



HAL
open science

**DE QUOI LE VELO EST-IL LE SURNOM? A
PROPOS DE NOTES SUR LE VELO ET LA
BICYCLETTE. REGARD ETHNOLOGIQUE SUR
UNE PRATIQUE CULTURELLE**

Noël Jouenne

► **To cite this version:**

Noël Jouenne. DE QUOI LE VELO EST-IL LE SURNOM? A PROPOS DE NOTES SUR LE VELO ET LA BICYCLETTE. REGARD ETHNOLOGIQUE SUR UNE PRATIQUE CULTURELLE. 2020. halshs-02557460

HAL Id: halshs-02557460

<https://shs.hal.science/halshs-02557460v1>

Preprint submitted on 28 Apr 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.

DE QUOI LE VELO EST-IL LE SURNOM ? A PROPOS DE NOTES SUR LE VELO ET LA BICYCLETTE. REGARD ETHNOLOGIQUE SUR UNE PRATIQUE CULTURELLE, COLL. LOGIQUES SOCIALES, SERIE ETUDES CULTURELLES, PARIS, L'HARMATTAN, 2019, 208 P.

Ce clin d'œil au philosophe Alain Badiou ne pourrait être qu'un jeu de mots si le sujet n'était pas si complexe. Une complexité déstabilisante au regard d'un objet aussi banal, quotidien, et reconnu comme un des vecteurs d'une prise de conscience écologique face aux enjeux planétaires. Le vélo est présent dans nos modes de vie comme sur nos vêtements, des chaussettes aux bonnets, en passant par les pyjamas, les t-shirts, les sweat-shirts et les chemises. On le retrouve sur les façades de magasins, et même à l'intérieur comme objet de décoration. Dans les séries télé, nous l'apercevons, au détour d'une scène, accroché dans le salon. Le vélo s'immisce dans toutes les strates de la société.

LE VELO EST PARTOUT

Dans le film de Woody Allen, « Accords et désaccords » de 1999, on voit l'acteur Sean Penn jouer un guitariste virtuose, l'équivalent de Django Reinhardt en France. Dans une scène, alors qu'il figure comme acteur secondaire pour la promotion d'une chanteuse vedette, il n'a de cesse de se pencher pour faire face à la caméra, mais en second plan. Cette scène truculente représente bien cette image du vélo que l'on ne peut éviter de voir. Le vélo est partout. C'est un symbole, mais de quoi et pourquoi ?

Pour arriver à proposer quelques pistes de réflexion, et pointer les contradictions, il faut d'abord se pencher sur l'enquête ethnologique et résoudre des problèmes épistémologiques. Par exemple, comment réussir à faire dire ce qui est refoulé derrière un prêt-à-penser qui montre le vélo comme un objet lié à la santé, à l'écologie, et pourquoi pas à l'amitié entre les peuples ? Cette forme d'aliénation que l'on peut approcher grâce aux travaux de Zygmunt Bauman nous montre que le questionnement direct n'apporte pas les réponses espérées, et qu'il faut une bonne prise de recul pour accéder à cette objectivation de l'objet.

FAIRE FACE A DES QUESTIONS EPISTEMOLOGIQUES

Les problèmes épistémologiques sont, dans la démarche des sciences sociales, une chose fréquente. L'épistémologie se trouve même au centre de débats entre chercheurs, tant dans le domaine des outils de la recherche que dans celui des outils d'analyse et des résultats. Un premier point d'achoppement fut celui que Leonardo Piasere nomme la perduction. Selon lui, notre personne se comporte comme une sorte d'éponge qui absorbe le social et le culturel.

Avec le temps, nous nous imprégnions des modes de faire et d'être, malgré nous. Pour cette raison, nous finissons par rire des blagues dans un groupe donné, alors même qu'elles nous étaient incompréhensibles au départ. Cela agit à la périphérie de nos habitus, pour reprendre une notion portée par Pierre Bourdieu. Mais dans le cas du vélo, ce recours à la perduction prend naissance dès la socialisation liée à l'enfance. Elle permet de faire ressortir cette culture incorporée malgré nous, mais cette prise de distance relève d'une capacité de recul très difficile à réaliser. Ce qui explique que j'ai fait peu d'entretiens, cinq au total, car ceux-ci agissaient un peu comme des résonateurs qui devaient libérer une forme de perduction favorisée par un état réflexif, propre à une anthropologie réflexive comme a pu le montrer Christian Ghazarian. Mais un autre point devait être résolu.

L'APPORT DES THEORICIENS AMERICAINS, ITALIENS ET FRANÇAIS

Comme le fait remarquer Howard S. Becker, il est parfois important de faire un pas de côté et d'investir d'autres champs de recherche pour trouver une ressource efficace et nouvelle. Par analogie, nous pouvons trouver des éléments de comparaison heuristiques. Le principe de la recherche n'est pas d'appliquer une recette, comme peut l'être le recours au questionnaire et au traitement statistique, mais d'envisager de nouvelles voies, d'explorer des sentiers vierges. Au passage, je devais trouver un compromis entre les théories de l'anthropologie italienne avec celle de Becker, car Piasere n'est pas entièrement favorable au recours aux analogies. Parfois, elles peuvent induire en erreur. Il faut donc faire attention. Curieusement, c'est en lisant le travail sur le rêve de Bernard Lahire que j'ai pu débloquent certaines questions et trouver certaines réponses, par analogie. En particulier, celles liées à la connaissance que les sujets ont du vélo. Comme il l'explique lui-même : qui comprend ses rêves ? Par analogie, il est possible de dire : qui comprend sa pratique du vélo ? Dans les entretiens semi-directifs que j'ai réalisés, il a fallu chercher au-delà du discours produit, des éléments de compréhension du discours, ou plutôt du métadiscours, c'est-à-dire, de lire entre les lignes. C'est ces éléments-là qui m'ont permis de réactiver par la perduction cette part de connaissance que j'avais moi-même acquise de ma pratique de la bicyclette. En quelque sorte, mes informateurs ont servi de catalyseur, et j'ai utilisé les entretiens aussi bien pour leur contenu que pour leur contenant.

UN BALAYAGE EXHAUSTIF, OU PRESQUE

A partir de là, j'ai balayé tout un éventail de thèmes, à travers dix-huit notes liées à la pratique de la bicyclette, après avoir discuté autour des termes employés, et des raisons de leur emploi. Pourquoi parler tantôt de vélo et tantôt de bicyclette ? Pourquoi le vélocipède a-t-il été raccourci en vélo, et pourquoi c'est ce terme qui est choisi par le législateur dans le « Plan Vélo », qui vient d'être voté début novembre ?

Nous trouvons une bibliographie très abondante autour de la bicyclette, et cela pour deux raisons : d'une part, le vélo a dès son origine été perçu comme un objet d'émancipation, pour la femme bourgeoise comme pour l'ouvrier, et d'autre part, qu'il a été adopté dès son origine par la bourgeoisie lettrée. De sorte que rapidement des gens se sont mis à écrire sur le vélo, sur la bicyclette elle-même et sur leur expérience. Cela forme un corpus qui traverse le temps et les océans. Mais j'ai également utilisé le registre des brevets, car cette invention a été parcourue d'innombrables évolutions depuis deux cents ans. Pensez qu'au début du XX^{ème} siècle, par exemple, la question de la motorisation de la bicyclette se pose, et qu'elle se développe suivant l'axe des moteurs électriques et l'axe des moteurs à explosion. Ce point particulier est croisé avec les revues d'époque et permet de livrer une vision du monde de la bicyclette telle qu'elle était au début du siècle.

DE L'OBJET TECHNIQUE A L'OBJET SOCIAL

Le vélo est un objet technique. De son invention à son innovation, c'est-à-dire, au passage de l'invention à son utilisation dans la société, il a fallu franchir un certain nombre d'étapes, et le fait que la bourgeoisie se soit emparée de cet objet a simplifié le passage vers l'appropriation populaire de l'objet. Des événements comme le Tour de France – mais je n'en parle pas dans le livre – ont permis de démocratiser l'objet et de le rendre populaire.

Comme je suis en fervent admirateur des vélos pliants de bonne facture anglaise, je me suis intéressé à l'histoire du vélo pliant, et en suivant son évolution j'ai pu remarquer qu'il avait d'abord été utilisé à des fins militaires pour des raisons pratiques, avant d'être adopté par le monde civil. D'ailleurs on voit cela dans toutes les armées au même moment. J'y reviens à deux reprises parce que c'est un objet attachant et porteur de sens. Autour de la pratique de la bicyclette en France, on trouve une forme d'embourgeoisement qui a d'abord été perçue au travers de l'achat de vélos pliants assez onéreux, allant de 1.500 à 3.000 euros, puis vers les vélos motorisés. Aujourd'hui, des gens sont capables d'acheter des vélos à 4.500 euros, soit le prix d'une bonne voiture d'occasion. Or, l'argument sanitaire n'est plus valable, car l'énergie dépensée est similaire à la marche à pied, voire inférieure. Seul, l'argument de la rapidité prévaut, c'est-à-dire un argument en faveur du repli sur soi et qui revient à assimiler la bicyclette à une voiture individuelle, d'autant plus lorsque le cycliste est casqué, et parfois même porteur d'une véritable carapace. A l'opposée, nous trouvons des gens qui n'ont pas les moyens de prendre les transports en commun et qui pédalent sur des vélos bon marché, et souvent anciens. Cela donne une idée de l'éventail des pratiques à l'œuvre, non seulement des raisons, mais aussi des idéologies qui transparaissent à travers ces pratiques.

C'est donc à travers une série de notes thématiques que ce livre se construit. Par exemple, j'aborde la question de la sueur et de son rapport avec l'environnement social. Globalement, les gens n'apprécient pas leur sueur et d'autant moins celle de leurs collègues. Cette pression

sociale pousse certains à abandonner la bicyclette alors que d'autres vont investir dans un vélo électrique. Nous voyons par là que nous ne sommes pas libres de nos actes ni de nos choix en matière de cyclisme.

Enfin, ce livre pose un certain nombre de jalons qu'il faudra conforter à mesure de la progression de l'enquête. Les *hiatus urbains*, par exemple, ont une application sociale directe, même si leur mise en évidence laisse penser parfois que la seule répression ne pourra endiguer ce phénomène. Ce que j'ai mis derrière les *hiatus urbains* sont les moments où le cycliste va être confronté à un obstacle, un trou, un véhicule, un événement sur la voie cyclable auquel il n'était pas préparé et qui va demander une prise de décision rapide : contournement, freinage brusque, chute... Il faut changer les mentalités et les comportements vis-à-vis du vélo. Constat, par exemple, que les employés municipaux sont les premiers à déconsidérer les voies cyclables en stationnant délibérément dessus lors de leurs interventions est une affaire de comportement culturel. Savoir que des gens n'aiment pas la bicyclette, et savoir que certains vont même jusqu'à provoquer des accidents laisse un constat amer et pose des questions sociétales.

DE L'OBJET MECANIQUE A L'OBJET ELECTRIQUE

Lorsque nous arrivons à la question du vélo à assistance électrique, le débat s'intéresse de savoir s'il s'agit encore d'un vélo ? Débat stérile pour certains et philosophique pour d'autres, mais qui finit par voir deux modes de pratiques, notamment dans les comportements et les tenues vestimentaires. Les possesseurs de vélos électriques sont davantage équipés en tenues sécurisées, sont porteurs de casques et de vêtements réfléchissants, ont tendance à aller plus vite et ne parlent pas aux autres cyclistes. Les cyclistes « traditionnels » sont plus jeunes, moins casqués, et discutent plus facilement à un feu rouge. Rapidement dépeintes, ces deux attitudes renvoient à des caractères socialement explicites que nous avons décrit dans une note que nous avons appelée une nouvelle forme d'autisme social.

QUOI FAIRE AVEC CE LIVRE ?

Ce livre est donc un outil pour le pouvoir politique, mais aussi un éclairage pour notre société. Personnellement je pratique la bicyclette, mais je prends également les transports en commun, et parfois la voiture. Quand je lis des travaux plutôt empreints d'idéologie visant à pousser vers l'usage du vélo, je pense à ceux qui ne peuvent pas ou ne veulent pas faire de la bicyclette. Soit parce que leur physiologie ne le permet pas, soit parce qu'ils ont un handicap physique ou social, soit parce qu'ils ont peur, ou qu'ils n'ont simplement pas le sens de l'équilibre. Bref, il y a tout un tas de raisons pour ne pas faire de vélo, et la société ne peut forcer ces gens. C'est pour cela que je n'aborde pas la bicyclette sous l'angle des mobilités,

car réduire le vélo à un moyen de transport c'est mettre de côté l'aspect symbolique, mais aussi social et culturel dont il est porteur. S'il s'agit simplement d'un effet de mode, conjoncturel, l'usage du vélo sera bientôt remplacé par autre chose. S'il s'agit d'un effet structurel lié au changement de notre société, ce phénomène sera beaucoup plus tenace. Dans ce cas, il est porteur du message selon lequel nous tenons à notre planète, et à notre échelle individuelle, nous faisons en sorte de préserver ce qui peut encore l'être.

Noël Jouenne

Maître de conférences en sciences de l'homme et de la société pour l'architecture
ENSA de Toulouse