



**HAL**  
open science

**Compte rendu du livre de Noel JOUENNE: Notes sur le vélo et la bicyclette Regard ethnologique sur une pratique culturelle. Paris, L'Harmattan (coll. " Logiques sociales ", Série " Études culturelles "), 2019.**

Patrick Gaboriau

► **To cite this version:**

Patrick Gaboriau. Compte rendu du livre de Noel JOUENNE: Notes sur le vélo et la bicyclette Regard ethnologique sur une pratique culturelle. Paris, L'Harmattan (coll. " Logiques sociales ", Série " Études culturelles "), 2019.. 2020. halshs-02463602

**HAL Id: halshs-02463602**

**<https://shs.hal.science/halshs-02463602>**

Preprint submitted on 6 Feb 2020

**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.

## Compte rendu

JOUENNE, Noël. *Notes sur le vélo et la bicyclette. Regard ethnologique sur une pratique culturelle.*

Paris, L'Harmattan (coll. « Logiques sociales », Série « Études culturelles »), 2019.

Ce livre est une suite de variations autour des pratiques sociales du vélo. Cet objet, symbole d'un avenir écologique, se présente sous divers modes, techniques et culturelles, qu'il s'agit de mieux comprendre. Sur le plan technique, il peut être « vélo musculaire » (p. 11), quand il s'agit de pédaler, ou vélo électrique, à assistance. Dans ce cas, le VAE, vélo à assistance électrique, possède un mécanisme qui se met en marche par l'action sur le pédalier (ce qui le distingue du cyclomoteur). Muni d'une batterie au lithium venu de Chine, batterie qui nécessite d'être régulièrement rechargée et durera cinq ans, le vélo motorisé est-il alors « écolo » comme il apparaît pourtant ?

Partons du plus simple. Tout d'abord comment appeler cet objet - objet sacralisé autour d'un événement annuel : le Tour de France - expression à la fois d'une culture matérielle et d'une organisation sociale : vélo, bicyclette, clou, biclo, biclou, bécane, voire petite reine ? L'auteur parle indifféremment du vélo ou de la bicyclette. Quelles sont les particularités d'un tel « outil » ? Une approche le caractérise : le plaisir. « On peut conduire une voiture sans forcément en apprécier l'usage, mais peut-on rouler à vélo sans éprouver un certain plaisir ? » (p. 14.) L'auteur nous parle de l'amour du vélo, des récits en rapport avec le premier vélo possédé, des souvenirs qui restent de l'enfance en rapport avec cet objet.

En ville, la pratique cycliste se limite à de courts trajets. Comment aborder les cyclistes en milieu urbain et faire l'ethnologie des pratiques, puisqu'il n'y a guère de groupes cohérents, ni de lieux où tous les cyclistes se retrouveraient. Ses pratiques touchent la question des transports en ville – des simples promeneurs cyclistes, des livreurs ou coursiers... Les cyclistes ne forment pas un « tout ». Sur le plan social, les ils ne constituent pas un groupe. Ils ne se parlent guère entre eux. Cependant, une solidarité relative s'observe en cas de pépins : crevaisons, chutes, soucis mécaniques. C'est bien qu'ils se ressentent quelques points communs.

Les grandes villes tentent de marquer leur identité à travers les entreprises de locations, Vélo'V à Lyon, Vélib' à Paris, Vélô à Toulouse, Vélo STAR à Rennes... Ces locations par des réseaux privés supposent un dépôt de garantie et la possession d'une carte bleue (ce qui, par définition, exclut les pauvres, les jeunes sans emploi, les chômeurs...). Sous l'apparente démocratisation que représente les vélos mis à la disposition de tous, il y a néanmoins une sélection sociale.

Le vélo permet des distinctions. Une marque chinoise ne sera pas l'équivalent social d'une marque hollandaise ou anglaise (comme Brompton ou Strida). La mode du vélo écolo et bobo se propage sur des vélos haut de gamme (qui coûtent souvent plus de trois mille euros s'ils se composent de titane). Noël Jouenne nous parle longuement (avec des plans à l'appui) des vélos pliants, de leur histoire (d'abord militaire), de leurs systèmes de pliage, de leur qualité technique, de l'innovation qu'ils représentent, de leur snobisme.

L'auteur nous livre aussi son rapport au vélo. « Quand on est enfant de milieu ouvrier, écrit-il, la bicyclette est l'objet le plus onéreux que l'on possède. » (p. 73.) Au passage, la question serait intéressante à être étudiée : quel est, selon les classes sociales, « l'objet » le plus onéreux possédé ? (Un piano ? un bien immobilier ? Un vélo ? Un objet d'art ?...).

En ville, les « hiatus urbains » rendent dangereux la pratique cycliste. Ils constituent des « ruptures de l'espace » (p. 108). Ce sont par exemple des poubelles installées sur la voie cyclable ou une voiture à cheval sur le trottoir et cette même voie. Ces « hiatus », pour reprendre le terme de l'auteur, constituent des obstacles et autant de dangers pour le cycliste, comme la portière de voiture qui s'ouvre au dernier moment. Ils sont la source des accidents graves. Le cycliste, non carrossé par définition, paraît fragile et, pour le public, la pratique à risque. D'ailleurs elle décourage nombres de citoyens d'acheter un vélo : c'est trop risqué ! Cependant, nous dit-on, en 2018, 2,8 fois plus de piétons meurent que de cyclistes. Évidemment, on pourrait rétorquer que les piétons sont plus nombreux et qu'en proportion de leur nombre, il y en a moins qui subissent des accidents.

La pratique cycliste, explique l'auteur, dit des choses sur nous-mêmes (p. 125). L'auteur se demande : « Le monde du cyclisme urbain fait-il communauté au point d'évoquer un sentiment identitaire capable de créer l'illusion d'un apaisement ? » Il conclut qu'il n'y a pas un seul usage du vélo ou de la bicyclette.

« L'unité empêche de penser [le vélo] dans ses formes sociales et culturelles » (p. 162.), qui elles, sont variées et plurielles.

La pratique réactivée du vélo serait une réaction à la mondialisation, la recréation d'un monde plus lent, sans pollution, sans usage de l'énergie fossile. L'ouvrage se termine par un article en anglais. Michel Serres estime que le vélo sera plus durable que la voiture. Je le crois aussi (mais ne crois guère à la divination sociologique). Le deux-roues révèle une anxiété des temps modernes, confrontés à la fin de l'âge du pétrole. En ce sens, il est vecteur de l'écologie et de l'utopie urbaine. Il roule vers demain.

Patrick Gaboriau

Directeur de recherche au Centre National de la Recherche Scientifique (Cnrs)

Laboratoire : Lavue, Alter

Institut d'Anthropologie de Paris (IA-Paris)