



HAL
open science

Contrepoint à l' " Eloge de la bicyclette "

Noël Jouenne

► **To cite this version:**

| Noël Jouenne. Contrepoint à l' " Eloge de la bicyclette ". 2011. halshs-00624489

HAL Id: halshs-00624489

<https://shs.hal.science/halshs-00624489>

Preprint submitted on 18 Sep 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Contrepoint à l'éloge de la bicyclette

[version du 28 juin 2010]

Noël Jouenne

ENSA-Toulouse

Membre du LRA-ENSA-Toulouse

Membre associé au LAU-CNRS - IIAC EHESS

La problématique des transports multimodaux, de la crise énergétique à venir, du débordement humain de la planète, de la saturation croissante des réseaux routiers, du regard écologique et de la prise de conscience d'une dimension planétaire de notre existence nous conduit à repenser le trajet dans nos modes de vie citadins. Dans ce contexte, la pratique de la bicyclette est depuis quelques années en vogue dans la plupart des grandes villes en France. Elle est favorisée par l'apparition d'entreprises de locations. Lyon, Paris, Montpellier, Saint-Etienne et Toulouse, pour ce que j'en sais, sont des villes qui, grâce au concours d'entreprises privées, a vu naître cet essor. Lyon a connu cet engouement à partir de 2005, et les autres villes ont suivi. J'étais justement sur place à cette époque, et j'ai pu observer de manière informelle l'émergence d'une pratique nouvelle qui allait se développer à grande échelle. Vélo'V à Lyon, Vélib' à Paris, Vélô à Toulouse, Vélo STAR à Rennes, « le vélo » à Marseille, Vélo'agg' à Montpellier, les entreprises JC Decaux ou Clear Channel rivalisent de créativité en matière de marque déposée¹ (Borgnat, 2009 ; Ravalet, 2008)). Pourquoi d'ailleurs chaque ville essaie-t-elle d'accrocher une identification locale à la pratique du vélo ?

Saisissant l'opportunité, Marc Augé en profitera, en 2008, pour amorcer une réflexion sur ce que lui inspire la bicyclette (Augé, 2008)². Ce texte assez court (87 pages) pose la bicyclette au centre d'une anthropologie du réel au sens où, selon l'auteur, le vélo permet ce retour au réel comme un besoin fondamental³. Je souhaite écrire ici un autre texte, comme faisant contrepoint à celui de Marc Augé, en toute modestie et sans nuire le moins du monde à ses propos. Selon le dictionnaire, une des acceptions du contrepoint renvoie au « motif secondaire qui se superpose à quelque chose⁴ ».

¹ A noter que l'enseigne Vélo'agg' à Montpellier est gérée par la communauté urbaine.

² Marc Augé, *Eloge de la bicyclette*. Paris : Payot, 2008

³ Dans l'intervalle, la société JC Decaux accuse une perte de 12% en 2010 par rapport à l'année précédente Cf. Caroline Morisseau décrypte les perspectives des vélos en libre-service Vélib de JC Decaux, le 2 avril 2010 sur BFM Radio.

⁴ *Le Nouveau Petit Robert*, 2010

Le vélo vient-il au secours de la planète ?

La pratique du vélo se prête bien au discours ambiant. Nous retrouvons, par exemple, cette idéologie à peine masquée d'utiliser le vélo comme « outil d'agitation qui vise à promouvoir la pratique du vélo comme alternative aux modes de transports polluants⁵ » (Garde, 2009). Le vélo renvoie à un tel imaginaire qu'il est difficile de s'opposer à de telles ambitions. Et si comme le prétend Michel Serres, « le vélo émergera de fait des centaines de millions d'années après l'automobile⁶ » (Garde, 2009), c'est que l'objet technique n'a pas besoin d'une énergie autre que celle de son utilisateur⁷. Le débat concernant les énergies renouvelables est donc au centre de l'émergence, ou de ce retour, de la pratique de la bicyclette. Une des raisons de son utilisation est de servir de moyen de transport pour aller plus vite – et plus propre – d'un point à un autre. Ce n'est pas seulement de loisir qu'il s'agit. Cela peut se faire dans des conditions sociales liées au travail, ou à la vie quotidienne.

On peut avoir besoin de se rendre rapidement à un endroit, comme sur son lieu de travail, dans l'entreprise qui vous emploie, mais aussi, avoir affaire avec un emploi du temps serré, de manière que le vélo offre la possibilité fallacieuse de se croire supérieur en regard du temps qui passe. Ainsi, chacun pourra dire que le vélo est un moyen de faire des économies puisque son utilisation permet de faire plus de choses dans un même temps. C'est aussi un moyen de préserver la planète, car on n'utilise pas, en apparence, d'énergie fossile dans son fonctionnement, sauf lors de sa fabrication et du transport au lieu de vente. En cela, la pratique du vélo révèle bien les angoisses de nos temps modernes où l'homme refuse cette mort inévitable du pétrole, tout en maintenant un degré d'activité permanent. Peut-on dire pour autant que le vélo vient au secours de la planète ?

Le vélo en mémoire : un objet contrarié de la culture populaire

Marc Augé, qui n'est pas de la même génération que moi, appuie son argumentation en se remémorant les grands moments passés autour de la bicyclette, et notamment des épreuves sportives du Tour de France. Un élément aussi populaire doit s'être inscrit de manière durable dans la conscience collective au point qu'aucun cadre en préretraite ne laisse de côté la question vestimentaire lorsqu'il chevauche son destrier métallique aux moments de la journée où une autre partie du monde s'active dans des tenues vestimentaires codées, elles aussi, mais très différentes. Du complet-veston et de la cravate sobre, nous passons à la tenue

⁵ Patrick Garde, *A vélo citoyens !*, préface de Michel Serres, Toulouse : Plume de carotte, 2009

⁶ Ibidem.

⁷ Le paradoxe nous sera donné avec l'apparition des vélos à assistance électriques (VAE).

en goretex aux couleurs chatoyantes, des mocassins vernis nous passons aux chaussures techniques, etc. Le registre a changé mais le système de codification reste le même. En nous rapprochant des réflexions de Marc Augé, ne faut-il pas remarquer comme lui qu' « ils se donnent consciemment l'illusion de rester jeunes et par là même le restent un peu ». Il s'agit maintenant de loisir, et cette frange de la population cycliste va se mêler à d'autres dont nous dresserons brièvement le portrait.

Le vélo est d'abord une affaire de pauvres. C'est du moins ce qui ressort à la vision d'un film comme *Beijing bicycle* de Wang Xiaoshuai, sortie en 2004, ou bien plus lointainement *Le voleur de bicyclette* de Vittorio de Sica, datant de 1948. Dans le film chinois, nous sommes confrontés à l'ascension sociale d'un jeune chinois originaire du monde rural qui vient chercher du travail à Pékin. Il va être employé comme coursier à vélo. Mais ce dernier lui sera vendu et remboursé sur ses premières payes. Le moment dramatique intervient lorsqu'il se fait voler son outil de travail. Notons que le nombre de bicyclettes en Chine est estimé à environ 500 millions (Allaire, 2007). « Indispensable aux plus modestes » écrit Marc Augé avant de souligner qu'il « incarne une certaine forme de solitude et de pauvreté ».

Car le vélo, depuis la Seconde Guerre mondiale est le témoin d'une aspiration sociale, d'une ascension professionnelle limitée, face à l'essor de l'automobile ou des engins motorisés. S'équiper d'une bicyclette dans les années 1950 c'était entrevoir à court ou moyen termes la possibilité d'acquérir une voiture (Gaboriau, 1991). Il me semble que dans les années 1970, la moto est davantage l'objet d'une utopie réalisée et source d'une évasion que la bicyclette ne peut prétendre⁸. Car les trajets à vélo restent limités dans l'espace et dans le temps. De plus, il faut posséder une certaine forme physique que les démultiplications de dérailleurs ne peuvent pallier. Et si Jean-Paul Sartre et Simone de Beauvoir sillonnaient à vélo la France durant la Seconde Guerre (Beauvoir, 1963)⁹, leurs cycles ont été remisés au garage avec l'amorce des Trente Glorieuses où chacun aspire à l'automobile. De sorte que la bicyclette est un objet contrarié de la culture populaire. Elle porte en elle l'image de la pauvreté, du renoncement à l'ascension sociale une fois celle-ci passée, image de la petitesse des vies ouvrières. Avant l'arrivée spectaculaire des vélos de location à grand renfort de publicité, qui faisait encore de la bicyclette ? Les cyclistes du dimanche et ceux qui ont recours à cette forme de loisir pour masquer le temps hebdomadaire, les jeunes adolescents avant l'âge de la mobylette et des scooters, enfin, les utilisateurs dans le besoin et aujourd'hui, dans une certaine mesure, les bobos.

⁸ C'est d'ailleurs le sujet central du film *Mammuth* de Gustave Kervern et Benoît Delépine, 2010.

⁹ Simone de Beauvoir, *La force des choses*, Paris : Gallimard, 1963

Retour sur les trois âges du vélo en France

Au début des années 1990, Philippe Gaboriau publie un article important sur l'histoire sociale et culturelle du vélo en France (Gaboriau, 1991). Selon lui, cette histoire qui débute au tout début du XIX^e siècle peut être décomposée en trois âges selon les usages et les représentations mentales qui y sont liées. Avec les temps, l'objet va se transformer et répondre à des besoins nouveaux. Ainsi, au premier âge « bourgeois » qui correspond à une période où la culture dominante cherche à se distinguer, se situe un renversement « populaire » où le monde ouvrier s'empare de l'objet devenu abordable. Un troisième âge « écologique » surviendra lorsqu'au tournant des années 1970 l'écologie prend un pas décisif sur les représentations du monde. Le vélo qui fut symbole de puissance, puis de vitesse, devient alors symbole de lenteur.

Même si Philippe Gaboriau situe ces trois périodes sur un axe historique, il précise bien que les différentes pratiques qui sont liées à ces modalités de possession sont juxtaposables. Et c'est bien ce qui anime mes propos et qui rend cet exposé délicat. Car nous pouvons supposer qu'à l'heure actuelle, les trois âges se confondent pour former un aggloméra social qu'il est important de percevoir afin d'établir des liens judicieux avec l'état actuel de la société.

Un vélo, des vélos : vers la gentrification d'une pratique sociale

Cette tentative de transformation des valeurs est pour le moins riche d'enseignement. Il est par conséquent intéressant de se questionner sur l'émergence d'un nouveau fait social que constitue la nouvelle pratique du vélo en ville. Car conjointement à l'arrivée du réseau privé de location, l'observation montre un retour à la pratique du vélo dans une partie de la population qu'il est difficile d'évaluer. Compte tenu de ce qui a été dit plus haut, la pratique du vélo n'est pas une pratique d'ensemble. Les observations le montrent, elle reste attachée à certaines couches de la population. Par exemple, les vélos de locations sont davantage utilisés par des personnes « aisées ». En effet, la location nécessite un dépôt de garantie qui limite de fait l'usage aux plus riches, bien que cette notion reste relative.

Néanmoins, la location ne peut s'effectuer que par le biais d'une carte bancaire, et sur un compte positif. Par conséquent, et dans une certaine mesure, tous les jeunes sans emploi, sans carte bleue, les chômeurs et les personnes modestes ne peuvent utiliser ces modes de transport urbain. Dire que le recours à la location s'articule à une forme de gentrification n'est pas complètement évident bien, qu'à ma connaissance, aucune politique de gratuité totale n'existe. Par exemple, le coût de la caution sur Toulouse est de 150 euros quel que soit l'abonnement choisi. Même si les trente premières minutes sont gratuites,

l'abonnement mensuel est de 10 euros¹⁰. Le droit d'accès pour 24 heures est de 1 euro. Reste que beaucoup de personnes se servent quotidiennement d'un vélo, loué ou pas.

Parmi elles, nous trouvons les jeunes étudiants qui ont recours à la bicyclette pour effectuer leurs déplacements quotidiens sur de petits trajets. De leur chambre d'étudiant à leur école, ou pour se rendre chez un ami ou bien encore lors d'une déambulation dans la ville. Ils ont, le plus souvent, un vieux vélo, une monture âgée qui ne représente pas un bien convoitable, car l'objet restera dans la rue, accroché par une chaîne cadénassée au montant d'une de ces innombrables clôtures de sécurité qui poussent sur le rebord des trottoirs de nos villes. Autre particularité culturelle, l'utilisation d'un vélo doit se rapprocher de certaines formes sociales d'acceptation. Pascal Pochet a montré comment en Afrique, le vélo était négativement perçu car signe de pauvreté (Pochet, 2002). Un frein culturel en quelque sorte. Voilà une piste importante à creuser et qui concerne les disparités culturelles dans la pratique cycliste.

Les moins jeunes ont des vélos plus sophistiqués. J'en reparle plus bas. Quant aux enfants, ils sillonnent parfois les routes matinales pour se rendre à l'école, suivis de prêt par une mère ou un père attentif tel maman-canard et ses petits. Aux côtés des vélos de location, sortes d'étendards modernes du progrès ou d'une croyance en une écologie nouvelle, on observe l'arrivée de vélos ostentatoires aux marques anglaises ou hollandaises, qui côtoient dans un même espace les bicyclettes « modestes » d'importation chinoise vendues sous une grande enseigne. Alors qu'une bicyclette « obsolète » se trouve pour quelques euros en vide-grenier, certains modèles de ville atteignent mille à deux mille cinq cents euros. De sorte que le vélo peut devenir une source d'ostentation et de distinction. Bien évidemment, ces objets ne sont pas laissés en journée sur les bornes ou les arceaux, tout comme les bicyclettes haut de gamme.

Certes, les bicyclettes onéreuses ne stationnent pas dans l'espace public au quotidien. Il serait alors dédaigneux pour ma part de décrire l'état du parc de cycle comme un vaste réservoir d'ustensiles laissés à l'abandon. A première vue, les vélos sont souvent mal entretenus, voire abîmés. On y voit des traces de rouille ou bien un accessoire cassé. Mais il faut reconnaître que par souci d'économie, les marchands peu scrupuleux fournissent des vélos sans éclairage et sans garde-boue. Cela ajoute à l'impression première et conduit à ce double effet pervers que l'on rencontre. D'une part, les déprédations sont fréquentes : vols de selles et de roues. Ces vélos sont abandonnés le temps de la réparation et parfois laissés sur place à jamais. Cela n'incite pas le propriétaire à entretenir l'état cosmétique de son cycle. Par conséquent, la peur de la dégradation aboutit à minimiser l'entretien aux parties

¹⁰ Le coût est identique à l'achat d'un abonnement mensuel sur le réseau de transport en commun de la ville pour les moins de 25 ans.

fonctionnelles. D'autre part, ce laisser-aller volontaire induit en retour des comportements d'indifférence vis-à-vis de la machine mécanique qui aboutissent à une détérioration précoce par négligence et manque d'entretien. Parcourir ainsi la ville permet d'apercevoir un paysage d'objets délabrés, sorte de pollution visuelle qui ne peut qu'évoquer un état poétique propre aux grandes villes. Comment, dans ces conditions, la gentrification peut-elle trouver sa place ?

L'émergence des vélos pliants

Aux côtés des traditionnels vélos hollandais Batavus ou Gazelle à la solidité légendaire, munis d'un frein à rétro-pédalage ou de vitesses incluses dans le moyeu arrière, d'une dynamo incluse dans le moyeu avant, et pourvu de tout le confort requis, le cycle urbain doit s'adapter à une demande nomade, et aux trajets mixtes. La plupart des déplacements sont de courtes durées et pour un trajet de quelques kilomètres. Une équipe de chercheurs a montré dans une étude sur les déplacements en vélo de location à Lyon que 41% concernaient des distances de moins d'un kilomètre (Ravalet, 2008). Ces derniers sont parfois sectionnés en plusieurs tronçons. Ils sont alors interrompus par des périodes de transport en commun comme le train, le métro et le bus.

Or, les modèles « traditionnels » pèsent aux alentours de 20 kg. Si, pour ce qui est du train, le modèle de bicyclette ne pose pas de problèmes, hormis celui de devoir être suffisamment léger pour pouvoir être porté (dans la mesure où le cycliste emporte également une musette, un sac ou un cartable), il n'en est pas de même pour l'autobus où ils sont interdits. Seuls les modèles pliants sont acceptés ou tolérés. Pour ces raisons, des marques réputées comme Brompton ou Strida en Angleterre, ou encore Beixo, Dahon, Diana, ou Stella offrent une réponse aux besoins de déplacements nomades et mixtes.

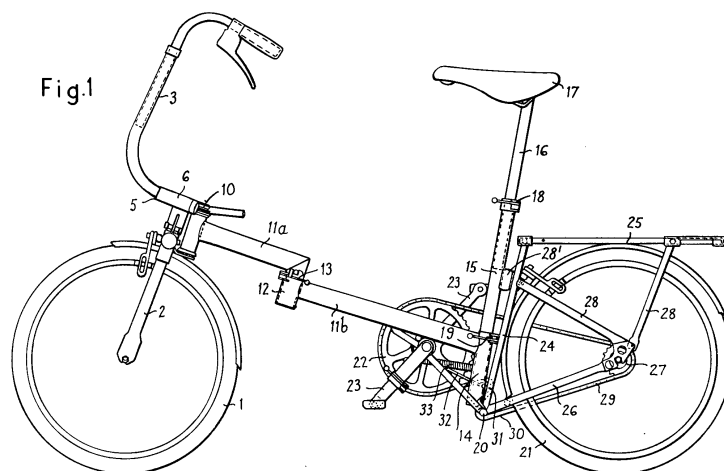
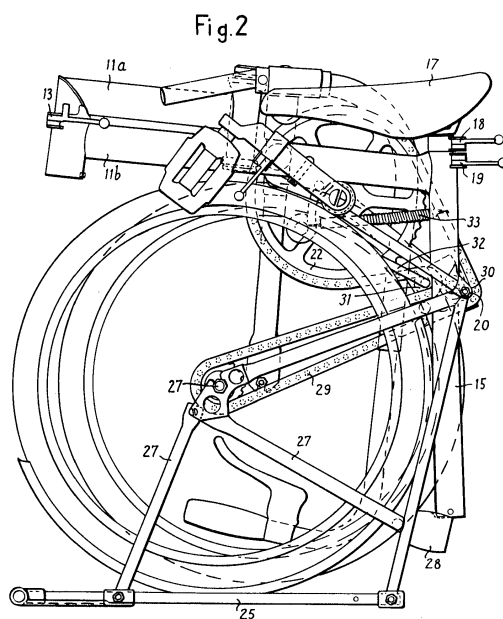


Figure du vélo Brompton déposé en mai 1976 par Andrew William Ritchie, GB 1 580 048.

Les premiers modèles apparaissent aux tournant de la Seconde Guerre mondiale. Mais la progression des dépôts de brevets ces dernières années en matière de « *folding bicycle* » permet de penser à un accroissement de l'offre dans les années à venir. Ces objets techniques ont été pensés pour répondre aux problèmes des mégapoles et savent se faire discrets dans les transports en commun comme au bureau. Leur poids est compris entre 8 et 13 kg. La différence réside dans l'utilisation d'alliage ultraléger comme le titane. Lorsque les usagers ont besoin de leur cycle de manière intermittente, ils ne peuvent les laisser la journée à un endroit et doivent les emporter partout avec eux. Car un des nombreux problèmes en France, au contraire des Pays-Bas, par exemple, est qu'il n'est pas prévu de place ni de dispositifs pour ranger son vélo dans l'espace public (hormis les points de location). A proximité des gares ces dispositifs soulignent le besoin d'une déculpabilisation des responsables politiques plutôt que la prise en compte réelle du problème. Disons le autrement, les politiques urbaines restent encore très timides en la matière. Les difficultés d'accès et de proximité immédiate ont pour conséquence qu'une grande partie des vélos sont attachés ailleurs, le long des barrières ou dans des endroits jugés plus sûrs. Gare de Saint Agne, un local est mis à la disposition des usagers, mais la clef se trouve au guichet.



Le vélo Brompton une fois replié sur lui-même. Brevet de 1976.

Ces difficultés d'usage sont palliées par l'inventivité des utilisateurs. Cela est d'autant plus réalisable qu'il n'y a pas saturation. Après avoir fait le tour du parc des bicyclettes, voyons à présent quelques exemples observés au quotidien.

Le vélo pliant dans la pratique quotidienne

Plusieurs observations lors de matinées de fin d'hiver devant la gare de Saint Agne, à Toulouse, laissent entrevoir quelques aspects de cette pratique. D'une part, les utilisateurs des transports mixtes arrivent en vélo et attachent ces derniers sur une barrière de sécurité, sur un poteau publicitaire ou une grille. Le bon sens veut qu'il ne s'agisse jamais d'un vélo « haut de gamme » de grande valeur, mais plus simplement d'un « vieux coucou » qui ne risque plus rien. La crainte de revenir le soir pour constater la disparition du cycle est toujours présente. Celle-ci peut être renforcée par l'absence de zones ou de dispositifs adaptés au stationnement durant la journée. Les vols sont assez fréquents et il n'est pas rare de rencontrer une personne à qui cet événement est arrivé.

Mais la plupart du temps, certains cyclistes débouchent du train à toute allure vers leur prochaine étape, alors que d'autres prennent le temps d'ajuster leur casque avant de reprendre la route. L'utilisateur roulant sur un vélo pliant haut de gamme l'emporte avec lui, en prenant soin de plier l'objet en un tour de main. La pratique porte une préférence au modèle Strida qui se replie plus simplement que le modèle Brompton de manière que le vélo n'est jamais totalement porté et qu'une roue repose toujours sur le sol. Il paraît donc moins lourd. Mais là encore, c'est aussi une affaire de mode et de chapelle car il existe de véritables défenseurs d'une marque au détriment d'une autre. Nous trouvons même des forums Internet dédiés à telle ou

telle marque. Chaque nouvel utilisateur peut ainsi présenter sa bicyclette et devenir membre de la communauté, comme on a pu le voir pour les motocyclettes ou les automobiles de sport. L'objet de déplacement devient alors un signe identitaire.

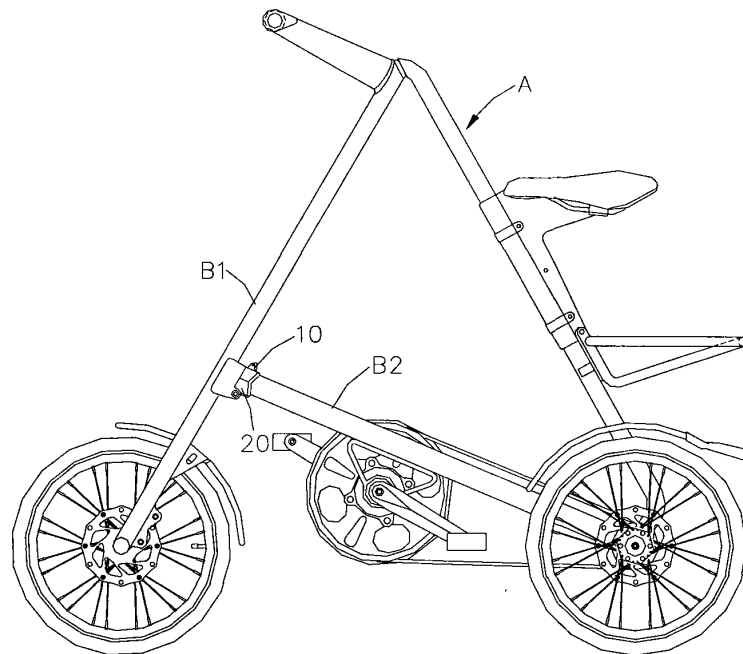


Figure du vélo Strida de la marque MING CYCLE INDUSTRIAL Co LTD, breveté en 2007 par Taishan Zhang, CN 201099324Y.

L'art du pliage : un état d'esprit avant tout

Qui possède l'art du pliage possède l'attrait pour l'objet bien fait. Une nécessité pour certains, mais un atout ostentatoire pour d'autres, le vélo pliable véhicule des enjeux sociaux au même titre qu'une voiture de luxe. Bien que certaines marques anglaises prennent le pas sur ce petit secteur marchand, la bicyclette repliable apparaît déjà au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. On doit à Pierre-Jean Baptiste Astier un brevet déposé en mai 1949 concernant cet objet. Le but est alors d'avoir à portée de main une bicyclette qui, repliée, permet d'offrir un petit volume et un encombrement réduit. Nous retrouvons des roues de petite taille, un cadre réduit pour une utilisation ponctuelle. Ce vélo étant destiné à être plié et emporté avec soi, il s'agit davantage d'une bicyclette de dépannage ou d'usage occasionnel. En novembre 1962, Alexander Moulton déposera un brevet pour un vélo à deux petites roues. Bien que ce modèle ne soit pas pliant, il illustre la possibilité de réaliser un vélo adulte de petite taille. Aujourd'hui ces modèles sont des vélos de compétition haut de gamme. D'autres inventeurs se sont bien évidemment penchés sur la question et ont apporté d'autres réponses. Parmi la liste, notons l'invention récente du russe Mihelic Miko qui propose une bicyclette repliable grâce à une fourche escamotable, ou encore celle d'un coréen (dont le

nom reste un mystère) qui propose un vélo entièrement pliable et qui rappelle le Brompton.

A voir l'évolution ces dernières années des propositions, ne peut-on pas s'attendre à un développement de cette forme de compromis entre vélo de ville et transportabilité ? Ce fait est marquant car non seulement la bicyclette n'est pas reléguée au rang des antiquités, mais elle fait l'objet d'une évolution constante et de propositions nouvelles qui la place dans l'axe de l'idéologie du développement durable. Du reste, la marque anglaise Brompton résiste aux assauts des véhicules à moteur depuis près de 30 ans, et a su conquérir des adeptes qui se reconnaissent à travers la marque, mais aussi l'idée d'utiliser sa propre force pour générer de l'énergie. Un véritable état d'esprit anime cette « communauté ».

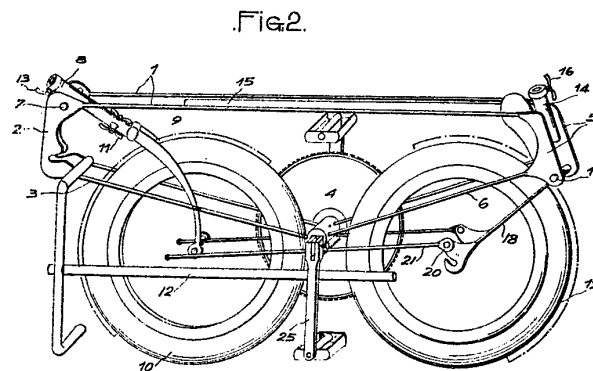
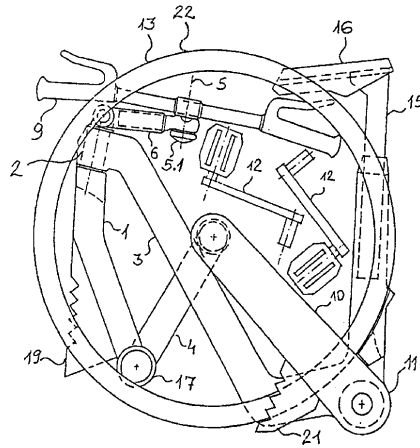


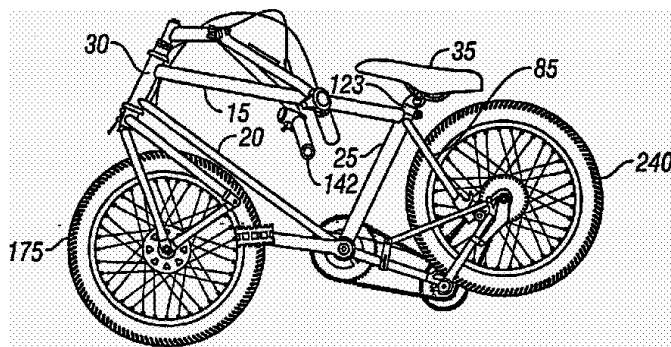
Figure du vélo replié selon Pierre-Jean Astier, 1949

La complexité avec laquelle certains modèles de vélos se replient montre davantage une maîtrise de la mécanique, sorte de chef-d'œuvre technique, qu'un réel atout commercial. A la difficulté de pouvoir reconstruire la bicyclette une fois celle-ci dépliée, s'ajoute un coût de fabrication plus élevé, étant donné que les articulations sont forcément plus chères et plus fragiles, notamment au niveau du système de pliage de la transmission, qu'un tube cintré. Ne résisteront donc que les marques alliant solidité, légèreté et un certain snobisme.



Une fois replié, ce vélo coréen consomme une place très réduite. Brevet déposé en 2001, KR100792059B1.

Pour ces raisons, les prouesses techniques n'obtiennent pas toujours les faveurs de l'innovation sociale. Pour autant, la persévérance dans ce domaine atteste d'un intérêt toujours vif pour le degré mécanique, ce qui est rassurant dans un mode globalisé grâce à l'électronique, une entité non palpable et incompréhensible au plus grand nombre. Dans un vélo il n'y a pas de boîte de Pandore. Cet aspect fait sans doute parti de l'attrait pour l'objet. La part « mécanique de la chose » n'est certainement pas pour rien dans l'attraction que la bicyclette suscite et entretient.



Фиг. 14

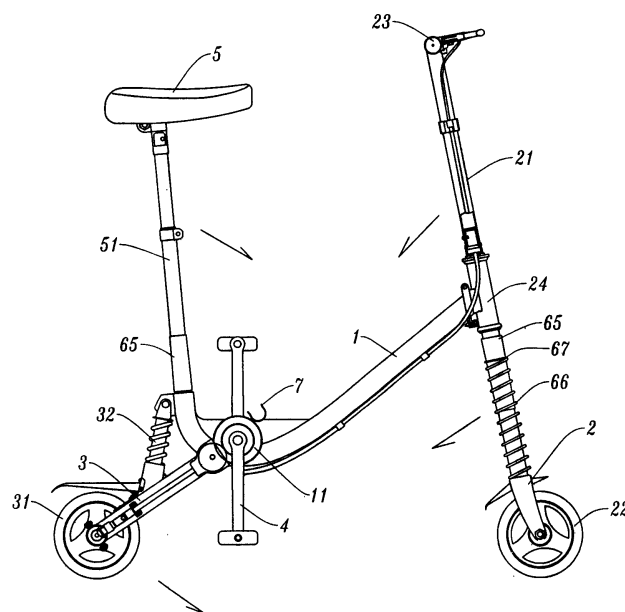
Ici, le pliage de la partie arrière est rendu possible grâce à l'utilisation d'un double jeu de chaînes. Brevet déposé en 2003 par Mihelic Miko pour STUDIO MODERNA SA, EA 008234B1.

A l'échelle mondiale telle que l'appréhendent les enseignes des grands magasins, le marché du vélo pliable (donc toujours disponible), offre des perspectives non négligeables. Il n'est pas surprenant que des inventeurs asiatiques sachent se saisir de ces opportunités. L'effet de mode jouant, c'est par dizaine de milliers que ces objets techniques pourraient trouver preneurs. L'art du pliage est donc un enjeu pour demain.

De l'objet physique à l'objet social

Cet objet social renvoie effectivement à la question de savoir comment créer de la distinction lorsque chacun pratique en apparence la même activité ? Cette distinction par l'objet est nécessaire afin d'affirmer que l'usager ne pratique ni pour les mêmes raisons ni pour les mêmes buts. En l'occurrence, comment légitimer la pratique du vélo quand on a les moyens de s'offrir une voiture, qui plus est, polluante, « non-écologique » et destructrice de l'environnement ?

Parmi les modèles les plus en vogue aujourd'hui, les vélos pliants confèrent davantage de signes distinctifs. Leur design les place d'emblée aux côtés des objets pensés pour être chers. Réalisés en matériaux ultralégers, parfois munis de freins à disques et d'une courroie crantée de transmission en kevlar, ils matérialisent le bon goût en matière de cycle pour un usage essentiellement urbain. L'argument du pliage est à mes yeux fallacieux car les usagers ne replient pas forcément leur vélo une fois celui-ci monté. Par contre, ces vélos sont parfois repliés au moment du stationnement et bien sûr avant d'entrer dans le coffre de la voiture. Ne l'oublions pas, le vélo est un des moyens complémentaires utilisés pour le trajet « domicile-travail » et non le seul. Il faut encore noter que les petites roues de 14 pouces (35 cm) de diamètre renvoient aux vélos d'enfants et à la mode de la trottinette des années 1990. L'aspect ludique entre certainement en jeu dans le choix du modèle de cycle.



Brevet déposé en juin 2007, CN 201065165Y

Ainsi en est-il de ce modèle commercialisé sous des variantes en Angleterre et que l'on trouve grâce aux sites de vente par correspondance pour 120 euros. Son poids est de 6 kg et il se replie entièrement sur lui-même. La question de la maniabilité devient intéressante lorsque l'on touche à des objets ridiculement proches du jouet et de l'amusement. L'idée essentielle sera alors de se faire remarquer. L'objet devient un signe ostentatoire ou distinctif, car j'imagine qu'il ne s'adresse pas à tout le monde. L'autre idée véhiculée par l'objet est qu'il ne sera utilisé qu'en mode multimodal, c'est-à-dire, conjointement à un ou plusieurs systèmes de transports, comme le train, l'autobus ou le métro. Cela signifie que le transport en commun est le mode principal de transport, et que la bicyclette est considérée comme un palliatif aux distances non desservies entre deux modes. Voilà des vélos qui ne sont conçus que pour des trajets n'excédant pas cinq cents mètres ! N'est-on pas en droit de poser la question du rapport de contrainte face à un objet qui sera plutôt porté qu'utilisé ? D'autre part, le rapport « écologique » reste à mesurer.

Dans la diversité des pratiques du cyclisme urbain se profile un tout autre état d'esprit basé sur le dépouillement et la froideur des grandes villes. Nous savons qu'à plus ou moins brève échéance le vélo sera dépouillé de ses atours : selle, roue avant, guidon, tout semble pouvoir s'enlever. Il est curieux de constater le nombre grandissant de vélos incomplets balisant les trottoirs, sortes de squelettes urbains qui jalonnent les étendues de l'espace public comme s'il s'agissait d'un grand cimetière. Cela pose également la question du rapport à l'objet qu'entretiennent les citoyens de nos villes. Pourquoi s'en prendre à ces objets ? En réponse à ces violences déprédatives certains ont vu la possibilité d'ouvrir à un nouveau concept.

Venu des Etats-Unis, le concept de vélo à pignon fixe semble revenir en ville. Il s'oppose en tout point aux vélos à vitesse et autres dispositifs à assistance électrique dont le paradoxe repose sur l'utilisation de l'argument « durable » comme s'il s'agissait d'un principe écologique¹¹. Non, le vélo à pignon fixe apparaît dépouillé des ustensiles et accessoires, comme les freins, les garde-boues, le système de vitesse, etc. Rien de tout cela dans la mesure où le freinage est assuré par la force des jambes. C'est en soi le vélo écologique par excellence puisque tout le superflu est enlevé. Ce type de pratique s'oppose aux pratiques assistées par une boîte de vitesse ou un moteur annexe électrique. Ici au contraire, le braquet est calculé une fois pour toutes à partir du potentiel du cycliste et de l'utilisation à venir. Voilà bien qui distingue des utilisateurs en donnant un aperçu du style de conduite vis-à-vis d'un comportement éthique face à l'environnement.

¹¹ Sur ce point la ville de Toulouse se vante de la création d'une entreprise de montages de vélos électriques conçus en Finlande. D'ici 2011, ces vélos seront assemblés et commercialisés en France pour un prix supérieur à 2000 euros. De quelle écologie s'agit-il ? Cf. *La Dépêche du Midi* du 20 mai 2010.

Se distinguer par l'incivilité

Une autre facette de la distinction peut être observée à travers les comportements vis-à-vis des autres utilisateurs mais aussi de l'ensemble des usagers de l'espace public. Car la pratique du vélo qui est une pratique dans l'espace public nécessite vis-à-vis de ce dernier un maintien de l'image, de l'anonymat, et des distances sociales. Comme l'a montré Colette Pétonnet pour le piéton, l'usage de la bicyclette renvoie aux mêmes nécessités d'une anonymisation dans l'espace public (Pétonnet, 1987). Pour communiquer avec les piétons, les cyclistes n'utilisent pas leur voix mais la sonnette pour signifier leur arrivée. Drelin ! Drelin ! Dirait Monsieur Jourdain. Mais ici, la parole est réservée aux conflits. J'ai même pu voir un cycliste armé d'une sirène stridente et de deux gyrophares. Faites place ! Signifiait ce cuistre.

Car le rythme du cycliste ne côtoie pas celui du piéton. Son passage est bref, sans retenue ni mémoire. A peine nous a-t-il dépassés qu'il est déjà au loin. L'espace public est accaparé par le cycliste qui ne connaît pas le sens du partage. Ou bien retrouve-t-il le sens d'une liberté individuelle incompatible avec les réalités sociales de l'espace public ? D'abord, il y règne en maître du haut de sa stature droite. Lorsqu'il tient fermement son guidon, il se place à 20 ou 30 centimètres plus haut qu'un piéton, et bien plus haut qu'un automobiliste. Son regard porte plus loin car il a un temps d'avance sur les autres. De sorte qu'il est à la fois ici et déjà là-bas. Ce don d'ubiquité impose de sa part un certain dédain vis-à-vis du piéton qui lui n'est qu'ici, et le reste plus longtemps.

Si le cycliste ne sait plus parler, il sait haranguer les passants trop proches, ou sur sa route. Car il ne connaît que la ligne droite, ignore les panneaux de circulation, les sens interdits, les feux tricolores et les espaces réservés aux piétons. Les parcours à vélo sont très différents des parcours automobiles. Sur son chemin, qu'il trace d'un air hautain, face au vent, avec empressement et bravant la foule, il se dissimule au son de sa sonnette. Cette sorte de hors jeu social est acquise au prix d'une mise à distance. Rendons-nous compte que si le cycliste parlait aux gens de la rue, il se placerait à leur côté et verrait tomber ce statut léonin. Car nous ne doutons pas que le cycliste soit le véritable roi de l'espace public. Les collectivités lui ont donné leur aval, l'impunité règne sur les diverses incivilités qu'il commet.

Prenons un exemple parlant : celui de la balade dominicale le long du canal du midi. Lorsque les jours sont au beau fixe, ce qui arrive souvent en Haute-Garonne, les partisans de la « petite reine » décident de rouler le long de ce canal jusqu'à Castelnau-d'Aud pour plus de 60 kilomètres le long du chemin de halage. Les plus téméraires iront jusqu'à la mer sur un parcours de près de 300 kilomètres agrémenté d'étapes. Mais la plupart ne font que quelques kilomètres en famille. C'est alors que le chemin de halage se transforme en un flot de sonneries, de cris et d'invectives lorsque le piéton ne s'écarte pas suffisamment vite. Ce joli sentier au

bord du canal prend des allures d'autoroute pour vélo. Les « petits rois » circulent sur leur « petite reine ».

Le vélo, soi-même et les autres

Bien entendu je ne suis pas complètement sincère en disant cela, et il arrive de voir des cyclistes s'arrêter au feu tricolore. Il arrive que certains cyclistes soient courtois vis-à-vis d'autres membres de cette catégorie ou des piétons. Mais la fréquence non mesurée porte à croire que les indisciplines et les incivilités règnent à plus grande échelle. D'une part, l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport léger et rapide impose un rythme peu compatible avec la flânerie. L'utilisation du cycle paraît agir comme une suspension dans l'agenda de son utilisateur. Il n'en profite pas pour observer l'architecture urbaine ni pour profiter des scènes sociales de la rue. Non, ils circulent au plus rapide, au plus près de leur trajectoire et invectivent les passants trop lents. Car comme l'a montré Max Weber, la rationalité en finalité répond à l'argument préalable que chaque cycliste a conscience des autres (notamment ceux qui lui font face), et agit en finalité comme son sens rationnel lui dicte (Weber, 1913)¹².

Aussi, je ne partage pas l'engouement de Marc Augé lorsqu'il prétend que le vélo serait un moyen de socialiser les rues. Bien au contraire, la rapidité des trajets, des dépassements et des croisements en fait un objet socialement distanciateur. Au contraire des motards et d'une identité relativement conservée, les cyclistes ne parlent pas entre eux, n'évaluent pas les qualités d'un cycle, les défauts d'un autre, hormis ceux appartenant à une toute petite frange. Ils ne forment pas un groupe. La marque Brompton laisse des traces sur la toile informatique, mais il n'est pas sûr que deux possesseurs de la marque en viennent à échanger des propos s'ils se croisent. L'observation montre que l'on se trouve ici au même niveau que pour les automobilistes. Chacun reste dans sa sphère intime puisque l'objet ne porte pas en lui d'éléments identitaires ou socialisants.

Marcel Mauss a laissé, à travers ses notes de cours, un apport considérable dans le domaine des techniques du corps (Mauss, 1967)¹³. On y apprend que le corps recèle un ensemble d'habitus et qu'il donne à voir et à comprendre que faire de la bicyclette c'est montrer en retour son appartenance à une classe sociale, un groupe humain, à des valeurs communes. Par exemple, dans la circulation urbaine, il arrive de voir certaines personnes se mettre debout sur les pédales de manière à gagner en hauteur pour voir au loin. Tous n'ont pas recourt à cette technique qui est davantage le fait des jeunes adultes mâles, vêtus de jeans et d'un sportswear. A l'opposé, les jeunes femmes habillées d'un manteau et d'une jupe se tiennent droites et n'utilisent guère que le pouce de leur main droite pour actionner la

¹² Max Weber. *Essais sur quelques catégories de la sociologie compréhensive*, 1913

¹³ Marcel Mauss, *Manuel d'ethnographie*. Paris : Payot, 1967

sonnette au hasard des rencontres fortuites. Nous pouvons ranger dans cette catégorie les hommes bien vêtus, en tenue de ville, ne cherchant pas dans la pratique cycliste à recueillir les vertus sportives.

L'habitus qui nous fait nous comporter en scène est ici remarquable. Comme le souligne Marcel Mauss, l'étude des techniques du corps se fait à l'aide de la photographie ou bien du cinéma. Ce domaine correspond à lui seul à une enquête détaillée qui dépasse de loin l'exercice de cet article. Au fil de mes observations j'ai pourtant pu noter quelques détails qui insidieusement révèlent des particularités sociales. Ainsi, l'arrêt ou le démarrage offrent des temps d'observation particulièrement importants et signifiants d'un degré social d'appartenance. Comme il peut en être de l'équipement. La plupart du temps les tenues vestimentaires diffèrent peu que l'on soit un piéton ou bien un cycliste urbain. Si l'on retire la pince à vélo ou aujourd'hui la bande velcro fluorescente, certains endossent un gilet de sécurité que d'autres complètent avec un casque. Le port du casque comme du gilet sont loin d'être une généralité. Sans doute parce que ces accessoires compliquent leur stockage, ce qui est différent dans le cas des utilisateurs dominicains. Mais là encore, il peut apparaître de grandes variations qui empêchent toute tentative de généralisation. Du reste, le port du casque ne serait-il pas signifiant d'un sentiment mortifère ?

Soi-même et son vélo

De même que la personnalisation de l'objet technique n'est pas une évidence. Les observations que j'ai pu mener indiquent que la grande diversité des bicyclettes en présence dans l'espace public supprime l'idée même d'une personnalisation au moyen d'une décoration ou bien d'accessoires ajoutant une note personnelle à l'objet. Au contraire, le vélo est un outil de transport qui semble se suffire de lui-même sans que l'utilisateur soit obligé d'avoir recours à un système d'identification. L'étude de près d'une série de vélos montre que les plaques d'identification sont rares, alors que dans mes souvenirs d'enfants, chaque vélo était équipé d'une plaque, parfois même enrichit d'un saint Christophe, qui comportait noms et adresses des propriétaires. Nous fixions cette plaque sur le guidon, dessous la selle, à un endroit visible qui constituait un signe de propriété et d'identité. Ces plaques renvoient aux taxes sur les vélocipèdes en vigueur de la fin du XIX^e siècle jusque dans les années 1950. Cela soulève par conséquent la question de savoir comment les gens attestent-ils de la propriété, sinon par l'usage de l'antivol, de la chaîne ou du cadenas indispensable lorsque l'on dépose, même pour un instant, son vélo le long d'un piquet ou d'une barrière.

J'ai attendu un peu avant d'aborder la question du rapport personnel que j'entretiens avec le vélo, bien que Marc Augé commence son livre par cette phrase : « on ne peut faire l'éloge de la bicyclette sans parler de soi ». Du reste, il fait appel à

ses souvenirs pour aborder cet objet comme a pu le faire Patrick Gaboriau dans *La civilisation du trottoir* (Gaboriau, 1995)¹⁴.

« J'ai abandonné les trottoirs de longues années. Ne marchais plus, roulais. Allais chercher le pain, le journal et le mou pour le chat, à vélo. Le vélo : j'en astiquais un à un les rayons qui cillaient au soleil, pinçais un morceau de boîte à fromage sur la fourche et le bois fragile butait sur les rayons, imitant le son d'une mobylette... Quand je m'aventurais sur le trottoir, les passants me servaient de quilles, je slalomais entre eux à toute berzingue ! Leurs quolibets m'encourageaient ! La grêle, la neige, le verglas, le crachin ne m'empêchaient pas de rouler. « Ça fouine », disait-on, je sortais... Les gants, le bonnet, et ça y allait, et ça y allait. »

Pas étonnant qu'après cela, le frère de Patrick Gaboriau ait mené ses recherches sur le Tour de France (Gaboriau, 2000)¹⁵. Pour moi, l'apprentissage du vélo a effectivement été un grand moment, celui où l'on prend conscience d'être seul et d'avoir fait un pas de géant dans sa vie. Il me semble que la mémoire conserve chez chacun d'entre nous ce moment précis où l'on prend conscience d'être seul, où le bras protecteur du père, de la mère ou d'un oncle vous a délibérément affranchi d'une confiance que vous sous-estimiez jusqu'à présent. C'est l'apprentissage de l'autonomie et des aptitudes à grande vitesse. C'est un moment inoubliable, mais c'est à un tout autre événement que ma mémoire se réfère lorsque j'aborde la bicyclette.

Je devais avoir six ans, et pour Noël 1969, mes parents m'offrirent un petit vélo blanc aux pneus demi ballon blancs. Il n'était pas neuf, et sans doute que mon père avait passé quelques heures à le nettoyer, le repeindre et à changer les pneus. On aurait pu croire à un vélo neuf. Le seul détail était que le chrome du guidon était piqué. Pour moi, cela n'avait aucune importance et j'étais le plus heureux des gamins de la cité jusqu'au moment où deux grands vinrent regarder de près ce cadeau fabuleux et d'affirmer haut et fort que ce vélo n'était pas neuf car le guidon était rouillé. Je me rendis compte à ce moment de l'importance des détails et qu'à leurs yeux, l'objet du cadeau ne devait pas être un objet d'occasion mais un objet neuf. Cela m'attrista au point que cette anecdote me revient chaque fois qu'il s'agit de souvenirs liés au vélo. « La connaissance progressive de soi à laquelle correspond l'apprentissage du vélo laisse des traces à la fois inoubliables et inconscientes » écrit Marc Augé. Concernant mon anecdote, je puis dire que les différentes formes d'apprentissages liés au vélo dépassent les apprentissages techniques, fonctionnels ou psychomoteurs. Les relations sociales qui y sont liées s'intercalent également dans les méandres de ma conscience et forgent des motivations, des goûts, des manières de penser et d'agir. Voilà peut-être pourquoi j'ai du mal à rouler sur un

¹⁴ Patrick Gaboriau. *La civilisation du trottoir*, Paris : Austral, 1995

¹⁵ Philippe Gaboriau. *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris : L'Harmattan, 2000

vélo d'occasion. De plus, je considère que l'entretien d'une bicyclette fait partie intégrante du lien que l'on peut établir avec cet objet. D'où ce questionnement récurrent devant un parc aussi délabré.

Où sont les beaux vélos et les gens heureux qui vont avec ?

Aussi suis-je surpris de voir aujourd'hui des vélos en si mauvais état. La bicyclette ne serait-elle qu'un moyen de transport parmi d'autres ? Il y a sans doute une raison, comme celle d'anticiper le vol en camouflant l'objet derrière une usure apparente. Mais l'entretien participe de l'ordre des choses et du respect pour l'objet. Et de me demander où sont les beaux vélos, les vélos chers et rutilants ? Une attention particulière aux cycles circulant permet de noter que les vélos — s'il fallait prendre le vélo comme sujet — ne circulent que dans des airs sociales particulières. Une de mes connaissances me disait posséder trois vélos : deux qu'elle utilisait pour son trajet du domicile au travail, en plaçant un premier vélo entre chez elle et la gare, et un second entre l'autre gare et son lieu de travail. Puis un beau vélo pour le dimanche. Effectivement, le plaisir de la pratique de la bicyclette peut s'accompagner de l'idée de chevaucher une belle monture en dehors des jours de travail, lorsque rouler devient un plaisir. Soit les beaux vélos ne circulent que les dimanches, soit leurs trajets ne répondent pas aux mêmes critères que les vélos servant aux trajets quotidiens du travail.

Dans les beaux quartiers, nous pouvons observer des dames bien habillées effectuer un tour du quartier sur leur monture d'aluminium. D'un rythme nonchalant, les bicyclettes arpentent la route ou les trottoirs, marquent de leur empreinte silencieuse le rythme lent et sûr d'un monde où tout est beau et merveilleux. Dans ces quartiers où les boutiques de luxe se succèdent et dépeignent une société harmonieuse, la bicyclette est l'ambassadrice du bonheur. Nous sommes très loin des quartiers populaires, du labeur et de l'exultation de la force de travail, dans un monde où la force physique n'est plus qu'utile au déplacement.

J'aimerais, comme le prétend Marc Augé, que la bicyclette soit le vecteur d'une utopie des villes et que l'objet soit socialisateur au cœur d'une citoyenneté assumée. Il est cependant vrai que la pratique du vélo suggère un degré de liberté fragile. Michel Serres ne dit pas autre chose et tous deux ont raison. Mais passé l'effet de mode, à voir aujourd'hui comment s'entretiennent les rapports à l'objet, à voir comment l'entreprise (le commerce) prend le pas sur le libre arbitre, il est difficile de croire à un positionnement radical vers un avenir radieux. Pour le moment, la bicyclette reste un objet technique au centre d'enjeux politiques, économiques et citoyens. Qui des trois tirera la couverture ? Je pense que le vélo n'a pas encore trouvé sa place ni dans l'espace public ni dans le rapport au monde. Sera-t-il un objet passager, un objet transitoire ou bien un objet du futur ?

Bibliographie

- ALLAIRE, Julien. « Histoire moderne de la petite reine dans l'empire du Milieu », *Transports*, 2007, 52, 442, pp. 77-86
- AUGE, Marc. *Eloge de la bicyclette*, Paris : Payot, 2008
- BEAUVOIR (de), Simone. *La force des choses*, Paris : Gallimard, 1963
- BORGNAT, Pierre et alii. « Modélisation statistique cyclique des locations de Vélo'v à Lyon », XXII^e colloque GRETSI, 8-11 septembre 2009, téléchargeable sur <http://hal.handle.net/2042/29029>
- GABORIAU, Patrick. *La civilisation du trottoir*, Paris : Austral, 1995
- GABORIAU, Philippe. « Les trois âges du vélo en France » in *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n° 29, janvier-mars, pp. 17-34
- GABORIAU, Philippe. *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris : L'Harmattan, 2000
- GARDE, Patrick. *A vélo citoyens !*, préface de Michel Serres, Toulouse : Plume de carotte, 2009
- MAUSS Marcel. *Manuel d'ethnographie*. Paris : Payot, 1967
- PETONNET Colette. « L'anonymat ou la pellicule protectrice », *Le temps de la réflexion VIII (La ville inquiète)*, VIII (1987), pp. 247-261
- POCHET, Pascal. « V comme vélo ou le grand absent des capitales africaines », in *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, GODARD X. (Ed.) (Ed.) (2002) pp. 343-355
- RAVALET, Emmanuel. « Potentiel du vélo en ville : Une comparaison France-Mexique (Lyon et Puebla), XLVe colloque ASDRLF 2008, 25-27 août : Territoires et actions publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional, UQAR, Rimouski (Québec, Canada), téléchargeable sur <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00329469/fr/>
- WEBER Max. *Essais sur quelques catégories de la sociologie compréhensive*, 1913

Contrepoint à l'éloge de la bicyclette

Noël Jouenne,
Maître-assistant à l'ENSA-Toulouse,
membre du LRA, membre associé au LAU-IIAC

Résumé

L'arrivée d'entreprises privées de location de vélos dans la ville a permis un retour de la pratique cycliste. Depuis 2005, les grandes villes se dotent d'outils aux consonances écologiques pour développer une politique énergétique nouvelle. Malgré cela, les citoyens restent peu nombreux dans l'ensemble à adhérer à cette idéologie par la pratique. Quelques observations permettent de découvrir un ensemble complexe d'usages, liés au monde du travail et aux déplacements. Tel un contrepoint à l'ouvrage de Marc Augé, cet article ouvre sur une réflexion centrée sur un quotidien, montrant à travers une démarche réflexive un phénomène social en devenir.

Summary

The arrival of private companies to hire bikes in the city has returned to practice cycling. Since 2005, cities should adopt tools to consonances to develop an environmental policy new energy. Despite this fact, people remain few in the whole to adhere to this ideology through practice. Some observations can discover a complex set of practices linked to the world of work and travel. As a counterpoint to the book of Marc Augé, the article opens a discussion centered on a newspaper, showing through reflexive approach a social phenomenon under construction.