

Les ateliers associatifs et solidaires d'auto- réparation de vélos

DOSSIER RÉALISÉ PAR ROMAIN GASSET, STÉLINA RANTY,
LÉA PETIT ET ALEXIA BECIC

Sommaire

- Contextualisation - 2 à 4
- Encadrés - 5
- Méthode - 6
- Résultats - 6 à 7
- Conclusion - 8
- Annexes - 9 à 14

Contextualisation

A) PRÉSENTATION ÉTUDE DE CAS

- La Rustine

Cette association, qui existe depuis 2011, est un atelier qui aide ses adhérents à apprendre à entretenir et à réparer son vélo. Elle fait également de la vente de vélos et la grande majorité des pièces qu'elle revend est de seconde main. Elle a été créée par trois fondateurs qui, mécontent de La Bécane à Jules, ont décidé de fonder leur propre association.



- La Bécane à Jules

Les vélos sont à l'honneur, ils sont tous acceptés comme ils sont, mécaniques, électriques, avec des petites roues ou une seule grande roue ! Cet atelier permet même de changer de vélo. Il est possible de l'électrifier, refaire la peinture, changer toutes les pièces ou juste les pédales. Les mécaniciens sont là pour accompagner pour n'importe quels travaux.

Il est possible de s'inscrire à des cours individuels ou collectifs qui permettent de savoir réparer un vélo et utiliser tous les outils nécessaires. L'atelier propose aussi de l'achat de vélo en état ou prêt à rénover pour enfant ou adulte, électrique ou pas. Des pièces sont en vente, neuves ou d'occasions. L'établissement met en place un service de marquage de votre vélo afin de l'identifier en cas de vol et peut procéder à un test de vos batteries. Il y a une "solution entreprise". La bécane à Jules accompagne dans le PDE (plan de développement entreprise). Ils aident à mettre en place un nouveau moyen de déplacement pour vos employés afin de favoriser leur qualité de vie et leur vitesse de transport et d'épargner.



B) RECHERCHE DOCUMENTAIRE

Nos ressources ont soulevé une rupture profonde dans les pratiques de déplacement avec une croissance notable des associations d'autoréparation mais aussi avec la croissance de la vente des vélos. Les villes françaises ne parviennent pas encore à suivre ce mouvement exponentiel et cela entraîne des freins chez les usagers à cause du danger de la circulation en ville. Le danger se ressent tout particulièrement avec le manque d'aménagements cyclables mais aussi avec les nombreux vols de vélos.



Au-delà de ces freins, les usagers adoptent le vélo pour des questions économiques et pratiques (moins de frais et moins de transports en commun). Les associations de réparation de vélo permettent de créer un espace où il est possible de réparer son vélo avec les conseils de professionnels mais pas seulement. Ces espaces poussent les individus à créer une communauté, des liens grâce au vélo.

Enfin, les ressources mettent à jour les espaces publics de proximité comme lieu de confiance et avec une économie particulière.



C) PROBLÉMATIQUE

EN QUOI LE FONCTIONNEMENT DES ASSOCIATIONS DE RÉPARATION DE VÉLOS EST-IL RÉVÉLATEUR DE LA MONTEE DE LA PENSEE ÉCOLOGIQUE

D) MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE

Une étude de terrain

Pour réaliser ce dossier, la méthodologie retenue est celle de l'étude de terrain. Cette méthodologie consiste à une observation participative suivie d'un entretien où l'on essaie de comprendre les motivations des utilisateurs et des gérants des associations de réparation de vélos.

E) RÉSULTATS ATTENDUS

La seconde main avant tout ?

Les ateliers collaboratifs tels que La Bécane à Jules et La Rustine, forment une communauté ayant des objectifs communs et pour laquelle des relations interpersonnelles interviennent. Nous y voyons des liens sociaux, politiques et économiques.

Concernant les intentions lors de la création de ce type d'association, nous pensons que les objectifs écologiques et éthiques sont les principaux facteurs. Ces associations sont abordables et intéressantes pour les usagers. Néanmoins, malgré une agglomération Dijonnaise équipée en terme d'aménagements, certains freins peuvent apparaître : les vols, le manque de sécurité et certains autres risques. D'autres facteurs peuvent néanmoins favoriser son utilisation comme le facteur économique : les usagers font des économies de carburant, de parking ou d'entretien. Selon nous, les personnes utilisant le vélo comme principal moyen de transport, ont des habitudes écologiques.

C'est-à-dire qu'elles font par exemple le tris de leurs ordures, elles prêtent attention à tout ce qui concerne l'écologie ou elles utilisent des bocaux ou autre récipients réutilisables. Ces individus n'utilisent pas le vélo comme un objet de loisir mais comme moyen de transport permanent.

La crise sanitaire est l'une des causes de l'intérêt soudain pour ces associations. Les Français avaient envie de sortir, de faire du sport et se sont tout naturellement tournés vers le vélo. Les associations de réparation ont dû suivre le mouvement et adapter leur services qui se diversifient (cours, réparations, ...).

Pour conclure, nous considérons que la communication des associations de réparation de vélo, qui est mise en avant par ses acteurs, vise à dépasser le cadre du vélo et de transformer l'objet technique en pratique sociale écologique et citoyenne à part entière. De plus, le choix du vélo répondrait à une prise en compte écologique et sanitaire pour ses pratiquants.

Besoin d'une expertise

Les citoyens engagés dans une optique de pensée écologique ne cherchent pas à remplacer leurs vélos lorsqu'ils sont hors d'usage ou abîmés. Les associations d'entretien de vélos leur permettent d'obtenir une expertise des professionnels et des citoyens engagés dans la structure. Ils peuvent ainsi réparer les composants du vélo ou les confier à l'association pour les recycler.

ENCADRÉS

A) Définitions

ÉTHIQUE

Intégration de conceptions morales dans leur fonctionnement.
Pour les associations étudiées, l'enjeu éthique fait référence aux valeurs éthiques en rapport à l'écologie et la consommation.

VÉLO

" Véhicule à deux roues mû par un système de pédalier qui entraîne la roue arrière. "
Selon Wikipédia

SCIC - SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE D'INTÉRÊT COLLECTIF

" Leur objet est la production ou la fourniture de biens et de services d'intérêt collectif qui présentent un caractère d'utilité sociale "
Selon economie.gouv

DÉVELOPPEMENT DURABLE

" Mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. "
Selon Géoconfluences

ENTRETIEN

Action consistant à maintenir un objet en état pour conserver son bon fonctionnement

B) Enjeux communicationnels

Une initiative citoyenne

Tout commence à partir d'un ou plusieurs citoyens. Ce sont ces groupes qui se forment autour d'une idée, un concept pour créer une structure qui répond à leurs attentes.

Les initiatives citoyennes n'ont néanmoins pas toutes un budget initial élevé. Cette association de personnes est lancée par le biais d'une communication autour d'un problème qu'ils souhaitent régler collectivement mais sans fonds importants.

La communication, un facteur essentiel

Pour que cette association citoyenne prenne sens et se pérennise, la communication est nécessaire. Les associations ont toujours besoin du bouche à oreille, des réseaux sociaux ou tout autre moyen de communication leur permettant de se faire connaître et d'exister.

Un partage des savoirs

La communication procède en un échange d'informations, et dans le cas des associations de réparation de vélos, il est question de partager des savoirs sur la mécanique et la pratique du cycle. Des cyclistes novices désireux de réparer eux-mêmes leur moyen de locomotion, se dirigent vers ce type d'association. Au côté de passionnés, ils acquièrent des techniques de réparation basées sur le partage des savoirs et la communication des techniques utiles.

Ce partage de connaissances met en lumière le besoin des cyclistes d'autonomiser leurs pratiques, sans être dépendants d'entreprises de réparation privées.

MÉTHODE

Étude documentaire

Nous avons commencé la recherche des données et concepts grâce à une étude documentaire axée sur notre sujet d'étude. Les ressources sélectionnées concernent les associations d'entretien de vélo, l'économie, l'écologie et l'usage du vélo. Ces ressources nous ont fournis des données, des théories et des principes de base.

Etude de terrain

Nous avons, en plus des recherches documentaires, effectuer des entretiens pour étudier plus précisément les deux associations et leurs usagers. Nous avons commencé par établir une grille d'entretien pour les responsables des associations et une deuxième destinée aux adhérents des ces associations. Nous avons ensuite mené 4 entretiens : les deux premiers sont pour les gérants des deux associations et les deux autres sont des adhérents.

RÉSULTATS

Rappel des résultats attendus

Comme dit précédemment, dans l'introduction, nous nous attendions à ce que la seconde main des pièces utilisées pour la réparation, ainsi que le besoin d'une expertise pour l'entretien des vélos, soit un élément essentiel.

Formation d'un communauté au travers des associations?

"Ces espaces équipés qui permettent de réparer et entretenir son vélo en apprenant la mécanique ont pour objectif de créer une communauté autour du cyclisme" (HAMARAT YAPRAK, 2019).

Pour la bécane à Jules, il y a surtout des habitués qui fréquente l'atelier. Ils mettent place quelques évènements mais ne forment pas spécialement de communauté avec les usagers. "Si je vois quelqu'un avec un beau vélo je vais lui dire mais ça s'arrête là" (un adhérent de la bécane à Jules). De plus, les adhérents vont que très rarement à des rassemblement ou événements de cyclistes. Idem pour La Rustine, qui organise deux bourses aux vélos par ans.

La création des associations : un but éthique et écologique.

"Les ateliers collaboratifs représentent un écosystème écologique pluraliste en additionnant l'espace, la communauté, une activité et des objets." (HAMARAT YAPRAK, 2019).

La bécane à Jules n'a pas été crée dans un but écologique premier. Son fondateur voulait davantage partager son savoir-faire même si, par conséquent, cela favorise les impacts écologiques. Cette pensée est présente mais au second plan. Néanmoins, ils recyclent les veilles pièces dans des recycleries, ils réutilisent celles présentent sur les vieux vélos. Nous retrouvons la même idée pour l'association de la Rustine. Seulement un des trois co-fondateurs est très engagé dans l'écologie et c'est la vision qu'il a eu à la création de l'association. Pour le co-fondateur interrogé de La Rustine, sa volonté première n'était pas écologique mais plutôt humanitaire, comme la transmission de savoir par exemple.

Dijon, des aménagements suffisant mais un manque de sécurité

" La mise en place d'arceaux sur les trottoirs, des structures légères de stationnement et des parcs à vélo, seraient bénéfiques." (MARREC SEBASTIEN, 2019).

Pour l'usager présent à la bécane à Jules, les pistes cyclables sont suffisantes, il relève quelques endroits mal adaptés mais c'est une minorité dans la ville. Pour la sécurité, il utilise des anti-vol de qualité, ceux en U pour ne pas se le faire voler. Il aimeraient bien plus de cage de stationnement pour les vélos. Il range ses quatre vélos dans son garage, ils ne les laissent jamais dehors. La bécane à Jules propose de faire graver son vélo avec un bycicode (code permettant d'identifier le propriétaire d'un vélo en cas de vol).

Même opinion pour l'adhérant de La Rustine, qui s'est déjà fait volé son vélo.

De nombreux facteurs qui poussent à l'usage du vélo

"Facteurs subjectifs : psychologique (bonne pratique et confiance en ses gestes), social (stéréotype négatif, approbation sociale) et personnels (condition physique et valeurs)."

L'usager interrogé à la bécane à jules, explique ne pas passer son permis volontairement parce qu'il n'utilise que son vélo. Pour les trajets plus longs, il utilise les transports en commun. Il y voit plusieurs avantages : le prix, sachant le réparer, ça ne lui coûte pas très cher. Le temps puisqu'il ne reste pas bloqué dans les bouchons à la sortie du travail puis le geste écologique qui est induit dans son comportement. L'usager de La Rustine l'utilise pour des trajets intra-urbains, , dans le but de faire du sport.

Un besoin d'expertise des usagers

Les usagers viennent à la bécane à Jules afin de faire réparer leur vélo par des professionnels mais aussi pour apprendre. En effet, l'établissement a mis en place des cours de mécanique pour que les usagers sachent réparer eux-mêmes leurs vélos. Idem pour la Rustine.

Un service abordable et intéressant

A ce sujet, la Bécane à Jules n'a pas voulu répondre à toutes nos questions. Les prix sont fixés suivant celui auquel ils acquièrent les pièces mais il demeure impossible de connaître la marge réalisée par l'association. "Cette information reste en interne" explique la personne gérant les finances. Ils proposent néanmoins, de réparer eux-même les vélos. Les adhérents ne sont pas obligés de le faire ce qui engendre des frais de main d'oeuvre, estimé suivant le temps que le mécanicien a investi dans la réparation. A La Rustine, les usagers réparent eux même les vélos, les pièces sont peu chères, la marge de l'association est d'environ 10%.

Des usagers avec un profil tourné vers l'écologie

L'utilisation du vélo n'est pas principalement dirigée vers les personnes axées sur l'écologie. En effet, la personne rencontrée à la bécane à Jules, ne se dit pas "écolo". C'est seulement un mode de vie qu'il a choisi. De plus, pour lui, il aurait fallu penser à l'écologie bien avant, c'est actuellement un peu tard. Il ne se bat donc pas spécialement pour cette cause. Idem pour La Rustine.

Un regain d'intérêt pour ces associations

Pour la bécane à Jules, c'est lors de la crise sanitaire que l'établissement a été pris d'assaut. Selon le gérant cela est dû principalement à la prime de l'état pour faire réparer sa bicyclette. Après cet épisode où les mécaniciens étaient débordés, l'affluence est revenue normale. Pour se faire connaître, ils n'ont pas eu besoin de faire beaucoup de communication, le bouche à oreille a très bien fonctionné. Idem pour la communication de La Rustine. La crise sanitaire n'a pas augmenté ou diminué la fréquentation, mais elle a renouvelé la clientelle.



CONCLUSION

En quoi le fonctionnement des associations de réparation de vélos est-il révélateur de la montée de la pensée écologique ?

LES ASSOCIATIONS DE RÉPARATION DE VÉLO ET LA PENSÉE ÉCOLOGIQUE

Au travers de ce dossier, nous avons passé au crible la relation entre les associations de réparation et la pensée écologique. La recrudescence de l'usage du vélo comme moyen de locomotion lors de la crise sanitaire du COVID-19 laisse présager une montée de la conscience écologique. La littérature scientifique corrobore cette hypothèse, en parlant d'une faible part de cyclistes réguliers en France, même si celle-ci est grandissante. Les apports des chercheurs mettent non seulement en exergue une envie de se rapprocher de la nature, mais aussi une cohésion sociale entre cyclistes.

L'étude de terrain révèle des tendances qui sont tout autres. D'abord, les créateurs des associations de réparation de vélo ont mis en place cette initiative citoyenne pour des raisons pratiques et leur passion pour le vélo. La question des enjeux environnementaux est au second plan. Pour les adhérents, l'objectif fondamental est constitué par la communication et le partage des savoirs dans un but d'autonomisation de leurs pratiques de réparation. La création d'une communauté disposant d'intérêts communs autour de la bicyclette n'est pas validée par les cyclistes rencontrés sur le terrain.

Pour ce qui est des associations d'entretien de cycles, la pensée écologique est relayée au second plan au profit de l'aspect pratique, l'auto-réparation et la passion pour le vélo.

ANNEXES

Grille d'entretiens des usagers

Rapport au vélo :

- Comment en êtes-vous venu à vous mettre au vélo ?
- Votre utilisation est-elle régulière ?
- Comment utilisez-vous le vélo ? (pour tous vos trajets, ...)

Dijon à vélo :

- Où stationnez-vous votre vélo ? (courses, maison, ...)
- Êtes-vous satisfait du stationnement de la ville de Dijon ?
- Y a-t-il suffisamment d'infrastructures pour circuler à vélo dans Dijon ?
- Parlez-nous d'une expérience de peur à vélo.
 - Comment sécurisez-vous votre vélo ? (vol, sécurisation, stationnement, ...)

Communauté :

- De quelle façon une cohésion de groupe se forme-t-elle avec les autres cyclistes ?
- A quels événements avez-vous déjà assisté ?

Aspect écologique :

- Quelle importance donnez-vous à la pensée écologique dans votre utilisation du vélo ?

Grille d'entretiens des responsables des associations

Fonctionnement de l'asso :

- Dans quel but avez-vous créé l'association ? Quelles sont vos valeurs ?
 - Les ateliers de réparation créent-ils des liens sociaux entre cyclistes ?

Expression d'un besoin personnel ou d'aider les autres ? Prise de conscience écologique ?

- Comment faites-vous connaître votre association ? Publicité ? Réseaux sociaux ? ...
- Les personnes travaillant dans votre association sont-elles bénévoles ?
- Selon vous, pourquoi les gens viennent ici pour réparer leur vélo ?

Aspect économique :

- Etes vous rentables grâce aux adhésions ? La revente de vélo est-elle une activité indispensable à votre maintien ? Avez vous des subventions ?
- Réparez-vous les VAE ?

Questions sur secondes main :

- Dans quelle mesure la récupération des pièces est-elle importante ?
- Quelle marge vous autorisez-vous sur les pièces que vous vendez ?
- Avez-vous des relations privilégiées avec des fournisseurs ? d'autres organismes ?

- Vendez-vous des pièces neuves ?

Le vélo à Dijon :

- Pensez-vous que les aménagements (pistes cyclables, stationnement pour vélo) pour vélos sont suffisants à Dijon ?
- Avez-vous souffert de la crise sanitaire ?
- Avez-vous constaté une reprise de la fréquentation ?

Aspect communautaire :

- Organisez vous des événements pour réunir les passionnés de vélos ? Si oui, lesquels ?

Aspect écolo :

- L'utilisation du vélo a-t-elle une visée écologique pour vous ? Quels sont vos autres gestes écologiques ?

L'image du vélo :

- Dans votre entourage proche, comment les gens perçoivent votre utilisation du vélo ? H11
- Comment percevez-vous votre usage du vélo ? Avant d'en faire, comment est ce que vous perceviez la pratique du vélo ?
- Pour vous, à quel point le vélo revient-il à la mode ? Que pensez-vous des trottinettes électriques ?

Liens vers les entretiens

. La Rustine

Co-fondateur de la Rustine



Adhérent à la Rustine



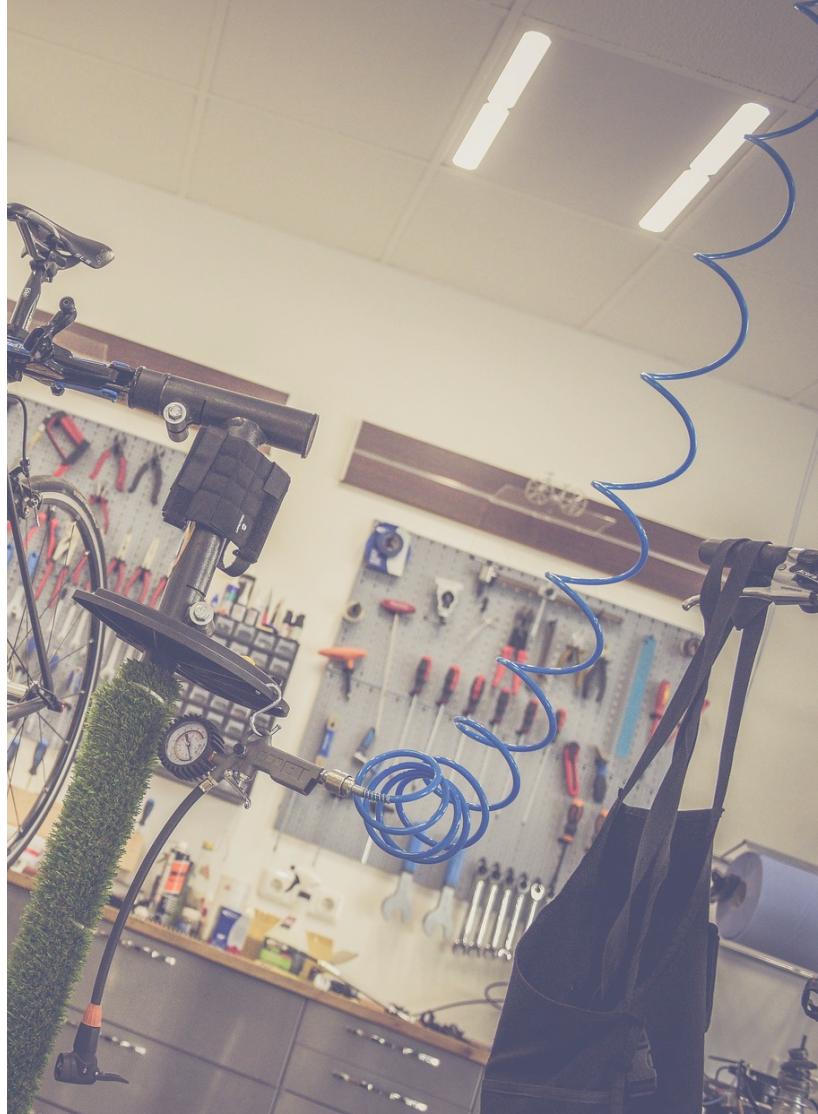
. La Bécane à Jules

salarié et
Adhérent de La Bécane à Jules



Sources

- "La revanche du vélo"
- "Vélo et politique globale de déplacements durables"
- "Le stationnement, composante essentielle d'une politique pour le vélo"
- "Facteurs individuels liés à l'usage du vélo utilitaire en ville : représentations, motivations et agressions perçues"
- "L'esthétique, levier d'action pour l'engagement écologique : l'ethnographie d'un atelier de vélo communautaire"
- "L'économie solidaire ou l'économie comme écologie sociale"



« Le vélo à toute berzingue ! »

MARREC SÉBASTIEN, DARD/DARD, 2019/1 (N° 1), P. 58-65. DOI : 10.3917/DARD.001.0058.

Une rupture profonde dans les pratiques de déplacements sont à constater avec notamment la croissance des ateliers d'auto-réparation. Mais un frein majeur, selon le Baromètre des villes cyclables, est à souligner ; les villes ne donnent pas la possibilité d'utiliser pleinement le vélo avec un manque de sécurité détecté dans plusieurs cas. Le vélo est perçu comme un loisir mais pas assez comme moyen de locomotion quotidien. Alors que des trajets de moins de 3 km sont faits en voiture, une prise de conscience est notable avec l'augmentation de la vente de vélos à assistance électrique. C'est aussi 330 kilos de CO₂ en moins dans le bilan carbone des déplacements du Français moyen.

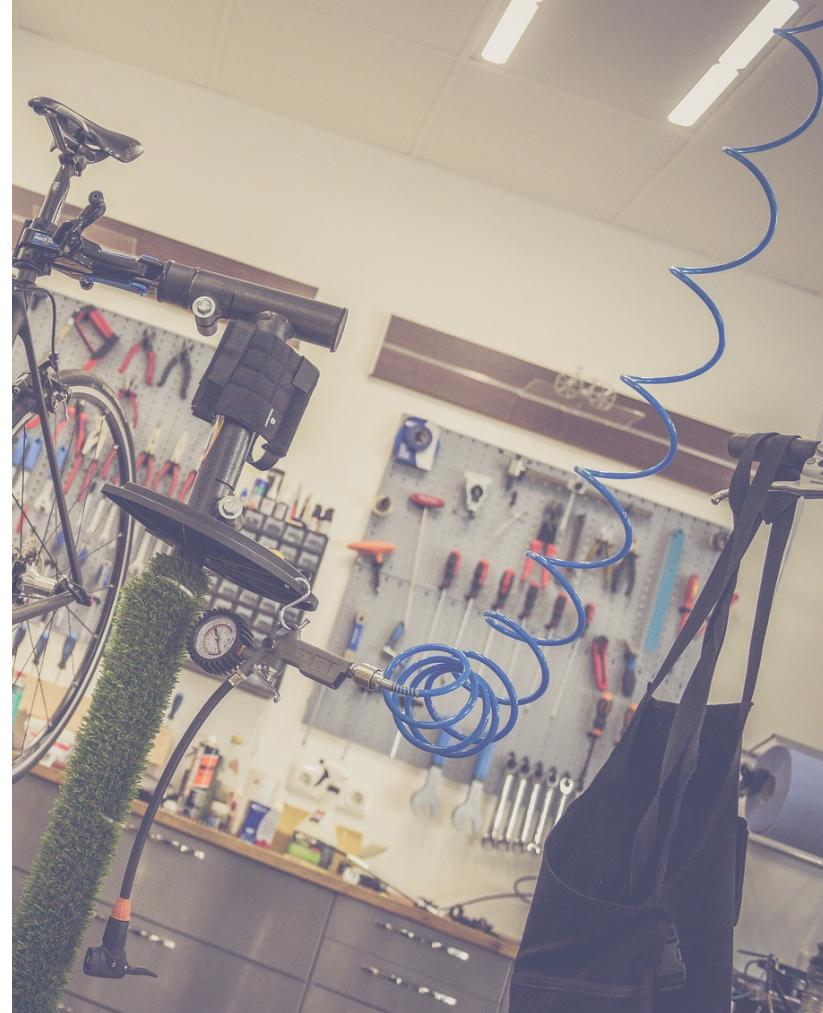
« Vélo et politique globale de déplacements durables »

VINCENT ALIZÉE, SCIENCES HUMAINES,
2017/7 (N° 294), P. 11-11. DOI :
10.3917/SH.294.0011.

Ce texte relate l'évolution historique du vélo, des années 1860-1900 où il s'agit d'un loisir réservé à la bourgeoisie à l'actuelle recrudescence de l'utilisation de vélo.

Actuellement, les personnes âgées ont une perception négative du vélo, considéré pendant la Seconde Guerre mondiale comme symbole de restriction, d'appauvrissement.

Les ouvriers ayant mis de côté leur vélo au profit d'une voiture (réunissant à la sueur de leur front la somme pour s'en offrir une) ne voudront plus retourner à leur pratique cycliste (année 50-60).



« Le stationnement, composante essentielle d'une politique pour le vélo »

MARREC SÉBASTIEN, DARD/DARD, 2019/1
(N° 1), P. 58-65. DOI :
10.3917/DARD.001.0058.

Le stationnement a une influence directe sur l'utilisation du vélo. Il s'agit de "l'angle mort des politiques" qui favorisent l'usage des transports publics. La mise en place d'arceaux sur les trottoirs, des structures légères de stationnement et des parcs à vélo, seraient bénéfiques.

Les vols se comptent à plus 300 000 vélos chaque année, en France. La Loi d'Orientation des Mobilités a pour projet de procéder au gravage d'un numéro sur le châssis et à la création d'un fichier national des vélos.

Des initiatives sont mises en place telles que les vélos partagés, le free-floating, les bâti-résidentiels et le Plan de Déplacement des Entreprises.



« Facteurs individuels liés à l'usage du vélo utilitaire en ville : représentations, motivations et agression perçues »

THÈSE - UNIVERSITÉ PARIS VIII-VINCENNES-SAINT-DENIS PAR CAROLINE MARTINEZ TABARES (DOCTEUR EN PSYCHOLOGIE)

La voiture est l'un des facteurs de pollution mais est un symbole de liberté et de statut social élevé. Les transports en communs sont saturés, à des horaires et itinéraires fixes avec perte de l'espace personnel.

Facteurs qui empêchent objectivement la pratique du vélo : typographie, température et saisons, trafic routier.

Facteurs subjectifs : psychologique (bonne pratique et confiance en ses gestes), social (stéréotype négatif, approbation sociale) et personnels (condition physique et valeurs).

Les risques perçus influent sur les représentations et les intentions de faire du vélo.



« L'esthétique, levier d'action pour l'engagement écologique : l'ethnographie d'un atelier de vélo communautaire [*] »

HAMARAT YAPRAK, SCIENCES DU DESIGN,
2019/1 (N° 9), P. 38-49. DOI :
[10.3917/sdd.009.0038](https://doi.org/10.3917/sdd.009.0038).



Nous observons une multiplication des associations en faveur de la transition écologique dont les ateliers collaboratifs. Ces espaces équipés qui permettent de réparer et entretenir son vélo en apprenant la mécanique ont pour objectif de créer une communauté autour du cyclisme qui est formée par des mécaniciens payés par ces collectifs. Le vélo est un médiateur d'un partage collectif et d'un service d'entraide. Les ateliers collaboratifs représentent un écosystème écologique pluraliste en additionnant l'espace, la communauté, une activité et des objets.

« L'économie solidaire ou l'économie comme écologie sociale »

EME BERNARD, LAVILLE JEAN-LOUIS,
ÉCOLOGIE & POLITIQUE, 2004/1 (N°28), P. 13-
25. DOI : 10.3917/ECOPO.028.0013.

Il y a 4 champs d'activité pour lesquels des services se mettent en place : la vie quotidienne, l'amélioration du cadre de vie, la culture et les loisirs et l'environnement. Ces initiatives locales, sous l'angle d'économie solidaire, proposent de traiter des problèmes que chacun essaie de résoudre seul dans une sphère publique grâce à la parole et l'action en commun.

C'est ainsi que sont créés des espaces publics de proximité où il faut établir une confiance.

Il y a la confiance en des systèmes-experts et celle envers les personnes, qui est basée sur la rencontre. Ces économies solidaires ont pour objectif de traiter collectivement des problèmes rencontrés par chacun.

