, 1973, 57p.
- Ingold Tim, *The Perception of the Environment, Essays in Livelihood, Dwelling and Skill*, Routledge, London, 2011, 463 p.
- Kaufmann Vincent, « Potentiel d'accueil d'un territoire », *Forum Vies Mobiles*, 2012, consulté le 20 Août 2019, <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/potentiel-daccueil-dun-territoire-554>,
- Labry Manon, « Riot Grrrls américaines et réseaux féministes underground français », *Multitudes* 3, 2010, pp. 60-66.
- Lallement Michel, *L'Âge du faire, Hacking, travail, anarchie*, Seuil, Paris, 2015, 439p.
- Musso Pierre, *La Religion industrielle, Monastère, manufacture, usine, Une généalogie de l'entreprise*, Fayard, Paris, 2017, 792p.
- Passeron Jean-Claude, « Biographies, flux, itinéraires, trajectoires », *Revue française de sociologie* 31-1, 1990, pp. 3-22, consulté le 13 juin 2019, [https://www.persee.fr/doc/rfsoc\\_0035-2969\\_1990\\_num\\_31\\_1\\_1077](https://www.persee.fr/doc/rfsoc_0035-2969_1990_num_31_1_1077)
- Poyer Alex, *Les premiers temps des véloclubs, Apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*, L'Harmattan, Paris, 2003, 341p.

Rigal Alexandre, *Changer le mode de vie, changer la mobilité*, Thèse de doctorat EPFL, Lausanne, 2018, 245p.

Rigal Alexandre, « Voyage de formation », *Forum Vies Mobiles*, 2019, consulté le 2 octobre 2019), <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/voyage-formation-12954>.

Ros Elodie, « Des militants de la décroissance. Les nouveaux militants de l'économie alternative, rupture de références et similitude d'engagement », *L'information géographique*, vol. 76, no 1, 2012, pp. 28-41.

Rosner Daniela, Turner Fred, « Theaters of alternative industry: hobbyist repair collectives and the legacy of the 1960s American counterculture », *Design thinking research*, 2015. pp. 59-69.

Sfez Lucien, « La technique comme fiction », *Revue européenne des sciences sociales*, XL-123, 2002, <http://journals.openedition.org/ress/612>, consulté le 01 mai 2019.

Turner Fred, « Millenarian Tinkering: The Puritan Roots of the Maker Movement », *Technology and Culture, Volume 59, Number 4*, 2018, p. 160-182